



**Jury-Mappe**

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

## Kategorie „Fahrradfreundlichste Entscheidung 2009“

„best for bike“ ist eine Initiative von:



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

**Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung**

Bürgerservice  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
Tel.: 0 18 88/3 00 30 60  
Fax: 0 18 88/3 00 19 42  
E-Mail: buergerinfo@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de  
www.nationaler-radverkehrsplan.de



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

Geschäftsführerin Christine Fuchs  
47803 Krefeld  
Konrad-Adenauer-Platz 17  
Tel.: 0 21 51/86-42 50  
Fax: 0 21 51/86-42 80  
E-Mail: info@fahrradfreundlich.nrw.de  
www.fahrradfreundlich.nrw.de



Zweirad-Industrie-Verband

**Zweirad-Industrie-Verband e.V.**

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

**Konzept, Kreation und Durchführung:**



**P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität**

Breite Straße 161-167  
50667 Köln  
Tel.: 02 21/2 08 94-0  
Fax: 02 21/2 08 94-44  
E-Mail: info@p3-agentur.de  
www.p3-agentur.de



# Inhaltsverzeichnis

Die eingegangenen Bewerbungen (Projekte 1– 92) wurden folgenden Kategorien zugeteilt:

- **Infrastruktur fürs Fahrrad** (Markierung, Rastplätze, Abstellanlagen, Brücken, Garagen, Eigenbau)
- **Fahrradrouten bzw. -wege** (Wegweisung und/oder Ausbau ggf. besondere Themen/Verbindungen)
- **Service fürs Fahrrad** (Fahren, Mietfahrräder, Fahrradmitnahme, Reparaturservice, spezielle Dienstleistungen)
- **Promotion/Werbung fürs Fahrrad** (Kampagne, Plakate, Aktionen, Postkarten)
- **Partizipation**
- **Fahrradkarten** (auch Darstellungen im Internet)
- **Verkehrssicherheit**
- **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** (Erfahrungsaustausch, soziale Aktionen)

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

## Infrastruktur fürs Fahrrad:

- Nr. 1: **Begutachtung der Fahrradwege**
- Nr. 2: **Büggerradwegeprogramm des Kreises Steinfurt**
- Nr. 3: **Bessere Fahrradparker an ALDI-Süd-Filialen**
- Nr. 4: **Fahrradabstellanlage Fürstentunnel im Hauptbahnhof Gera**
- Nr. 5: **Umnutzung der stillgelegten Bahntrasse zwischen Zeitz und Camburg zu einem Rad- und Wanderweg**
- Nr. 6: **Vorfahrt für Radfahrer auf dem Wall**
- Nr. 7: **Büggerradweg Püßelbürener Damm, L598**
- Nr. 8: **Erlebnistrastplatz am Internationalen Elbradweg in Belgern**
- Nr. 9: **1.000 Abstellmöglichkeiten pro Jahr in Köln, und jetzt auch speziell für Kinder**
- Nr. 10: **Fahrradinfrastruktur in der Autofreien Siedlung Köln**

## Fahrradrouten bzw. -wege:

- Nr. 11: **Gesunde Radrouten NRW**
- Nr. 12: **Gemeindeübergreifendes Konzept der Fahrradwegweisung**
- Nr. 13: **Ausschilderung von Radwanderwegen**
- Nr. 14: **Neue Radrouten in der Stadt Essen**
- Nr. 15: **Grünmetropole**
- Nr. 16: **2 Ufer, 3 Brücken - tausend Dinge zu entdecken**
- Nr. 17: **Radverkehrsstrategie  
Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg**
- Nr. 18: **Kinder- und familienfreundliche Radwegegestaltung auf dem „Maare-Mosel-Radweg“ und dem „Kyllradweg“**
- Nr. 19: **Alleenradweg Neiderbergbahn**
- Nr. 20: **Radroutenplaner Rheinland-Pfalz**



# Inhaltsverzeichnis

## Service fürs Fahrrad:

- Nr. 21 Le Tour de TUI - Nachhaltig mobil mit den TUI Dienstfahrrädern
- Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda
- Nr. 23: Frankenwald mobil
- Nr. 24: Luft-Tankstelle für Fahrräder in Münsters City
- Nr. 25: Die Wegenetztester
- Nr. 26: RegioRadler im nördlichen Rheinland-Pfalz
- Nr. 27: Fahrradselbsthilfewerkstatt
- Nr. 28: 1. Frankfurter Solartankstelle (für Powerbikes, Velotaxis, Elektroroller)
- Nr. 29: FahrradSelbsthilfeWerkstatt
- Nr. 30: Fahrradwagen
- Nr. 31: Bahn & Rad in Sachsen-Anhalt
- Nr. 32: FreizeitFietzenBusse im Kreis Borken
- Nr. 33: VVO-FahrradBUS
- Nr. 34: Service rund um´s Fahrrad im Kreis Unna

## Promotion/Werbung fürs Fahrrad:

- Nr. 35: Dülmen radelt durch´s Web - Internetauftritt der Stadt Dülmen zum Radverkehr
- Nr. 36: RadAktiv - 365 Tage mit dem Rad zur Arbeit
- Nr. 37: Fahrrad-Graffiti-Postkarten
- Nr. 38: Mainz setzt aufs Rad, aber sicher!
- Nr. 39: Fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen 2009
- Nr. 40: Autofreier Erlebnistag „Happy Mosel“
- Nr. 41: Mobil mit Kind und Rad
- Nr. 42: Aktionstage Rad in Pasewalk
- Nr. 43: Einkaufen mit dem Rad
- Nr. 44: CFFC - Cito Fitness Fahrradclub
- Nr. 45: Radlersonntag
- Nr. 46: Stadtradeln - Unsere Stadt fährt Rad!

## Fahrradkarten:

- Nr. 47: Kommunalen Radverkehrsplan der Gemeinde Wennigsen

- Nr. 48: Altenberger Bike Guide

## Verkehrssicherheit

- Nr. 49: Sicher zur Schule
- Nr. 50: Mit der Fahrradwerkstatt unterwegs
- Nr. 51: Begleitendes Radfahren mit 8
- Nr. 52: Initiative ELTERNTAXI
- Nr. 53: Schüler-Verkehrs-Quiz
- Nr. 54: Verkehrsgarten
- Nr. 55: „Frühradfahren“ Modellversuch für Kieler Grundschulen
- Nr. 56: Kinder-Verkehrstag: „Aufgepasst! Kinder unterwegs...“
- Nr. 57: Radverkehr im Verkehrssicherheitsprogramm
- Nr. 58: Trial-Projekt
- Nr. 59: Fit für den Straßenverkehr
- Nr. 60: Porta Aktion Helm auf!

## Fahrradtourismus:

- Nr. 61: Olbernhauer Radtour
- Nr. 62: Radler-Treffpunkt Ostbayern - Zwei Landkreise treffen sich auf Rädern
- Nr. 63: Trendscape Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“
- Nr. 64: Radtour des Sächsischen Staatsministers Stanislaw Tillich
- Nr. 65: Düsseldorf per Rad & Düsseldorf per Rad PLUS
- Nr. 66: Rundradweg „Sorbische Impressionen“
- Nr. 67: Mountainbike-Rundkurs: Vor den Toren Berlins - Mit dem Rad raus aus der Stadt... rein in die Wildnis
- Nr. 68: Sponsori-Rallye
- Nr. 69: Zabel-Route
- Nr. 70: Broschüre „Radfahren 2009 - Saarland“
- Nr. 71: 1. Restau-Radel in Deutschland



# Inhaltsverzeichnis

- Nr. 72: Koordinierungsstelle für die radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein
- Nr. 73: Leipziger Notenrad
- Nr. 74: Radexpertenportal für Schleswig-Holstein
- Nr. 75: Radelnd verreisen auf traumhafte Weisen
- Nr. 76: 10. Radtour durch Thüringen
- Nr. 77: Topreisen
- Nr. 78: Gipfelstürmer, Pedalritter und wilde Biker

## Fahrrad als Chance zur Verkehrsteilnahme:

- Nr. 79: Radfahrkurse für Migrantinnen
- Nr. 80: Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“
- Nr. 81: Ferien-Fahrradschule

## Innovative Fahrradkonstruktionen:

- Nr. 82: Antriebeinheit für Fahrräder

## Idee privat

- Nr. 83: Umweltplakette für Fahrräder

## Sonstiges:

- Nr. 84: Filmprojekt „Radfahren als Befreiung
- Nr. 85: Rauf aufs Rad für Umwelt und Gesundheit
- Nr. 86: Einrichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr
- Nr. 87: Internet-Newsticker zum Radverkehr in Köln und Einrichtung einer eigenen E-Mail-Adresse
- Nr. 88: Gütersloh hats drauf
- Nr. 89: 20 Jahre Kieler Fahrradforum
- Nr. 90: Fahrradsternfahrt Hamburg
- Nr. 91: Drahteselmarkt Unna!
- Nr. 92: Förderung der Fahrradkultur durch Fachliteratur Naturförderungen und intensive Kontakte zum Fachhandel



# Nr. 1: Begutachtung der Fahrradwege

→ Für das Fahrradwegenetz in Miltenberg und Umgebung wurde in letzter Zeit bereits viel getan. Dennoch gibt es Lücken zu schließen und Verkehrsverbindungen zu schaffen, um mit dem Rad sicher ans Ziel zu gelangen. Leider hatten wir bisher wenig Erfolg mit unserer Forderung, die Radwege in das öffentliche Verkehrsnetz zu integrieren. Unsere Radwege sind zwar teilweise wunderbar, jedoch fehlt die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Anbindung der Radwege an das öffentliche Verkehrsnetz.
- **Bisherige Ergebnisse:** keine
- **Finanzierung:** Durch den Verein
- **Zeitraum:** Frühjahr 2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ In letzter Zeit wurden viele Radwege neu angelegt. Hier gelangt der Radfahrer wunderbar auf gesicherten Wegen von A nach B. Nur fehlt leider an deren Anfang und Ende meist eine Anbindung an das Verkehrsnetz, so dass der Radfahrer gezwungen ist, z.B. auf eine stark befahrene Straße auszuweichen. Gerade für unsere Kinder, und hier die Verkehrsanfänger stellt dies eine große Gefahr dar. Welcher Kraftfahrer nimmt heute schon groß Rücksicht auf einen Zweiradfahrer? – Sie haben das bestimmt schon selbst erlebt!

Gerade auf der Mainbrücke Klein- Großheubach fehlt teilweise die Verkehrsanbindung für Fußgänger und Radfahrer. Teilweise ließe sich mit geringen Mitteln hier eine größere Sicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer herstellen.

In Zeiten, in der Energiekosten unaufhörlich steigen, in der täglich vom Klimawandel die Rede ist, sieht man auf

unseren Radwegen von mal zu mal mehr Radler. Für die Kinder ist das Rad oft das einzige Fortbewegungsmittel, welches ihnen zur Verfügung steht. Die Arbeit der Kreisverkehrswacht Miltenberg e.V. investiert viel Zeit und Geld in die Jugendverkehrsschule. Doch was nützt die ganze Ausbildung, wenn Kinder und Jugendliche dann vor endenden Radwegen stehen und eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße überqueren müssen, weil die notwendige Verkehrsanbindung fehlt?



Daher wurde eine Begutachtung der Radwege mit der Bundestagsabgeordneten Heidi Wright, der Polizei, dem Landratsamt usw. durchgeführt. Vielleicht kann unter Einbeziehung der Politik etwas erreicht werden.

Unsere Bitte an die Politik, die betreffenden Städte und Gemeinden, und alle für die Verkehrssicherheit zuständigen Behörden, helfen Sie, damit unsere Fahrradwege sicherer werden. Gerade unsere Kinder brauchen diesbezüglich Ihre Hilfe, damit sie sich auf unseren Straßen sicher fühlen und heil an ihrem Ziel ankommen. Damit sie auch eine geeignete Verkehrsverbindungen vorfinden und sich nicht unnötig Gefahren aussetzen müssen. Beurteilen Sie doch bitte unsere Gefahrenstellen nicht nur durch die Autoscheibe hindurch. Am Besten können Sie die Gefahren als Radfahrer einschätzen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?



–

## Träger



Kreisverkehrswacht Miltenberg e.V.

## Info/Ansprechpartner



Herr Peter Schraut  
Brückenstraße 2  
63897 Miltenberg  
09371/ 501 134  
peter.schraut@lra-mil.de



## Nr. 2: „Bürgerradwegeprogramm des Kreises Steinfurt“ - Seite 1

➔ Angesichts knapper Finanzmittel engagieren sich während der letzten Jahre zunehmend bürger-schaftliche Initiativen für den Bau von Radwegen in den Kommunen des Kreises Steinfurt. Zur Unterstützung dieser Initiativen hat der Kreistag im März 2008 beschlossen, ein Sonderprogramm zur Förderung von „Bürgerradwegen“ aufzustellen, in dessen Rahmen der Bau von Radwegen mit 15.000,00 €/km Radweg unterstützt wird. 38 Projekte für insgesamt 60,12 km Radwege wurden bislang für eine Förderung angemeldet. In den Jahren 2008 - 2010 werden vom Kreis Steinfurt jeweils 300.000 €/a als Investitionskostenzuschuss für die Bürgerradwege bereitgestellt, unabhängig davon, ob diese Radwege an Kreisstraßen angelegt werden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Förderung des Radverkehrs durch private Initiativen.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Realisierung von 22 km „Bürgerradwege“.
- ➔ **Finanzierung:** 300.000 €/a Haushaltsmittel des Kreises Steinfurt.
- ➔ **Zeitraum:** 3 Jahre (2008 – 2010)

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Fahrrad hat im ländlich geprägten Kreis Steinfurt traditionell einen hohen Stellenwert im Alltagsverkehr. Die Haushaltsbefragung des VEP 1996 ergab, dass nahezu 70 % aller Haushalte über mehr als ein Fahrrad verfügen. Bei der Verkehrsmittelwahl hatte der Radverkehr im Vergleich mit anderen Kreisen in NRW mit 28 % einen außergewöhnlich hohen Anteil.

Der Ausbau des Radwegenetzes hat daher im Kreis Steinfurt eine hohe Bedeutung. Seit dem Jahr 2000 wurden bei 46 Radwegebaumaßnahmen insgesamt ca. 60 km



Radwege an Kreisstraßen mit einem Kostenvolumen von ca. 12 Millionen € gebaut.

Um bestehende Netzlücken im Alltagsroutennetz zu beheben hat der Kreis Steinfurt mit seinen 24 Städten und Gemeinden das sogenannte Radwegeinitiativprogramm (RIP) aufgelegt. Durch dieses Programm wurden zwischen 2000 - 2008 kleinere Maßnahmen zum Lückenschluss umgesetzt und insgesamt ca. 5,5 km Radwege mit einem geschätzten Bauvolumen von 2 Millionen € gebaut.

Da dieses Programm bei Weitem nicht ausreicht, um die



Bedarfe vor Ort zu befriedigen, haben zahlreiche BürgerInnen vor Ort die Initiative ergriffen und mit dem Bau von Radwegen in Eigeninitiative begonnen.



Der Kreis Steinfurt hat den Bürgerinitiativen sehr früh seine Unterstützung durch Planungsleistung und Beratung in der Bauausführung angeboten. Aufgrund der signifikant zunehmenden Nachfrage, hat der Kreistag im März 2008 beschlossen, das BÜRGERRADWEGEPROGRAMM 2008 zur Förderung von „Bürgerradwegen“ aufzulegen. Mit diesem Programm werden Radwegebaumaßnahmen in Form einer pauschalierten Einmalzahlung gefördert. Die Festbetragsförderung ist an bestimmte Bedingungen geknüpft, die vor Baubeginn eingehalten werden müssen.

Im Jahr 2008 wurden bereits 17 Einzelmaßnahmen umgesetzt und 22 km Radwege gebaut. Der Kreis Steinfurt wird bis 2010 eine Förderung von 900.000 € vornehmen und ca. 60 km Radwegbau fördern, was einem geschätzten Brutto-Bauvolumen von ca. 7,5 – 8,5 Mio. € entspricht.

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

- ➔ Das Bürgerradwegeprogramm ist ein wichtiger Baustein in der Förderung des Radverkehrs im Kreis Steinfurt.
- ➔ Es dient dem Lückenschluss im Alltagsroutennetz und fördert so nachhaltig die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes.
- ➔ Die Realisierung trägt zur Verkehrssicherheit bei (u.a. Schulwegsicherung).
- ➔ Die Förderung des Radwegbaus dient dem

## Nr. 2: „Bürgerradwegeprogramm des Kreises Steinfurt“ - Seite 2

Klimaschutz.

→ Initiiert wird mittelbar vor Ort das Bewußtsein um Möglichkeiten der umweltfreundlichen und kostengünstigen Mobilität.

→ Die Maßnahmen entlasten die Mobilitätskosten der privaten Haushalte.

Aufgrund der nach wie vor schwierigen Lage der öffentlichen Haushalte ist es auf lange Zeit nicht möglich, alle notwendigen Netzschlüsse im Alltagsroutennetz durch staatliches Handeln zu realisieren. Das Bürgerradwegeprogramm ergänzt sinnvoll staatliches Handeln. Durch die anteilige Förderung werden Investitionen initiiert und ermöglicht, die den Förderbetrag um ein Vielfaches übersteigen.

### Träger

→ Kreis Steinfurt

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Dipl.-Ing. Robert Huelmann  
Tecklenburger Straße 10  
48565 Steinfurt  
02551/ 69-2783  
robert.huelmann@kreis-steinfurt.de



## Nr. 3: „Bessere Fahrradparker an ALDI-Süd-Filialen“

→ Bei ALDI-Süd wurden Ende 2008 insgesamt 6 Filialen in Bayern mit dem ADFC-empfohlenen Fahrradparker ARRETA ausgestattet. Wir hoffen im Interesse der radfahrenden Kunden, dass dies nur ein Anfang ist.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bessere Fahrradparker an ALDI-Filialen
- **Bisherige Ergebnisse:** An 6 ALDI-Filialen wurden insgesamt 68 Stellplätze mit dem seit Januar 2009 ADFC-empfohlenen Fahrradparker ARRETA geschaffen.
- **Finanzierung:** ALDI-Süd
- **Zeitraum:** Ab 4. Quartal 2008

### Ausführliche Beschreibung:

→ Eine an die ALDI-Süd-Regionalgesellschaft in Eichenau bei München gerichtete Beschwerde wegen der vor der Filiale in Germering installierten Felgenklemmer und der dadurch nachweislich entstandenen Sachschäden an Fahrrädern und aufgeladenen Waren führte zu einem Gespräch mit dem für die Filialentwicklung zuständigen leitenden Angestellten. Dieser entschied, dass an den im Bau oder Umbau befindlichen Filialen in seinem Bereich künftig das vorgeschlagene Modell ARRETA in Edelstahl elektropoliert eingesetzt wird. Dieser Parker ist nach technischer Prüfung durch den ADFC seit Januar 2009 „ADFC-empfohlene Qualität“ ADFC-Prüf-Nr. Q 0902. Durch ALDI-interne Information sind nun neben 3 Filialen der ALDI-Regionalgesellschaft Eichenau auch 3 Filialen in Unterfranken und in Niederbayern mit dem ARRETA ausgestattet. Weitere Filialen werden dem Vernehmen nach folgen, was angesichts der vielen ALDI-Kunden, die mit dem Fahrrad kommen, ein Fortschritt ist.

Die Entscheidung, diese besseren Fahrradparker zu verwenden, ist sicherlich als fahrradfreundlich anzusehen.

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

→ Der ADFC Bayern bemüht sich auf verschiedenen Ebenen, das Fahrradparken vor Märkten und Filialen großer Ketten zu verbessern, oft ohne Erfolg. Wenn ich mir anschau, dass vor der riesigen neuen Filiale von Möbel Höffner („größtes Möbelhaus in München“) rund 100 Felgenkiller übelster Bauart stehen, die aber von kaum jemand benutzt werden, sehe ich, dass hier Aufklärung gefragt ist. Da könnte etwas Publicity durch die Initiative von ALDI-Süd vielleicht gar nicht schaden.

Für den ARRETA gibt es drei Lieferanten: [www.gronard.de](http://www.gronard.de), [www.rasti.eu](http://www.rasti.eu), [www.ziegler-metall.de](http://www.ziegler-metall.de) (erst im neuen Katalog 2009, dann unter dem Namen „Adelaide“)

### Träger

- ADFC-LV Bayern

### Info/Ansprechpartner

- Hartwig Hammerschmidt,  
Kerschensteinerstr. 50  
82110 Germering  
089/ 848135  
[fahrradparker@t-online.de](mailto:fahrradparker@t-online.de)



ARRETA doppelseitig, 4 Plätze, verzinkt und pulverbeschichtet, Justizpalast München, Prielmayerstr. 7



ARRETA einseitig, 3 und 2 Plätze, Edelstahl elektropoliert  
ALDI-Filiale Baierbrunn/Isartal



## Nr. 4: „Fahrradabstellanlage Fürstentunnel im Hbf Gera“ - Seite 1

→ *Umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen zur verbesserten Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes am Empfangsgebäude Gera Hbf erforderten die Verlagerung der bestehenden Fahrradabstellanlage, die sowohl qualitativ wie quantitativ den gestiegenen Anforderungen an eine solche Anlage nicht mehr gerecht werden konnte. Als Lösung wurde die Nutzung eines nach Umsetzung der Planung in der Bedeutung abgewerteten Bahnsteigtunnels ermittelt. Damit können alle Anforderungen hinsichtlich Witterschutz, Sicherheit und kurzen Wegen sowie der vergrößerten Anzahl berücksichtigt werden.*

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Schaffung einer zeitgemäßen Fahrradabstellanlage mit Minimierung der Wegelängen vom und zum Eisenbahnverkehr.
- **Bisherige Ergebnisse:** Das Vorhaben wurde am 15.02.2008 abgeschlossen.
- **Finanzierung:** Investitionskosten 40.000,- € davon 30.000,- € Fördermittel des Freistaates Thüringen  
5.000,- € DB Station & Service  
5.000,- € Stadt Gera  
Anlehnbügel als Sponsorleistung einer Bank
- **Zeitraum:** Planung: 2000 – 2007  
Realisierung Januar bis Februar 2008

### Ausführliche Beschreibung:

→ Im Zusammenhang mit der vollständigen Umgestaltung des Umfeldes des Empfangsgebäudes Gera Hbf mit Verknüpfung zur neugebauten Stadtbahnlinie 1 und dem ebenfalls in unmittelbarer Zuordnung am Bahnhofplatz errichteten neuen Busbahnhof des regionalen Busverkehrs, musste die auf dem Bahnhofsvorplatz befindliche Fahrradabstellanlage, deren Kapazität in den letzten Jahren ohnehin nicht mehr ausreichte, weichen.

Aufgrund dieser Veranlassung war es Ziel, eine größer dimensionierte Abstellanlage für Fahrräder, die ausschließlich überdachte und kurze Wege bietende Abstellplätze gewährleistet, zu schaffen.

In Umsetzung dieser Forderungen rückte der sogenannte Fürstentunnel (im Sprachgebrauch der Deutschen Bahn Südzugang) in den Fokus, der neben dem Zugang durch das Portal des Empfangsgebäudes eine zweite Verbindung zwischen Bahnhofplatz und den einzelnen Bahnsteigen schafft. Mit dem südlich davon neu geschaffenen Stadtbahntunnel mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen (einschließlich Aufzügen) wurde bereits in der Planung erkannt, dass der zwischen dem Hauptportal und dem Stadtbahntunnel gelegene Fürstentunnel an Bedeutung verliert. Damit war der planerische Weg frei, diesen Tunnel für die Fahrradabstellanlage zu nutzen.

Der volkstümliche Name „Fürstentunnel“ rührt daher, dass bis zum Jahr 1918 Mitglieder des in Gera residierenden Fürstenhauses Reuss jüngere Linie diesen Bahnsteigzugang bei Reisen nutzten.

Als bauliche Voraussetzungen musste der in den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts längs durch eine tunnelhohe nichttragende Wand geteilte 6,0 m breite

Tunnel wieder in die historische Breite gebracht werden. Einbauten für Postaufzüge waren auszubauen, eine neue Beleuchtung war zu installieren. Schließlich war eine malermäßige Vorrichtung vorgesehen. Die bestehenden direkten Aufgänge zu den einzelnen Bahnsteigen konnten nachgenutzt werden.

Die eigentliche Bauzeit konnte auf 4 Wochen begrenzt werden. Am 15.02.2008 war die Übergabe der neuen Fahrradabstellanlage im Fürstentunnel. Neben den oben genannten baulichen Leistungen waren für die Aus-

rüstung und den Betrieb folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Aufstellung von 25 Anlehnbügel für 50 Fahrräder (Beschaffung mittels Sponsoring)
- Aufstellung von 2 Fahrradboxen (durch DB Station&Service)
- Installation einer Videokamera zur Überwachung der Fahrradabstellanlage mit Anschluss an die 3-S-Zentrale in Gera Hbf
- Aufnahme der Fahrradabstellanlage in die Wegweisung des Bahnhofs
- Abschluss einer Vereinbarung zwischen DB Station&Service und dem am Eingang zum Fürstentunnel befindlichen Fahrradhändler zur Übernahme von Service- und Reparaturleistungen an Fahrrädern sowie zur Betreuung der Fahrradboxen.

Sofort nach Inbetriebnahme wurde die neu geschaffene Fahrradabstellanlage angenommen. Die 50 Abstellplätze sind tagsüber weitestgehend ausgelastet, so dass in absehbarer Zeit die begrenzten Flächenreserven genutzt



## Nr. 4: „Fahrradabstellanlage Fürstentunnel im Hbf Gera“ - Seite 2

werden müssen, um weitere Anlehnbügel aufzustellen. Der angrenzende Fahrradladen hat den Service an den Fahrrädern übernommen.

Der Erfolg des Projektes lässt sich auch daran erkennen, dass die ehemals über den Bahnhofplatz verstreut abgestellten Fahrräder dort nicht mehr zu finden sind.

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

→ Die mit der Eröffnung der Anlage stark gewachsene Annahme weist die Sinnhaftigkeit der Investition nach. In Nachnutzung eines nur noch gering genutzten Bahnsteigtunnels können optimale Bedingungen für die Abstellung von Fahrrädern geboten werden. Die hochgradige Übereinstimmung der Interessen wird neben der gemeinsamen Planung und Realisierung auch durch die Finanzierung nachgewiesen: Freistaat Thüringen 30.000 € Fördermittel, DB Station & Service 5.000 €, Stadt Gera 5.000 €.

### Träger

→ Stadtverwaltung Gera

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Stefan Prüger  
Fachdienst Verkehr  
Ernst-Toller-Straße 15  
07545 Gera  
0365/ 838-4100  
radverkehrsbeauftragter@gera.de  
www.bmvbs/fahrrad-portal/praxisbeispiele



# Nr. 5: „Umnutzung der stillgelegten Bahntrasse zwischen Zeitz und Camburg zu einem Rad- und Wanderweg“ - Seite 1

➔ Dem Projekt liegt eine Machbarkeitsstudie zu Grunde. Dem Förderverein sind die Anliegergemeinden und private Investoren beigetreten, die den Ausbau und die weitere Vermarktung des Radweges zur Förderung des sanften Tourismus in der Region unterstützen. Die ca. 40 km lange Trasse verbindet nicht nur vorhandene Radwege (länderübergreifend), sondern erschließt auch vorhandene Markensäulen (Straße der Romanik, Blaues Band, Himmelswege, Weinstraße, Gartenträume).

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** durchgängiger Ausbau der stillgelegten Bahntrasse zwischen Zeitz (Sachsen-Anhalt) und Camburg (Thüringen) mit dem Ziel der Vernetzung der bereits vorhandenen überregionalen Radwege: Saale-Radweg, Elster-Radweg, Unstrut-Radweg und Ilmtal-Radweg
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Machbarkeitsstudie, Vereinsgründung, Kaufverhandlungen DB AG
- ➔ **Finanzierung:** Förderung über ILEK und EFRE zu 80 % beantragt
- ➔ **Zeitraum:** 2009 bis 2013

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Tourismus hat für die Entwicklung unserer Region einen sehr hohen Stellenwert. Verschiedene touristische Haupttrouten des Landes, wie Straße der Romanik, Weinstraße Saale-Unstrut, Himmelswege, Blaues Band, Gartenträume und Straße der Braunkohle überlagern sich hier. Mit dem bereits erfolgten Ausbau des Saale- und Elster-Radweges entlang der Flusstäler ist eine belastbare Grundstruktur des Radwegenetzes im Landkreis entstanden. In den Saale-Radweg mündet bei Naumburg der Unstrut-Radweg aus westlicher und bei Großheringen der Ilm-Radweg aus südwestlicher Rich-



tung ein. Größere Defizite bestehen in der Verknüpfung der beiden parallel verlaufenden Radwege an Saale und Weißer Elster, westlich und östlich der BAB 9 gelegen. Da geeignete Radwegtrassen zur Verbindung fehlen, wächst auf den klassifizierten, stark vom Kfz-Verkehr frequentierten, Hauptverkehrsstraßen zwischen Zeitz und Naumburg das Radverkehrsaufkommen. Deshalb wurde mit Unterstützung des Wirtschaftsamt des Burgenlandkreises nach Lösungen auf separaten Trassen gesucht, um den Radverkehr für die Nutzer sicherer und attraktiver zu machen. Die stillgelegte ehemalige Bahnstrecke von Zeitz (Elstertal) nach Camburg (Saaletal) stellt eine direkte Ost-West-Verbindung zwischen Elster- und Saale-Radweg an der Südgrenze des Burgenlandkreises dar. Die Grundidee, mit diesem neuen Radweg alle vorhandenen überregionalen Radwege zu vernetzen, fand große Unterstützung bei den betroffenen Gemeinden. Die Ergebnisse der durchgeführten Machbarkeitsstudie, die als Anlage beiliegt, bestärkten die Gemeinden in dem Vorhaben und führten zur Gründung des Fördervereins. Dieser wird die Kaufverhandlungen mit der Deutschen Bahn AG zum Abschluss bringen und ist als Projektträger verantwortlich für die Fördermittelbeantragung. Das Projekt findet auf Landesebene Zustimmung und soll voraussichtlich bereits 2009 in die Planung gehen. Mit dem Ausbau der Strecke soll 2010 begonnen werden. Die Trasse bindet mit zwei Streckenabschnitten den Bereich Schköben und Camburg im Saale-Holzland-Kreis an. Auch diese beiden Gemeinden werden Mitglieder im Förderverein. Die ehemalige Bahntrasse eignet sich auf Grund der Linienführung und der Steigungsverhältnisse sehr gut als Radweg und führt durch eine landschaftlich reizvolle Gegend, tangiert von einer Vielzahl touristischer Anziehungspunkte. Imposante Kunstbauwerke (Natursteinbogenbrücken und -viadukte), Herrmannschacht und Schloss Moritzburg Zeitz, Naherholungsgebiet in Kretzschau mit See und Strandbad, Schloss Droyßig mit Schlosspark, Bärengehege und



# Nr. 5: „Umnutzung der stillgelegten Bahntrasse zwischen Zeitz und Camburg zu einem Rad- und Wanderweg“ - Seite 2

Schlosskirche (1622, Unesco-Denkmal), Bergfried Matzturm Osterfeld, Wasserburg, Rittergutsgebäude, Stadtkirche Schkölen laden den künftigen Nutzer des Radweges zum Verweilen ein. Mit dem Radweg werden diese touristischen Potentiale für den Besucher besser erschlossen und weitere Projekte mit kommunaler und privater Initiative gefördert.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt fördert die touristische Erschließung einer Region im Süden Sachsen-Anhalts. Die Ziele werden über Ländergrenzen hinweg von den anliegenden Gemeinden und privaten Akteuren gleichermaßen unterstützt. Mit dem Ausbau der stillgelegten Bahntrasse zum Radweg wird der Fahrradverkehr in Deutschland um eine Vernetzung in einer reizvollen Landschaft reicher und gleichzeitig Wirtschaftsförderung betrieben.

## Träger

→ Förderverein Rad- und Wanderweg auf der stillgelegten Bahntrasse zwischen Zeitz und Camburg e.V.

## Info/Ansprechpartner

→ Kerstin Beckmann  
c/o. VGem. Wethautal  
Corseburger Weg 11  
06721 Osterfeld  
034422/ 414-31  
hauptverwaltung@vgem-wethautal.de



## Nr. 6: Vorfahrt für Radfahrer auf dem Wall - Seite 1

→ Im Radverkehrsnetz der Stadt Lemgo übernimmt der Wallring seit langem eine zentrale Bündelungs- und Verteilerfunktion von den Außenbezirken in die Innenstadt. Durch die Bevorrechtigung des Walls für den Radverkehr an zwei kreuzenden Straßen mit Hilfe niveaugleicher Aufpflasterungen sowie der Umgestaltung eines Knotenpunktes mit innovativer Radfahrersignalisierung soll diese Funktion weiter gestärkt werden. Der Fußgängerverkehr wird mittels Zebrastreifen gezielt in die Bevorrechtigung einbezogen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bevorrechtigung von Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern gegenüber dem Kfz-Verkehr an Querungsstellen des Wallringes als weitgehend autofreier, innenstadtnaher Verbindung mit hoher Bedeutung für den nicht motorisierten Verkehr.
- **Bisherige Ergebnisse:** Der Umbau ist gerade abgeschlossen. Zur Zeit erfolgt die Konzeption eines Flyers.
- **Finanzierung:** Aus Eigenmitteln der Stadt Lemgo
- **Zeitraum:** Ratsbeschluss: März 2007; Ausführung: Okt.-Dez.2008

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Wallanlage entstand im 19. Jahrhundert auf der Fläche der ehemaligen Stadtbefestigung. Sie ist städtebaulich sehr bedeutsam und bildet bis auf den Abschnitt der Engelbert-Kaempfer-Straße einen geschlossenen, autofreien, grünen Ring. Die aus der Innenstadt führenden Straßen kreuzen den Wall an den Stellen, wo früher die Stadttore standen.

Im Radverkehrsnetz der Stadt Lemgo übernimmt der

Wall seit langem eine wichtige Verteilerfunktion für die Radverkehrsverbindungen von den Außenbezirken in die Innenstadt. Zudem werden die radtouristischen Routen über den Wallring geführt. Die Bündelung des Radver-



kehrs auf dieser attraktiven, verkehrsarmen Route wird auch durch die Radverkehrswegweisung gestützt. Der Wall wird hier durch ein eigenständiges Logo gekennzeichnet, das auch im Fußgängerleitsystem der Stadt aufgegriffen wird.

Der Wall ist nur für den nicht motorisierten Verkehr freigegeben und deshalb für Fußgänger, Radfahrer, Jogger und Walker gleichermaßen attraktiv. Bis zu 170 Radfahrer fahren hier in der Spitzenstunde, mehr als in jeder anderen Straße in Lemgo.

Die Maßnahme war kein „Selbstläufer“. Sie wurde in der

Politik und Öffentlichkeit im Vorfeld sehr kontrovers diskutiert. Auf Basis einer Vorstudie fand ein intensiver Diskussionsprozess unter Einbeziehung der Politik und der Verwaltung statt. Eine Ortsbesichtigung von Beispielen bevorzogter Überquerungsstellen für Radfahrer in der Landeshauptstadt Hannover durch eine Delegation aus Vertretern der Stadt Lemgo und des Kreises Lippe brachte dann den gewünschten Durchbruch.

Die Wallquerungen in Lemgo wurden mit hohem gestalterischen Aufwand unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte umgebaut.

Am Slavertor und Neuem Tor kreuzt der Wall Erschließungsstraßen mit Tempo 30. Durch eine Aufpflasterung der Querungsstellen mit deutlicher Anrampung wird eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt. Die Rampensteine liegen so weit von der eigentlichen Querung entfernt, dass ein Kfz auf der Aufpflasterung stehen kann, ohne in den Querungsbereich hineinzuragen. Die Sichtbeziehungen wurden durch Entfernung von Grünbewuchs und einer Stelltafel verbessert, das Beleuchtungsniveau angehoben.

Großer Wert wurde darauf gelegt, die Belange aller nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gleichrangig zu berücksichtigen:

- Für Radfahrer wurde der Belag des Walles über die Aufpflasterung gezogen und ein stufenloser Übergang an der Querungsstelle sichergestellt.
- Für Fußgänger wurden Zebrastreifen angelegt.
- Sehbehinderten und blinden Menschen weisen taktile Elemente entsprechend den neuesten Vorgaben des Landes NRW den Weg.

Am Regenstor wurde die signalisierte Überquerung aus Sicherheitsgründen und der Zahl der querenden Kfz beibehalten. Durch zusätzliche Anforderungstaster, die ca.



## Nr. 6: Vorfahrt für Radfahrer auf dem Wall - Seite 2

30 m vor der Querungsstelle aufgestellt wurden, können Radfahrer und Jogger deutlich komfortabler den signalisierten Knoten queren. Nach einer Grünanforderung an den vorgezogenen Tastern kommt nach 12 Sekunden Grün, so dass ein Radfahrer bei angepasster Geschwindigkeit die Straße ohne Halt queren kann. Ein erneutes Betätigen durch später eintreffende Radfahrer oder Jogger verlängert die Grünzeit im Zuge des Walles um jeweils 9 Sekunden. Das kann bis zu 3 mal wiederholt werden, dann ist der Kfz-Verkehr wieder an der Reihe.

Langsamere Fußgänger sollten weiterhin die Anforderung an der Querungsstelle nutzen. Hier reagiert die Signalisierung im Regelfall nach drei Sekunden und ermöglicht ebenfalls ein zügiges Queren. Blinde und sehbehinderte Menschen werden auch hier durch taktile Elemente zum Querungsbereich geführt.

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

→ Mit dem Maßnahmenpaket wurde ein deutliches und öffentlichkeitswirksames Signal für eine gleichwertige Verkehrsteilhabe der nicht Motorisierten gesetzt. Die hohe Ausstrahlungskraft hat insgesamt positive Auswirkungen auf das Fahrradklima in Lemgo.

Einen gewichtigen Anteil daran hat auch die örtliche Politik, die diese Maßnahme - trotz der kontroversen Diskussionen im Vorfeld- mit erheblichen städtischen Mitteln durchsetzte.

Dank der gleichrangigen Einbeziehung von Radfahrern, Fußgängern und mobilitätsbehinderten Menschen und dem jeweils situationsangepassten Einsatz von verhaltensrechtlicher und signaltechnischer Bevorrechtigung besitzt die Maßnahme ein Alleinstellungsmerkmal. Eine vergleichbare Kombination von Maßnahmen auf einer Streckenlänge von ca. 1,5 km ist aus anderen deut-

lichen Städten nicht bekannt.

Damit ist die Wallbevorrechtigung in Lemgo eine Maßnahme mit Innovations- und Vorbildcharakter für die Radverkehrsförderung.



### Träger

→ Stadt Lemgo

### Info/Ansprechpartner

→ Werner Kloppmann  
Bereich 5.660 - Tiefbau  
Heustraße 36-38  
32655 Lemgo  
05261/ 213-470  
w.kloppmann@lemgo.de



## Nr. 7: Bürgerradweg Püsselbürener Damm, L598

→ Der Interessen-Verein Uffeln (IVU) gründete sich 2001, um den Ort Uffeln, Stadtteil der fahrradfreundlichen Stadt Ibbenbüren, an die vorhandenen Radwege der Nachbarorte anzuschließen. Uffeln, 700 Einwohner, 300 IVU Mitglieder, unterstützen das Fuß-Radwegeprojekt. Durch Ideengebung, Planung, Beschaffung von Grundstücken, Zusammenführung von öffentlichen und privaten Stellen, durch bare und manuelle Eigenleistungen konnten rd. 5 km Radweg in einer Breite von 2,25 m und einer Asphalttragschicht von 8 cm durch den IVU errichtet und die Sicherheit vor allem der Fußgänger und Radfahrer verbessert werden.



### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verbindung der Ortsteile Uffeln und Püsselbüren mit einem Fuß- Radweg, Sicherheit für Schulkinder und alle Verkehrsteilnehmer
- **Bisherige Ergebnisse:** 5 km Fuß- Radweg wurden bereits erstellt
- **Finanzierung:** 60 % öffentliche Mittel, 40% bare und unbare Eigenleistung
- **Zeitraum:** 5 km erstellte Radwege von 2002 bis 2008, in 2009 Fertigstellung des Lückenschlusses durch den Bau von 1 km Radweg

### Ausführliche Beschreibung:

→ Vorrangiges Ziel war es, den Ort Uffeln an die Nachbarorte verkehrssicher anzuschließen. Hierzu mussten rd. 6 km Radweg gebaut werden. Die Durchgangsstraße L 598 ist eine vor allem aufgrund des angrenzenden

Industrie- und Gewerbegebietes Uffeln/Hörstel mit mehreren tausend Arbeitsplätzen (eigene Schätzung 5.000) mit Schwerlastverkehr stark befahrene Straße. Kinder können nur unter erheblicher Gefahrenaussetzung ihre Kindergärten, Schulen, Freizeiteinrichtungen und Freunde erreichen. Die Arbeitsplätze im Gewerbegebiet sollten sicher mit dem Fahrrad erreicht werden.

Im Ort Uffeln befindet sich das Ausflugslokal und die Gartenwirtschaft „Landgut Mutter Bahr“, die von vielen hunderten Radfahrern angefahren wird. Eine weitere Freizeiteinrichtung ist der Badensee und Campingplatz „Hertha See“, der an Uffeln angrenzt und vor allem von Familien mit Kindern nun sicher über Radwege erreicht werden kann. Ein Bau des Radweges war dem Landesbetrieb Straßen NRW aufgrund leerer öffentlicher Kassen nicht realisierbar. Wir Bürger haben daraufhin die Eigeninitiative ergriffen. Wir sahen durchaus Möglichkeiten, den Radweg in Eigenregie zu bauen und gründeten den Interessen-Verein Uffeln e.V.

In 4 Bauabschnitten hat der IVU als Bauherr von 2002 bis 2008 bisher 5 km Radweg gebaut. Der Radweg hat für den Zweirichtungsverkehr eine Breite von 2,25 m und ist mit einer 8 cm Asphaltdecke versehen. Der Radweg führt überwiegend über private Grundstücke. Der Interessen-Verein schloss mit 15 Anliegern Gestattungsverträge zum Bau des Radweges. Die Finanzierung erfolgte mit rd. 60 % öffentlichen Mitteln, rd. 40 % Mitteln aus Spendengeldern und erheblichen manuellen Eigenleistungen.

Das Fahrrad ersetzt mittlerweile in vielen Fällen das Auto auf dem Weg zur Arbeitsstätte. Der Radweg fördert damit den Klimaschutz.

In 2009 werden noch 1 km Radweg und eine Querungshilfe gebaut, um den Lückenschluss herzustellen.

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

→ Das Engagement der Uffelner Bürger ist beispielhaft. Hier wurde durch den Interessen-Verein „Pionierarbeit“ geleistet. Im hiesigen Raum hat unsere Initiative viele Nachahmer gefunden. In der Nachbargemeinde Recke haben sich daraufhin allein 5 Bürgerradwegeinitiativen gebildet und bauen Radwege. Der Kreis Steinfurt hat erkannt, dass Bürger, wenn sie Eigeninitiative ergreifen, viel leisten können und unterstützt diese Initiativen seit 1 Jahr finanziell mit 15 € je lfd. Meter Radweg.

### Träger

→ Interessen-Verein Uffeln e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Bernhard Plagemann  
Hauptstraße 73  
49479 Ibbenbüren  
05459/ 5226  
0170/ 9159264  
bumpla@web.de



## Nr. 8: Erlebnisrastplatz am Internationalen Elberadweg in Belgern - Seite 1

→ Mit der Verleihung des Titels „Staatlich anerkannter Erholungsort“ im Jahr 2002 führt die Stadt Belgern zielgerichtet die touristische Entwicklung weiter. Die Stadt Belgern beabsichtigt unmittelbar am Internationalen Elberadweg einen Erlebnisrastplatz zu bauen. Ideale Voraussetzungen dazu sind der nahegelegene Internationale Elberadweg, der mit neuen Bootsstegen ausgelegte Hafen und die Elbe mit ihren Naturgegebenheiten. Der künftige Erlebnisrastplatz soll nicht nur Einheimischen zur Verfügung stehen, sondern auch Urlaubern, Gästen und Touristen, die über den Internationalen Elberadweg, über die Ortsverbindungsstraßen oder über die Elbe in unsere Region kommen, sollen auf die Stätte der Erholung und Entspannung aufmerksam gemacht werden. Dabei stehen die Verbesserung des landschaftlichen Angebotes, die Erhaltung vorhandener Freizeiteinrichtungen und der Neubau von Freizeiteinrichtungen im Mittelpunkt.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Errichtung eines Erlebnisrastplatzes am Internationalen Elberadweg als touristischer Anziehungspunkt für Rad- und Wandertouristen
- **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung des Erlebnisrastplatzes mit einzelnen Teilabschnitten
- **Finanzierung:** Fördermittel, Finanzen aus Stadthaushalt
- **Zeitraum:** 2002-2012

### Ausführliche Beschreibung:

→ Der Internationale Elberadweg (Hamburg-Prag) verläuft in unmittelbarer Nähe unserer historischen Rolandstadt Belgern. Der Erlebnisrastplatz am Internationalen Elberadweg ist ein ca. 6 ha großes Gelände am Ortsausgang von Belgern, an der B 182 gelegen. Das Areal des Erlebnisrastplatzes erstreckt sich bis zur Elbe.



Teilabschnitte der Elbe und des Internationalen Elberadweges sowie der stadteigene Bootshafen bilden mit dem neu errichteten Erlebnisrastplatz eine Einheit. Die Idee, einen Erlebnisrastplatz am Internationalen Elberadweg für touristische, sportliche, erholsame und erlebnisreiche Zwecke zu bauen, konnte durch den Kauf eines ca. 6 ha großen Areals umgesetzt werden. Auf dem Grundstück sollte eine Sporthalle und ein Erlebnisareal geschaffen werden.

Mit der Fertigstellung der Sporthalle im Jahr 2002 begannen umfassende Baumaßnahmen zur Erschließung des gesamten Grundstückes. So schlängelt sich ein befestigtes 1,2 km Wegenetz durch die Parkanlage. Das Wegenetz bietet die Möglichkeit, die einzelnen Erlebnisbereiche gut zu erreichen. Die 3 m breiten Fahrradwege, mit glatter Asphaltdecke, bieten für Radfahrer als auch für Skater ideale Bedingungen. Für die Kinder wurde ein Abenteuerspielplatz errichtet. Außerdem gibt es noch eine Beach-Volleyballanlage, einen begehbaren Teich, ein Labyrinth, Wasserspiele und

ein Sonnensegel.

Eine besondere Sehenswürdigkeit stellt der Rolandpark mit 14 nachgebildeten Rolandstatuen anderer deutscher Städte auf dem Erlebnisrastplatz dar. Das Projekt ist einzigartig in Deutschland. Bestaunen kann man Rolande der Städte Bremen, Brandenburg, Bad Bramstedt, Burg, Calbe/Saale, Halberstadt, Haldensleben, Halle, Neustadt/Harz, Nordhausen, Perleberg, Stendal, Quedlinburg und Wedel. Die Rolandfiguren stehen nun auf ihrem Sockel und blicken über den Erlebnisrastplatz.

„Rosige Aussichten“ hat die Stadt Belgern dennoch, in 4 Jahren soll ein Freiluftmuseum für DDR-Rosensorten als weiterer Bestandteil des Elberadweges im Erlebnispark präsentiert werden.

Gäste, Urlauber und Radwanderer, die über den Internationalen Elberadweg in unsere Region kommen, sollen schon zu Beginn unserer Gemarkungsgrenzen auf unseren Erlebnisrastplatz aufmerksam gemacht werden. Belgern legt somit ein Augenmerk auf sanften, naturnahen Tourismus. Auch der Fahrradtourismus hat einen großen Stellenwert in unserer Stadt.

Schon in den frühen Monaten bis in den späten Herbst radeln in- und auch ausländische Radwanderer in unser Stadtgebiet.



## Nr. 8: Erlebnisrastplatz am Internationalen Elberadweg in Belgern - Seite 2

Touristische Entwicklung heißt auch, Voraussetzungen zum Bewahren unserer Traditionen, Bräuche und Kulturgüter und Verbindung herstellen mit Erkundungen in die Vergangenheit der Stadt und dem Urlauber und Besucher attraktive Freizeit- und Erholungsangebote anzubieten.



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

→ Eine der wichtigsten Motivationen für Reisende ist das Kennenlernen von Landschaft und Natur. In unserer Region gehören das Wandern, das Radfahren und das Wasserwandern zu den favorisierten Freizeitbeschäftigungen.

Die Ausstattung des Erlebnisrastplatzes mit Elementen wie Rolandnachbildung oder künstlerisch hochwertigen Holzkunstelementen als Bezug zur Fluss- und Heidelandschaft in Verbindung mit der Elbnähe, des Internationalen Elberadweges und der Hafenanlage bewirken die Einzigartigkeit des Erlebnisrastplatzes in Belgern.

### Träger

→ Stadtverwaltung Belgern

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Harald Thomas  
Markt 10  
04874 Belgern  
034224/ 4400  
info@stadtbelgern.de  
www.stadtbelgern.de



# Nr. 9: 1.000 Abstellmöglichkeiten pro Jahr in Köln, und jetzt auch speziell für Kinder

→ Seit Herbst 2007 werden in Köln neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs gesetzt: Pro Jahr wird durch Schaffung von 1.000 neuen Fahrradabstellplätzen die Möglichkeit zum sicheren Abschließen von Fahrrädern verbessert. Durch Bereitstellung extra niedriger Fahrradständer für Kinderräder werden auch die Kleinsten als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und gefördert.



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs
- **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanz in der Bevölkerung und Stärkung des Radverkehrs in Köln
- **Finanzierung:** Stadt Köln
- **Zeitraum:** Seit Herbst 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Bisher hat die Stadt Köln auch vor Kindertagesstätten normale Abstellanlagen aufgestellt, diese wurden dann aber auch von den Erwachsenen genutzt, so dass die Kleinen oft keine freien Abstellmöglichkeiten mehr gefunden haben. Jetzt hat die Stadt Köln extra niedrige Fahrradständer aufgestellt, die besonders für Kinderräder geeignet sind. Da sie so niedrig sind, sind sie für die großen Fahrräder einfach zu unpraktisch und bleiben für die Kinderfahrräder frei. Mit dieser Geste erfahren bereits die Kleinen, dass sie als Verkehrsteilnehmer Beachtung finden und werden darin, auch schon im frühen Alter das Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel zu nutzen, bestärkt. Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln setzt seit etwa eineinhalb Jahren neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs in Köln. Hierzu gehört die flächendeckende Errichtung von Fahrradabstellanlagen als ein Hauptschwerpunkt. Das selbst gesetzte Ziel, 1.000

Fahrradabstellplätze innerhalb eines Jahres zu schaffen, konnte bereits nach 11 Monaten erreicht werden. In der Vergangenheit wurden pro Jahr ca. 200-250 Fahrradständer aufgestellt, insgesamt gibt es in Köln ca. 27.000 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, davon ca. 10.000 Bike-and-Ride-

Abstellplätze an Haltestellen und ca. 10.000 Abstellplätze in der Innenstadt.

Fahrradabstellanlagen werden bedarfsorientiert vor allem an Haltestellen und in Geschäftsbereichen aufgestellt. Die Initiative geht von der Verwaltung, von Bürgerinnen und Bürgern, Geschäftsleuten und von der Politik aus. Wenn vor Ort der Bedarf festgestellt ist, wird der Standort so festgelegt, dass keine Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer auftreten und sich die Anlagen städtebaulich einfügen. Durch das Aufstellen von Fahrradständern kann auch der Einsatz von Pollern reduziert werden. So konnte in den letzten 11 Monaten auf das Aufstellen von über 200 Pollern verzichtet werden. Durch die Schaffung neuer Abstellanlagen, an denen die Fahrräder fest angekettet werden können, soll auch dem Fahrraddiebstahl entgegen gewirkt werden.

In Köln werden hauptsächlich zwei unterschiedliche Typen verwendet: der Anlehnbügel für zwei Fahrräder oder eine Abstellanlage für bis zu acht Fahrrädern. Bei den Anlehnbügeln gibt es wiederum zwei unterschiedliche Ausführungen. Eine schlanke Ausführung, die auch als Pollerersatz dient, und eine breitere Variante, die eher in Außenbereichen oder an Haltestellen verwendet wird. Beide Ausführungen ermöglichen ein bequemes Anlehn der Fahrräder und bieten die Möglichkeit, das

Fahrrad mit einem Schloss diebstahlsicher anzuschließen. Die größere Abstellanlage, die sogenannte Quadriga die mit einer Werbefläche gegenfinanziert werden kann, wird nur noch in Außenbereichen aufgestellt. In innerstädtischen sensiblen Bereichen wird nur mit den Anlehnbügeln gearbeitet. Über neue Abstellanlagen wird regelmäßig mit einer kleineren Pressenotiz und einer Mitteilung in der jeweiligen Bezirksvertretung informiert. Zur Schaffung des 1.000 Abstellplatzes wurde eine größere Presseaktion durchgeführt, die in der lokalen Presse, dem Lokalradio und dem Lokalfernsehen große Beachtung gefunden hat.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Eigenverpflichtung der Stadt Köln, die Schaffung von 1.000 zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder pro Jahr als festen Schwerpunkt der Arbeit zur Förderung des Radverkehrs aufzunehmen, ist in dieser Dimension ein herausragendes Projekt. Durch das Aufstellen von extra für Kinder ausgerichteten Fahrradabstellanlagen wird die Nutzung des Fahrrades schon bereits bei den Kleinen gefördert. Die Kinder erfahren direkt, dass sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und beachtet werden und dass auf ihre Probleme eingegangen wird.

## Träger

- Stadt Köln  
Amt für Straßen und Verkehrstechnik

## Info/Ansprechpartner

- Jürgen Möllers  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln  
0221/ 22 1 -2285 1  
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de  
www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr



# Nr. 10: „Fahrradinfrastruktur in der Autofreien Siedlung Köln“

→ Durch die realisierte Fahrradinfrastruktur konnte das Fahrrad als wichtigstes Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr etabliert werden. Konsequenterweise wurden wichtige bauliche Maßnahmen umgesetzt: Gut erreichbare Fahrradabstellanlagen für Ein- und Mehrfamilienhäuser und ein dichtes autofreies Wegenetz. Darüber hinaus wurde ein Pool von Fahrradanhängern zur kostenlosen Ausleihe geschaffen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Etablierung des Fahrrades als Hauptverkehrsmittel. Schaffung einer Referenz für gute Fahrradinfrastruktur
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr hoher Fahrradverkehrsanteil
- **Finanzierung:** Privat finanziert über den Bau-träger (Kontrola Treuhand, Köln)
- **Zeitraum:** 2005 bis 2010 (Gesamtbauzeit der kompletten Siedlung)

## Ausführliche Beschreibung:

→ Fahrradwege innerhalb der Siedlung (Fußgängerzone mit Zusatz "Fahrradfrei") Die Hauptwege sind 3,50 und die Nebenwege 2,50 Meter breit – ausreichend Platz auch für den Begegnungsverkehr. Selbst das Überholen eines Zwillingsskinderwagens ist hier problemlos möglich. Dort, wo Hauptwege aufeinander treffen, bilden sich 9 mal 11 Meter große Plätze. Alle Wege sind gepflastert, das Pflaster ist sogar mit Inlinern zu nutzen. Fahrradstellplätze bei den Häusern. Vor den Mehrfamilienhäusern sind viele so genannte „Haarnadeln“ für Kurzzeitparker installiert. Die Fahrradkeller bieten – entsprechend der Wohnungsgröße – Platz für Fahrräder und Anhänger. Zu den Stellplätzen in den Fahrradkellern führen lange flache Rampen, die auch noch Platz für Begegnungsverkehr bieten. Vor jedem Einfamilienhaus befinden sich in der Regel drei Haarnadeln fürs Kurzzeitparken. Darüber

hinaus gibt es zu jedem Haus noch einen so genannten Bike-Port, beispielsweise der Dimension 2,50 mal 2,50 Meter. Pool von Fahrradanhängern. Seit 2007 stehen den Bewohnern in der so genannten „Mobilitätszentrale“ neben neun Handwagen und -karren auch zwei Fahrradanhänger zum Transportieren größerer Lasten zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung. Zur Ausstattung der Fahrräder mit den erforderlichen Kupplungen gibt es eine spezielle Preisvereinbarung mit einem lokalen Fahrradhändler.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Dieses Projekt zeigt eindrucksvoll, dass eine gute Fahrradinfrastruktur ein wesentliches Element für die erfolgreiche Förderung des Radverkehrs darstellt: Fast alle Bewohner der Siedlung besitzen mindestens ein Fahrrad und benutzen dieses intensiv im Alltag. Auch die Vielfalt an Zubehör wie Kinder- und Lastenanhänger sowie Spezialfahrrädern zeugt von einer umfassenden Nutzung. Unter den vorhandenen Infrastrukturelementen stellt die Qualität und die „Bequemlichkeit“ der Fahrradabstellanlagen das Schlüsselement für den Erfolg dar. Die konsequente Ausstattung einer kompletten Siedlung mit 420 Haushalten ist in Deutschland sicherlich selten anzutreffen.

## Träger

- Nachbarn60 e.V.  
(Bewohnerverein der Autofreien Siedlung)

## Info/Ansprechpartner

- Hans-Georg Kleinmann  
Bahnwärterweg 56  
50733 Köln  
0221/ 616365  
nc-kleinmha@netcologne.de  
www.nachbarn60.de



# Nr. 11: „Gesunde Radrouten NRW“ - Seite 1

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

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ziel ist es, die körperliche Aktivität mit dem Fahrrad zu fördern sowie den Anteil der Radfahrer in Deutschland im Sinne der Prävention zu erhöhen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Siehe unten (ausführliche Beschreibung)
- **Finanzierung:** Dieses Projekt wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.
- **Zeitraum:** 01.04.2007 bis 31.03.2009

## Ausführliche Beschreibung:

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

→ Routenbewertung  
Anhand von „Musternutzern“ kann mit einem physikalisch-physiologischen Modell nun die jeweilige relative Belastung (in Watt/kg) einer Route für die jeweilige Zielgruppe berechnet werden. In dieses Modell gehen

die anthropologischen Daten des „Musternutzers“, die Streckenlänge, die jeweiligen Steigungsabschnitte sowie Luft- und Rollwiderstand als Konstanten mit ein. So können Radrouten und Zielgruppen individuell aufeinander abgestimmt werden.



→ Erarbeitung und Überprüfung der Routen  
Insgesamt werden 25 Kreise und kreisfreie Städte in NRW mit jeweils 4 Routen beispielhaft erarbeitet und bewertet. Alle Routen werden ortsnah/stadtnah angelegt. Somit ist auch vor bzw. nach getaner Arbeit die sportliche Aktivität auf dem Fahrrad möglich. Lange Anfahrtswege bis zu einer geeigneten Trainingsstrecke entfallen. Eine regelmäßige Nutzung der „Gesunden Radrouten“ kann somit gewährleistet sowie folglich ein gesundheitlicher Benefit erzielt werden.

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

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

→ Internetauftritt

Eine Internetplattform – [www.gesunde-radrouten.de](http://www.gesunde-radrouten.de) – wird zurzeit ausgearbeitet. Hier sollen die erarbeiteten Routen dem Endnutzer zugänglich gemacht werden. Neben detaillierten Informationen rund um das Thema „Radfahren“ (Trainingshinweise, Tipps zur Fahrradergonomie etc.) können die User Ihre anthropometrischen Daten auf der Seite eingeben und bekommen automatisch die für sie passenden Radrouten sowie eine den individuellen Leistungsvoraussetzungen entsprechende Fahrtgeschwindigkeit vorgeschlagen. Anschließend können sich die User sowohl Kartenmaterial als auch GPS-Tracks, Höhenprofile und Tourentipps downloaden. Zudem besteht die Möglichkeit als Radfahreinsteiger sich in den von der DSHS entwickelten „RADFIT“ Kursen anzumelden.

Im Sinne der Interaktivität mit dem Nutzer ist zudem in weiterer Folge ein Upload von persönlichen Touren per .gpx Files angedacht. Des Weiteren besteht über einen persönlichen Login Bereich, die Möglichkeit einen „Trainingskalender“ zu führen, der die Häufigkeit der Nutzung dokumentiert und darauf aufbauend die Fahrtgeschwindigkeiten adaptiv an die Fortschritte des Nutzers anpasst.



## Nr. 11: „Gesunde Radrouten NRW“ - Seite 2

### ➔ Weiteres Vorgehen

Der „Realitätscheck“ der 25 Kreise innerhalb NRWs soll bis Oktober 2008 abgeschlossen sein.

Eine Internetplattform – [www.gesunde-Radrouten.de](http://www.gesunde-Radrouten.de) – wird zurzeit ausgearbeitet und soll bis März 2009 erstmals online abrufbar sein.

Auswertung und Schlusspräsentation erfolgen von November 2008 bis März 2009. Eine exemplarische Beschilderung für vorerst 2-3 Kreise wird erfolgen.

### ➔ Ausblick

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

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

➔ Das landesweite Radverkehrsnetz NRW ist mit einer Gesamtlänge von ca. 13.500 km flächendeckend erfasst, auf Fahrradtauglichkeit geprüft und bereits zum Großteil ausgeschildert. Über das Portal [www.radroutenplaner.nrw.de](http://www.radroutenplaner.nrw.de) können Fahrradfahrer sich mit Hilfe von Adresseingaben auf diesem Netz eine Route errechnen lassen.

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

Eine gesundheitsorientierte Runde muss immer an den Nutzer angepasst werden, diese Interaktivität ermöglicht die Bereitstellung der Touren über ein Internetportal. Die Vorgabe von individuellen Richtgeschwindigkeiten auf Grundlage der anthropometrischen Daten, im Abgleich mit dem Streckenprofil der Route sowie den körperlichen Bewegungsvoraussetzungen der Nutzer, führt zu eben jener Interaktivität.

Weiterhin soll die Möglichkeit bestehen selber Touren zu gestalten um diese online per .gpx Upload bewerten zu lassen. Der Nutzer erhält somit auch für seine ganz persönlichen Touren eine individuelle Richtgeschwindigkeit. Somit steht dieses Projekt ganz im Zeichen des Web2.0 und der Interaktivität von Nutzer und Wissenschaft. Das Ziel des Projekts ist somit die Steigerung der Nutzung des Fahrrads unter individuellen gesundheitssportlichen Aspekten mittels der Erarbeitung von zielgruppenspezifischen Radrouten in wohnortnaher Umgebung. Um einen nachhaltigen Erfolg zu gewährleisten, sind weitere Fördermittel wichtig. Somit kann eine bundesweite Ausweitung des Projekts angestrebt werden.

### Träger

➔ Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln



### Info/Ansprechpartner

➔ Prof. Dr. Ingo Froböse  
Dipl. Sportwiss. Felix Matthäi  
Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln  
Am Sportpark Müngersdorf 6  
50933 Köln  
0221/ 4982-4570  
[froboese@dshs-koeln.de](mailto:froboese@dshs-koeln.de)  
[matthaei@dshs-koeln.de](mailto:matthaei@dshs-koeln.de)  
[www.gesunde-radrouten.de](http://www.gesunde-radrouten.de) (ab März 2009)





# Nr. 12: Gemeindeübergreifendes Konzept der Fahrradwegweisung - Seite 2

zu den auf den Wegweisern angegebenen Zielen, also den benachbarten Gemeinden, führen. Das gilt auch dann, wenn die Radwegweisung auf dem Gebiet der Nachbargemeinde nicht durch eigene Wegweisung ergänzt und vervollständigt wird. Es ist erwünscht, dass auch die Nachbargemeinden eigene Radrouten ausweisen und mit Wegweisern kennzeichnen, z.B. auch die Gegenrichtung nach Bellheim. Das Ziel ist eine durchgehende und einheitliche Wegweisung für den Radverkehr im gesamten Landkreis Germersheim oder darüber hinaus, wobei neben den Nachbargemeinden im Kreis Germersheim mit den Gemeinden Hochstadt und Offenbach auch zwei Gemeinden aus dem benachbarten Landkreis Südliche Weinstraße beteiligt sind.

→ 1.2 Einbindung in das Netz von Rheinland-Pfalz. Neben der Einbindung der Nachbarkommunen wurde die Konzeption der Routenplanung der Verbandsgemeinde Bellheim an die landesweite Radwegeplanung von Rheinland-Pfalz mit ihren großräumigen Verbindungen und regionalen Ergänzungen angepasst. Dadurch passen alle denkbaren Ergänzungen von Radrouten innerhalb und außerhalb der Verbandsgemeinde Bellheim wie die Teile eines Puzzles stets gut zusammen. So kann das Netz der Radrouten jederzeit und ohne aufwändige Abstimmungen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten weiter ausgebaut bzw. ergänzend beschildert werden.

→ 2. Finanzierung  
Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz beteiligt sich an den Kosten für den Teil der Radwegweisung, die entlang der sog. klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) aufgestellt wurde. Die Kreisverwaltung hat die Kosten für die touristischen Routenlogos übernommen und die Ortsgemeinden haben das Personal ihrer Bauhöfe zur Aufstellung der dortigen Schilder zur Verfügung gestellt.

## → 3. Art der Beschilderung

Gemäß den HBR-Empfehlungen werden auf großen gut lesbaren Wegweisern im Format 80 x 20 cm jeweils zwei Ziele des Radverkehrs mit Entfernungsangaben genannt. Die Ziele können mit zusätzlichen Piktogrammen versehen werden, z.B. einem "i" für die Touristinformation oder einem Piktogramm für "Bahnhof" oder "Freibad".

Die Wegweiser-Schilder sind sog. "Alu-Hohlkastenprofile", also flache Kästen aus Aluminium, die man nicht so leicht verbiegen kann wie die bisher verwendeten Schilderpfähle aus 2-mm-Alublech. Sie haben an ihrer Unterseite eine Profilleiste zum Einschieben der sog. "Routenlogos" als Kennzeichen für touristische Radwege. Wenn ein touristischer Radweg wie z.B. der "Kraut-und-Rüben-Radweg" oder der "Queichtalradweg" auf einer der Radrouten verläuft, werden solche "Routenlogos" eingehängt. Da die Routenlogos bei Radtouristen ein beliebtes Souvenir sind, werden sie mit einer besonderen Sicherung gegen Diebstahl geschützt. Von einem Mitarbeiter des Bellheimer Bauhofs kam die Idee, statt Schrauben dafür Niete zu verwenden, die mit den von Radfahrern mitgeführten üblichen Werkzeugen nicht entfernt werden können. Besonderer Vorteil der eingeschobenen Routenlogos ist ihre universelle Verwendbarkeit: Wenn die Führung von Radrouten oder touristischen Wege sich ändert, oder wenn neue touristische Wege hinzukommen, braucht man im Gegensatz zu früher keine neuen Schilder und muss sich auch nicht mit nachträglich angebrachten Aufklebern behelfen. Das neue Routenlogo wird einfach eingehängt, ein nicht mehr benötigtes Routenlogo kann leicht entfernt werden. An Kreuzungen mit anderen Wegen und Straßen oder an Wegbiegungen werden bei Bedarf sogenannte "Zwi-

schenwegweiser" verwendet. Hier entfallen die Zielangaben und auch die Routenlogos; diese Schilder bestehen nur aus einem Fahrradpiktogramm und einem Richtungspfeil und liefern nur eine Richtungsinformation für den weiteren Wegeverlauf.

Diese besondere Art nach den Vorgaben der HBR Wegweiser mit Ziel- und Entfernungsangaben gemeinsam mit Zwischenwegweisern zu verwenden, ist oft preiswerter als die alte Wegweisung und vor allem viel informativer. Der Fahrradfahrer erfährt nicht nur, dass er z.B. auf dem "Queichtalradweg" unterwegs ist, sondern auch, dass er demnächst nach Knittelsheim und später nach Landau kommt und wie weit es dorthin ist. Wenn lange keine Radwegweisung zu sehen war, werden Zwischenwegweiser, manchmal auch ohne die Notwendigkeit einer Richtungsänderung als Bestätigung angebracht, damit der Radfahrer weiß, dass er noch auf der ausgewiesenen Route befindet. Dabei handelt es sich meistens um nach oben zeigende Pfeile, die "weiter geradeaus" bedeuten. Damit nicht die ganze Landschaft mit Schildern zugestellt werden muss, gilt für alle Benutzer der neuen Beschilderung eine wichtige Hauptregel: Immer wenn es an Kreuzungen möglich ist, ohne Richtungsänderung eindeutig in die gleiche Richtung weiter zu fahren, steht dort kein Wegweiser. An Weggabelungen und Knoten mit drei oder mehr möglichen Fahrtrichtungen und/oder bei verzweigenden oder kreuzenden touristischen Radrouten mit Routenlogos steht dagegen immer ein Wegweiser für den Radverkehr und liefert die Informationen, die man für die Wahl der Fahrtrichtung braucht.

## → 4. Qualitätssicherung

Ziel ist, dass die Beschilderung möglichst vielen Radfahrern und Radtouristen für viele Jahre dienlich ist. Sollten trotzdem Schilder beschädigt werden oder "verschwinden", dann ist es durch die vom Planungsbüro Vortanz für die Beschilderungsplanung verwendete Software "vp-Info" leicht, innerhalb kurzer Zeit für Ersatz zu sorgen.



## Nr. 12: Gemeindeübergreifendes Konzept der Fahrradwegweisung - Seite 3

Es gibt eine Datenbank, in der alle Wegweiser mit ihren Zielangaben, Entfernungen usw. gespeichert sind. Auch Fotos der Schilderstandorte gehören dazu. Eine Erneuerung der Schilder ist aber nur dann möglich, wenn Beschädigungen und fehlende Schilder bemerkt und an die Verwaltung der Verbandsgemeinden gemeldet werden. Um dies sicher zu stellen, werden die Radwege durch "Radwegpaten" regelmäßig abgefahren. Sie haben sich bereit erklärt, die Radwege zu kontrollieren (am besten kontinuierlich, jedoch mindestens zweimal jährlich). Die Radwegpaten werden durch das Ordnungsamt koordiniert

→ 5. Routenführung in der Gemeinde Bellheim  
Kernstück der Planung ist die Führung der Routen durch Bellheim ohne die Kfz-Fahrbahn der stark befahrenen Bellheimer Hauptverbindungen (Bellheim durchqueren insgesamt 3 Landesstraßen mit zum Teil ca. 10.000 Fahrzeugen pro Tag, die L509 / L538 und L539) benutzen zu müssen. Das geschieht durch Radwege an den Landesstraßen und im Zentrum von Bellheim durch zwei parallel geführte Routen abseits der Hauptstraße: Eine führt im Süden über das Klärwerk, den Bahnhof und die Brauerei und eine zweite erschließt im Norden die Schulen, das Rathaus und den Schwimmpark. Von diesen beiden Routen ausgehend führen Radrouten nach Zeiskam, Westheim, Germersheim, Hördt, Rülzheim und Knittelsheim. Folgt man den Routen zu den genannten Orten, werden auch noch weiteren Nachbarorte erreicht: Von Zeiskam aus kann man nach Offenbach, Hochstadt und Lustadt fahren, von Knittelsheim aus nach Ottersheim, Herxheim und Herxheimweyher. Es gibt aber z.B. auch eine direkte Route von Bellheim nach Herxheim und Herxheimweyher über den Gollenberg, die einen sehr schönen Ausblick bietet und kürzer ist als die Strecke über Knittelsheim.

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

→ Die Verbandsgemeinde Bellheim hat sich als eine der ersten Gemeinden im Land Rheinland-Pfalz und im Kreis Germersheim mit der Umsetzung der 2001 eingeführten und 2004 konkretisierten Vorgaben zur einheitlichen Prüfung von Wegen und Wegweisung befasst. Heute ist daraus ein Landesnetz von über 4000 Kilometern entstanden, wovon rund 60 Kilometer im Bereich der Verbandsgemeinde Bellheim verlaufen. Die Verbandsgemeinde kann somit als Vorreiter für den Bereich der Südpfalz gelten, was die Umsetzung des Landeskonzeptes betrifft. Damit verbunden ist auch eine wesentliche touristische Wertschöpfung. Ist doch der Fahrradbestand bei den Bundesbürgern vom Jahr 2006 auf das Jahr 2007 um ca. 6 Millionen Fahrzeuge gestiegen, was einen Zuwachs von ca. 10 % bedeutet hat (Quelle Stat. Bundesamt). Dieser Zuwachs ist auch bei uns zu verzeichnen. Der Fahrradtourismus nimmt bei uns inzwischen einen breiten Raum ein, wozu unser Konzept maßgeblich beigetragen hat. Inzwischen verlaufen auch Fahrradrouten von deutschen und ausländischen Radtourismusfirmen auf unseren Radwegen.

### Träger

→ Verbandsgemeinde Bellheim und Büro Vortanz/Trauth.



### Info/Ansprechpartner

→ Harald Müller  
Schubertstr. 18  
76756 Bellheim  
07272/ 7008-218  
h.mueller@vg-bellheim.de  
www.nationaler-radverkehrsplan.de/  
praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2097

→ Erhardt Vortanz  
Pfalzstr. 32  
67378 Zeiskam  
06347/ 6080616  
buero@vortanz.de



## Nr. 13: Ausschilderung von Radwanderwegen

→ Radfahrern werden Radwanderwege mit einer neuen Beschilderung angeboten. Die Wegeführung, einschließlich der Sehenswürdigkeiten und der infrastrukturellen Angebote werden dann in einer Radwanderkarte zu finden sein.

### Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Schaffung einer Infrastruktur für Radfahrer durch Vernetzung, um Touristen zum längeren Verweilen in unserer schönen Heimat zu animieren

→ **Bisherige Ergebnisse:** Entlang der überregionalen Radwege (Havelradweg, Elberadweg, Altmarkrundkurs) sind in unserem Gebiet schon zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen worden.

→ **Finanzierung:** Eigenmittel/ Fördermittel für Dorfentwicklung  
12.808,17 € / 6.996,06 €

→ **Zeitraum:** Frühjahr 2009

### Ausführliche Beschreibung:

→ In unserer Verwaltungsgemeinschaft "Elbe-Havel-Land", deren Gebiet geprägt ist von den Niederungen der Flusslandschaften der Elbe und Havel, von Wäldern und zahlreichen Seen, soll der Fahrradtourismus eine noch größere Bedeutung gewinnen. Dazu ist es erforderlich, ausgehend von den vorhandenen überregionalen Radwegen, Rundkurse für die Fahrradfahrer auszuweisen. Für diese Ausschilderung haben wir einen Zuwendungsbescheid über Dorfentwicklung erhalten. Parallel dazu wird eine Radwanderkarte über die Routen beauftragt. Für jede der 9 Routen ist eine Doppelseite in der fahrradfreundlichen Klappkarte vorgesehen. Die Namen der einzelnen Routen lassen die Fahrradfahrer vermuten, was sie auf ihrer Fahrt erwartet. Diese Schwerpunkte beziehen sich zum einen auf landschaftliche und heimatkundliche Gegebenheiten. So ist Schönhausen bekannt als Geburtsstätte Bismarcks mit einem Museum, Sandau

für seine Kirche St. Laurentius und Kletz durch seine Bockwindmühle.



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

→ Mit der Ausschilderung der Radwanderwege können wir einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der touristischen Infrastruktur leisten. Die geringe Bevölkerungsdichte verbunden mit unberührten Landschaften ist damit für uns ein Vorteil und dient der Erholung und Entspannung, bei Bewegung an frischer Luft für unsere Gäste, aber auch für uns als Bewohner. Durch Vernetzung mit den überregionalen Radwegen hilft diese Maßnahme den Besucher für mehrere Tage zu halten, dieses hat Einfluss auf Heimatpflege, Handel und Handwerk.

### Träger

→ Verwaltungsamt Elbe-Havel-Land,  
Sitz Schönhausen, Nebenstelle.

### Info/Ansprechpartner

→ Frau Maczutajtis.  
Marktstraße 2  
39524 Sandau (Eibe)  
039383/ 60042  
maczutajtis@elbe-havel-land.de

## Nr. 14: „Neue Radrouten in der Stadt Essen“ - Seite 1

➔ Mit dem Umbau der Emscher in einen naturnahen Fluss ergibt sich für die Stadt Essen die einmalige Chance, einen neuen Stadtentwicklungsprozess anzustoßen, der das Gesicht Essens bis zum Jahr 2015 und darüber hinaus Stück für Stück verändern wird. Dieser Stadtentwicklungsprozess orientiert sich wie keiner zuvor an den aktuellen und zukünftigen Bedürfnissen der Bürger. 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 und die Stadt so für Ihre Einwohnerinnen und Einwohner und ihre Gäste neu erlebbar macht. Die neuen Grünstrukturen mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von jeweils bis zu 20 km sind ein bedeutender Beitrag zur Förderung des Radverkehrs. Das Projekt wird Essen in Zukunft aber auch als zentralen Standort in der Region stärken und die Attraktivität der Stadt erhöhen. Außerdem wird das Image der Stadt Essen als Wohn- und Wirtschaftsstandort verbessert und der Wert ganzer Wohnquartiere gesteigert.

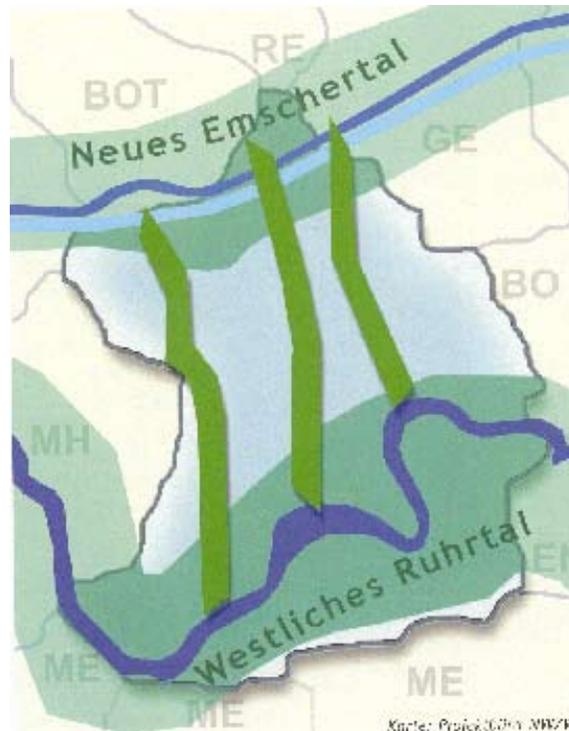
### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Radwegeverbindungen schaffen
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 20 km neue Radwege im Grünen.
- ➔ **Finanzierung:** derzeit 1,5 Mio. € (in 2009)
- ➔ **Zeitraum:** offen

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Konzept sieht die Entwicklung dreier das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung verlaufender „Strahlen“ und damit eine Freiraum-, Gewässer- und Siedlungsstrukturen integrierende Stadtentwicklung vor, in denen sich wichtige Projekte der zukünftigen städtebaulichen und freiräumlichen Projekte

konzentrieren werden. Ähnlich den regionalen Masterplänen setzt das Konzept dabei den Schwerpunkt auf



Strategien zur Nutzung von Wasser als Stimulans der Stadtentwicklung. Eine besondere Funktion übernehmen die der Emscher zufließenden Bachläufe, die mit den angrenzenden Grün- und Freiflächen zu durchgängigen Grünzügen ausgebildet werden und erst hierdurch das Neue Emschertal und den Rhein-Herne-Kanal mit dem

Ruhrtal erstmals verbinden können. In der Folge vernetzen diese Grünzüge, die zum Teil noch isoliert gelegenen vorhandenen Park- und Grünanlagen miteinander, sodass ein dichtes netzartiges Grünflächensystem in der gesamten Stadt entsteht, das die Siedlungsgebiete mit der freien Landschaft verbindet und damit die Qualität der Stadtteile als Wohn- und Gewerbestandorte nachhaltig verbessert und stabilisiert. Die Gestaltung der lokalen Übergangsbereiche zwischen Siedlung und angrenzenden Wasserläufen, insbesondere in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, integriert die vorgesehenen Maßnahmen in die umliegenden Stadtteilbereiche und verbessert die Erlebbarkeit des Elementes Wasser. In diesem Zusammenhang sind auch Regenwasserabkopplungen, die das Wasser insbesondere als gestalterisches Element nutzbar machen, vorgesehen. Die dabei gesetzten Impulse generieren Wasserlagen in einem umfassenden Sinn, indem sie ökologische und wasserwirtschaftliche, städtebauliche und immobilienwirtschaftliche sowie freiraumplanerische Aspekte verbinden. Sie offenbaren eine Vielzahl bisher nur schwer realisierbarer Chancen - zur Verbesserung der Lebensqualität im nahen Wohnumfeld vieler Menschen, zur Vernetzung bisher isolierter Siedlungsbereiche mit den Erschließungs- und Freiraumstrukturen der Gesamtstadt, zur Entwicklung neuer Standorte an vorhandenen oder neu angelegten Wasserflächen oder in seiner Nähe. Schließlich stellen die Essener Strahlen eine der wenigen möglichen Verbindungen dar, mit denen die regionalen Masterpläne auf dem Gebiet einer Stadt räumlich erlebbar werden können. Zur raschen Umsetzung dieses Grün- und Freiraumkonzeptes wurde zugleich das Handlungsprogramm „ESSEN. Neue Wege zum Wasser“ geschaffen. Es baut auf den Erfahrungen der vergangenen Begrünungsprogramme auf sowie auf den erfolgreichen Arbeitsbeschäftigungsprojekten, Menschen aus dieser Stadt im zweiten Arbeitsmarkt vorzuqualifizieren und anschließend mit Aufträgen in Firmen des ersten Ar-



## Nr. 14: „Neue Radrouten in der Stadt Essen“ - Seite 2

beitsmarktes zu vermitteln. Die entsprechenden finanziellen Mittel werden größtenteils aus dem Sozialetat bereitgestellt mit dem Effekt der Entlastung bei der Vermittlung von Beschäftigung im ersten Arbeitsmarkt. Planerisch werden die Einzelprojekte von „ESSEN. Neue Wege zum Wasser“ durch ein gleichnamiges Projektbüro vorbereitet. Es besteht aus einem interdisziplinär zusammengesetzten Team von Ingenieuren und Planern, die unter Mitwirkung von regulären Planungsbüros zeitlich begrenzt im Rahmen eines Qualifizierungsprogramms arbeiten und die Chance erhalten, über diese Maßnahme im ersten Arbeitsmarkt unter zu kommen. Erste Qualifizierungs- und Grünprojekte dieses Handlungsprogramms wurden bereits erfolgreich realisiert. Zahlreiche zurzeit laufende und geplante Einzelprojekte sollen sich in den nächsten Jahren zu dem oben beschriebenen Grünflächennetz zusammenfügen. Es entstehen renaturierte Bachläufe, neue Teiche und Seen, sanierte und umgestaltete Wasserflächen, neue Rad- und Wanderwege, überarbeitete und optimierte Wegeverbindungen, weiterentwickelte und neu in Szene gesetzte Grünanlagen in Wohngebieten. Das Handlungsprogramm greift aber auch die Ideen des Masterplans „westliches Ruhrtal“ auf und versucht, die Vorschläge zur Weiterentwicklung von Sport- und Freizeitaktivitäten im Ruhrtal, verbesserten Anbindungen von Stadtteilen ans Wasser sowie zur touristischen Erschließung der Kulturlandschaft an der Ruhr umzusetzen. Eine der oben beschriebenen Nord-Süd-Verbindungen, die so genannte „Wasserroute“, wird als zusammenhängende Radwegeroute in den kommenden Monaten fertig gestellt und mit einer Ausschilderung nach HBR, integriert in das Radverkehrsnetz NRW, versehen sein. Der rund 18 km lange Weg orientiert sich dabei an den Tälern der Emscher, des Borbecker Mühlenbaches, des Kesselbaches, des Wolfsbaches und der Ruhr.

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

→ Das Projekt unterstützt deutlich die Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Essen. Mit der Vernetzung von Freiräumen durch Rad- und Gehwege wird ein weiterer wesentlicher Beitrag zur Förderung der Stadt Essen als fahrradfreundliche Stadt geleistet.

### Träger

→ Stadt Essen

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Steins  
Lührmannstr. 82  
45131 Essen  
0201 88/ 67220  
hermann.steins@gge.essen.de



# Nr. 15: „Grünmetropole“ - Seite 1

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

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** 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 Projekt „Grünmetropole“ wird von 2005 bis 2008 über das europäische Interreg III Förderprogramm unterstützt. Es wurde initiiert durch die EuRegionale 2008, einem Förderprogramm des Landes NRW. Die Grünmetropole dient der Verbesserung des Austausches innerhalb der Euregio-Maas-Rhein. Als „Grünmetropole“ bezeichnen wir die ehemalige Bergbau-Region zwischen Beringen in Belgien, Heerlen in den Niederlanden und Düren in Deutschland. Es handelt sich um einen Raum, der sowohl städtisch als auch grün ist (deswegen „Grün-Metropole“). Ausgangspunkt war die Feststellung, dass in den sich berührenden Grenzregionen Belgiens, der Niederlande und Deutschlands noch immer zu wenig Austausch zwischen den Nachbarn besteht. Auch die

Freizeit wird oft nicht im jeweiligen Nachbarland geplant. Ein Grund dafür: mangelnde Sprachkenntnisse und zu wenig Wissen über das Freizeitpotential jenseits der Grenzen. Dies zu ändern hat sich die Grünmetropole zur Aufgabe gemacht! Die Schaffung einer grenzüberschreitenden Fahrradroutenroute, der Grünroute, nahm dabei einen essentiellen Platz ein. Stolz ist das Projekt vor allem auf den Erfolg, die Grünroute trinationale einheitlich beschildern zu dürfen! Auf 370 km führt sie nun seit Juni 2008 durch die Region, vorbei an zahlreichen Sehenswürdigkeiten und Freizeitangeboten, entlang von Flussläufen und durch Natur- und Landschaftsparks. So liegen an der Grünroute beispielsweise der Nationalpark Hoge Kempen (B), die ehemaligen Bergehalden von Eisden-Lanklaar (B), die sehenswerte Mühle „Sint Hubertusmolen“ (NL), der Freizeitpark „Schutterspark“ (NL), der grenzüberschreitende Natur- und Landschaftspark „Rodebach/Roode Beek“ (NL/D), die Halde „Carl-Alexander“ mit ihrer faszinierenden Aussichtsplattform (D) und der Blausteinsee (D).

Um eine Tour auf der Grünroute planen zu können, wurden im Projekt verschiedene Produkte erstellt: Entlang der Route helfen Info-Points (Info-Stelen im Innen- und Außenbereich) bei der Orientierung. Es gibt zudem eine digitale Karte der Region, die auf der Website des Projekts ([www.gruenmetropole.eu](http://www.gruenmetropole.eu)) für jeden zugänglich ist. Zudem existiert seit Juni 2008 ein viersprachiges Routenbuch, das sich mit seinen Detailkarten und seinem praktischen Format direkt an Radfahrer wendet sowie ein analoger Übersichtsplan. Diese Produkte sind an zahlreichen Stellen in der Region (z.B. Tourist-Offices) kostenfrei zu erhalten - ein weiterer wichtiger Service, der die Menschen in der Region direkt anspricht und zum

Fahrradfahren motiviert!

Die vielen positiven Rückmeldungen von Radfahrern, die bereits die Grünroute befahren haben, unterstützen uns in dieser Auffassung.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Grünmetropole ist ein trinationales Projekt, das für den europäischen Gedanken steht. Sich von Grenzen nicht mehr begrenzen zu lassen, ist die grundlegende Idee. Im Fokus steht daher die Vernetzung von Belgiern, Niederländern und Deutschen. Durch die Schaffung der grenzüberschreitenden Grünroute, die Radfahrer auf 370 km durch die beteiligten drei Länder führt, werden die Menschen in der Region zu neuen Entdeckungen motiviert. Die Route führt vorbei an mehr als 70 Sehenswürdigkeiten und Freizeitattraktionen aus den Themenbereichen Bergbau-Geschichte, Natur und regionale Kultur. Sie vermittelt so ein neues, positives Bild einer Region, die den Strukturwandel erfolgreich angeht. Die Grünroute ist grenzüberschreitend einheitlich ausgeschildert - ein wichtiges Detail (und leider keine Selbstverständlichkeit), denn so wird das grenzüberschreitende Radfahren in der Praxis ermöglicht. Die mehrsprachigen Produkte der Grünmetropole (Info-Points, Printprodukte, Website etc.) verdeutlichen den integrativen Charakter der Initiative und erleichtern das Radfahren in der Region über die Grenzen hinweg! Zudem unterstützt die Grünmetropole mit ihrer Grünroute die Einführung des Knotenpunktsystems in Deutschland, das eine praktische Hilfe bei der Tourenplanung darstellt. Die Grünroute ist eine Radroute für die Menschen in unserer Region und motiviert zu trinationalem Rad-Erleben!



## Nr. 15: „Grünmetropole“ - Seite 2

### Träger

→ Kreis Aachen

### Info/Ansprechpartner

→ Uwe Zink  
Zollenstr. 10  
52070 Aachen  
0241/ 5 1 9 8 2525  
uwe-zink@kreis-aachen.de  
www.gruenmetropole.eu



## Nr. 16: „2 Ufer, 3 Brücken - tausend Dinge zu entdecken“

→ „2 Ufer, 3 Brücken, tausend Dinge zu entdecken“ ist der Titel für die neue Radlerregion am Oberrhein, südlich von Freiburg und bis nach Basel. Das Gebiet ist 70 km lang und 15 km breit und verbindet Deutschland und Frankreich mit drei Brücken. Das Radwegenetz bietet die komplette Beschilderung und dazu eine Karte mit 20 landschaftlichen, kulturellen, kulinarischen und sportlichen Touren, die auch für ungeübte Radfahrer und Kinder geeignet sind.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes auf französischer und deutscher Seite des Rheins
- **Bisherige Ergebnisse:** Fertigstellung einer Karte, Internetseite in französischer und deutscher Sprache, Aufstellung der Beschilderung
- **Finanzierung:** Förderung und Eigenmittel
- **Zeitraum:** Einweihung 2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Zusammenarbeit mit französischen Kommunen entstand 2007 entlang des Südlichen Oberrheins ein neues Paradies für Fahrradfahrer: ein Radwegenetz der Extraklasse. Das Radwegenetz führt auf beiden Seiten der Grenze und ist verbunden durch drei Rheinbrücken: Fessenheim/Hartheim, Chalampe/Neuenburg am Rhein und Huningue/Weil am Rhein. Die Radler können zwischen 20 unterschiedlichen Themen- Touren wählen, die alle komplett ausgeschildert sind und über attraktive, zumeist ebene Radwege führen. Das erschlossene Gebiet reicht an beiden Seiten des Rheins von Fessenheim im Norden bis nach Weil am Rhein im Süden. Die Themen-Touren sind zwischen 10 und 45 Kilometer lang, lassen sich gut miteinander kombinieren und verraten eine Menge über die deutschen und französischen Sehenswürdigkeiten entlang des Südlichen Oberrheins.



Infopunkte in der Natur dienen als Orientierung, als Teil der thematischen Routen in der Landschaft gekennzeichnet und ausgeschildert. Zu den angebotenen Touren zählen Kultur- Routen wie „Auf historischen Pfaden“, oder die „Museen-Tour“. Oder eine Tour mit dem Titel: „Schleusen: Tore des Rheins“, die ca. 45 km lang ist. Landschaftliche Sehenswürdigkeiten bieten die Touren „Auf den Spuren des alten Rheins“, „Durch den Hardtwald“ sowie die „Schöne-Aussicht-Tour“. Aber auch Familien- und sportliche Routen wie etwa „Auf den Spuren der Tor de France“ oder die „Skater-Tour“ versprechen beste Ausflugsstrecken entlang des Oberrheins. Spargel und frittierter Karpfen gehören zu den kulinarischen Leckerbissen im Dreilandereck zwischen Basel, Mulhouse und Freiburg. Auch sie kann der Radfahrer auf Radtouren zwischen 2 Ufern und 3 Brücken genießen. Über individuelle Arrangement-Angebote, radlerfreundliche Unterkünfte, Bus- und Bahnverbindungen mit Fahrradtransport und Veranstaltungstipps werden die Radfahrer von den Tourist-Informationen der Region informiert. Alle Touren

inklusive detaillierter Karten und Wegbeschreibungen können aus dem Internet mit allen Informationen in mehreren Sprachen ausgedruckt und als Detailkarte auf die Fahrt mitgenommen werden ([www.2ufer3bruecken.eu](http://www.2ufer3bruecken.eu)). Zur Einweihung des neuen Radler-Eldorados fand eine Sternfahrt statt. Begeisterte Teilnehmer an sieben verschiedenen Radlertouren beginnend in Fessenheim, Huningue, Lorrach, Heitersheim, Auggen und Schliengen trafen in Chalampe zusammen und begaben sich von dort zu weiteren Feierlichkeiten nach Neuenburg. Passend zur Radkarte wird es eine Broschüre geben, in der der Radfahrer unter anderem eine Beschreibung der teilnehmenden Gemeinden und Informationen zu Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten findet.

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

→ „2 Ufer, 3 Brücken, tausend Dinge zu entdecken“ ist ein grenzüberschreitendes Projekt, das für den europäischen Gedanken steht. Die grundlegende Idee ist, sich von Grenzen nicht mehr begrenzen zu lassen. Menschen werden motiviert, neue Orte und Landschaften zu entdecken und Sprachbarrieren zu überwinden. Der Bau des grenzüberschreitenden Radwegenetzes ist innovativ am Südlichen Oberrhein.

### Träger

- Departement du Haut Rhin

### Info/Ansprechpartner

- Barbara Vallois  
Rathausplatz 5  
79395 Neuenburg am Rhein  
076311791 1 12  
[vallois@neuenburg.de](mailto:vallois@neuenburg.de)  
[www.2ufer3bruecken.eu](http://www.2ufer3bruecken.eu)



# Nr. 17: Radverkehrsstrategie Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg - Seite 1

→ Mit der vorgelegten Konzeptstudie zur Radverkehrsstrategie in der MR ist ein umfassender Prozess zur Implementierung eines attraktiven Radverkehrssystems in einer großräumigen Region eingeleitet worden. Der aufwändige Schritt eines systematisch hergeleiteten Radverkehrsnetzes ist abgeschlossen. Einheitliche Standards für Infrastruktur, Marketing und Service sind festgelegt. Es ist eine tragfähige Kommunikationsstruktur aufgebaut worden, auf deren Basis das Netz umgesetzt und weiterentwickelt werden kann.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Implementierung eines attraktiven Radverkehrssystems in einer großräumigen Region.
- **Bisherige Ergebnisse:**
  - Aufbau einer tragfähigen Kommunikationsstruktur
  - Entwicklung eines Metropolnetzes
  - Festlegung einheitlicher Standards für Infrastruktur, Service und Marketing
- **Finanzierung:** 85.000 € Förderung durch das BMVBS (80%) sowie durch die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg (MR.)
- **Zeitraum:** Erarbeitung einer Konzeptstudie 2006 bis 2008, derzeit: Vorbereitung Machbarkeitsstudie Radschnellwege, Netzbeurteilung, Problemlösung, Verkehrssicherungspflicht, Projekt laufend

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Radfahren als Bestandteil der Alltagsmobilität und als Freizeitaktivität hat in vielen Kommunen der MR einen hohen Stellenwert. Trotz zahlreicher Aktivitäten in den Gebietskörperschaften ist es immer noch schwierig, einheitlich hochwertige Qualitätskriterien

über kommunale Grenzen hinweg festzulegen. Projekte bleiben vielfach Insellösungen, was sich insbesondere in der Präsentation der Angebote und dem Marketing widerspiegelt. Langfristig werden sich insbesondere im Freizeitverkehr nur hochwertige Angebote durchsetzen. Darüber hinaus sind durch die Einbindung teilregionaler Förderanträge in größere Netzzusammenhänge bessere Chancen für öffentliche Fördermittel gegeben und innovative Projekte lassen sich eher erarbeiten und umsetzen. Ebenso lassen sich Probleme und Hemmnisse bei der Umsetzung leichter gemeinsam angehen.

Diesem Anspruch und diesen Zielen will die MR mit einer Strategie, in der „Radverkehr als System“ verstanden und umgesetzt wird, gerecht werden. Die Erarbeitung einer Konzeptstudie als Einstieg in die Radverkehrsstrategie wurde als Beitrag zur Umsetzung des NRVP 2002–2012 der Bundesregierung vom BMVBS gefördert. Die MR möchte hiermit bundesweit Maßstäbe für die Umsetzung

der Leitbilder des NRVP in einem großen regionalen Zusammenhang setzen.

Bei der Größe der MR und der Vielzahl der Akteure war die frühzeitige Entwicklung tragfähiger Kommunikationsstrukturen und die Einrichtung einer effektiven Orga-

nisationsstruktur wesentlich für die erfolgreiche Projektdurchführung. Dies ist über die Einrichtung einer Lenkungsgruppe und von Arbeitskreisen sowie durch 3 Workshops und Newsletter gut gelungen. Die inhaltliche Arbeit erfolgt in sieben Arbeitskreisen: Standards, Netz, Fahrradmitnahme im ÖPNV, Radschnellwege, Verkehrssicherungspflicht, The-

menrouten sowie Vermarktung und Internet. Über 50 Akteure aus den verschiedenen Gebietskörperschaften, Kommunen, Verbänden und der Privatwirtschaft stellen die Arbeit mit viel Engagement und Fachwissen auf eine breite Basis.

Mit der vorgelegten Konzeptstudie zur Radverkehrsstrategie hat die MR einen umfassenden Prozess zur Implementierung eines attraktiven Radverkehrssystems in einer großräumigen Region eingeleitet. Bisher konnten u.a. einheitliche Standards für Infrastruktur, Service und Vermarktung festgelegt sowie ein Metropolnetz



## Nr. 17: Radverkehrsstrategie

# Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg - Seite 2

abgestimmt werden.

Der nächste Arbeitsschritt liegt nun darin, möglichst viele Netzabschnitte anhand der entwickelten Standards in das metropolitane Netz zu integrieren und zu vermarkten. Mit der Vereinbarung von einheitlichen Standards hat die MR eindeutig Maßstäbe gesetzt. Diese Standards sind die Messlatte für die Netzbeurteilung und sichern ein überprüfbares Qualitätsmanagement.

Die Kommunen in der MR haben die Potenziale erkannt, die sich mit der Radverkehrsentwicklung bieten. Einige Kommunen haben ihr Interesse an dem Thema Radschnellwege bekundet. Damit könnte es gelingen, ein neues, innovatives Element der Radverkehrsplanung bundesweit erstmalig umzusetzen. Mit Realisierung auch nur eines Radschnellweges würde die Idee dieses attraktiven Radverkehrselements über die MR hinaus eine große bundesweite Aufmerksamkeit erzielen.

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

→ Mit der Unterstützung des Projekts hat die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg eine eindeutige Entscheidung für den Radverkehr getroffen und unterstreicht darüber hinaus ihre Verantwortung für den globalen Klimaschutz. Das besondere an diesem Projekt ist die gute Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure in einer großen Metropolregion, die gekennzeichnet ist durch eine polyzentrische und damit ausgesprochen heterogene Raumstruktur. Von Beginn an stieß die Idee auf eine breite Resonanz. Die Beteiligung von über 50 Akteure aus den verschiedenen Gebietskörperschaften, Kommunen, Verbänden und der Privatwirtschaft bestätigt dies. Durch diese gute Zusammenarbeit kann eine effiziente Koordinierung der Radverkehrsplanung erfolgen und der öffentliche Dialog

gefördert werden. Dadurch sind dann auch innovative Lösungen (z.B. das Thema Radschnellwege) möglich.

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

### Träger

→ Metropolregion  
Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg.

### Info/Ansprechpartner

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



# Nr. 18: Kinder- und familienfreundliche Radwegegestaltung auf dem „Maare-Mosel-Radweg“ und dem „Kyllradweg“ - Seite 1

→ Mit dem interkommunalen Projekt schaffen die Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein auf ihren Radwegen ein spezifisches Angebot für Kinder und Familien. Bislang einmalig in Deutschland ist die Umsetzung dieses attraktiven, thematisch und räumlich vernetzten Radwegekonzepts. Ebenso neuartig ist die regionale statt kommunale Kooperation.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Thematische Aufwertung der vorhandenen Radwege für Kinder und Familien
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr positive Resonanz
- **Finanzierung:** 128.000 EUR  
LEADER + Maßnahme
- **Zeitraum:** 2006-2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein liegen in der Vulkaneifel, einer Region, die geomorphologisch durch Vulkanismus und einer einmaligen Mittelgebirgslandschaft geprägt ist. Alleine diese abwechslungsreichen und interessanten Landschaftsbilder vermitteln den durch sie verlaufenden Abschnitten der Premiumradwege „Maare-Mosel-Radweg“ und „Kylltalradweg“ besondere Reize. Doch damit sollte es nicht getan sein. Der besondere Landschaftsformenschatz mit den Themen Geologie und Vulkanismus im Focus ist einer der Ansatzpunkte in der Entwicklung zur familienfreundlichen Region. Gemeinsam wollen die Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein mit der Vielzahl und Vielfalt der regionalen Attraktionen über die kommunalen Grenzen hinaus Synergien bilden und nutzen. Hierzu bot sich die thematische Aufbereitung der Radwege an. Neben den Alleinstellungsmerkmalen Geologie und Vulkanismus wurden weitere Themen, wie z.B. Flora und Fauna oder der technische Bereich einbezogen. Das alles galt es kind- bzw. familiengerecht aufzubereiten

und zu präsentieren. Dabei werden die unterschiedlichen thematischen Wissensbereiche für die Kinder durch ansprechende Figuren symbolisiert und durch kindgerechte Texte unterstützt. Erwachsene wie Kinder erfassen mit einem Blick, welcher Thematik das jeweils dargestellte Phänomen zuzuordnen ist. Die Symbolfiguren sind die vier Freunde „Willi Basalt“, „Biggi Biene“, „Elli Eule“ und „Freddi Fledermaus“.

„Willi Basalt“

alles über Gesteine, Wasser und Vulkane,

„Biggi Biene“

erklärt technische Besonderheiten und Hintergründe,

„Elli Eule“

kennt sich gut aus mit Geschichte und Geschichten und

„Freddi Fledermaus“

weiß Bescheid, wenn es um Tiere und Pflanzen geht.

Neben den spannenden Informationstafeln stehen den Kindern auch verschiedene Spiel- und Rastmöglichkeiten zur Verfügung. Natürlich sind die Highlights links und rechts der Radwege eingebunden und meist über „Schleifen“ zur Haupttrasse zu erreichen. So können die Eltern sicher sein, dass ihre Kinder die ganze Strecke über motiviert bleiben und erfahren dabei auch selbst Interessantes.

Zum Kinderradweg gibt es zwei Begleitbroschüren sowohl für Kinder als auch für Eltern, die auf der Fahrt nicht fehlen sollten. Der „Elternflyer“ beinhaltet neben wichtigen Ansprechpartnern eine ausführliche Streckenbe-

schreibung mit Sehenswürdigkeiten und Attraktionen der Region - speziell für Familien. Die begleitende „Kinderbroschüre“ hingegen bietet den Kindern die Möglichkeit, ihr erlerntes Wissen während der Radtour interaktiv mit Spielen und Rätseln zu vertiefen. Ein wichtiger Kernpunkt des Konzepts ist die übergreifende Vernetzung beider Radwege und Attraktionen. Neben der Radwegeverbindung Gerolstein – Daun bietet hierfür die „Eifelquerbahn“ eine besonders familien- und kinderfreundliche Alternative an. Die Privatbahn verkehrt von Mai bis Oktober an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Zwei-Stunden-Takt (im Juli und August auch an allen

Wochentagen). Für den bequemen und sicheren Fahrradtransport wurden über das Projekt zwei Schienenbuswagen umgebaut. Der Transport der Fahrräder mit der Eifelquerbahn ist kostenlos. Ein Bezug zur Bahn ist ohnehin bei beiden Radwegen gegeben. Während der Kylltalradweg auf weiten Strecken parallel der Bahnstrecke Köln – Trier verläuft, folgt der Maare-Mosel-Radweg nur noch den Spuren des Dampffroses. 1988 wurde der Bahnbetrieb auf der Strecke Daun – Wittlich eingestellt. Verständlich reizt der Verlauf eines Radweges auf

einer früheren Bahntrasse zur Aufweitung des Themenspektrums; denn was liegt näher, als auf einer ehemaligen Eisenbahntrasse deren Geschichte zu vermitteln. Hierfür ist „Biggi Biene“ zuständig! Von ihr erfahren die Radler viel Wissenswertes und Interessantes zu dem Thema. Alleine die Fahrt über hohe Viadukte und durch dunkle, kühle Tunnel ist ein Erlebnis für sich. Eisenbahnaccessoires säumen die Strecke und verschaffen eine spannende Fahrt. Man begegnet Signalen, Schranken und Schildern, zu denen „Biggi Biene“ die jeweilige Bedeutung kindgerecht erklärt. In Schalkenmehren kann in Verbindung mit dem sehr



# Nr. 18: Kinder- und familienfreundliche Radwegegestaltung auf dem „Maare-Mosel-Radweg“ und dem „Kyllradweg“ - Seite 2

schön erhaltenen Bahnhofsgebäude fast wieder von Bahnhofsatmosphäre gesprochen werden. Das Highlight ist hier eine kleine alte Lokomotive, die den Kindern offen steht und wo jeder Lokführer spielen darf. Einen plastischen Bezug zu früheren Zeiten vermitteln alte Fotos, die vergrößert in Ständerwerken gefasst an den jeweiligen Orten für sich selbst sprechen.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Weil ...

- es ein kinder- und familienfreundliches Projekt ist,
- die besonderen Ansprüche und Interessen von Familien mit Kindern ein Angebot finden,
- es ein Beitrag zur Schaffung einer familienfreundlichen Urlaubslandschaft und damit zur Stärkung

der regionalen touristischen Wirtschaftsstruktur ist; sich aber gleichermaßen an die heimische Bevölkerung richtet,

- die Attraktivität von Radwegen nachhaltig gesteigert werden kann,
- die Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein zugunsten des Projektes und damit der gesamten Region Verwaltungsgrenzen überwunden haben,
- das Projekt offen ist, so dass weitere Gemeinden jederzeit die Möglichkeit haben, in das Projekt einzusteigen, so dass der Ansatz auch langfristig an Attraktivität gewinnen kann bzw. wird,
- mit viel Engagement und Kreativität, aber mit relativ wenig Geld, eine äußerst interessante Sache geschaffen wurde.

## Träger

- Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein.

## Info/Ansprechpartner

- Günter Schenk  
Verbandsgemeindeverwaltung Daun  
Leopoldstraße 29  
54550 Daun / Vulkaneifel  
06592/ 939-321  
g.schenk@vgv.daun.de  
www.kinderradwege.de



# Nr. 19: „Alleenradweg Niederbergbahn“

→ Erfahrungsgemäß radeln Gäste jedes Jahr eine andere Radtour. Lokale Radreiseveranstalter/Tourismusverbände haben sich zusammengeschlossen, um die ständig rotierenden Gäste innerhalb der Kooperation zu halten.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Durchgehende Radwegverbindung Wülfrath – Velbert – Heiligenhaus – Essen – Kettwig - Stausee.
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** -
- **Zeitraum:** -

## Ausführliche Beschreibung:

→ In der Geschichte der Städte Heiligenhaus, Velbert und Wülfrath war die Eisenbahnstrecke 2724 (ehem. Abzw. Oberdüssel - Heiligenhaus) stets ein wichtiger Motor für die Siedlungsentwicklung und die Entstehung von Arbeitsplätzen. Mit ihrer Stilllegung im Jahr 1960 (Richtung Kettwig) bzw. 1990 (Richtung Velbert) ist sie durch den zwischenzeitigen intensiven Bewuchs heute nicht mehr als solche direkt wahrnehmbar und aus den Augen der Öffentlichkeit beinahe verschwunden. Eine Gesellschaft hatte den Auftrag, die heute nicht mehr für den Schienenverkehr benötigten Flächen zu veräußern. Eine Veräußerung an Dritte/Private würde eine derartige Zersplitterung bedeuten, dass eine künftige Wiederaufnahme des Bahnverkehrs unmöglich wäre. Dies konnte verhindert werden. Die künftige Reaktivierung der Bahnstrecke für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr als sogenannte Circle Line ist eine wichtige Perspektive für die nachhaltige Entwicklung der beteiligten Städte und den Kreis Mettmann. Gleichzeitig soll die Historie der Bahnstrecke und ihre zukünftige Bedeutung im Bewusstsein der Bevölkerung bewahrt werden. Deshalb soll/wurde die Trasse durch die Städte

und den Kreis erworben und bis zur Reaktivierung der Bahnnutzung einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden. Durch die Nutzung dieses Verkehrsbandes ist es mit geringem Aufwand möglich, einen temporären Radweg zu schaffen, der die Zentren der Städte miteinander verbindet und darüber hinaus wegen der zahlreichen Verknüpfungsstellen mit dem übrigen Straßen- und Wegenetz und der räumlichen Nähe zu vielen Schulen eine attraktive und sichere Schulwegalternative darstellt. Die bahnbedingten minimalen Längsneigungen stellen eine ideale Voraussetzung für die Einrichtung eines Radwegs dar und es besteht die Möglichkeit, viele Berufstätige zu animieren, vom Auto aufs Rad umzusteigen. Die angestrebte durchgehende Radwegverbindung, von Wülfrath über Velbert und Heiligenhaus bis zur S-Bahnhaltestelle Essen-Kettwig-Stausee, ist zudem geeignet, Radtouristen in die kreisangehörigen Städte und in die umliegende Landschaft zu führen. Ansprechende Aussichtsplattformen sind in Form der bestehenden beiden denkmalgeschützten Bogenbrücken über die Ruhrstraße schon vorhanden. Weitere Plattformen sollen an prägnanten Punkten des Streckenverlaufs angelegt werden. Die Radwegrouten im Radverkehrsplan des Kreises Mettmann und das landesweite Radwegenetz werden heute in den Stadtgebieten überwiegend auf Hauptverkehrsstraßen und auf Strecken mit Steigungen von bis zu 8% geführt. Der Alleenradweg ist geeignet, diverse Streckenabschnitte mit einer deutlich geringeren Steigung und damit höheren Qualität zu ersetzen. Die Anschlüsse zwischen dem Straßen- und Wegenetz und dem neuen Radweg sollen durch Rampen geringer Neigung realisiert werden. Zwischenzeitig wurde durch die drei beteiligten Städte Wülfrath, Velbert und Heiligenhaus ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Die

Maßnahme wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf in das Förderprogramm aufgenommen. Entsprechend der verbindlichen Vorgaben des Fördergebers soll der Radweg eine Asphaltoberfläche erhalten.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?



## Träger

- Kreis Mettmann, Städte Wülfrath, Velbert und Heiligenhaus

## Info/Ansprechpartner

- Ralf Hezel  
Kreisverkehrswacht Mettmann  
Düsseldorfer Straße 26  
40806 Düsseldorf  
02104/ 99 1798  
Ralf.hezel@kreis-mettmann.de
- Friedhelm Rensch  
Düsseldorfer Straße 26  
40806 Düsseldorf  
02104/ 99 2701  
Friedhelm.rensch@kreis-mettmann.de



# Nr. 20: Radroutenplaner Rheinland-Pfalz - Seite 1

→ *Der rheinland-pfälzische Radroutenplaner ist ein sehr nutzerfreundliches und informatives Webangebot. Neueste Technologien sorgen für großen Bedienkomfort und hohe Aktualität. Der Nutzer erhält umfangreiche Informationen zum Radweg selbst, aber auch zu Sehenswürdigkeiten, Unterkünften, Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und vielem mehr; darüber hinaus kann er Hotels und Pauschalen direkt buchen. Grundlage des Tourenplaners ist ein 5.000 km großes Qualitäts-Radwegenetz, das komplett abgefahren und anhand vorgegebener Kriterien auf seine Eignung geprüft worden ist.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Bereitstellung eines Routenplaners mit hohem Bedienkomfort und großem Informations-Angebot
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** Verkehrsministerium, RPT, UBM
- **Zeitraum:** Inbetriebnahme 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Seit 2008 können sich Radfahrer auch in Rheinland-Pfalz mit Hilfe eines Radroutenplaners ihre Wunschroute online auswählen und dabei vielfältige touristische Informationen abrufen. Der Tourenplaner ist Teil des Internet-Auftritts [www.radwanderland.de](http://www.radwanderland.de), der Landesplattform zum Thema Fahrrad. Seit Inbetriebnahme des Tourenplaners sind deren Zugriffszahlen erheblich angestiegen. Grundlage des Tourenplaners ist ein rd. 5.000 km großes Qualitätsradwegenetz. Dieses besteht insbesondere aus den sieben Radfernwegen, mehr als 40 Themenrouten und hier insbesondere den zahlreichen Bahntrassen-Radwegen mit ihren gerade für das Radwandern in Mittelgebirgslandschaften attraktiven Steigungsverhältnissen.

Das gesamte im Tourenplaner enthaltene Radwegenetz ist mit dem Rad abgefahren und auf seine Eignung geprüft worden. Die konsequente Einhaltung verbindlich vorgegebener technischer und touristischer Kriterien sorgt dabei für eine „geprüfte Qualität“ auf hohem Niveau.

Der Tourenplaner liefert sehr umfangreiche Informationen zum Streckenverlauf (u.a. Höhenprofile) mit Darstellung in Karte und Luftbild, aber auch zu Sehenswürdigkeiten, Unterkünften und gastronomischen Angeboten sowie Anreise- oder Umstiegsmöglichkeiten mit Bahn, Bus und Schiff. Darüber hinaus können über den Tourenplaner Hotels oder Pauschalreisen direkt gebucht werden, eine wichtige Angebotserweiterung für Freizeit- und Urlaubsräder.

Eine erste Einschätzung des Verlaufs, des Schwierigkeitsgrads oder der Attraktivität der Strecke ermöglicht die Anbindung an Google-Earth: Die ausgewählte Route kann bereits vor Reiseantritt im Bildflug „abgefahren“ werden. Darüber hinaus können die Routen als GPS-Track heruntergeladen werden und Kartenausschnitte gedruckt werden. Durch die Aufnahme der grenznahen Radwege in den Nachbarländern können Radtouren über Landesgrenzen hinweg geplant werden.

Schon bald wird der rheinland-pfälzische Tourenplaner auch mit den Radroutenplanern von Nordrhein-Westfalen und Hessen verknüpft sein, so dass der Nutzer dann in Echtzeit durchgehende Routenvorschläge incl. Begleitinformationen abrufen kann.

Der rheinland-pfälzische Tourenplaner ist technologisch auf dem neuesten Stand. Mit Hilfe dieser Internet-Technologien erhält der Anwender ein leicht bedienbares, hochaktuelles und nutzerorientiertes Webangebot. Die

Nutzer werden, insbesondere durch die Verwendung von bedienungsfreundlichen Web 2.0-Elementen, auf komfortable und intuitive Weise durch das Angebot des Tourenplaners geführt. Auch für den ungeübten Anwender erschließen sich die Informationen durch die übersichtliche Bedieneroberfläche unmittelbar. Bei Bedarf kann eine Vielzahl touristischer Informationen zugeschaltet werden.

Dem Nutzer – und dem Betreiber – zugute kommt die konsequente Verwendung etablierter nationaler und internationaler Standards im Bereich der kartengestützten Web-Anwendungen. So kann auf – unterschiedlichste und aktuelle – externe Daten zurückgegriffen werden, ohne diese Daten selbst vorhalten bzw. pflegen zu müssen. Durch die offene Technologie ist jederzeit die Aufnahme zusätzlicher Informationen zur Angebotserweiterung möglich.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Qualität (rad-)touristischer Informationsangebote wird zunehmend zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor. Die rheinland-pfälzische Internetplattform [www.radwanderland.de](http://www.radwanderland.de) stellt sich den Marktanforderungen durch ständige Weiterentwicklungen und Optimierungen ihrer Web-Angebote. Seit Inbetriebnahme des Radroutenplaners in 2008 sind die Zugriffszahlen nochmals erheblich angestiegen. Der Tourenplaner zeichnet sich durch seinen hohen Bedienkomfort, große Datenaktualität und ein vielfältiges Informationsangebot aus. Der Einsatz neuester Technologien hat erheblichen Einfluss auf die kundenfreundliche Ausgestaltung. Durch den konsequenten Einsatz von Standards aus dem Bereich kartengestützter Webangebote (GDI-DE, Inspire), in dieser Art erstmals für einen Tourenplaner realisiert, können ergänzende Informationen leicht eingebunden werden. Auch für den unge-



## Nr. 20: Radroutenplaner Rheinland Pfalz - Seite 2

The screenshot displays the 'radwanderland.de' website interface. At the top, there's a navigation bar with buttons for 'Radwegwege', 'Themenkategorien', 'Navigation', 'Radroutenplanung', and 'Kontaktieren'. Below this, a sidebar on the left provides information about the 'Rhein Radweg', including its total length (520 km) and a legend for route types. The main area features a topographic map of the Rhine region with a blue highlighted route. A small elevation profile graph is visible in the top right corner of the map area. The website footer includes flags for Germany, France, and the Netherlands.

übten Anwender erschließt sich der Tourenplaner durch die übersichtliche Bedienoberfläche und die intuitive Nutzerführung unmittelbar. Dem Tourenplaner liegt ein rd. 5.000 km großes Radwegenetz zugrunde, das mit dem Rad vollständig abgefahren und auf seine Eignung geprüft worden ist. Die konsequente Einhaltung der verbindlich vorgegebenen technischen und touristischen Kriterien sorgt dafür, dass sich der Kunde auf „geprüfte Qualität“ verlassen kann.

### Träger

➔ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
LMB Rheinland-Pfalz

### Info/Ansprechpartner

➔ Bernd Rath  
Stiftsstr. 9  
55116 Mainz  
06131/ 162133  
bernd.rath@mwwlw.rlp.de  
www.radwanderland.de



# Nr. 21: Le Tour de TUI - Nachhaltig mobil mit den TUI Dienstfahrrädern - Seite 1

➔ Seit Oktober 2008 stellt die TUI ihren Mitarbeitern zehn Dienstfahrräder zur Verfügung. Ziel der Aktion ist es, den Mitarbeitern eine gesunde und umweltschonende Fortbewegung während der Arbeitszeit zu ermöglichen, da täglich zahlreiche Mitarbeiter zwischen den verschiedenen TUI-Standorten in Hannover pendeln. Bislang nutzten Mitarbeiter häufig – auch für kurze Strecken – das eigene Auto. Mit den Dienstfahrrädern soll sich das nun ändern. Die Räder im TUI Look können jederzeit von den Mitarbeitern am Empfang der jeweiligen Standorte ohne Pfand ausgeliehen werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Durch die TUI Dienstfahrräder werden die Mitarbeiter motiviert, sich gesund und umweltbewusst zu bewegen und somit einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Von Oktober bis Dezember 2008 wurden die zehn TUI Dienstfahrräder über 700 Mal ausgeliehen. Das eingesparte CO<sub>2</sub> (bei 50% Autofahrleistung, wenn es keine Fahrräder gäbe) beträgt 122 kg CO<sub>2</sub>\*. (\* als Basis zur Berechnung wurde der EU-Durchschnittswert (2007) von 168 g/km CO<sub>2</sub> pro Auto herangezogen, welches einen äußerst moderaten Wert darstellt.)
- ➔ **Finanzierung:** Die Finanzierung der zehn Dienstfahrräder erfolgte durch acht TUI-Beteiligungsgesellschaften und –Bereiche.
- ➔ **Zeitraum:** Die TUI Dienstfahrräder wurden im Oktober 2008 eingeführt.

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Auf Wunsch der TUI Mitarbeiter und mit Unterstützung des Vorstandes der TUI AG wurden im Oktober 2008 zehn TUI Dienstfahrräder an drei Standorten in

Hannover eingeführt. Da viele Mitarbeiter täglich zwischen den einzelnen TUI-Standorten pendeln und bisher dafür häufig das eigene Auto nutzten, wird den TUI Mitarbeitern nun eine nachhaltige Alternative zur Fortbewegen geboten. Über einen leichten Ausleihprozess



am Empfang des jeweiligen Standortes können Fahrrad und notwendige Ausstattung, wie zum Beispiel Helme oder Regencapes, ausgeliehen werden. Die Finanzierung erfolgte durch acht TUI-Beteiligungsgesellschaften und -Abteilungen. Neben der Zeitersparnis tragen die Fahrräder im TUI Look aktiv zur Bewusstseinsförderung klimarelevanter Themen bei. Zur Unterstreichung der Bedeutung wurde auf jedes Fahrrad der Slogan „Ein kleiner Tritt für mich, ein großer Schritt für die Umwelt“ gedruckt. Der intensivere Kontakt zu Kollegen und anderen Bereichen fördert zudem das Unternehmensklima und erhöht die Motivation. Der Gesundheitsaspekt wird dadurch unterstützt, dass die BKK TUI sich an dem Projekt beteiligt hat und somit die Fahrradnutzung aktiv fördert.

Auch auf Sicherheit wurde höchsten Wert gelegt! So sind die qualitativ hochwertigen Räder codiert, um sie vor Diebstahl bestmöglich zu schützen, und sie werden in regelmäßigen Abständen gewartet.

Über das Projekt, den Ausleihprozess sowie über aktuelle Entwicklungen wird kontinuierlich mittels verschiedener Medien (Internet, Intranet, Mitarbeiterzeitung, Veranstaltungen, Plakate, etc.) kommuniziert.

Der Erfolg des Projekts zeigt sich bereits nach kurzer Zeit: Schon in den ersten drei Monaten (Wintermonaten!) wurden die Fahrräder weit über 700 Mal ausgeliehen, was – bei vorsichtiger Berechnung – zu einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von über 122 kg führte. Dieses entspricht der Emission, die ein Auto durchschnittlich für die Strecke von Bremen nach München ausstößt.

Zur kontinuierlichen Verbesserung der Leistungen wird im Januar 2009 eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Erste Ergebnisse unterstreichen die positive Akzeptanz des Projekts. Aufgrund der hohen Nachfrage wird gegenwärtig über eine Ausweitung des Konzeptes auf andere



## Nr. 21: Le Tour de TUI - Nachhaltig mobil mit den TUI Dienstfahrrädern - Seite 2

Beteiligungsgesellschaften nachgedacht.

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

→ Die TUI Dienstfahrräder repräsentieren ein Projekt, bei dem Mitarbeitermotivation, Umwelt- und Gesundheitsaspekte, sowie Verbesserung der Teamarbeit im Unternehmen ideal kombiniert werden. Die Fahrräder sind ein konstruktiver Schritt, um die verschiedenen Bereiche der Nachhaltigkeit den Mitarbeitern und externen Interessenten näher zu bringen und um einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

### Träger

→ TUI AG

### Info/Ansprechpartner

→ Andreas Vermöhlen  
Karl-Wiechert-Allee 4  
30625 Hannover  
0511/ 566-2202  
Andreas.Vermohlen@tui.com  
[www.tui-group.com/de/pressemedien/](http://www.tui-group.com/de/pressemedien/)



## Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda - Seite 1

➔ Durch eine Trassenveränderung des Radfernweges R1 wurde im Bereich der Gemeinden Malsfeld und Morschen eine neue Querung des Radwegs mit 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, 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.



### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Überquerung der Fulda mit einer Seilbahn im Zuge des R1
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Baufertigstellung voraussichtlich März 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 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. Das Bauvorhaben befindet sich jetzt kurz vor der Fertigstellung. Die offizielle Einweihung ist für das Frühjahr 2009 vorgesehen. Die Bürgermeister Herbert Vaupel (Gemeinde Malsfeld) und Herbert Wohlgemuth (Gemeinde Morschen) hoffen aufgrund dieser neuen Attraktion im Fuldataal auf viele neugierige Fahrradtouristen.

### 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 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.



## Nr. 22: Fahrradseilbahn über die Fulda - Seite 2

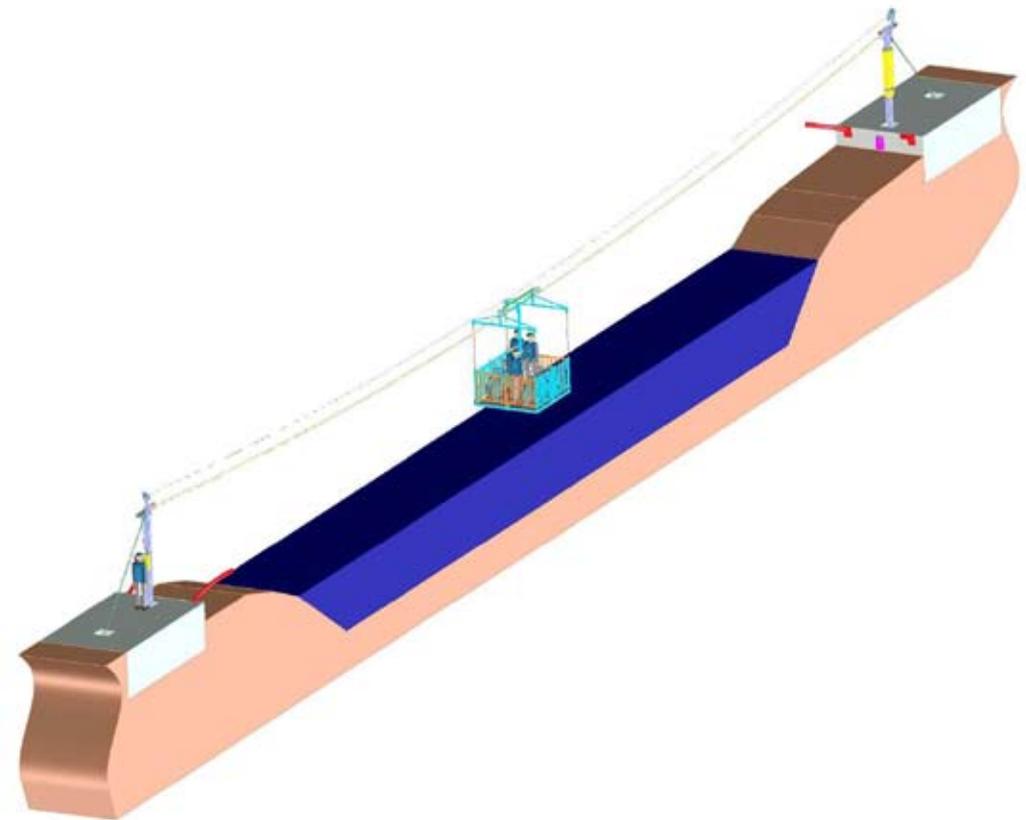
### Träger

→ Gemeinde Malsfeld/ Gemeinde Morschen

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Bürgermeister Vaupel  
Lindenstraße1  
34323 Malsfeld  
05661/ 500272  
buergermeister@malsfeld.eu

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



## Nr. 23: „Frankenwald mobil - Seite 1“

→ Freizeitverkehrsnetz Frankenwald mobil  
Kooperation der Landkreise Hof, Kronach und Kulmbach im Naturpark Frankenwald und weiteren Partnern wie DB, Eon usw. Frankenwald mobil wird mit umweltschonenden Erdgasbussen betrieben. Bau einer Erdgastankstelle in Kronach. Vernetzung Bus/Bahn. Kostenlose Fahrradmitnahme. Frankenwald mobil = 160 km Fahrradbuslinien, 200 km Bahnstrecken. Vernetzung attraktiver Freizeitreviere und Städte. „Schlepplift“ für Radfahrer auf die Höhen des Frankenwaldes (Mittelgebirge).

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verzahnung ÖPNV – nachhaltiger (Fahrrad-)Tourismus, Erschließung attraktiver Ausflugsziele, Landkreisverbindende Freizeitverkehrslinien, Netzwerk - Kooperation
- **Bisherige Ergebnisse:** 7 – fache Steigerung der Fahrgastzahlen seit Beginn
- **Finanzierung:** Durch drei Landkreise im Naturpark Frankenwald (siehe oben)
- **Zeitraum:** 2000 – bis heute

### Ausführliche Beschreibung:

→ Frankenwald mobil – Die Zielsetzung  
Mit Frankenwald mobil wird in den Landkreisen Kronach, Hof und Kulmbach im Naturpark Frankenwald sowie in der Stadt Hof ein neuer Weg in der zukunftsfähigen ÖPNV-Entwicklung beschritten. Im Verzahnungsbereich ÖPNV/nachhaltiger Tourismus sind leistungsfähige, landkreisüberschreitende ÖPNV-Verbindungen im Freizeitverkehr geschaffen worden. Frankenwald mobil erschließt mit seinen Bahnen und Erdgasbussen attraktive Ausflugsziele, um das dort hohe Verkehrsaufkommen im Individualverkehr an den Wochenenden zu reduzieren. Die Fahrradbusse im Freizeitverkehrsnetz werden mit umweltschonenden Erdgas betrieben. Frankenwald mobil



wird unter Einbindung der DB Regio zu einem großen integrierten Freizeitverkehrsnetz in Deutschland entwickelt.

### → Was bietet Frankenwald mobil

- Ein Freizeitverkehrsnetz (Bus und Bahn) in Oberfranken an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in der Saison vom 1. Mai bis 3. Oktober.
- 160 km Fahrradbuslinien/200 km Bahnstrecken – setzen sich zusammen aus:
  - 3 Fahrradbuslinien (Tälerlinie Hof-Bad Steben-Kronach, Hochfrankenwaldlinie Kulmbach-Preseck-Bad Steben, Burgenlinie Kronach-Coburg) und
  - 5 Bahnlinien (Coburg-Lichtenfels, Ludwigsstadt-Kronach-Lichtenfels, Hof-Kulmbach-Lichtenfels, Münchberg-Helmbrechts, Hof-Naila-Bad Steben).
- Attraktive Freizeitreviere und Städte (Ködeltalsperre, Mountainbikezentren Rennsteig und Döbraberg, Stadt Kronach, Staatsbad Bad Steben, Höllental, Stadt Coburg, Stadt Hof usw.) können mit dem ÖPNV/SPNV sicher, bequem und umweltfreundlich erreicht werden.
- Durch einen am Bus mitgeführten Radanhänger besteht Mitnahmemöglichkeit für 20 Fahrräder (kostenlos).
- An den meisten Haltestellen können Fahrräder zu- bzw. entladen werden. Dadurch besteht für die Planung

einer Radtour größtmögliche Flexibilität und Unabhängigkeit.

- Vernetzung des Bus-Fahrplans mit dem Fahrplan von DB Regio und damit
- Ergänzung und Erweiterung der von den beteiligten Landkreisen ermöglichten kostenlosen Radmitnahme in den Nahverkehrszügen.
- Einen familienfreundlichen Fahrpreis (siehe Flyer).
- Eine Netzkarte für den Bereich des gesamten Bus- und Bahnnetzes.

### → Was bietet Frankenwald mobil

- Einsatz von umweltfreundlichen Erdgasbussen.
- „Schlepplift-Funktion“ auf die Höhen des Frankenwaldes – Bequemes Radeln bergab.
- Einen neugestalteten Info-Flyer (mit Tourenvorschlägen für Wanderer, Radler, Mountainbiker).
- Einen informativen Werbe- bzw. Imagefilm.
- Informationen zu Frankenwald mobil über ein Call-Center von Montag bis Sonntag von 9 bis 21 Uhr – Infonummer 01805/366 398.

### → Bayerischer ÖPNV-Preis 2002

Das Bus- und Bahnnetz Frankenwald mobil wurde im Jahr 2002 mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet. Der Preis wird alle 2 Jahre vom Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsminister für herausragende, zukunftsfähige ÖPNV-Projekte im Freistaat verliehen.

### → Frankenwald mobil – Die Partner

Landkreis Kronach, Landkreis Hof, Landkreis Kulmbach, Landkreis Coburg, Stadt Hof, DB Regio, Omnibusverkehr Franken, Regionalbus Ostbayern, Frankenwald Tourismus Service Center, Fränkische Gas-Lieferungs-Gesellschaft.



## Nr. 23: „Frankenwald mobil - Seite 2“

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

➔ Mit dem Freizeitverkehrsnetz Frankenwald mobil ist es gelungen, drei Landkreise im ÖPNV bzw. nachhaltigen Fahrradtourismus zu vernetzen. Dabei wurde ein Netzwerk aus weiteren leistungsfähigen Partnern aufgebaut. Frankenwald mobil konnte seine Fahrgäste seit Beginn um das siebenfache steigern und ist heute ein Wirtschaftsfaktor für die Region im Fahrradtourismus (ca. 18% der Fahrgäste kommen von außerhalb der Region).

### Träger

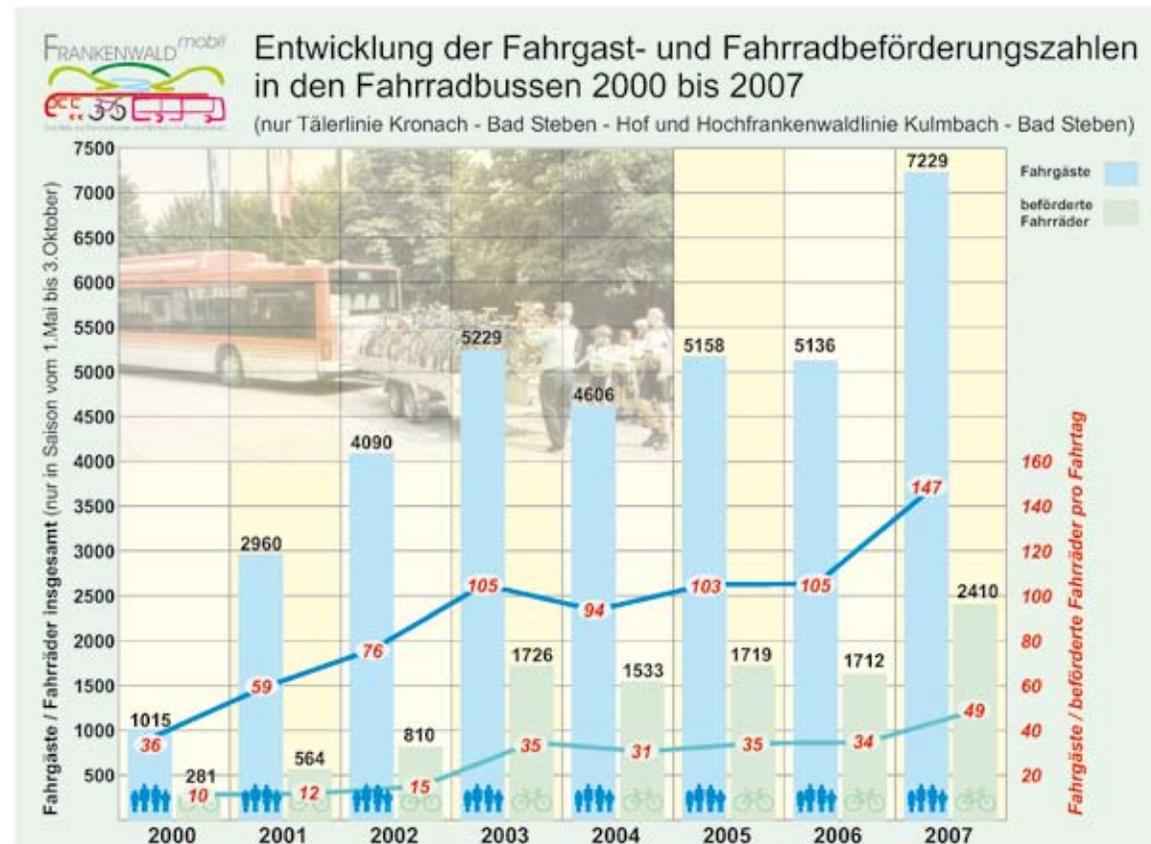
➔ Landkreise Hof, Kronach und Kulmbach  
Oberfranken/Bayern

### Info/Ansprechpartner

➔ Michael Stumpf  
Schaumbergstraße 14  
95032 Hof  
09281/57425  
Michael.Stumpf@Landkreis-Hof.de

➔ Willi Fehn  
Klosterstraße 13  
96317 Kronach  
09261/6263-12  
w.fehn@wse-kronach.de

➔ Michael Beck  
Konrad-Adenauer-Str. 5  
95326 Kulmbach  
09221/707-124  
beck.michael@landkreis-kulmbach.de  
www.frankenwaldmobil.de



## Nr. 24: „Luft-Tankstelle für Fahrräder in Münsters City“

➔ Anfang August 2008 wurde Münsters erste Luft-Tankstelle für Fahrräder in der Innenstadt aufgestellt, direkt vor der Münster-Information im Stadthaus. Radler können hier ihr Rad kostenlos aufpumpen – eine wichtige Voraussetzung für sicheres und komfortables Radfahren. Das Pilotprojekt forderte die Akteure mit einigen Anfangsschwierigkeiten, für die inzwischen Lösungen gefunden wurden. Nach der Probephase gegen Ende 2009 wird sich zeigen, wie sich dieses Angebot bewährt. Derzeit wird die Luft-Tankstelle rege genutzt. Schon jetzt gibt es diverse Anfragen aus weiteren Stadtteilen und Institutionen in Münster.

### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Netz öffentlicher Luft-Tankstellen für Fahrräder in Münster
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Pilot-Tankstelle am Stadthaus: Hohe Nachfrage, anfangs allerdings immer wieder technische Probleme
- ➔ **Finanzierung:** Luft-Tankstelle inklusive Montage ca. 6.000 €; Wartungskosten noch nicht bekannt
- ➔ **Zeitraum:** März 2007 Testlauf Solarluftpumpe; seit August 2008 Neue Luft-Tankstelle mit Strom und Kompressor

### Ausführliche Beschreibung:

➔ Münster will vor allem die Innenstadt vom Autoverkehr entlasten und für Radfahrer noch attraktiver machen z.B. durch guten Service für sicheres Radeln.

2007: Sonne soll Münsters Fahrräder flottmachen

Zu Beginn der Fahrradsaison wird im Frühjahr 2007 Münsters erste Solar-Luftstation aufgestellt. An zentraler Stelle in der Innenstadt sollen Sonnenlicht und Solarzellen Fahrradreifen täglich von 8 bis 20 Uhr umsonst mit Druckluft versorgen. Die Firma Festo aus Süddeutschland

stellt die Solar-Luftstation kostenlos bereit. Längerfristige Erfahrungen gibt es mit dem Modell, das erst 2006 entwickelt wurde, nicht. Deshalb ist zunächst eine halbjährige Testphase geplant. Doch der mit Solarstrom betriebene Prototyp erweist sich als störanfällig und nicht ausgereift. Sehr zur Enttäuschung der vielen interessierten Radfahrer.



2008: Solide Luft-Tankstelle mit Elektrostrom

Bestärkt vom großen Interesse der Münsteraner wagt die Stadt einen zweiten Versuch mit einer Luft-Tankstelle der Firma Veksoe aus Schweden. Am 1. August 2008 geht die Pumpe, übrigens in Dänemark produziert, an gleicher Stelle in Betrieb mit verbessertem Service: Dank eines festen Stromanschlusses und eines verlässlichen Kompressors kann sie wetterunabhängig rund um die

Uhr genutzt werden. Um Vandalismus vorzubeugen, ist der Luftschlauch kurz gehalten. Der robuste TKopfstecker (Marke Alligator) ist sehr einfach zu handhaben. Ein Stecker passt auf Normalventile, der andere für Mountainbikes. Weiter Aufsatzstücke sind nicht erforderlich. Die Kosten liegen bei etwa 6.000 Euro (mit Montage). Demnächst wird ein Wartungsvertrag mit einer Firma geschlossen, die bei Problemen für die Nutzer täglich erreichbar ist. Die Reparatur wird dann zeitnah während der allgemeinen Geschäftszeiten durchgeführt. Ende 2009 werden die Erfahrungen im Hinblick auf Kosten/Nutzen/Effizienz ausgewertet. Schon heute gibt es entsprechende Anfragen aus verschiedenen Stadtteilen und von Institutionen in Münster, die auch öffentliche Lufttankstellen anbieten möchten. Bei positiver Bilanz soll dieser Service zukünftig an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet angeboten werden. Schließlich gibt es ja für die Autos auch nicht nur eine Tankstelle.

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

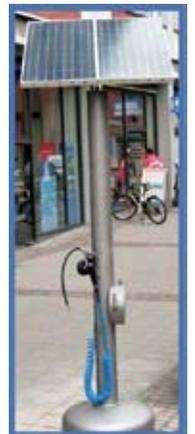
➔ –

### Träger

➔ Stadt Münster

### Info/Ansprechpartner

➔ Stephan Böhme  
Stadt Münster  
Albersloher Weg 33  
48155 Münster  
0251/ 492 – 61 56  
boehme@stadt-muenster.de



# Nr. 25: „Die Wegenetztester“ - Seite 1

→ Mit immer zahlreicheren beschilderten Wegenetzen wird um die Gunst der Mountainbiker geworben. Doch vielerorts planen die Tourismusmanager an den Bedürfnissen der Biker vorbei. Hier setzen die Wegenetztester der DIMB an. Als Grundlage dient den als ausgebildeter „Trailsscout“ oder „Tourenguide“ qualifizierten Testern ein umfangreicher Fragenkatalog. Das Ergebnis wird eine objektive Bewertung des Angebots und somit eine wichtige Orientierungshilfe für den Mountainbike-Touristen darstellen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Unabhängiger Qualitätstest ausgeschilderter Mountainbike-Wegenetze als Orientierungshilfe für den Bike-Touristen.
- **Bisherige Ergebnisse:** noch keine, da Projektstart im Frühjahr 2009
- **Finanzierung:** aus Eigenmitteln
- **Zeitraum:** ab 2009



## Ausführliche Beschreibung:

→ Seitdem die Tourismusmanager die Mountainbiker als lohnende Klientel entdeckt haben, schießen ausgeschilderte Wegenetze wie Pilze aus dem Boden. Als „attraktive Mountainbikekilometer“ vollmundig angepriesen versprechen sie die passende Route „für jede Vorliebe und Kondition“. Doch was erwartet den Biker wirklich? Wo gibt es Strecken für jeden Geschmack? Welche Angebote richten sich nicht nur an Genussbiker und Forstwegbolzer, sondern lassen auch den Singletrailfan fündig werden? Und wo kann man sich auf die Ausschilderung verlassen? Die Wegenetztester der DIMB wollen es wissen. Mit Hilfe eines akribisch ausgearbeiteten Fragenkatalogs abgeklopft, kommen die harten Fakten auf den Tisch.

Wo hat man verstanden, was Mountainbiker wollen, und wo sind sie als Wegennutzer wirklich erwünscht? Und selbstverständlich werden die Touren auf Herz und Nieren geprüft. Die Tests werden durch qualifizierte, von der DIMB ausgebildete Trailscouts und Guides durchgeführt. Der Fragenkatalog als Grundlage der Bewertung besteht aus einem „theoretischen“ Teil, in dem die Qualität des angebotenen Informationsmaterials abgefragt wird, und aus einem „praktischen“ Teil, der die ausgeschilderten Touren bewertet.

Im „theoretischen Teil“ geht es um alle zur Tourenvorbereitung nötigen Informationen:

- Wie übersichtlich und nutzerfreundlich ist die Internetseite des Anbieters?
- Wie viele ausgeschilderte Strecken werden ausgewiesen?
- Wie ist die Qualität der angebotenen Karten und Tourenbeschreibungen?

– Gibt es zusätzliche Orientierungshilfen wie Roadbooks und GPS-Tracks?

- Werden qualifizierte Tourenguides vermittelt?
- Stehen GPS-Geräte zur Vermietung bereit?
- Werden sonstige touristische Hinweise, z.B. zu kulturellen und historischen Highlights oder Aussichtspunkten, und Tipps zu Einkehrmöglichkeiten gegeben?
- Erhält der Bike-Tourist Hinweise zur Bike-Infrastruktur wie bikerfreundlichem Quartier, Bikeshop, Bike-Events etc.?

Im „praktischen Teil“ werden die Touren des Wegenetzes getestet. Die Prüfkriterien:

- Ist der Tourenstartpunkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar?
- Wie ist die Qualität der Beschilderung?
- Wie gelungen ist die Streckenführung (Landschaft, Erlebniswert)?
- Gibt es Einkehrmöglichkeiten unterwegs?
- Wie ist der Zustand der Wege?
- Genaue Angaben zum Untergrundmix sowie alle relevanten Streckendaten wie Streckenlänge, Höhenmeter etc. werden mit Hilfe von GPS-Geräten ermittelt.
- Der konditionelle und fahrtechnische Anspruch der Tour wird mit Hilfe eines für alle Tests einheitlichen Bewertungsschemas definiert.
- Zusätzlich wird die Trailschwierigkeit nach der „Singletrailskala“ [www.singletrailskala.de](http://www.singletrailskala.de) bewertet.

Die Ergebnisse werden zeigen, in wieweit sich Ansprüche und Wirklichkeit decken und somit zur wertvollen Orientierungshilfe für die Bike-Urlaubsplanung werden. Und das i-Tüpfelchen: Mit der „OPEN-TRAILS-Wertung“, dem Qualitätssiegel für Bikevergnügen auf Singletrails, wird auf einen Blick zu erkennen sein, in welchen Wegenetzen sich gute Trails finden lassen.



## Nr. 25: „Die Wegenetztester“ - Seite 2

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

→ Der Fahrradtourismus boomt, aber wer prüft, was angeboten wird?

Die Wegenetztester wollen das Angebot der Tourismusregionen unter die Lupe nehmen: Der Fahrradtourist wird zukünftig wissen, was ihn erwartet.

Auch für die Wegenetzbetreiber werden die Tests wichtige Erkenntnisse bringen, die dazu genutzt werden können, das eigene Angebot zu verbessern.

### Träger

→ Deutsche Initiative Mountainbike DIMB e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Thomas Kleinjohann  
Turnierstr. 43  
55218 Ingelheim  
0177/ 807 2804  
kleinjohann@dimb.de

→ Annette Kälberer  
Willy-Andreas-Weg 4  
78465 Konstanz  
07531/ 43868  
kleinjohann@dimb.de



# Nr. 26: RegioRadler im nördlichen Rheinland-Pfalz - Seite 1

→ *Rheinland-Pfalz will sich in den kommenden Jahren touristisch als Wander- und Radfahrland profilieren. Der Norden von RLP hat, lt. unseren Angaben, die größte Dichte an Bussen, die eine spezielle Fahrradbeförderung anbietet. Bisher wurden die Busse kaum oder sehr unterschiedlich beworben. Projekt: Verkehrsunternehmen, SPNV Nord und Verbände schaffen ein Dachmarketing für 8 Fahrradbusse. Unter der gemeinsamen Dachmarke RegioRadler differenzieren sich die Busse durch regionale Angebotsnamen. Marketing durch Flyer, Pressearbeit, Besuch von touristischen Messen, Zusammenarbeit mit touristischen Partnern und einem gemeinsamen Buchungssystem ([www.regioradler.de](http://www.regioradler.de)).*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Schaffung einer Dachmarke für alle Fahrradbusse im nördlichen Rheinland-Pfalz.
- **Bisherige Ergebnisse:** In 2009 werden 8 Fahrradbusse unter einer gemeinsamen Marke, mit gemeinsamen Standards beworben.
- **Finanzierung:** Alle Beteiligten anteilmäßig: SPNV Nord, Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Moselbahn.
- **Zeitraum:** seit 2007 bis April 2009.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Begonnen hat das Projekt mit der Ausschreibung zweier RegioLinien, die während der Sommermonate auch mit gesonderter Fahrradbeförderung beauftragt sind. Nach Fertigstellung des Marketingkonzepts und Einführung dieser Linien in 2007, fiel auf, dass weitere Fahrradbusse in der Region unterwegs sind oder in der Planung waren. Alle Verantwortlichen dieser mittlerweile acht Fahrradbusse setzten sich an einen Tisch und beschlossen, die Busse unter einem Dach zu vermarkten. Die Kosten werden anteilig getragen.

## RegioRadler kommen weiter!

Alle Infos zu den RegioRadlern MaareMosel (RegioLinie 300), Vulkaneifel (RegioLinie 500) und Hunsrück (Linie 230/620)

Zunächst entschieden wir uns, einen einheitlichen Qualitätsstandard zu schaffen. Das heißt:

- gleiche Laufzeiten vom 1. April bis 1. November
- fahren mindestens an Wochenenden, Feiertagen und in den rheinland-pfälzischen Ferien
- haben eine gesonderte Ausstattung für die Beförderung von Fahrrädern (Fahrradhanhänger, Koffer, Aufhängenvorrichtungen im Bus)
- alle acht Fahrradbusse laufen unter einer Dachmarke

Parallel dazu hat das Land RLP es sich zum Ziel gesetzt, in den kommenden Jahren eine Spitzenposition als Radfahr- und Wanderland zu erreichen. Entsprechende Bemühungen werden in den Ausbau und die Ausstattung der Radwege, vor allem der Premiumradwege gelegt. Um die Zielgruppe der Radtouristen und damit potenziellen Nutzer der RegioRadler besser einschätzen zu können, haben wir uns mit einer Analyse beschäftigt, die 2007 vom Europäischen Tourismus Institut im Auftrag des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Tourismus erhoben wurde. Eine kleine Befragung unserer Fahrgäste bestätigte die Daten: Ausflugsradler kommen aus der unmittelbaren Region, Radtouristen aus den benachbarten Bundesländern (vor allem Nordrhein-Westfalen) und dem nahegelegenen Ausland, Luxemburg und Belgien. Die Altersstruktur liegt bei über 50 Jahren, die Radreisen-

den gehören einer wirtschaftlich eher starken Gruppe an, unsere Zielgruppe legt Wert auf klare Informationen über den Verlauf ihrer Radtour, informiert sich über Empfehlung von Freunden und Bekannten, Flyern und Internet. Darauf hin haben wir die Wahl und Gestaltung der Medien, die Verteilung der Flyer und den Besuch von Tourismus-Messen auf unsere Zielgruppe abgestimmt. Das Dachmarketing umfasst folgende Maßnahmen:

- einheitliche Dachmarke unter RegioRadler mit regionalen Angebotsnamen, die auf die angebundenen Radwege hinweisen: RegioRadler Vulkaneifel, MaareMosel, Sauertal, Moseltal, Hunsrück, Untermosel, Mittelrhein, Ruwer-Hochwald
- Raderlebniskarte mit großem Kartenanteil zur Darstellung der acht Fahrradwege und Verlauf der Buslinien, Streckenbeschreibung mit Charakterisierung der Radwege und Höhendiagramm, Fahrpläne, Hinweise auf die Online-Reservierung, Kosten, Hotline-Telefonnummern. Die Raderlebniskarte ist vor allem für die Zielgruppe der Nutzer, also Fahrgäste gedacht, die alle notwendigen Informationen in diesem Flyer finden.
- Miniflyer mit Darstellung der acht RegioRadler und kurze Beschreibung, der bei Messen und an Touristiker verteilt wird.
- Onlinereservierungssystem bietet die Möglichkeit bis vier Stunden vor Abfahrt des Busses einen Platz für sein Fahrrad zu reservieren. Dabei hat man sich an den Reservierungssystemen der „Billigflieger“ orientiert. Neben der Beschreibung der RegioRadler und den angebundenen Radwegen, kann man sich einen Platz für sein Fahrrad reservieren. Datum, Uhrzeit, auch die Belegungszahlen



## Nr. 26: RegioRadler im nördlichen Rheinland-Pfalz - Seite 2

können abgefragt werden. Vor allem für Gruppenausflüge oder an den stark nachgefragten Wochenenden erleichtert die Angabe über vorhandene Transportkapazitäten die Tourenplanung. Die Reservierungsdaten können vom Busfahrer abgerufen werden.

- gemeinsame Pressearbeit
- Messebesuche

Unsere Aufgabe in diesem Jahr ist es, die zwischenzeitlich acht RegioRadler in die unterschiedlichen Medien zu integrieren, die Dachmarke durch Messebesuche bekannt zu machen, zum Saisonstart breite Pressearbeit zu leisten, das Onlinesystem zu aktualisieren und „live“ zu schalten.

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

1. Weil viele unterschiedliche Partner es geschafft haben, ein gemeinsames Projekt umzusetzen, das für Qualität steht.
2. Weil es einzigartig ist – acht Fahrradbusse unter einem Vermarktungsdach.
3. Weil das Onlinebuchungssystem [www.regioradler.de](http://www.regioradler.de) für die Fahrradmitnahme bis vier Stunden vor Fahrtantritt für alle komfortabel ist – für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen.

### Träger

- SPNV Nord/Rhein-Mosel  
Verkehrsgesellschaft mbH

### Info/Ansprechpartner

- Thomas Nielsen  
Friedrich-Ebert-Ring 18-20  
56068 Koblenz  
0261/ 3029-1726  
[t.nielsen@spnv-nord.de](mailto:t.nielsen@spnv-nord.de)
- Gabriele Rau  
Neversstraße 5  
56068 Koblenz  
0261/ 10001-60  
[gabriele.rau@rhein-mosel-bus.de](mailto:gabriele.rau@rhein-mosel-bus.de)  
[www.regioradler.de](http://www.regioradler.de)



# Nr. 27: Fahrradselbsthilfewerkstatt

→ Seit mehreren Jahren gibt es im Kinder- und Jugendzentrum, Big Palaisu eine Fahrradselbsthilfewerkstatt. Diese wurde eingerichtet auf Initiative von Jugendarbeitern des Kinder- und Jugendtreffs der Stadt Gotha. Ehrenamtliche Mitarbeiter, die auch einen technischen Beruf, meist sogar in Fahrradgeschäften, erlernen und gleichzeitig eine Jugendleitercard vorweisen, sichern den Betrieb ab.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verkehrssicherheit, technische Kenntnisse erwerben, Selbständigkeit
- **Bisherige Ergebnisse:** 6 Jahre erfolgreiche Anleitung von Kindern und Jugendlichen
- **Finanzierung:** ca. 200 €
- **Zeitraum:** Jan. bis Dez.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Sinn der Werkstatt ist es, Kindern und Jugendlichen zu ermöglichen, Fahrräder selbst zu reparieren, zu warten und zu pflegen. Dies bedarf natürlich einer fachlichen Anleitung. Die Kinder und Jugendlichen erlernen die Fähigkeiten und Fertigkeiten selbst schwierige Angelegenheiten, wie z.B. Gangschaltungen zu reparieren. Uns ist es wichtig, dass die Besucher nicht einfach ihr Fahrrad reparieren lassen, sondern dass wir Hilfe zur Selbsthilfe leisten. Die Kinder und Jugendlichen sollen Selbstinitiative zeigen und sich gegenseitig helfen. Wichtig sind uns weiterhin die Verkehrssicherheit der Fahrräder bzw. die Funktionssicherheit von Spezialrädern. Einmal im Jahr organisieren wir einen großen Fahrradtag.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir sind ein Kinder- und Jugendzentrum, welches sich verschiedensten Projekten widmet. Unsere Fahrradselbsthilfewerkstatt benötigt immer wieder neue

Werkzeuge und Kleinstteile. Viele Teilnehmer können keinen großen Teilnehmerbeitrag leisten, da sie meist aus armen Verhältnissen stammen. Wir sind bemüht, gerade für diese jungen Menschen dieses Angebot durchzuführen und auszuweiten. Weiterhin ermöglichen wir den Kindern und Jugendlichen die Verkehrssicherheit ihres Rades, sich körperlich fit zu halten und fördern auch den umweltfreundlichen Verkehr.

## Träger

- Stadtverwaltung Gotha, PF 10 02 02

## Info/Ansprechpartner

- Herr Kerber  
KJZ ,Big Palaisu  
Gotha  
03621/ 737180
- Frau Habermann  
Ekhofplatz 24  
Gotha  
03621/ 122 21 50



# Nr. 28: 1. Frankfurter Solartankstelle (für Powerbikes, Velotaxis, Elektroroller)

→ Am 30.03.2009 soll an einem der zentralsten Punkte in Frankfurt a.M. (Hauptwache) die erste Frankfurter Solartankstelle eröffnet werden. Hier sollen zukünftig Zweiräder (z.B. Powerbikes, Elektroroller), Velotaxis, Elektrorollstühle, etc. kostenlos Strom tanken können. Die Solartankstelle wird komplett von einem Sponsorenkreis unter der Führung des Umweltforum-Rhein-Main e.V. finanziert und betrieben. Zu den Sponsoren zählen: Umweltforum Rhein-Main e.V., Frankfurter Sparkasse, Mainova AG, TraffiQ GmbH, Velotaxi Frankfurt, Rossel Display, Ralos). Die Solartankstelle soll an diesem zentralen Ort gleichzeitig auch der zentrale Kommunikationsort für das Thema Photovoltaik/Elektromobilität/Solare Mobilität werden. Eingebunden ist u.a. das Frankfurter Goethe Gymnasium, das das Projekt inhaltlich begleitet. Die Frankfurter Solartankstelle soll aber auch Nukleus für ein mögliches erstes Stromzapfstellennetz in der Innenstadt und weitere Erweiterungen zum Thema solare Mobilität sein.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erster Schritt für eine Zukunft mit solarer Mobilität in Frankfurt am Main
- **Bisherige Ergebnisse:** Das Projekt ist in der Umsetzungsphase
- **Finanzierung:** Sponsorengruppe
- **Zeitraum:** Eröffnung 30.03.2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ -

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Projekt ist in dieser Form einzigartig, es hat eine klare Perspektive auch über das Thema Zweiräder hinaus, ist zukunftsweisend, wird komplett fremdfinan-

ziert und bindet die örtliche Wirtschaft sowie das Thema Bildung mit ein.

## Träger

- Umweltforum Rhein Main e.V. i.V.m. Verkehrsdezernat FFM

## Info/Ansprechpartner

- Hans-Georg Dannert  
Umweltamt  
Galvanistraße 28  
60486 Frankfurt am Main  
069/ 21239476  
umweltforum-rhein-main@web.de



# Nr. 29: FahrradSelbsthilfeWerkstatt

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

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Unterstützung bei der Reparatur von Fahrrädern und Förderung von umweltfreundlicher Mobilität z.B. durch den Verleih von Fahrradanhängern, Tandems etc.
- **Bisherige Ergebnisse:** 17 Jahre Werkstattbetrieb mit jährlich über 3.000 Besuchern
- **Finanzierung:** Semesterbeitrag (2€ pro Semester und Studierendem) und Spenden
- **Zeitraum:** 1992 bis heute

## Ausführliche Beschreibung:

→ In Zusammenhang mit der Einführung des Semestertickets in Braunschweig entstand die Idee, auch und gerade die radfahrenden Studierenden an der Förderung umweltfreundlichen Verkehrs teilhaben zu lassen. Per Urabstimmung beschloß eine TU-Vollversammlung im Mai 1992, künftig einen zusätzlichen Semesterbeitrag von 3,90 DM (mittlerweile 2€) zu erheben, so dass seither durch die Fahrrad- und Verkehrs-AG des AstA der TU (FVAG) der Betrieb einer FahrradSelbsthilfeWerkstatt

finanziert werden kann. In einer universitätsnahen Halle unterstützen unter der Leitung eines festangestellten Koordinators 8-10 ehrenamtlich tätige Helferinnen und Helfer (meist Studierende) die Besucher bei allen Fragen der Fahrradreparatur. Die Werkstatt ist täglich geöffnet. Durch die Eigenarbeit der Radbesitzer und den großen Bestand an gebrauchten Ersatzteilen ist die Reparatur sehr kostengünstig. Dies ist vor allem für weniger solvente Bevölkerungsgruppen beziehungsweise Besitzer älterer Fahrräder oft die einzig vertretbare Möglichkeit, Mobilität auf 2 Rädern zu erhalten. Regelmäßig finden außerdem Technik- und Anhängerbaukurse statt, jährlich im Mai veranstaltet die FVAG einen großen Fahrradflohmärkte, wo auf der eigens gesperrten Straße vor der Werkstatt mehrere hundert Räder und viele Ersatzteile den Besitzer wechseln. Der Flohmarkt steht allen, die nicht-gewerblich verkaufen wollen, anmelde- und gebührenfrei zur Verfügung. Um auch den jüngeren Braunschweigern die Materie Fahrrad näher zu bringen, werden z.B. Workshops im Rahmen des Braunschweiger Ferienprogramms durchgeführt. Außerdem arbeitet die FVAG in Abstimmung mit dem ADFC auf planerischer Ebene an der Förderung des städtischen Radverkehrs, in regelmäßigen Treffen mit Vertretern von Politik und Verwaltung bringen wir – auch als Sprachrohr der mehr als 10.000 Studierenden in Braunschweig – unsere Erfahrung ein.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Durch die Arbeit der Fahrrad- und Verkehrs-AG wird den Braunschweiger Studierenden, aber auch allen anderen Braunschweiger Radfahrenden die Möglichkeit geboten, Fahrradreparaturen selbst erfolgreich durchzu-

führen. Auf diese Weise leisten wir seit 15 Jahren einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlichen Verkehrs. Die Verknüpfung des Semestertickets mit der finanziellen Förderung des Radverkehrs ist von bestechender Logik und genießt eine hohe Akzeptanz.

## Träger

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

## Info/Ansprechpartner

- Markus Grebenstein  
Katharinenstr. 1  
38106 Braunschweig
- FahrradSelbsthilfeWerkstatt  
Eulenstr. 5  
38114 Braunschweig  
0531/ 576636  
fvag@tu-bs.de  
www.fvag-bs.de



## Nr. 30: „Fahrradwagen“



### Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Möglichst bedarfsgerechtes Mitnahmeangebot für Fahrgäste mit Fahrrad
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Sehr positive Resonanz und erheblich verbesserte Mitnahmesituation
- ➔ **Finanzierung:** Aus Eigenmitteln
- ➔ **Zeitraum:** Ab 2007, fortlaufender Umbau bei Bedarf

### Ausführliche Beschreibung:

➔ „Westfrankenbahn“ und „Kurahessenbahn“ als privatwirtschaftlich selbständige Verkehrsgesellschaften verfügen über zahlreiche Triebwagen der Baureihe 628. Diese bieten nominell 16 Fahrrad-Stellplätze pro Zugeinheit. Eine solche Kapazität ist nicht unerheblich, aber in manchen touristisch bedeutsamen Regionen doch in vielen Fällen weit hinter dem Bedarf zurück. So gab es Jahr für Jahr bspw. bei der Kurhessenbahn, die auch die „Obere Lahntalbahn“ und die Burgwaldbahn (Rtg. Edersee, Nationalpark) betreibt, Fälle, in denen Reisende mit Fahrrad am Bahnhof zurückbleiben mußten, weil die Transportkapazitäten nicht ausreichten. Entlang der Lahn verläuft der vom ADFC bundesweit erstmalig zertifizierte Radfernweg. Obgleich die Triebwagen Baureihe 628 tendenziell als Auslaufmodelle betrachtet werden und deren Rückzug derzeit als wahrscheinlich angesehen wird (kein barrierefreier Zugang, keine Klimaanlage ohne erheblichen Umbau), haben beide Projektträger erhebliche Mittel aufgewandt, um für Reisende mit Fahrrad eine attraktive Perspektive anzubieten:

Das 1. Klasse-Abteil wurde ersatzlos zugunsten von Fahrrad-Mitnahmekapazitäten aufgelassen und der gesamte Innenraum dieses Wagens zur Hälfte von der Reihenbestuhlung „befreit“. Anstelle dessen sind klappbare Sitze montiert und das gesamte Innere des Triebwagens mo-



dern und sehr ansprechend umgestaltet worden. Die Mitnahmekapazität beträgt nun 40 Fahrräder, was für Triebwagen eine einzigartige Größenordnung ist. Die Kurhessenbahn hat 2008 ein erstes Fahrzeug auf diese Weise grundlegend um- und neugestaltet und plant, in den Umbau weiterer Fahrzeuge zu investieren. Damit nicht genug, wird ab 2009 bei mehreren Zügen am Sonntag der Zuglauf über das Ziel Bad Laasphe hinaus bis nach Feudingen ausgeweitet, von wo aus Fahrrad-touristen die beliebte Quellen von Lahn, Eder und Sieg ansteuern (Rothargebirge). Die „Westfrankenbahn“ hat diese Offerte sogar noch früher gestartet, um Radtouristen mit Ziel Maintal und Liebliches Taubertal die umweltfreundliche Kombination von Fahrrad und Bahn noch angenehmer zu gestalten.

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

➔ Die Entscheidung von „Westfrankenbahn“ und „Kurahessenbahn“, erhebliche Eigenmittel zu investieren, um Fahrgäste mit Fahrrad zufriedenzustellen und umweltfreundlich zu befördern ist beispielhaft für eine nachhaltige und kundenorientierte Firmenpolitik. Die im Betrieb sehr zuverlässigen und im Verbrauch ausgesprochen günstigen Triebwagen der Baureihe 628 bekommen eine neue Perspektive als umweltfreundliche Fahrzeuge und in Verbindung mit den erheblich gesteigerten Fahrradmitnahmekapazitäten bietet sich der Bewertung ein abgerundeter Eindruck zukunftsfähiger Vernetzung klimafreundlicher Fahrzeuge

### Träger

- ➔ „Kurahessenbahn“ und „Westfrankenbahn“, Deutsche Bahn Regionetz-Verkehrs GmbH

### Info/Ansprechpartner

- ➔ Holger Theiß  
RegioNetz Kurhessenbahn  
DB RegioNetz Verkehrs GmbH  
Bahnhofsplatz 1  
34117 Kassel  
0561/ 786-3579  
Mobil: (0160) 97 41 85 10
- ➔ Hans Otto Lausberger  
Westfrankenbahn  
DB RegioNetz Verkehrs GmbH  
Leiter Marketing / Vertrieb  
Elisenstraße 30  
63739 Aschaffenburg  
06021/ 337-170



# Nr. 31: Bahn & Rad in Sachsen-Anhalt - Seite 1

→ *Das Land Sachsen-Anhalt (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr und NASA GmbH) verbessert durch vielfältige Maßnahmen die kombinierte Nutzung von Bahn und Rad und leistet so einen Beitrag zur Umsetzung von umweltfreundlichen und schnellen Verkehrswegekettten. Unter anderem durch:*

– *Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im Regionalverkehr (Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrradabstellbereichen/-vorrichtungen)*

– *Förderung von Bike & Ride – Anlagen im Rahmen des Schnittstellenprogramms*

– *Förderung des barrierefreien Ausbaus von Zugangsstellen*

– *Gezieltes Marketing zur Nutzung von Bahn und Rad*

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Nutzung von Bahn und Fahrrad optimal vernetzen

→ **Bisherige Ergebnisse:** Kontinuierliche Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeit im SPNV in Sachsen-Anhalt

→ **Finanzierung:** Fahrradmitnahme: über Verkehrsverträge geregelt, B+R-Anlagen an Bahnhöfen: durch das Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt

→ **Zeitraum:** Seit 1996 bis zum jetzigen Zeitpunkt

## Ausführliche Beschreibung:

→ ÖPNV und Fahrrad bilden in einer schnellen und umweltfreundlichen Reisekette eine perfekte Ergänzung. Daher hat es sich das Land Sachsen-Anhalt zur Aufgabe gemacht, die kombinierte Nutzung beider Verkehrsträger zu verbessern. Die Angebote richten sich sowohl an

Pendler als auch an Touristen. Auf Basis des ÖPNV-Plans des Landes Sachsen-Anhalt wurden und werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt:

– Die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen des Nahverkehrs ist rund um die Uhr (entsprechend den örtlichen und technischen Gegebenheiten) kostenfrei möglich. Davon profitieren beispielsweise Pendler, die sowohl auf dem Weg von der Wohnung zum Bahnhof als auch vom Bahnhof zur Arbeitsstelle das Rad nutzen können. Auch Schüler machen vermehrt von der Möglichkeit gebrauch, das Fahrrad im Zug zu transportieren. Zum anderen stärkt das Angebot den Fahrradtourismus in Sachsen-Anhalt. Bei Tagestouren können sich Start- und Zielort unterscheiden, die Rückfahrt erfolgt schnell, zuverlässig und ohne großes Planen mit dem Zug. Mehrtagestouren können unterbrochen werden, größere Strecken mit dem Zug überbrückt werden.

– Mit dem ÖPNV-Landesnetz definiert das Land Sachsen-Anhalt im ÖPNV-Plan ÖPNV-Verbindungen von besonderem Landesinteresse. Neben dem Schienenpersonennahverkehr gehören dazu auch Relationen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs. Busse, die auf Linien des ÖPNV-Landesnetzes eingesetzt werden, müssen u. a. die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern an allen Verkehrstagen und zu allen Verkehrszeiten entsprechend dem vorhandenen Platz ermöglichen. Auf Relationen mit hohem Aufkommen (Fahrradtourismus) wird die Kapazität durch Heckträger oder Anhänger erweitert.

– Bei der Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern im so genannten Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-

Anhalt (Förderquote beträgt bis zu 80 %) wurden in den vergangenen 12 Jahren über 60 Bike & Ride – Anlagen gebaut und modernisiert. Dabei setzt die NASA GmbH im Auftrag des Landes konsequent auf Fahrradabstellanlagen, die den aktuellen Ansprüchen entsprechen und über Bügelständer und eine Überdachung verfügen. Zusätzlich wird versucht, in Partnerschaft mit Kommunen oder anderen Trägern Fahrradboxen für eine sichere Abstellmöglichkeit zu schaffen. Bei der Sanierung und Umgestaltung von Empfangsgebäuden wird zudem die Einrichtung von Fahrradabstellungen bzw. Fahrradstationen geprüft und ggf. auch finanziell unterstützt.

– Von der geforderten und geförderten barrierefreien Umgestaltung der Verkehrsstation (Ein- und Umbau von Rampen, Aufzügen, niveaugleichen Einstiegsmöglichkeiten) profitieren auch Fahrradfahrer. So können Bahnsteige erreicht werden, ohne das Treppen mit dem Fahrrad überwunden werden müssen.

– Durch gezielte Marketingaktivitäten soll die touristische Kombination von Bahn & Rad bekannt gemacht und gestärkt werden. Gemeinsam mit der DB AG werden Radrouten vermarktet, deren Start- und Zielpunkt Bahnhöfe bilden. Dadurch wird gezielt auf die Kombination von Bahn und Rad hingewiesen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Bahn & Rad in Sachsen-Anhalt sollte ausgewählt werden,

– weil die Kombination verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel landesweit gefördert wird.

– weil Sachsen-Anhalt neben Thüringen das einzige Bundesland ist, in dem eine kostenlose Mitnahme von



## Nr. 31: Bahn & Rad in Sachsen-Anhalt - Seite 2

Fahrrädern im SPNV ohne Einschränkung flächendeckend möglich ist.

- weil die Ideen beispielhaft für andere Regionen sind.
- weil das Projekt sowohl Pendlern als auch Touristen zugute kommt.
- weil die Bemühungen um die Kombination von Bahn und Fahrrad in Zukunft noch ausgeweitet werden.

### Träger

- Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH  
(im Auftrag des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr)

### Info/Ansprechpartner

- Peter Panitz  
Am Alten Theater 6  
39104 Magdeburg  
0391/ 5 36 31 0  
peter.panitz@nasa.de



# Nr. 32: „FreizeitFietzenBusse im Kreis Borken“ - Seite 1

→ Im Kreis Borken, einer ländlichen Region mit hohem Radverkehrsanteil, können Ausflügler ihre Fahrräder, hier Fietse genannt, auf Anhängern im Linienverkehr am Wochenende kostenlos mitnehmen. In das Angebot sind inzwischen alle RegioBus-Linien (Linienlänge: 360 km) aufgenommen worden, so dass heute ein flächendeckendes Netz besteht, das unendlich viele Tourenmöglichkeiten bietet und das Image des Kreises Borken als fahrradfreundlicher Kreis unterstreicht. Gleichzeitig werden die Wirtschaftlichkeit und die Qualität des ÖPNV-Angebotes erhöht.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** 1. Den Charakter des Kreises Borken als Fahrradregion nutzen und weiter stärken  
a. Förderung des Radfahrens im Freizeitverkehr („Radelpark Münsterland“)  
b. Förderung von Wirtschaft und Tourismus  
2. Stärkung des ÖPNV

Die Nutzung des regionalen Busverkehrs vor allem in den Nebenverkehrszeiten fördern, hier vor allem im Freizeitverkehr, und dabei gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV erhöhen und das Angebot sichern

- **Bisherige Ergebnisse:** -Das im Jahr 2005 begonnene Projekt hat sich fest in der Freizeitplanung der Bürgerinnen und Bürger des Kreises Borken etabliert  
-In jedem Jahr sind mehr Linien und Fahrten hinzugekommen, die in der Fahrradsaison mit Anhängern ausgestattet werden, so dass sich den Nutzerinnen und Nutzern jetzt ein dichtes Netz im gesamten Kreis mit unendlichen Touren-Möglichkeiten bietet  
- Die Zahl der transportierten Fahrräder ist von Jahr zu Jahr größer geworden

- Das positive Image des Kreises Borken als fahrradfreundlicher Kreis konnte weiter gesteigert werden  
- Mittlerweile gibt es im Münsterland und darüber hinaus mehrere Nachahmerprojekte

- **Finanzierung:** Die Investitionskosten (rd. 250.000 € für 11 Hänger und entsprechende Kupplungen) wurden vom Land, dem Kreis Borken und den Verkehrsunternehmen getragen, die Kosten für den Betrieb (jährlich rd. 40.000 €) sowie Marketing trägt überwiegend der Kreis Borken  
→ **Zeitraum:** Die Fahrradanhänger werden zwischen dem 1. Mai und dem 3. Oktober sonn- und feiertags, überwiegend auch samstags und teilweise in den NRW-Sommerferien täglich, angeboten

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Kreis Borken bietet seinen Bürgerinnen und Bürgern ein dichtes Netz von RegioBus-Linien an, die verlässliche Fahrtmöglichkeiten auch am Wochenende, Motto „stündlich pünktlich, am Wochenende mindestens zweistündlich“, bieten. Eine Fahrradmitnahme im traditionell fahrradfreundlichen Münsterland mit seinen romantischen Sehenswürdigkeiten, dem einheitlich ausgeschilderten Radwegenetz und Themenrouten („100-Schlösser-Route“ u.a.) ist im Standard-Linienbus aber nur ganz begrenzt möglich und für Gruppen gar ganz ausgeschlossen. Eisenbahnstrecken gibt es hier nur vereinzelt. Gleichzeitig gibt es in den Bussen gerade am Wochenende und in den Ferien noch freie Plätze, die Fahrgeldeinnahmen könnten höher sein, um das Ange-

bot zu sichern. Was liegt da näher, als Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder anzubieten und damit ÖPNV-Kunden zu gewinnen?

Seit 2005, als der erste Fietzenbus startete, wurde das Projekt kontinuierlich erweitert, so dass heute auf allen RegioBus-Linien im Kreis ein Fahrradanhänger angeboten wird. Charakteristisch ist, dass Linienbusse ausgerüstet werden und somit nur wenig Mehrkosten für den Betrieb entstehen. Einzelne Fahrten z.B. am Sonntagmorgen wurden zusätzlich eingefügt, um den Radlern angepasste Startzeiten anzubieten. Somit wurde auch das ÖPNV-Angebot für Jedermann verbessert. Die Fietzenbusfahrten sind keine Sonderfahrten, sondern in den Regelfahrplan und entsprechend in die allgemeinen ÖPNV-Medien integriert. Ein- und Ausstieg ist an jeder Fahrplanhaltestelle möglich. Die Fahrradmitnahme auf dem Anhänger ist kostenlos - das ist eine Besonderheit im Münsterland-Tarif. Das Angebot der FreizeitFietzenBusse wird zusammen mit dem Münsterland e.V. überregional und mit den kommunalen Tourist-Informationen vor Ort vermarktet. Ein gesonderter Flyer informiert über die Linien und Fahrpläne, Plakate an Haltestellen und in Fahrzeugen ziehen die Aufmerksamkeit regelmäßiger und potentieller Nutzer auf sich. Ausgerichtet ist die Werbung vor allem auf die hier wohnenden Bürger, für die der Aktionsradius mit dem Fahrrad erweitert wird. Aber auch im angrenzenden Ruhrgebiet wird inzwischen für die Fietzenbusse erfolgreich geworben. Für die Planung und Durchführung der Tour wird zum einen die FietzenBus-Tourenmappe mit Radtour-Vorschlägen rund um die Linie R76, zum anderen die Radwanderkarte 1:50 000 Radregion Münsterland Kreis Borken angeboten. Eine Vielzahl von Erfahrungen wurde ausgewertet und genutzt. So wurde z.B. eine speziell als Freizeitbus mit Fahrradanhänger eingerichtete Linie, die auch attraktive Freizeitziele anfuhr, wieder aufgegeben, weil sie nicht entsprechend angenommen wurde und die Betriebskosten in keinem Verhältnis standen. Auch mehrere Hän-



## Nr. 32: „FreizeitFietzenBusse im Kreis Borken“ - Seite 2

germodelle wurden ausprobiert. Entstanden ist so ein Netzangebot, das den gesamten Flächenkreis abdeckt und nicht auf überragende Zielpunkte ausgerichtet ist. Nach dem Konzept für 2009 werden 11 Fahrradanhänger eingesetzt, mit denen auf einer Linienlänge von 360 km in der Saison rd. 185.000 km zurückgelegt werden. Die positive Entwicklung war auch deshalb möglich, weil die Verkehrsunternehmen mit dem Kreis an einem Strang ziehen. Die Rückmeldungen der Ausflügler sowie der Tourist-Büros im Kreis sind durchweg positiv. Eine Bestätigung für die Richtigkeit dieses Erfolgsmodells sind auch die vielen neuen Linienbus-Projekte im Umfeld des Kreises Borken, die angelehnt an dieses Pilotprojekt zur Zeit umgesetzt werden.



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

→ In ausgesprochenen Tourismusregionen haben Fahrradbusse eine große Akzeptanz gefunden. Ebenso auf bestimmten Routen mit besonders herausragenden Attraktionen (z.B. für die Bergauffahrt oder zu einem exponierten Ziel, z.B. Freizeitsee). Diese Bedingungen sind im Kreis Borken nicht gegeben, dafür aber gibt es hier eine hohe Fahrradnutzung bei den Bürgern und eine reizvolle Landschaft mit einem gut ausgebauten Radwegenetz. Diese Grundbedingungen wurden beachtet und genutzt. Das Angebot richtet sich zunächst vorrangig an die hiesigen Radfahrfreunde und soll deren eigene Verbundenheit mit ihrer Heimat fördern. (Slogan: „Mit Bus und Fietse den Kreis Borken erkunden“). Im Kreis Borken wurde das Angebot bedarfsgerecht auf hohem Niveau ausgebaut – mit beachtlichem finanziellen und personellen Engagement, gleichwohl unter Berücksichtigung der Gebote der Wirtschaftlichkeit, Vernetzung und Nachhaltigkeit sind ebenfalls wesentliche Merkmale des Projektes. Einzigartig ist die Gestaltung des Angebotes als gesamtes Netz, das 16 Städte und Gemeinden im Kreis

erschließt und damit dem Radfahrer flächendeckend die Anbindung an das Fietzenbusnetz ermöglicht. So passt die Netzgestaltung des Busangebotes gut zu der Struktur des Radwegenetzes im Münsterland, das wabenförmig angelegt ist. Durch Fahrtalternativen (überwiegend Zweistundentakt, 4 bis 8 Fahrtenpaare pro Tag je Linie) und die Einstiegsmöglichkeit an jeder Linienhaltestelle sowie Umstiegsmöglichkeiten auf andere Linien wird dem Radfahrer die ihm wichtige Flexibilität geboten. Gelungen ist auch die Verknüpfung des Regel-Busangebotes mit dem Fahrrad (Vernetzung der umweltfreundlichen Mobilitätsformen). Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Fietzenbusses wurde auch das Busangebot für den „Jedermann“-Verkehr verdichtet. Das Konzept ist auf andere ähnlich strukturierte Regionen (ländlich, ohne exponierte Freizeitziele) bei entsprechendem ÖPNV-Angebot ohne weiteres übertragbar. Im Kreis Borken hat die öffentlichkeitswirksame Präsenz der Fietzenbusse zu einer noch höheren Aufmerksamkeit für die Radfahrer und deren Interessen geführt und hat positiven Einfluss gehabt auf die politische Meinungsbildung zur Radverkehrsförderung.

### Träger

→ Kreis Borken

### Info/Ansprechpartner

→ Ludger Stienen  
Burloer Str. 93  
46325 Borken Westfalen  
02861/ 82-2028  
l.stienen@kreis-borken.de  
www.freizeitfietzenbusse.de



## Nr. 33: „VVO – FahrradBUS“

→ Der Radtourismus erlebt seit Jahren erhebliche Zuwachsraten. In diesem Segment sollten durch Etablierung des „FahrradBUS-Systems“ weitere Potentiale erschlossen werden. Ziel ist es, ein attraktives Angebot für den Touristen bzw. Freizeitfahrer zu schaffen und damit auch zur wirtschaftlichen Stärkung in der Region beizutragen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Vergrößerung des Nutzungsradius für Fahrradfahrer durch unkomplizierte Beförderung des Fahrrades
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** VVO GmbH
- **Zeitraum:** Projektstart April 2007

### Ausführliche Beschreibung:

→ Das Projekt „FahrradBUS“ wurde zum Saisonstart im April 2007 umgesetzt. Dafür wurden vier Referenzlinien im Korridor Dresden-Meißen-Moritzburg angelegt. In diesen Städten und den umliegenden Regionen gibt es ein intaktes Fahrradwegenetz (Beispiel: Elberadweg – sächsische Teil des Elberadweges ist zugleich Teil der EuroVelo-Route 7 vom Nordkap nach Malta (Mitteleuropäische Route), Moritzburger „8“ und weitere), welches die Basis für das FahrradBUS-Konzept bietet. Die Umsetzung des Konzeptes erfolgte in Kooperation mit den kommunalen Radwegeverantwortlichen der Region, örtlichen Verkehrsunternehmen (Verkehrsgesellschaft, Meißen, Regionalverkehr Dresden, Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz und Regionalbus Oberlausitz) und Tourismusverbänden (TV Sächsisches Elbland, TV Sächsische Schweiz und Marketing-Gesellschaft Oberlausitz). Der FahrradBUS dient als Transportmittel vom Startort zum Routeneinstieg bzw. auch für den Rücktransfer. Der Radtourismus ist saisonal ausgerichtet (Frühjahr bis Herbst), so dass der Einsatz

der FahrradBUSse für diese nachfragestarke Zeit von April bis Oktober konzipiert ist. Zum Einsatz kommen Linienbusse mit offenen Anhängern mit einer Kapazität von 20 Fahrrädern. Durch die Nutzung der regulären Linienfahrten erfolgt kein zusätzlicher Mitteleinsatz betreffend der Buskapazitäten, was auch aus ökologischer Sicht von Vorteil ist. Im Jahr 2008 wurde das Angebot um vier weitere Buslinien im Raum Sächsische Schweiz und Lausitz ergänzt. Die Annahme des Angebotes in dieser Region war so gut, dass noch während der laufenden Saison 2008 der Bus einer weiteren Buslinie in der Sächsischen Schweiz mit einem Fahrradanhänger ausgestattet wurde. Ergänzend zu diesem Angebot wurde ein Mietbusangebot für Radtouren im Lausitzer Seenland, eine junge sich in steter Entwicklung und Veränderung befindliche Urlaubsregion, geschaffen. Zur Vermarktung des FahrradBUSses wurde eine eigene Wort-Bild-Marke entwickelt. Zur Verbreitung derselben und des Angebotes wurde und wird der klassische Kommunikationsmix genutzt:

- Printmedien (Broschüre bzw. Flyer)
- Anzeigenwerbung (Elberadwegflyer, Radzeitschriften etc.)
- Plakatwerbung (Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen, Tourist-Info)
- Fahrzeug- und Anhängerwerbung
- Bannerwerbung (bspw. Mad east challenge)
- Nutzung der Neuen Medien (Internet, Multi-Media-Touchscreen-Terminals)
- Medienarbeit (Pressekonferenz, Pressefahrt)

Alle Angebote werden im Jahr 2009 fortgeführt bzw. erweitert. Derzeit ist die Vorankündigung in Form eines kleinen Flyers verfügbar, der auf regionalen und nationalen Veranstaltungen und Messen vertrieben wird.

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

- Attraktives Angebot für Radfahrer aus der Region und Touristen zur Erschließung weiterer Radgebiete
- Umweltfreundlich durch Nutzung des ÖPNV
- nachhaltig durch ständige Verbesserung bzw. Erweiterung des Projektes
- Angebotsweiterung zur Stärkung des örtlichen Gastgebers und sonst. Touristischer Einrichtungen

### Träger

- VVO GmbH, Oberelbe Tours

### Info/Ansprechpartner

- Gabriele Clauss  
Leipziger Straße 120  
01127 Dresden  
0351/ 8526529  
oberelbetours@vvo-online.de  
www.vvo-fahrradbus.de



# Nr. 34: „Service rund um`s Fahrrad im Kreis Unna“

→ Wir möchten Erreichen, dass mehr Bürger auf das Fahrrad wechseln weil sie erkennen, dass sie und ihr Rad im Kreis Unna gut versorgt sind. Besucher und Radtouristen sollen sich schnell zurechtfinden und gezielt eine Auswahl treffen können: Von den regionalen Sehenswürdigkeiten bis zur nächsten Pizza. Verknüpfung von Bahn, ÖPNV, Rad und Auto – da, wo es sinnvoll ist. Serviceleistungen, die dem Radfahrer direkt nutzen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ausbau des bestehenden Serviceangebotes: Bereich Radtourismus (auch für Behinderte) Bereich Behindertenräder
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** LWL, Leistungsentgelte Personal: eigene Mitarbeiter, ARGE im Kreis Unna
- **Zeitraum:** 2009, laufend

## Ausführliche Beschreibung:

→ Seit den 90er Jahren beschäftigen wir uns mit Radprojekten. Ersten Radstationen folgte ein kontinuierlicher Ausbau unserer Angebote wie z.B. Radmuseum, Rikschas, Radlerherbergen. Heute betreiben wir 12 Radstationen im Kreis Unna, dazu 4 Radlerherbergen in Bönen, Selm, Schwerte-Ergste und Fröndenberg, eine mobile Fahrradwaschanlage, Fahrradverleih über das System „Revierrad“, Radanhängerverleih, Verkauf von Gebrauchträdern und Rikschaverleih. Wir unterhalten Schulradwachen, kümmern uns um die Fahrradsicherheit an Schulen, helfen den Kindern bei der Fahrradprüfung und bieten einen mobilen Reparaturservice an. Für 2009 sind Investitionen in den Aufbau eines Verleihs für Behindertenräder geplant, um verstärkt auch behinderte Menschen für das Rad zu begeistern, sowie für den Aufbau einer Radtourismuszentrale in Fröndenberg. Neben unseren Serviceleistungen rund um das Rad wollen wir

künftig auch dem Fahrer gewünschte Serviceleistungen an unseren größeren Stationen bieten, z.B. Internetzugang, Kartenmaterial, komplette Touren, Gepäcktransport /aufbewahrung, Hinweise auf die örtlichen Sehenswürdigkeiten, die Hotels und die Gastronomie, auf Ärzte, Apotheken bis hin zum Geldautomaten. Dabei sollen Arbeitsplätze für behinderte Menschen entstehen. All diese Aktivitäten sollen dazu beitragen, die Leute verstärkt auf`s Rad zu bringen, zu zeigen, dass man auch als Radfahrer ein „vollwertiger“ Verkehrsteilnehmer ist, um den man sich kümmern muss, den man gewinnen muss. Am Ende sichern wir mit wachsender Inanspruchnahme unserer Leistungen wichtige Arbeitsplätze.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es handelt sich hierbei um ganz konkrete, teilweise lang erprobte und ständig verbesserte Dienstleistungen für die Fahrrad fahrende Bevölkerung. Wir bieten ein Komplettpaket von der Bewachung über Service und Verleih bis zum Verkauf, alles aus einer Hand und das an jeder Station. An 4 Punkten bieten wir auch Übernachtungen Es gibt zahlreiche Veranstaltungen mit Rikschas und mobiler Waschanlage, die unsere Dienstleistung bekannter machen und somit helfen, noch mehr Leute auf`s Rad zu bringen. Ständige, sinnvolle Ergänzungen zum Service rund um`s Rad, aktuell Radtourismus und Behindertenräder, mobiler Werkstattwagen und Hol- und Bringdienst. Integration, Ausbildung und Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen und Menschen mit Behinderung. Zusammenarbeit mit den Städten und dem ADFC. Stichwort: Fahrradfreundliche Städte und Kreise

## Träger

- DasDies Service GmbH der AWO Unterbezirk Unna

## Info/Ansprechpartner

- Peter Resler (Geschäftsführer)  
Unnaer Str. 29a  
59174 Kamen  
02307/ 9122112  
resler@awoubunna.de  
www.die-radstationen.de



# Nr. 35: Dülmen radelt durch's Web - Internetauftritt der Stadt Dülmen zum Radverkehr - Seite 1

→ *Der Webauftritt zum Radverkehr in Dülmen ist im Internet und ergänzend über einen interaktiven Infoterminal abrufbar. Eine umfassende Sammlung von Informationen rund um den Radverkehr in Dülmen, die vom Fahrradtourismus bis zu den Vereinsangeboten reicht, steht zur Verfügung. Auch erfolgt die Vorstellung der Planung von Netz und Infrastruktur, der Vorteile für den Radverkehr sowie die Vorstellung von agierenden Personen und lokalen Institutionen. Abgerundet wird der Webauftritt durch eine Linksammlung und aktuelle Nachrichten zum Radverkehr.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Nutzung moderner Medien zur Förderung des Radverkehrs im Alltag, in der Freizeit und im Bereich Tourismus  
Bündelung von Informationen rund um den Radverkehr, die für alle Interessierten auch ohne Internetanschluss abrufbar sind
- **Bisherige Ergebnisse:** Bislang liegen noch keine messbaren und aussagekräftigen Ergebnisse zur Nutzung der informativen Homepage vor, da sich die junge Homepage und der Infoterminal erst noch etablieren müssen.
- **Finanzierung:** Landesmittel zur Förderung der Öffentlichkeitsarbeit Radverkehr (70 %) und städtische Eigenmittel (30 %)
- **Zeitraum:** 2007/2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Förderung des Radverkehrs in Dülmen ist ein wesentliches städtisches Anliegen. Dies ist jedoch nur durch das gute Zusammenspiel mit Vereinen, Initiativen und dem örtlichen Fahrradhandel möglich.

Beim Internetauftritt der Stadt Dülmen für den Radverkehr handelt es sich um ein Pilotprojekt, das selbst

in der AGFS einmalig ist. Die vielseitig angebotenen Informationen auf der Homepage sind für jedermann einsehbar: Zum einen ist der Webauftritt über das Internet abrufbar und zum anderen über einen interaktiven Infoterminal am Overbergplatz im Stadtzentrum. Dieser dient als Infopunkt z.B. für Radtouristen, Besucher und andere Interessierte, die in Dülmen und Umgebung unterwegs sind. Der Terminal steht zur kostenlosen Nutzung zur Verfügung. Es wird eine bandbreite an Informationen, die vom Fahrradtourismus bis zu den Dülmener Vereinen reicht, geboten.

Der Webauftritt baut sich wie folgt auf: Auf der Startseite werden dem Besucher aktuelle Nachrichten rund um das Thema Radfahren in Dülmen präsentiert. Über die verschiedenen Buttons können Informationen zu folgenden Themen abgerufen werden: „Dülmen fährt Rad“, Radtourismus, Radverkehrsanlagen, „Wer macht mit“, Veranstaltungen und Links. Unter dem Menüpunkt „Dülmen fährt Rad“ werden allgemeine Informationen zur Nutzung des Rades zur Schule, zur Arbeit und zum Einkauf wie auch zum Radverkehrskonzept und der Mitgliedschaft in der AGFS gegeben. Für die Touristen in Dülmen ist insbesondere der Button „Radtourismus“

von Bedeutung. Dort können Pläne und Informationen zu lokalen Routen und Unterzukunftsverzeichnisse abgerufen werden. Durch die Verlinkungen mit den Internetauftritten von Dülmen Marketing und der Stadt Dülmen kann auf vielfältige Informationen, über den Tourismus hinaus, zugegriffen werden. Unter dem nächsten Menüpunkt „Radverkehrsanlagen“ erhält der Interessierte Informationen zur Verkehrsinfrastruktur in Dülmen und den in diesem Zusammenhang geplanten Maßnahmen. Der Button „Wer macht mit“ stellt die agierenden Personen

und lokalen Institutionen vor, die sich mit dem Thema Radverkehr beschäftigen. Der Internetauftritt dient als Kommunikationsplattform zwischen Bürgern, Vereinen und Initiativen wie auch städtischen Ansprech-

sprechpartnern und Fahrradhändlern. Es wird ein Überblick über regelmäßige Angebote und durchgeführte Veranstaltungen gegeben sowie eine Verbindung zum städtischen Veranstaltungskalender hergestellt. Wer sich noch intensiver mit dem Thema Radfahren auseinandersetzen möchte, findet unter dem Menüpunkt „Links“ eine vielfältige Sammlung von interessanten externen Links.

## Dülmen radelt durch's Web Neuer Internet-Auftritt der Stadt Dülmen zum Radverkehr

Wer zukünftig in Dülmen auf dem Overbergplatz steht und etwas zum Radverkehr wissen möchte, der kann den dort eingerichteten Infoterminal nutzen. Eine umfassende Sammlung von Informationen rund um den Radverkehr hat die Stadt Dülmen nun zur Nutzung frei geschaltet. Mittels eines Touchscreens können dort die Materialien und Informationen kostenfrei abgerufen werden. Der Terminal auf dem Overbergplatz ist aber nur eine Möglichkeit, sich über Dülmens Radverkehr zu informieren. Die Daten sind gleichzeitig auch über das Internet zugänglich. Unter der Adresse [www.radverkehr-duelmen.de](http://www.radverkehr-duelmen.de) bietet die Stadt Dülmen alle radverkehrsrelevanten

Informationen. Das beginnt bei Planung und Konzeption von Netz und Infrastruktur und geht weiter mit Informationen über die verschiedenen Fahrtzwecke in Alltag, aber auch Freizeit. Die agierenden Personen werden genauso vorgestellt, wie die lokalen Institutionen, die mit Themen des Radverkehrs befasst sind. Auch wird die Infrastruktur erläutert, die Vorteile für den Radverkehr dargestellt und Beispiele aus Dülmen vorgestellt. Abgerundet wird der Webauftritt durch eine Linksammlung und aktuelle Nachrichten rund um den Radverkehr.

[www.radverkehr-duelmen.de](http://www.radverkehr-duelmen.de)



Der Technische Aufbau der Homepage basiert auf einem CMS-System (Content-Management-System). Diese

# Nr. 35: Dülmen radelt durch´s Web - Internetauftritt der Stadt Dülmen zum Radverkehr - Seite 2

ermöglicht das einfache Aktualisieren der Homepage innerhalb der Verwaltung, so dass unnötige Folgekosten zur Seitenpflege durch externe Büros vermieden werden können. Weiterhin wurden bei der Entwicklung der Homepage die Anforderungen an die Barrierefreiheit umgesetzt.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Mit unserem Projekt „Dülmen radelt durch´s Web“ ist ein innovatives Projekt mit Pilotcharakter in Leben gerufen worden. Das besondere an diesem Projekt ist, dass die Förderung des Radverkehrs durch den Einsatz moderner Medien über den Ausbau der Infrastruktur hinaus geht. Die Homepage zum Radverkehr bietet den Bürgern und Touristen Dülmens eine vielseitige Sammlung an unterschiedlichen Informationen. Der Internetauftritt ist durch den privaten Internetzugang von zu Hause nutzbar wie auch durch den interaktiven Informationsterminal im Stadtzentrum von Dülmen für jedermann zugänglich. Die Bandbreite an zur Verfügung stehenden Informationen zeigt deutlich, dass es sinnvoll ist die lokalspezifischen Informationen zu bündeln und dem Bürger anzubieten. Dem Radverkehr in Dülmen wird damit ein hoher Stellenwert zugeschrieben. Ein weiterer Ausbau dieser Informationsplattform ist vorgesehen. Dieses Projekt, mit dem sich über das Radfahren informiert und dafür geworben werden kann, ist auch in anderen Kommunen umsetzbar. Weiterhin dient es dazu, die touristische Entwicklung Dülmens zu unterstützen. Durch den Internetauftritt zum Radverkehr ist eine Kommunikationsplattform entstanden, die auch einen Beitrag zum Zusammenspiel von Bürgern, Vereinen, Initiativen und dem örtlichen Fahrradhandel leistet.



## Träger

➔ Stadt Dülmen

## Info/Ansprechpartner

➔ Frau Wiechers  
Stadt Dülmen  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Overbergplatz 3  
48249 Dülmen  
02594/ 12 610  
stadtentwicklung@duelmen.de  
www.radverkehr-duelmen.de



# Nr. 36: RadAktiv – 365 Tage mit dem Rad zur Arbeit - Seite 1

→ RAD-Aktiv bietet allen Mitarbeitern des Städtischen Klinikum Braunschweig die Möglichkeit, mit dem Rad zurückgelegte Kilometer einfach und komfortabel via Intranet zu erfassen, Teams zu bilden und gefahrene Strecken und Kilometer mit Kollegen und anderen Teams zu vergleichen. Die Eingabe erfolgt direkt vom PC aus in eine zentrale Intranet-Datenbank. Ein aktuelles Ranking zeigt auf einen Blick die eigene, wie auch die kollektiv erbrachte Leistung. Die Möglichkeit der Teambildung fördert ein starkes „Wir-Gefühl“ zu entwickeln und sich für ein gemeinsames Ziel zu motivieren.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung der nachhaltigen umweltbewussten und gesundheitsfördernden Mobilität im Klinikum Braunschweig
- **Bisherige Ergebnisse:** Steigerung der „Radfahrquote“ für Strecken, die mit dem Arbeitsplatz zusammenhängen (von zu Hause zum Arbeitsplatz und Dienstreisen zwischen den Betriebsteilen), Verbesserung der Motivation, des „Wir-Gefühls“ und Stärkung des Teamgeistes.
- **Finanzierung:** Eigenmittel des Städtischen Klinikums Braunschweig.
- **Zeitraum:** Seit 01. April 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Flexibel, mobil, gesundheitsfördernd, Kosten sparend – diese Vorteile bietet das altbewährte Fahrrad. Warum sollte man also nicht zum Radfahren ermutigen und anspornen? Das Klinikum Braunschweig hat mit der Aktion RAD-Aktiv diese Idee weiter verfolgt und eine Intranetanwendung geschaffen, in der Mitarbeiter alle Fahrten mit dem Fahrrad eintragen können, die im Zusammenhang mit der Arbeitsstelle stehen.

Ziel ist es, über ein Intranetranking, durch den direkten Vergleich mit Kollegen, zwischen Teams und Abteilungen die Fahrradbilanz zu verbessern. Die Möglichkeit der Teambildung eröffnet die Chance, ein starkes „Wir-Gefühl“ zu entwickeln und sich für ein gemeinsames Ziel zu motivieren. Die Erfahrung aus dieser Initiative hat gezeigt: „Gemeinsam Radfahren verbessert nicht nur das Umwelt-Klima, sondern auch das Betriebs-Klima“.

RadAktiv ist von jedem Klinikumcomputer zugänglich. Mit wenigen Klicks können die Anwender ihre Strecken eintragen, Streckenvorlagen erstellen und verschiedene Statistiken betrachten. Das Ranking bietet vielfältige Auswertungsmöglichkeiten um beispielsweise Vielfahrer (kurze Distanzen) und Fahrer mit sehr weiten Strecken gesondert zu werten. Alle Typen von Rad-Berufspendlern kommen somit zur Geltung. Die Anerkennung der

## Umsteigen aufs Rad für ein gutes Betriebsklima



erbrachten Einzelfahrten und Teamleistungen erfolgt durch die Betriebsleitung im Rahmen einer Saisonabschlussveranstaltung in Form von Sachpreisen und Belobigungen.

RadAktiv wird ganz bewusst ohne aufwendiges Reglement betrieben, schließlich steht bei allem sportlichen Ehrgeiz insbesondere der Spaß am Radfahren im Vordergrund. Die Einhaltung des Ehrenkodex für das Fairplay wird jedem Teilnehmer zugemutet.

Es gab diverse Angebote rund um das Fahrrad. Verschiedene Aktionen, z.B. zum Thema Fahrradhelme oder Beleuchtung runden das Angebot in Punkto Sicherheit ab. Schließlich soll die Aktion auch die Gesundheit und Verkehrssicherheit der Mitarbeiter fördern.

An der ersten RadAktiv Sommersaison 2008 vom 1. April – 31. Oktober haben sich 172 Teilnehmer beteiligt. Es wurden insgesamt 149.005 km mit dem Fahrrad gefahren.

Eine Umfrageaktion ergab: 66% der Teilnehmer wurden motiviert mehr mit dem Fahrrad zu fahren. Aufgrund der positiven Resonanz wird die Aktion fortlaufend auch in der Wintersaison weitergeführt.

Für das Jahr 2009 soll die Attraktivität der Rad-Aktion weiter gesteigert werden:

- Verbesserter Zugang zur Rad-Aktiv-Plattform durch zusätzliche Intranetterminals
- Einheitliche Radtrikots für das Corporate Identity
- Rad-Stammtisch zum Erfahrungsaustausch
- Rahmenvereinbarung mit einem örtlichen Radhändler zu günstigen Angeboten rund um das Fahrrad
- Inspektion und Reparaturservice mit Leihfahrradange-

## Nr. 36: RadAktiv – 365 Tage mit dem Rad zur Arbeit - Seite 2

bot

- Anschaffung weiterer Dienstfahräder
- Zusätzliche Fahrradunterstellplätze
- Erhöhung der Fahrradkilometerpauschale

Die Vorteile für das Unternehmen und die Beschäftigten liegen auf der Hand:

- Fahrtkosteneinsparungen für die Pendler und für den Betrieb
- Beitrag zum Klimaschutz durch CO Reduzierung
- Förderung von innerbetrieblicher Geschlossenheit, betrieblicher Identitäten, Teamgeist und Motivation; positiver Beitrag für das Betriebsklima
- Förderung der Fitness und Gesundheitsvorsorge
- Entlastung des berufsbedingten Verkehrs
- Schonung des immer knapp verfügbaren Parkraums

Die gemeinsame jährliche Betriebsradtour „Tour de Klinikum“ stellt ein weiteres Jahreshighlight dar.

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

→ Es handelt sich um ein sehr innovatives Projekt, was durch die intranetbasierte, datenbankgestützte Rad-Plattform eine für die Beschäftigten attraktive Möglichkeit bietet, das Rad für sich neu zu entdecken und durch das Ranking mit Kollegen und in Teams sich gegenseitig zu motivieren. Nach unserem Kenntnisstand hat diese intranetbasierte IT- Lösung für die Förderung der Mobilität mit dem Rad bisher Einmaligkeitscharakter. Aus diesem Grunde wurde B.A.U.M. vorgeschlagen, aufsetzend auf dieser Lösung eine bundesweite Pendler-Liga ins Leben zu rufen.

### Träger

- Städtisches Klinikum Braunschweig GmbH  
Abteilung Umweltinnovation

### Info/Ansprechpartner

- Herr Joosten  
Naumburgstr. 15  
38124 Braunschweig  
0531/ 595 - 4033 oder - 4040  
t.joosten@klinikum-braunschweig.de



## Nr. 37: „Fahrrad-Graffiti-Postkarten“

→ Im Sommer 2008 bekamen vier junge Graffiti-Künstler von der Stadt Marl die Erlaubnis, sich mit fahrradfreundlichen Graffiti an der "hall of fame" des Rathauses zu verewigen. Die entstandenen Kunstwerke sind wirklich hervorragend ausgefallen, so dass die Stadtverwaltung aus den sechs Motiven zwei Postkartenserien "6 sprühende fahrradfreundliche Ideen aus Marl" entwickelte. Beide Serien liegen mittlerweile gedruckt vor und können im I-Punkt der Stadt Marl und im Skulpturenmuseum Glaskasten erworben werden.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Das Fahrrad in den Blick der Öffentlichkeit bringen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Die Postkarten verkaufen sich gut.
- **Finanzierung:** Förderung und Eigenmittel
- **Zeitraum:** Seit Sommer 2008



### Ausführliche Beschreibung:

→ Marl ist eine fahrradfreundliche Stadt und versucht diesem Qualitätsanspruch durch die unterschiedlichsten Aktivitäten gerecht zu werden. Mitunter sind dabei auch recht sprühende Ideen, wie die Produktion

einer Postkartenserie mit "Fahrrad-Graffiti Motiven". Im Sommer des Jahres 2008 bekamen die vier jungen Graffiti Künstler Julian Sonntag, Robert Matzke, R. Breuing und Herr Orm von der Stadt Marl die Erlaubnis, sich mit fahrradfreundlichen Graffiti an der "hall of fame" des Rathauses zu verewigen. Die entstandenen Kunstwerke sind wirklich hervorragend ausgefallen, so dass die Stadtverwaltung aus den sechs Motiven zwei Postkartenserien "6 sprühende fahrradfreundliche Ideen aus Marl" entwickelte. Beide Serien liegen mittlerweile gedruckt vor und können im I-Punkt der Stadt Marl und im Skulpturenmuseum Glaskasten zum Preis von 4,50 € (= 6 Postkarten) erworben werden. Die Sätze werden in zwei verschiedenen Formaten vorgehalten. Im Skulpturenmuseum Glaskasten wird das klassische Postkartenformat C 6 angeboten. Auf den Bildmotiven ist die Zuordnung in der Örtlichkeit möglich, d.h. die Graffiti-Aktion ist als Teil der Marler "Hall of fame" zu identifizieren. Im I-Punkt der Stadt Marl wird dagegen das langgestreckte Format der XXL Postkarte vorgehalten (23,5 x 12,5 cm). Auf der Vorderseite sind neben dem eigentlichen Graffiti-Motiv die weiteren 5 Motive aus dieser Serie am rechten Rand abgedruckt. Beide Formate gelten bei der deutschen Post als Postkarte und benötigen als Porto lediglich 0,45 €. Mit der Erstellung und Präsentation der Graffiti möchte die Stadtverwaltung verstärkt für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel in Alltag und Freizeit, hier speziell für das Fahrrad, werben. Da die Bildflächen entsprechend dem Konzept des Skulpturenmuseums spätestens nach drei Monaten wieder für andere Künstler/innen und Motive zur Verfügung gestellt werden, die Stadtverwaltung die Motive jedoch über den Präsentationszeitraum auf der Betonwand hinaus als Werbemaßnahme für das Radfahren nutzen wollte, wurde die Herstellung von Post-

kartenserien veranlasst. Nun kann man auch postalisch fahrradfreundliche Grüße aus Marl versenden!



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

→ Weil es endlich mal wieder ein Farbtupfer in der Radverkehrsförderung ist einfach, kostengünstig, leicht übertragbar und vielfältig verwendbar.

### Träger

→ Stadt Marl

### Info/Ansprechpartner

→ Dr.-Ing. Jürgen Götsche  
Planungs- und Umweltamt  
Liegnitzer Straße 5  
45765 Marl  
02365/ 996120  
juergen.goettsche@marl.de



# Nr. 38: „Mainz setzt aufs Rad, aber sicher!“ - Seite 1

→ Seit 1991 findet in Mainz jährlich im Frühjahr der Fahrradtag „Mainz setzt aufs Rad, aber Sicher“ statt. Die Veranstaltung zieht seit nunmehr 18 Jahren viele tausend Mainzerinnen und Mainzer an. Sie informieren sich über die neuesten Trends im Mainzer Fahrradverkehr oder unterziehen ihr Fahrrad einem kostenlosen Frühjahrs-Check. Der „Renner“ ist immer der Mainzer Fahrradkalender, der schon von Anfang an kostenlos verteilt wird.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Motivation zum Rad fahren und Bürgerinformation
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr hohe jährliche Beteiligung der Bürger und Verbände
- **Finanzierung:** Über Öffentlichkeitsarbeit
- **Zeitraum:** 1991-2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Verkehrsplanung in Mainz beschäftigt sich seit Anfang der 80er Jahre mit der Planung und Integration eines umfassenden Fahrradverkehrsnetzes. Damals waren nur wenige Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet vorhanden. Trotz der topographisch bewegten Lage waren sich alle politischen Kräfte einig, dass in Mainz ein umfassendes Fahrradverkehrsnetz entstehen sollte. Das Radfahren in dieser Zeit war unsicher und unbequem, da vor allem vernetzte Angebote für Radfahrer zwischen den Ortsteilen, Schulen und Freizeiteinrichtungen fehlten. Andererseits wurde die Verkehrsbelastung durch den Individualverkehr von Jahr zu Jahr größer und die Luftverschmutzung, wie beispielsweise erhöhte Feinstaubbelastungen erschweren das Rad fahren zunehmend. 1982 bis 1985 wurde mit Verkehrserhebungen und Befragungen eine umfassende Gesamtanalyse des Fahrradverkehrs in Mainz durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurde zunächst ein Wunschliniennetz erstellt,

in dem alle wichtigen Fahrradverkehrsquellen und Ziele auf direktem Wege idealisiert miteinander verbunden wurden. Die Projektion der Wunschlinien auf die Verkehrswege, Wirtschaftswege und Hauptverkehrsachsen führte zum Entwurf des Mainzer Radwegenetzes. Aus diesem wurde 1985 der Radwegestufenplan mit einer Prioritätenliste vom Stadtrat beschlossen. Ziel war ein Fahrradverkehrsnetz von rund 350 km in Mainz. Um auch die Bevölkerung, die Verbände und Institutionen, die vom Radverkehr mehr oder weniger tangiert sind, einzubeziehen, wurde 1991 die Fahrradveranstaltung „Mainz setzt aufs Rad, aber sicher!“ vom damaligen Amt für Verkehrswesen und vom Radfahrbeauftragten der Stadt Mainz ins Leben gerufen. Gerade dieses Projekt hat die Fahrradverkehrsplanung lebendig werden lassen, da damit konstruktive Kritik von außen und kompetente Information von innen möglich war. Dadurch fühlen sich zum einen alle Beteiligten gut informiert und auch die Bürger erhalten kompetente Informationen zum Radverkehr aus erster Hand. Der Fahrradtag „Mainz setzt aufs Rad aber sicher“ wird seit 15 Jahren vom Amt für Verkehrswesen an einem Samstag im Frühling im Mainzer Stadtzentrum durchgeführt. Dabei werden auch Problemlagen mit den Nutzern und Interessensgruppen diskutiert und auf den Nutzer zugeschnittene Problemlösungen entwickelt. In diesem Sinne werden die Zielgruppen stets in die Entscheidungen der Radverkehrsplanung weitreichend mit einbezogen. Anlässlich des Fahrradtags 2008 erhielten die Mainzer Bürgerinnen und Bürger auf dem Mainzer Gutenbergplatz Informationen rund ums Fahrrad. Als besonderen Höhepunkt bot der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) die Fahrradcodierung zum Preis von nur 10 Euro (Mitglieder 5 Euro) unter Vorlage von Fahrradkaufbeleg und Personalausweis an. Durch

eine personenbezogene Codierung kann bereits bei Verkehrskontrollen der rechtliche Eigentümer des Fahrrades zugeordnet werden. Vom Radfahrbeauftragten der Stadt Mainz erhielten die Bürger Informationen und „Tipps rund ums sichere Rad fahren“ sowie den „Mainzer Fahrradkalender 2008“. Das Highlight der Veranstaltung 2008 war die Präsentation der neuen Faltpapierreihe „Wandern und radeln in Mainz“ mit den Faltpapieren: „Römerroute“ und „Festungsrouten“, der neuen „Radwegekarte

Mainz“ und der „Rheinhausen-Radwegekarte“. Die Polizei war mit der Fahrradstreife und einem Vertreter der Jugendverkehrsschule dabei, außerdem wurden am Sicherheitsmobil aktuelle Informationen mit dem Schwerpunkt Fahrraddiebstahlsicherheit vermittelt. Die Verkehrswacht Mainz informierte über Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Wer auf aktive Fahrradsicherheit Wert legte, der erhielt einen kostenlosen

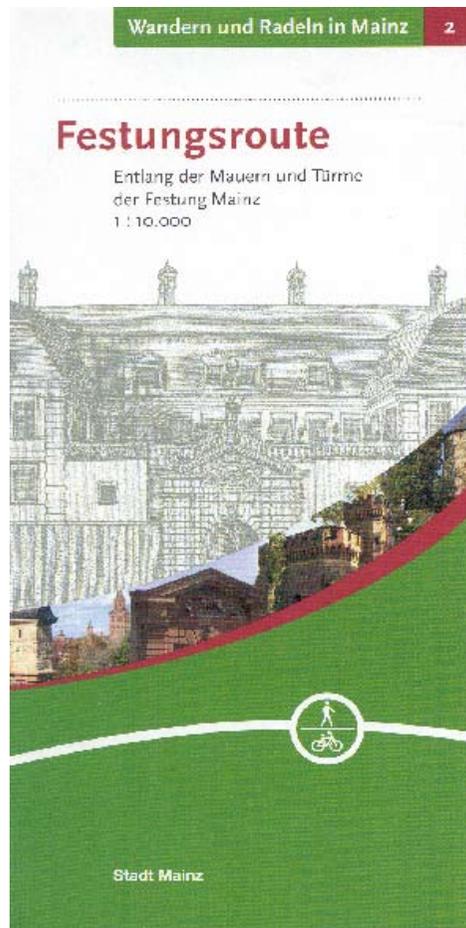


Fahrradcheck am Stand der CJD, wobei ein besonderes Auge auch auf sichere Bremsen für den Start in die neue Fahrradsaison geworfen wurde. In früheren Jahren haben auch Krankenkassen, Fahrradgeschäfte und Dekra mitgewirkt. Damit Radfahren auch Spaß macht, gibt die



## Nr. 38: „Mainz setzt aufs Rad, aber sicher!“ - Seite 2

Stadt Mainz seit 18 Jahren einen Fahrradkalender heraus, in dem mehr als 80 Fahrradveranstaltungen (Radborsen, Radtouren, Fahrradevents etc.) rund um Mainz zur Auswahl stehen. Im gleichen Zeitraum wurden auch die Auflagen der Radwegkarte Mainz immer wieder aktualisiert. Der Radfahrbeauftragte hat neue themenbezogene Radrouten entworfen, von denen bisher 13000 Exemplare verkauft wurden. 2006 erfolgte der Start mit der „Römerrouen und 2007 folgte dann die „Festungsrouten“. Zusätzliche Kosten für die Durchführung der Veranstaltung „Mainz setzt aufs Rad aber sicher“ fallen bei der Stadt Mainz nicht an, da die Personalkosten der beteiligten Mitarbeiter auch ohne deren Einsatz auf dem Fahrradtag entstünden. Eine Vernetzung auf Projekt- und kommunaler Ebene besteht zwischen den Verbänden (CJD, VCD und ADFC) und weiteren Institutionen wie z.B. Verkehrswacht, Polizei oder Krankenkassen. Bis 2008 hat die Stadt Mainz ein Fahrradverkehrsnetz von rund 300 km entwickelt. Hinzu kommen noch 30 km für den Radverkehr geöffneter Einbahnstraßen, sowie 52 Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche. Außerdem sind sechs Fußgängerzonen für den Radverkehr geöffnet. 3000 Fahrradabstellanlagen in der Mainzer Innenstadt und am Hauptbahnhof erleichtern das Fahrradparke beim Einkaufen und dem Weg zur Arbeit. Insgesamt zeigt die bestehende Fahrradverkehrsstruktur gute Bedingungen für den Fahrradverkehr. Es wäre allerdings wünschenswert, wenn in den kommenden Jahren mehr Finanzmittel in die Umsetzung für Fahrradverkehrsprojekte fließen könnten, damit die restlichen Netzlücken geschlossen und das bestehende Fahrradverkehrsnetz weiter verbessert werden kann. Mainz besitzt eine Fülle von Impulsen, die die Fahrradfreundlichkeit in den vergangenen Jahren deutlich erhöht haben. Der Fahrradtag „Mainz setzt aufs Rad aber sicher“ war und ist auf diesem Wege eine unermessliche Hilfe. Mainz ist auf den Weg zur Fahrradstadt.



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

→ Mainz setzt mit dem jährlichen Fahrradtag eine Fülle von Impulsen, die die Fahrradfreundlichkeit in den vergangenen Jahren deutlich erhöht haben, außerdem motiviert er die Bürgerinnen und Bürger vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen. Nicht zuletzt hat diese fast 20 jährige Tradition viele andere Deutsche Städte motiviert unserem Beispiel zu folgen. Der Fahrradtag „Mainz setzt aufs Rad, aber sicher“ war und ist auf diesem Wege eine unermessliche Hilfe. Mainz ist auf dem Weg zur Fahrradstadt!

### Träger

→ Stadt Mainz, Radfahrbeauftragter

### Info/Ansprechpartner

→ Harry Tebbe  
Radfahrbeauftragter  
Stadt Mainz  
61-Stadtplanungsamt  
Zitadelle Bau B  
55131 Mainz  
06131/ 122909  
harry.tebbe@stadt.mainz.de

# Nr. 39: „Fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen 2009“

- 1. fahrradfreundliche Anreise, gesonderte Begrüßung der Radler
- 2. fahrradfreundliche Wege zu den Veranstaltungsorten, Wegweisung, Fahrradverleih (Kirchentagsrad sowie Recyclingräder: insgesamt ca. 1.500)
- 3. 2.000 zusätzliche Radparkplätze, Information für Radler, Messestand
- 4. Expertenworkshop, Evaluation, parlament. Abend und Handbuch.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Radfreundliche Gestaltung eines Großereignisses in enger Abstimmung mit dem Kirchentagsbüro und dem ADFC
- **Bisherige Ergebnisse:** Projekt AG, alle Aktivitäten in Arbeit, Tendenz: erfolgreich
- **Finanzierung:** BMVBS und Eigenleistung (SVBVE)
- **Zeitraum:** Oktober 2008 bis Oktober 2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Zu 1) Sternfahrt in die Stadt, Begrüßung durch Kirchentag, Bed & Bike

Zu 2) Sperrung von Straßen, Umwidmung von KFZ Spuren zum Radparken

Zu 3) Spezielles Kirchentagsrad mit Sponsoring durch einen Hersteller, spez. Design, 1000 Stück zusammen von Sozialträgern und der Polizei Bremen/ Innenresort gesponserte reparierte Räder: 500 Stück, Flyer, fahrradfreundlicher Kirchentagsplan mit Radrouten und Parkmöglichkeiten, Messeinformationsstand in Verbindung mit Klimaschutz zum Thema Fahrrad in Bremen

Zu 4) Der Workshop diskutiert die Erfahrungen ex ante, die Evaluation arbeitet mit Interviews der Teilnehmer,

Verkehrsdaten und Bilddokumenten, der parlamentarische Abend wird in Bremen und Berlin zum Thema stattfinden. Alle Ergebnisse werden im Handbuch für Kommunen, die ein ähnliches Event planen, zusammengestellt.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Es gibt bislang kaum Erfahrungen mit fahrradfreundlichen Großereignissen in Deutschland. Für alle Kommunen, die ähnliches planen sind die Bremer Erfahrungen von Interesse, viele Andere könnten motiviert werden den Fahrradverkehr in Eventplanungen einzubeziehen, seine Potentiale zu nutzen. Darüber hinaus ist das Ganze eine sehr gute Promotion für die Bedeutung des Fahrrads.

## Träger

- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und Europa (SUBVE) zusammen mit ADFC und dem Kirchentagsbüro

## Info/Ansprechpartner

- Wilhelm Hamburger  
Contrescarpe 73  
28195 Bremen  
0421/ 361 – 10244  
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de



# Nr. 40: Autofreier Erlebnistag „Happy Mosel“

→ Große radtouristische Veranstaltung – längste Straßensperrung Europas auf 140 km links und rechts der Mosel. 2009 zum 17. Mal durchgeführt. In den Gemeinden und Städten zwischen Schweich und Cochem findet ein abwechslungsreiches Volksfest für Groß und Klein statt.

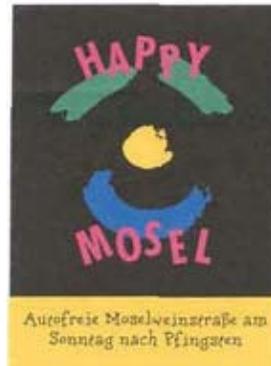
## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radtourismus, Imageförderung
- **Bisherige Ergebnisse:** 17. Veranstaltung in Folge; 2,3 Mio. Besucher
- **Finanzierung:** Sponsoren und Marketingförderung durch das Land Rheinland-Pfalz in Höhe von 5.000€
- **Zeitraum:** Jährlich 1 mal sonntags von 09.00 – 19.00 Uhr

## Ausführliche Beschreibung:

- Fahrrad-Erlebnistag „Happy Mosel“
- Veranstalter und Koordination:
  - Mosellandtouristik GmbH
- „Happy Mosel“ ist eine Veranstaltung im Rahmen des Kultursommers Rheinland-Pfalz in Kooperation mit SWR 1
- Idee:
  - Radtouristische Großveranstaltung von überregionaler Bedeutung mit großer Werbewirksamkeit für den Radtourismus im Moselland
- Profil:
  - Größte organisierte Straßensperrung in Europa zu Gunsten muskelkraftbetriebener Fahrzeuge
  - Wichtigste Veranstaltungsaktivität und Hauptmotiv ist das Fahrrad fahren, aber auch Wandern und zunehmend Inline-Skaten spielen eine große Rolle
  - Großes Volksfest entlang der autofreien Moselweinstraße in 56 Moselorten mit Live Musik, Tanz und Folklore
  - Kooperation von Akteuren aus Tourismus, Kultur und

Gastronomie: Örtliche Vereine stellen ihre Aktivitäten vor; Gasthäuser, Weinkeller und Winzerhöfe bieten Erfrischungen, Wein, Sekt und kulinarische Spezialitäten



- Alljährlicher Termin:
  - Erster Sonntag nach Pfingsten 2009: 03. Mai
- Aktionsraum 1 Strecke:
  - Alle Moselorte an der Moselweinstraße von Schweich bis Cochem
- Streckenlänge:
  - 140 Kilometer rechts und links der Mosel
- Zeitraum:
  - Von 09.00 bis 19.00 Uhr
- Erster „Happy Mosel“ Erlebnistag:
  - Juli 1993
- Besucheranzahl:
  - von 1993 bis 2008 ca. 2,3 Millionen
- Einzugsgebiet:
  - Saarland, Luxemburg, Kön-Bonner Raum, Rhein-Main-Gebiet

- Homepage:
  - [www.happy-mosel.com](http://www.happy-mosel.com)
- Werbematerial:
  - Programm-Folder, Plakate, Mini-Aufkleber, Broschüre „Pauschalangebote“, Sonderfahrplan der Deutschen Bahn AG
- Sponsoren:
  - Sparkasse Trier, Sparkasse Mittelmosel, Eifel Mosel Hunsrück, diverse Firmen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Einmalige Veranstaltung dieser Größenordnung an der über 50 Orte/Gemeinden beteiligt sind und mehr als 50 Vereine ein abwechslungsreiches Programm auf die Beine stellen. Wegen der Identifikation der einheimischen Bevölkerung mit dem Radtourismus. Kooperationsprojekt zwischen Gastronomie, Winzern, touristischen Leistungsträgern und Kultureinrichtungen.

## Träger

- Mosellandtouristik GmbH

## Info/Ansprechpartner

- Melanie Schmitt
- Christian Heinen
- Kordelstraße 1
- 54470 Bernkastel-Kues
- 06531/ 9733-45 oder 9733-0
- [info@mosellandtouristik.de](mailto:info@mosellandtouristik.de)
- [www.happy-mosel.com](http://www.happy-mosel.com)



## Nr. 41: Mobil mit Kind und Rad - Seite 2

und eine Vor- und Nachberichterstattung zu den Rallies.

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

→ Die gezielte Ansprache der Eltern ist ein ganz besonderer Aspekt dieses Projektes. Sie sind diejenigen, die das Mobilitätsverhalten ihrer Kinder am stärksten prägen. Es gibt nur wenige Projekte zur nachhaltigen Mobilitätsbildung, die hier ihren Schwerpunkt setzen.

Die Erfahrungen des Jahres 2008 zeigen: Das Angebot der Familienrallies findet viel Zuspruch und orientiert sich am konkreten Bedarf von jungen Eltern. Es lädt zu neuen Erfahrungen ein und „verkauft“ damit ein neues Thema auf attraktive Art.

Das Projekt „Mobil mit Kind und Rad“ verknüpft durch die Erstellung der Broschüre und die Organisation der ADFC-Fahrradrallye geschickt Theorie und Praxis.

Das Projekt hat bundesweite Auswirkungen, vor Ort werden viele unterschiedliche Partner einbezogen und engagieren sich somit für das Radfahren mit Kindern.

Das Projekt knüpft an einem sehr aktuellem Thema, dem Bewegungsmangel von Kindern an und bietet Eltern konkrete Anregungen, um die tägliche Bewegung in den Alltag zu integrieren.

Das Projekt ist langfristig angelegt. Durch die Qualifizierung von ehrenamtlichen ADFC-Aktiven bleibt das Thema über den Zeitrahmen des Projektes hinaus vor Ort präsent.

Der ADFC-Bundesverband bietet mit seinen Erfahrungen, Kontakten und den Möglichkeiten seiner Geschäftsstelle eine sehr gute Basis, um das Projekt und das Thema



„Mobil mit Kind und Rad“ bundesweit in der Öffentlichkeit zu positionieren.

### Träger

→ ADFC Bundesverband

### Info/Ansprechpartner

→ Wilhelm Hörmann  
Postfach 107747  
28077 Bremen  
0421/ 346 29-21  
wilhelm.hoermann@adfc.de  
www.adfc.de/kinder



# Nr. 41: Mobil mit Kind und Rad - Seite 1

→ Die Kampagne „Mobil mit Kind und Rad“ ist ein bundesweites Projekt zur nachhaltigen Mobilitätsbildung. Veranstaltungen und Informationsmaterialien zeigen Eltern die Möglichkeiten der Mobilität mit Kind und Rad auf. Der ADFC führt 2008 und 2009 die Fahrradrallye für Familien 25 mal bundesweit durch. Ehrenamtliche ADFC-Aktive werden für die Planung und Durchführung der Veranstaltungen gezielt qualifiziert. Die Broschüre „Mobil mit Kind und Rad“ ist im Juni 2008 als zentrales Medium erschienen. Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit läuft parallel zum Projekt. Dazu gehört der Internet-Auftritt.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Veranstaltungen und Informationsmaterialien zeigen Eltern die Möglichkeiten der Mobilität mit Kind und Rad auf.
- **Bisherige Ergebnisse:** Herausgabe der Broschüre „Mobil mit Kind und Rad“, Internetauftritt, bundesweite und lokale Öffentlichkeitsarbeit, Schulung von ADFC-Aktiven zur bundesweiten Umsetzung der Fahrradrallye, Durchführung von neun Fahrradrallyes für Familien von April bis September 2008, Geplante Durchführung von 16 Fahrradrallyes in 2009
- **Finanzierung:** Förderung durch das BMVBS Sponsor: POM-BÄR
- **Zeitraum:** Okt. 2007 bis Dez. 2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Kinder fahren einfach gerne Fahrrad. Sie genießen die Geschwindigkeit, düsen von rechts nach links, testen die Bremsen, fahren Zickzack oder Slalom, spüren den Wind und holpern über den Boden, transportieren ihre Kuscheltiere oder auch mal ihre Freunde auf dem

Rad. Sie fahren auf großen und kleinen Rädern, freuen sich über ihre Selbständigkeit, tauchen voll ein ins Fahrgefühl und erkunden ihre Umgebung. Radfahren macht Spaß! Doch die Freude des Kindes am Fahrrad ist oft mit Fragen und auch mit Ängsten der Eltern verbunden: Welches Fortbewegungsmittel entspricht dem Entwicklungsstand meines Kindes? Ab welchem Alter ist das erste Fahrrad sinnvoll? Ab wann dürfen Kinder mit ihrem Rad in den Straßenverkehr? Wie können wir unsere Familienmobilität per Rad mit kleinen Kindern organisieren? Antworten auf diese Fragen bietet die ADFC Kampagne „Mobil mit Kind und Rad“. Sie setzt sich aus vier Bausteinen zusammen.

→ 1. Broschüre „Mobil mit Kind und Rad“.  
Der ADFC hat umfangreiche Informationen für Eltern zusammengetragen: Vom sinnvollen Fahrtraining über rechtliche Fragen bis hin zu Tipps für das richtige Rad. Wichtig sind auch Hinweise für Eltern für ihre Rolle als Vorbild der Kinder. Denn Eltern, die oft per Fahrrad mit ihren Kindern unterwegs sind, leisten für deren (Verkehrs-) Sicherheit und Entwicklung einen wichtigen Beitrag. Und: Sie tun aktiv etwas für die kindliche Gesundheit – und gegen Bewegungsmangel.  
Die Broschüre zeigt, wie Eltern ihr Kind sinnvoll an das Verkehrsgeschehen heranführen, um gemeinsam im Alltag und in der Freizeit auf dem Fahrrad mobil zu sein. Anregungen für Fahrradausflüge mit Familien werden einbezogen. Ziel ist es, die Eltern nicht zu belehren, sondern ihnen konkrete Tipps zu geben und die Lust am Radfahren mit der Familie zu wecken.  
Die DIN A5 Broschüre ist im Juni 2008 in einer Auflage von 60.000 Broschüren erschienen. Über die ADFC-Kreis- und Landesverbände läuft der Vertrieb bundesweit.

→ 2. ADFC Fahrradrallye für Familien

Um Eltern direkt und möglichst persönlich ansprechen zu können, wird die ADFC-Fahrradrallye für Familien bundesweit veranstaltet. Große und kleine RadfahrerInnen können einen erlebnisreichen Tag auf dem Rad erleben. Es werden im Projektzeitraum 25 Rallyes von ADFC-Aktiven vor Ort durchgeführt.

Eine Strecke von höchstens zehn Kilometern wird mit dem Rad zurückgelegt. Unterwegs sind Fragen zu beantworten und an Stationspunkten knifflige Aufgaben gemeinsam und aktiv zu lösen. Bei dem Wettbewerb geht es nicht um Geschwindigkeit und Zeit, sondern um einen erlebnisreichen Tag auf dem Fahrrad.

Am Zielort gibt es ein buntes Fahrradfest, mit leckerem Essen, Bewegungs- und Spielangeboten und einer Siegerehrung. Fragen zum Radfahren mit Kindern werden von erfahrenen ADFC-Aktiven an Infoständen beantwortet.

→ 3. Qualifizierung von ehrenamtlichen ADFC-Aktiven

Um die Fahrradrallye erfolgreich bundesweit durchführen zu können, werden ADFC-Aktive speziell für die Organisation von Veranstaltungen mit Kindern und Familien qualifiziert. Diese Fortbildungen werden im Rahmen von Wochenendworkshops durchgeführt. Ziel ist es, ehrenamtliche MitarbeiterInnen zu schulen, die auch langfristig Radfahrangebote für Kinder und Familien anbieten. Die TeilnehmerInnen der Qualifizierung erhalten ein Handbuch mit den Bausteinen zur Umsetzung der ADFC-Fahrradrallye für Familien. Zusätzlich werden sie bei der Umsetzung durch den Bundesverband fachlich begleitet.

→ 4. Öffentlichkeitsarbeit

Die bekannten ADFC-Medien wie Homepage, ADFC Magazin Radwelt und Newsletter werden für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit genutzt. Zusätzlich werden Presseartikel erstellt und spezielle Werbemedien für die Veranstaltungen entwickelt.

Auf lokaler Ebene gibt es jeweils einen Internetauftritt



## Nr. 42: Aktionstage Rad in Pasewalk

→ An zwei Tagen wird es in Pasewalk und im Landkreis Uecker-Randow um das Thema Radfahren gehen: am ersten Tag findet auf dem Marktplatz eine Veranstaltung mit Schulen, KITAs, Vereinen und Verbänden zu den Themen Sicherheit und Gesundheit mit dem Fahrrad statt, am 2. Tag wird eine Familien-Radtour (40 km) und eine RTF-Tour (100 km) mit Prominenten des Radsports und Radfreunden aus dem grenznahen Bereich Polens durch den Landkreis führen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Zur Verbesserung der Situation der Radfahrer in Stadt und Region.
- **Bisherige Ergebnisse:** im Jahr 2008: 2-tägige Veranstaltung mit ca. 400 Besuchern in Pasewalk, Planung für Veranstaltung 2009
- **Finanzierung:** Sparkasse Uecker-Randow, AOK Nbg, Stadt Pasewalk, Projektmittel „Sicher im Sattel“, LVM
- **Zeitraum:** Planungsphase: Oktober 2008 bis Juni 2009, die Veranstaltung findet statt am 19. und 20.6.2009

### Ausführliche Beschreibung:

→ Der Aktionstag am 19.06. soll die Möglichkeit der Mobilität per Rad und das Radfahren unter Aspekten wie Sicherheit und Gesundheit zeigen. Die AGENDA-Gruppe wird in Zusammenarbeit mit AOK, ADFC, Polizei, Verkehrswacht, Schulen, Vereinen, Verbänden auf dem Pasewalker Marktplatz eine Veranstaltung durchführen. Die Familien-Radtour (mit ADFC) und die RTF-Radtour am 20. Juni sollen zu Möglichkeiten und Ideen für Radtouren im Landkreis UER anregen, die in der Familie, in der Gruppe oder vom Einzelnen gefahren werden können. Im Anschluss an die Radtouren finden Vorträge und Gespräche zu Themen, weiterer Ausbau und Pflege der

Radwege im Landkreis, das Fernradwege-Netz und der grenzübergreifende Nutzen für die Allgemeinheit, Vernetzung der Radwege mit kulturellen Angeboten entlang der Strecken usw. statt.

→ Geplantes Programm und zeitlicher Ablauf der Veranstaltung

am Freitag, den 19.06.2009

Beginn: 9:30, Ort: Marktplatz Pasewalk

- Geschicklichkeits-Rally für kleinere Kinder
- Puppenbühne der Landespolizei und die Polizeimöwe Klara.
- Fahrzeug der PI zur Realisierung des „Toten Winkels“
- Fahrradcodierung, -kontrolle
- Informationsstand zur Diebstahlssicherung, Verkehrssicherheit
- Eventprogramm
- Stände interessierter Vereine

am Samstag, den 20.06.2009

Familientour: Beginn: 9:30, Ort: Marktplatz Pasewalk

- Treffen aller Teilnehmer für Familientour, Presse etc.
- Anmeldung und Formalitäten
- Start 10:00
- Streckenführung (ca. 40 km): Pasewalk – Riesenbrück (Mittagspause)– Krugsdorf – PW,

RTF-Tour: Beginn 9:30, Start 10:15 an der Sparkasse UER

- Treffen aller Teilnehmer für RTF-Tour, Presse
- Anmeldung und Formalitäten Streckenführung der RTF-Tour (100 km): Pasewalk – Ueckermünde – Rothemühl - PW

- Zur Begrüßung aller Teilnehmer wird hier zwischen 15:30 und 16:30 das Polizei-Orchester spielen
- Preisverleihung
- Präsentationen, Vorträge Getränke, Grill

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

→ Das Projekt ‚Aktionstage Rad in Pasewalk‘ trägt in einer wirtschaftlich schwachen Grenz-Region wesentlich zur gemeinsamen Gestaltung des sozialen Lebens bei. Bereits die Planung und Gestaltung bindet viele Kräfte aus unterschiedlichen Bereichen, bringt in der Umsetzung viele Menschen zusammen und fordert zum Austausch mit und über die Region an. Im Rahmen des derzeit landkreisweit zu erarbeitenden Modellvorhabens „Demografischer Wandel - Zukunftsgestaltung der Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen“ trägt es positiv zur Förderung der Radverkehrsmobilität von Bürgerinnen und Bürgern im ländlichen Raum bei. Die Idee zur Umsetzung dieses Projektes ist in der Arbeitsgruppe selbst aus dem Interesse der Bürger geboren, wurde nicht von außen oder ‚oben‘ an die BürgerInnen herangetragen und daher ist das Engagement der zahlreichen Projektpartner, die teilweise bereits im vergangenen Jahr bei den ‚Aktionstagen‘ mitgewirkt haben, beispielhaft für jedes weitere Vorhaben in der und für die Region.

### Träger

→ Agenda-Gruppe FahrRad, Pasewalk

### Info/Ansprechpartner

→ Frauke Bennett  
Dorfstr. 16 a  
17329 Hohenholz  
039746/ 22891  
frauke.bennett@gmx.de



# Nr. 43: „Einkaufen mit dem Rad“ - Seite 1

➔ Mit diesem Projekt wurde ein Bereich des Radverkehrs behandelt, welches bisher nur in einigen wenigen Städten thematisiert wurde. Mit bundesweiten Modellprojekten wurden ehrenamtliche Aktive motiviert zu dem Thema verschiedene Aktionen durchzuführen, um mehr Menschen auf das Rad, auf dem Weg zum Einkaufen zu bringen, die Bedingungen für Radfahrer in Einkaufsstrassen zu verbessern und grundsätzlich das Thema in der Öffentlichkeit und in den Fachkreisen zu diskutieren.

## Kurze Projektbeschreibung:

➔ **Ziel:** Stärkung des Themas Radverkehr und Einkaufen in der Diskussion der Fachkreise und der Öffentlichkeit; Motivierung von Menschen zur Benutzung des Fahrrads beim Einkaufen; Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer in verschiedenen Einkaufsstrassen; Kinder stärken, Kinder sicherer machen; Unfallprävention.

➔ **Bisherige Ergebnisse:** In verschiedenen Veranstaltungen und Diskussionen konnte das Thema platziert werden. Durch die Aktivitäten der Ehrenamtlichen in den Modellprojekten sind die Mitarbeiter der Verwaltungen für das Thema und die Problematik sensibilisiert worden. So konnte wichtige Vorarbeit geleistet werden, um Verbesserungen der Bedingungen für Radfahrer in Einkaufsstrassen zu erreichen. Die Ergebnisse der Arbeit und die Erfahrungen des Projekts wurden in den Empfehlungen für Handel und Verwaltung „Radfahren belebt das Geschäft“ und in der Sammlung der Aktionsideen: "Mehr Radverkehr im Alltag: Was kann man vor Ort tun? Übersicht über die lokalen Modellprojekte" zusammengefasst dargestellt.

➔ **Finanzierung:** Förderung durch das BMVBS

(Nationaler Radverkehrsplan) und Eigenmittel

➔ **Zeitraum:** 15.09.2006 – 30.09.2008

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Das Projekt „Einkaufen mit dem Rad“ wurde vom BUND Berlin initiiert und koordiniert. Im Rahmen dieses Projekts sollten, Menschen motiviert werden das Fahrrad öfter zum Einkaufen zu benutzen, in Einkaufsstrassen bzw. Zentren die Bedingungen für Radfahrer verbessert werden und das Thema „Einkaufen und Radfahren“ stärker in die Diskussion der Fachkreisen und der Öffentlichkeit gebracht werden. Erreicht werden sollten diese Ziele durch sechs bundesweite Modellprojekte. Dafür wurden Aktive der verschiedenen umweltpolitischen oder verkehrspolitischen Verbände gewonnen, sich mit dem Thema „Einkaufen mit dem Rad“ auseinanderzusetzen und mit mindestens zwei öffentlichwirksamen Aktionen aktiv werden. Die Koordinierung der Modellprojekte lag beim BUND Berlin, der vor Ort in vier Berliner Einkaufsstrassen ebenfalls Aktivitäten durchführte. Die anderen Modellprojekte befanden sich in Göttingen (BUND), Karlsruhe (BUND), Bremen (BUND), Ortenau/Offenburg (BUND), Potsdam (BUND) und Rostock (ADFC). Durch den BUND Berlin wurden Materialien zum „Einkaufen mit dem Rad“ und zur Durchführung von Aktivitäten erstellt, die für die Modellprojekte erstellt wurden, die aber auf der Internetseite des Projekts jedem zur Verfügung stehen. Dabei handelt es sich um Hilfen zur Durchführung, von Aktionen, wie zum Beispiel Hilfen zur Durchführung von Befragungen und ein Musterfragebogen oder Musterbriefe. Es wurden aber auch Fakten zum Einkaufsverkehr aufbereitet sowie Flyer und Flyervorlagen für regional angepasste Flyer entworfen und zur Verfügung gestellt. Alles wurde auch auf der Projektinternetseite

www.einkaufen-mit-dem-rad.de präsentiert. Außerdem wurden die Aktivitäten der Modellprojekte auf der Internetseite präsentiert. Aus der Zielsetzung ergaben sich für die Arbeit vor Ort folgende Arbeitsbereiche: 1. Vorstellung und Diskussion des Themas in Fachkreise 2. Öffentlichkeitsarbeit (Pressearbeit, Erstellung von Informationsmaterialien, Stände/ direkte Kommunikation, Wettbewerbe) 3. Aktionen um den Umstieg auf das Fahrrad zu initiieren (zum Beispiel die Aktion Probezeit) 4. In Einkaufsstrassen bzw. Zentren die Bedingungen für Radfahrer verbessern (Fachgespräche/Runde Tische, Zählungen/Befragungen, Erstellung von Kartenmaterial). Die jeweiligen Modellprojekte hatten ganz unterschiedliche Herangehensweisen an das Thema. In Bremen wurde zum Beispiel eine Befragung zum Verkehrsverhalten in zwei Bremer Einkaufsstrassen durchgeführt. In Karlsruhe fanden u.a. mit Jugendlichen mittels einer Straßenzeitung qualitative Befragungen der Passanten der Karlsruher Fußgängerzone statt. Im Ortenaukreis gab es viele Informationsstände, in Rostock Fernsehbeiträge im lokalen Fernsehsender. In Göttingen wurde beispielsweise eine umfassende Erhebung der Abstellanlagen vorgenommen und kartografisch dargestellt. In Berlin wurden u.a. mit der Aktion Probezeit Fahrradanhänger für vier Wochen verliehen, damit Interessierte die Möglichkeit hatten, den Umstieg auf das Fahrrad zu probieren. Es hat sich gezeigt, das viele Wege möglich aber auch notwendig sind, um die Menschen für dieses Thema zu sensibilisieren. Es sind große Vorbehalte dem Rad fahren beim Einkaufen gegenüber vorhanden, da die Meinung sehr verbreitet ist, dass besonders beim Einkaufen eine Verhaltensänderung nicht möglich ist. In einem Projekt von anderthalb Jahren war es nicht möglich sichtbare Ergebnisse in den Städten zu erreichen, aber es ist gelungen Prozesse anzustoßen und das Thema in die Diskussion einzubringen. Durch die Gespräche, die stattgefunden



## Nr. 43: „Einkaufen mit dem Rad“ - Seite 2

haben, konnte das Bewusstsein der zuständigen Verwaltungsmitarbeiter für die Belange der Rad fahrenden Kunden geschaffen werden oder konnten in Planung befindliche Projekte umgesetzt werden. Die Ergebnisse des Projektes wurden in zwei Broschüren dargestellt, die beim BUND Berlin zu bestellen sind oder auf der Internetseite des Projekts heruntergeladen werden können.

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

→ Mit diesem Projekt wurde ein Thema behandelt, was bisher nur sehr wenig bearbeitet wurde, obwohl die Einkaufswege einen großen Anteil an den täglichen Wegen ausmachen. Durch den engagierten Einsatz von hauptsächlich ehrenamtlich Aktiven wurden bundesweit Aktivitäten durchgeführt, um für das Radfahren zum Einkaufen in der Öffentlichkeit und in den Verwaltungen zu werben. Die im Rahmen des Projekts erstellten Materialien können weiterhin genutzt werden und teilweise wurden wichtige Daten erhoben, die den Verwaltungen als Grundlage für fahrradfreundliche Maßnahmen dienen können. Insofern wurde mit diesem Projekt aktiv ein Beitrag zur Umsetzung der Ziele des NRVP und der Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer in Deutschland geleistet.

### Träger

→ BUND Berlin e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Merja Spott  
Crellestraße 35  
030/ 78790031  
spott@bund-berlin.de  
www.einkaufen-mit-dem-rad.de



## Nr. 44: „CFFC – Cito Fitness Fahrradclub“

→ Aus einer Idee des Inhabers durch gesteigerte Fitness dauerhaft den Anforderungen in der Wirtschaftskrise gewachsen zu sein.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mit Fitness gegen die Wirtschaftskrise.
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** Über GL-Budget.
- **Zeitraum:** Ab Januar 2009 (dauerhaft)

### Ausführliche Beschreibung:

→ In unserem Unternehmen ist ein Gesundheitsprogramm schon seit Jahren Teil der Betriebsphilosophie, durch Förderung von kostenloser Nutzung eines Fitness-Studios, betrieblicher Sportfeste u.a. Die Idee zu einem Cito-Fitness-Fahrradclub kam unserem Inhaber, Herrn Methfessel, anlässlich der Bankenkrise im Oktober 2008. Seinem Aufruf „jede Krise – eine Chance, große Krisen – Große Chancen“ sind sofort ein Viertel der Belegschaft gefolgt. Die Grundidee lautet: Kosten- und umweltschädliches Autofahren in der Freizeit einzuschränken und statt dessen Fahrrad zu fahren. Durch gesundheitsbewussten Umgang jedes Einzelnen wird nicht nur der Spaß an der Bewegung gefördert, sondern ein völlig neues Lebensgefühl erweckt. Zu Beginn der Aktion wird mit einem medizinischen Check up das Herz-Kreislauf-System geprüft und turnusmäßig überprüft. Die Firma, ein Mittelstandsunternehmen, mit 120 Mitarbeitern stellt den Teilnehmern die notwendigen Mittel zur Verfügung, zum Nutzen der Firma und zum Nutzen jedes einzelnen Teilnehmers, seinen eigenen Gesundheits-, Leistungs- und Belastungszustand zu steigern.

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

→ Weil unsere Geschäftsleitung in schweren Krisenzeiten auf Ideen setzt, mit dem Kauf der Fahrräder die

heimische Wirtschaft ankurbelt und nicht nur den Fitness – sondern auch den Team-Gedanken „zusammen sind wir stark in der Krise“ umsetzt. Und das nicht in einem Konzern, sondern in einem mittelständischen Produktionsbetrieb.

### Träger

- Fa. Cito System GmbH

### Info/Ansprechpartner

- Frau Beatrix Schmidt  
Haimendorfer Straße 37  
90571 Schwaig  
0911/ 95885-841  
beatrix.schmidt@cito.de



## Nr. 45: „Radlersonntag - Seite 1“

→ Alljährlich am zweiten Sonntag im Mai, zum Muttertag, kommen tausende Pedalritter aus Nah und Fern auf ihren Drahteseln in unseren schönen Mülsengrund, um gemeinsam mit den Einwohnern ein Volksfest zu feiern. Unseren Radlersonntag gibt es in diesem Jahr schon zum 16. Mal. Er ist das längste Straßenfest Sachsens. Auf einer Länge von 18 km kann auf dem Gebiet der Gemeinde Mülsen über Schlunzig/ Zwickau bis nach Niederschindmauß/ Dennheritz geradelt werden. Unser Ziel, ein autofreier Sonntag im Jahr der Umwelt zuliebe, hat sich bewährt.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Autofreier Sonntag, Massensport
- **Bisherige Ergebnisse:** 16. Radlersonntag
- **Finanzierung:** Gemeinde Mülsen, LRA, Spenden, Gewerbetreibende
- **Zeitraum:** seit 1993

### Ausführliche Beschreibung:

→ Mittlerweile schon eine Tradition, der Radlersonntag in der Gemeinde Mülsen. In diesem Jahr ist es der 16. autofreie Sonntag, an dem die Hauptstraße, entlang des Mülsenbaches, den Radlern gehört. Oft hört man den Spruch, „ich muss wieder mehr Sport“ treiben. Bei diesem Gedanken bleibt es meist, denn was soll man sportlich tun. Einem Verein beizutreten ist oftmals nicht gewollt. Da bleibt am Schluss nur der geliebte Drahtesel. Und genau diese Fangemeinde der Fahrradfahrer trifft sich alljährlich zum Muttertag in der Gemeinde Mülsen. In einer schönen Landschaft vorbei an Fachwerkhäusern, den blühenden Wiesen und Bäumen und den festlich geschmückten Häusern und Vorgärten können die Gäste und Einwohner der Gemeinde Mülsen radeln. Feiern Sie mit uns an diesem Tag, auf einer Gesamtstrecke von rund 18 km ein kulturell, sportliches Event. Es wird kein stupides Treten in die Pedale geben, denn an der Strecke

stellen sich viele Vereine, Gewerbetreibende mit ihren Ständen, Ausstellungen und Attraktionen vor. Um 9.00 Uhr wird wie in jedem Jahr der Radlersonntag mit dem Radlergottesdienst eröffnet. Der Startschuss fällt in diesem Jahr in Dennheritz OT Niederschindmauß um 10.00 Uhr durch den Bürgermeister unserer Gemeinde, Hem Hendric Freund. Am Start werden wieder Prominente aus Politik und Sport erwartet. Viele Sehenswürdigkeiten warten auf ihre Besichtigung, so an der Festscheune im OT Thurm die Ausstellung „Bisherige Radlersonntage im Mülsengrund“. Gleichzeitig ist eine Ausstellung des Integrationswerkes Sachsen aus Glauchau „Phänomenia“ zu sehen. Eine Auswahl an Exponaten aus der interaktiven Lern- und Erlebniswelt wird nicht nur bei unseren kleinen Radlern für Begeisterung und Entdeckungslust sorgen. Unsere Handarbeitsvereine werden ihr Können unter Beweis stellen, ob die Kloppler-, Stricker- oder Stickerinnen, von all ihren Handarbeiten ist etwas zu besichtigen und zu erwerben. Neben Tipps und Anregungen wird auch gern für neue Mitglieder geworben. Die Verkehrswacht Zwickau baut einen Verkehrsparcours an der Feuerwehr auf und wartet mit unterschiedlichen Quiz auf die Besucher. In diesem Jahr können die Gäste eine Radfahrlegende, den Tilmann Waldthaler, der seit 30 Jahren mit dem Fahrrad durch die Welt fährt, am Standort „Fahrradstützpunkt Veitenhansl“ im OT Stangendorf treffen. Am Verwaltungszentrum im OT Mülsen St. Jacob befindet sich die mobile Polizeiwache, der DRK Stützpunkt, das Organisationsbüro und der Informationsstand der Gemeinde Mülsen. Zwei Bürgerpolizisten auf ihren Drahteseln sind im Radlerpulk mit unterwegs. Die Feuerwehr sorgt für das leibliche Wohl und mit dem Kran geht es hoch hinaus. Das Amt für Landwirtschaft berät die Radler zum Thema „gesunde Ernährung“ und der Touris-

musverband informiert über interessante Erholungsziele in unserer Region. Die beiden Heimatvereine unseres Ortes stellen in ihren Museen, wie z.B. im „Härtelhaus“, neue Exponate aus. Im OT Mülsen St. Niclas erfreuen uns die „Mülsner Musikanten“ mit volkstümlichen Weisen. Hier wird gern eine längere Pause eingelegt und die Kleinen erhalten die Gelegenheit den Streichelzoo zu besuchen. Dann beginnt auch der schwerste Teil der Strecke, der Anstieg nach Neuschönburg. Es muss tüchtig gestrampelt werden um die kleine Anhöhe zu erklimmen. Rast gemacht wird am Sport- und Freizeitzentrum im OT Neuschönburg um die neuesten Werke unseres Karikaturisten Veit Schenderlein zu bewundern und dann sind wir auch bald am Ziel, wo uns die Feuerwehrvereine zu einer deftigen Mahlzeit aus der Gulaschkanone und einem „kühlen Blonden“ bei guter Musik der „Promillos“ schon erwarten. Begleitend findet zum sechsten Mal der Orgeltag statt, welcher von der Sächsischen Orgelakademie e.V. organisiert wird. Die musikalischen Beiträge werden von den Organisten spontan und individuell gestaltet. In acht Gotteshäusern erklingt die Königin der Instrumente. Wie in jedem Jahr wird es auch 2009 wieder eine Tombola geben. Für die Verlosung müssen alle zehn Stempelstellen angefahren werden. Die Gemeinde Mülsen wünscht für den 16. Radlersonntag viel Spaß und Freude am Radfahren!

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

→ Unser Projekt vereint Natur, Volkssport und Volksfest und gleichzeitig Fortschritt und Tradition. Wir sind bemüht unsere Natur, wenn auch nur für einem Tag, vor dem schädlichen CO<sub>2</sub> Ausstoßen zu schützen, in dem wir den autofreien Sonntag eingeführt haben. Wir erreichen einen Großteil der Bevölkerung nicht nur aus Mülsen sondern auch aus Zwickau und aus weiteren Städten und Gemeinden der Umgebung. Es ist ein Volks-



## Nr. 45: „Radlersonntag - Seite 2“

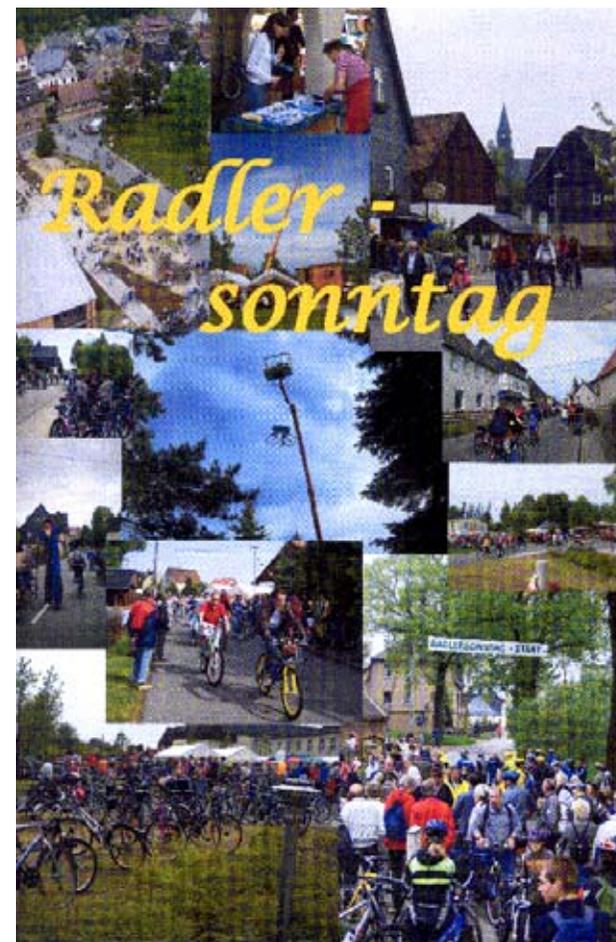
fest für Groß und Klein. Tradition wird großgeschrieben, weil wir mit den Heimatvereinen und vielen anderen Vereinen Bewährtes vermitteln und Neues den Bürgern mitteilen. Ein Tag ohne Autos, ein Tag ohne Zeitstress und eine Zeit von menschlichen Wohlbefinden und Bewegung, ein Tag um sich mit Freunden oder der Familie zu treffen und gemeinsam in freier Natur zu feiern und sich zu bewegen.

### Träger

→ Gemeinde Mülsen

### Info/Ansprechpartner

→ Frau Thieme  
Frau Feustel  
St. Jacober Hauptstr. 128  
08132 Mülsen  
037601/50065 oder 50066  
info@muelsen.de



# Nr. 46: „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 2008 war gemeinsames symbolisches Ziel aller Teilnehmer, bundesweit genügend Fahrradkilometer zu sammeln, um einmal die Erde zu umrunden. Neues Ziel ist es, 2009 das Ergebnis des Vorjahres, nämlich über 340.000 Kilometer, zu übertreffen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Im Jahr 2008 nahmen in 23 Städten 1.813 Teilnehmer, davon 264 Mitglieder der Stadtparlamente, an der Aktion Stadtradeln teil und legten gemeinsam 340.523,11 km mit dem Fahrrad zurück.
- **Finanzierung:** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (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 Aktionen 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 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](http://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 Niedek 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 Kommu-

nalparlamente werden nach dem Ende des Aktionszeitraums durch das Klima-Bündnis ausgezeichnet. Bereits im Pilotjahr 2008 beteiligten sich 1.813 Radfahrer an der Aktion, darunter 264 Kommunalpolitiker aus 23 Städten. Zusammen legten sie 340.523 Kilometer mit dem Rad zurück. Damit haben sie symbolisch die Erde acht Mal umrundet und - im Vergleich zum Autofahren - 68 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Darüber hinaus wurden in sechs Städten Sponsoren gefunden, die insgesamt 20.000 Euro für soziale oder ökologische Projekte spendeten. Das Klima-Bündnis zeichnet neun Städte in drei Kategorien aus. Tübingen erreichte mit über 53.000 Kilometer den ersten Platz als "Fahrradaktivste Stadt mit den meisten Rad-Kilometern", vor Achim und Wernigerode. Die Städte Nürnberg, Hanau und Offenbach am Main machten in der Kategorie "Fahrradaktivste Stadt mit den meisten Kilometern pro TeilnehmerIn" das Rennen. In der Kategorie "fahrradaktivstes Kommunalparlament" radelte Ansbach auf Platz eins gefolgt von Erlangen und Neumarkt i.d.OPf. Auch 2009 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



## Nr. 46: „Stadtradeln – Unsere Stadt fährt Rad!“ - Seite 2

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](http://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

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

### Info/Ansprechpartner

→ Sabine Morin  
Galvanistraße 28  
60486 Frankfurt am Main  
069/ 717139-14  
[s.morin@klimabuendnis.org](mailto:s.morin@klimabuendnis.org)

→ André Muno  
Galvanistraße 28  
60486 Frankfurt am Main  
069/ 717139-11  
[a.muno@klimabuendnis.org](mailto:a.muno@klimabuendnis.org)



Klima-Bündnis



# Nr. 47: „Kommunaler Radverkehrsplan der Gemeinde Wennigsen“ - Seite 1

→ Der Rat der Gemeinde Wennigsen hat am 11.12.2008 einen eigenständigen Radverkehrsplan für das Gemeindegebiet verabschiedet, in dem auf 40 Seiten detailliert die Möglichkeiten einer systematischen Radverkehrsförderung in Wennigsen beschrieben werden. Auf der Grundlage einer Bestandserhebung und dem Entwurf von optimalen Bedingungen, wird ein Maßnahmenkatalog für die Bereiche Radverkehrsinfrastruktur, Service und fahrradfreundliches kommunales Klima abgeleitet.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Systematische Radverkehrsförderung im Gebiet der Gemeinde Wennigsen (Deister) (15.300 Einwohner)
- **Bisherige Ergebnisse:** Verabschiedung des Planes am 11.12.2008, erstes Aufstellen von Anlehnbügeln, „Runder Tisch fahrradfreundliche Gemeinde“, Öffentlichkeitsarbeit
- **Finanzierung:** Gemeinde Wennigsen (Deister)
- **Zeitraum:** Erarbeitung des Radverkehrsplanes durch den ADFC im Oktober 2007, Verabschiedung durch den Wennigser Rat am 11.12.2008, Umsetzung kontinuierlich in den nächsten Jahren

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Gemeinde Wennigsen (Deister) ist eine Kommune in der südlichen Region Hannovers mit 15.300 Einwohnern und einer Fläche von 54 km<sup>2</sup>. Die Gemeinde besteht aus acht Ortsteilen. Da bisher der Radverkehr wenig Beachtung in den politischen Diskussionen und planerischen Handlungsfeldern fand, entwickelte die örtliche ADFC-Gruppe den Entwurf eines Radverkehrsplanes für ein „fahrradfreundliches Wennigsen“ und legte ihn im Oktober 2007 der Gemeinde vor. Nach-



dem er ausführlich in den entsprechenden politischen Gremien (z.B. allen Ortsräten) diskutiert wurde, verabschiedete der Rat der Gemeinde Wennigsen den Radverkehrsplan einstimmig im Dezember 2008. Durch die sehr konstruktive Zusammenarbeit von Verwaltung, Politik und ADFC ist somit ein Gesamtwerk für die systematische Radverkehrsförderung in der Gemeinde Wennigsen entstanden. Der kommunale Radverkehrsplan greift die Grundzüge des „Nationalen Radverkehrsplanes 2002 – 2012“ auf und verarbeitet sie zu konkreten Handlungsfeldern vor Ort.

Ziel des Planes ist es, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Gemeinde um ein wesentliches zu steigern. Der Fahrradverkehr soll sowohl als Alltagsverkehrsmittel als auch im touristischen Bereich gestärkt werden.

Inhalt des kommunalen Radverkehrsplanes ist:

1. eine Bestandsaufnahme der Wennigser Rahmenbedingungen für den Radverkehr,
2. der Entwurf von optimalen Radverkehrsbedingungen für Wennigsen und
3. die Beschreibung von hierfür notwendigen Veränderungsmaßnahmen.

Das System der Radverkehrsförderung wird für drei Teilbereiche beschrieben:

Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur:

- Analyse und Handlungsvorschläge zu inner- und außerörtlichen Radwegeverbindungen (Neubau und Sanierung von Radwegen, Tempo-30-Zonen, Öffnung von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, Kennzeichnung unechter Sackgassen, etc.)
- sichere Fahrradabstellanlagen an Quell- und Zielorten
- Konzeptentwicklung zur Fahrradwegweisung
- Übergang zum Öffentlichen Nahverkehr

Serviceangebote (fahrradfreundliches Einkaufen, Betriebe, Unterkünfte, Fahrradverleih, etc.) und fahrradfreundliches kommunales Klima (Öffentlichkeitsarbeit, Vorbildfunktion der Gemeinde, etc.). Durch die Verbesserung dieser Rahmenbedingungen soll das Fahrrad in Wennigsen als Alltags-Verkehrsmittel wieder größere Bedeutung erhalten, insbesondere wird durch die Radverkehrsförderung auch das Profil Wennigsens als Naherholungsort gestärkt. Parallel zur Verabschiedung des Planes wurde ein „Runder Tisch fahrradfreundliche Kommune“ eingerichtet, der die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen begleiten soll. Erste Vorschläge, wie das Aufstellen von Anlehnbügeln in der Hauptstraße und die Verbesserung der Fahrrad-Park-Situationen an den Schulen wurden umgesetzt. Für dieses Jahr ist u.a. in Zusammenarbeit mit der wirtschaftlichen Interessengemeinschaft ein Projekt zum fahrradfreundlichen Einkaufen und die Erstellung einer Fahrradwegweisung geplant.



## Nr. 47: „Kommunaler Radverkehrsplan der Gemeinde Wennigsen“ - Seite 2



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

- - da es zukunftsweisend für andere Kommunen im ländlichen Raum zur systematischen Förderung des Radverkehrs sein kann
- da das Projekt eine Möglichkeit der Umsetzung des „Nationalen Radverkehrsplanes 2002 – 2012“ in einer sehr kleinen Kommune konkret aufzeigt
- da das Projekt das Resultat einer sehr produktiven Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Interessenvertretung der Fahrradfahrer (ADFC) ist

### Träger

- Gemeinde Wennigsen (Deister)  
ADFC Ortsgruppe

### Info/Ansprechpartner

- Gemeinde Wennigsen (Deister)  
Simone Schubert  
Hauptstr. 1 – 2  
30974 Wennigsen  
05103/ 7007-  
s.schubert@wennigsen.de
- ADFC Ortsgruppe Wennigsen/Barsinghausen  
Ingo Laskowski  
Am Schönen Hoope 26  
30974 Wennigsen  
d.: 05103/ 92731-0  
pr.: 05109/ 63631  
ingo.laskowski@htp-tel.de



# Nr. 48: Altenberger Bike Guide

➔ *Altenberger Bike Guide ist die optimale Ergänzung bei der Verwendung von GPS-Navigation im Outdoor-Sportbereich. Neben der Lieferung von GPS-Daten besteht die Möglichkeit des Downloads auf der Altenberger Website anzubieten. Die gesamten Strecken werden letztendlich in einer wetterfesten Tourenguide-Druckversion in einem Flyer dem Gast zur Verfügung gestellt.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Attraktive Bike-Touren mit GPS
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Vermessungsarbeiten begonnen
- ➔ **Finanzierung:** Eigenmittel 100%
- ➔ **Zeitraum:** Oktober 2008 – Mai 2009

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Der Altenberger Bike Guide soll die Radfahrer „an die Hand nehmen“. Wir wollen unseren radelnden Gästen interessante Radtouren anbieten, die zum einen durch landschaftlich reizvolle Gebiete führen aber auch die touristischen Sehenswürdigkeiten unserer Region verbinden.

Im Zuge des Projektes werden die verschiedenen Routen mit GPS-Geräten erfasst. Dabei werden Streckenverlauf, Streckenprofil, markante Punkte aber auch touristisch relevante Ziele (Museen, Gaststätten, etc.) erfasst und entsprechend eingebunden. Als Resultat der Arbeit sollen letztendlich drei Varianten des Altenberger Bike Guide's unseren Gästen zur Verfügung stehen:

Für den technisch versierten Fahrer die Dateien zum Herunterladen fürs eigene Navigationsgerät auf der Homepage der Stadt Altenberg, [www.altenberg.de](http://www.altenberg.de), bzw. die Ausleihe der GPS-Geräte im Tourist-Info-Büro Altenberg. Vor Ort haben die Gäste die Möglichkeit den Altenberger Bike Guide in Printform zu erwerben. Dieser ist mit Karten, Höhenprofilen, Einkehrmöglichkeiten und einem

Serviceteil versehen.



Für die Gäste, welche sich vorab im Internet informieren möchten, besteht die Möglichkeit, sich die Touren im Internet anzuschauen und sich Streckenverlauf, Höhenprofil und Beschreibung herunterzuladen und auszudrucken.

Am Anfang des Projektes stehen 8 Touren, jedoch werden wir versuchen, die Anzahl der Touren zu erhöhen und später zielgruppenspezifisch in Flyern, im Internet und in den GPS-Geräten selbst zu präsentieren (z.B. Altenberger Bike Guide Familie, Altenberger Bike Guide downhill). Neben den GPS-Geräten und dem erstellten Infomaterial ist auch eine entsprechende Ausschilderung vor Ort geplant.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Das Projekt bildet die Grundlage für die kontinuierliche Erschließung unserer Region für Radfahrer. Neben dem GPS-Geräten und den Karten werden die verschiedenen Touren auch entsprechend vor Ort ausgeschildert. In diesem Bereich arbeiten wir mit der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH sowie dem Sachsenforst zusammen.

Das Projekt soll als Startschuss für den Ausbau bzw. die Entwicklung des Fahrradtourismus in der Region sein. Wir wollen die Rahmenbedingungen für Hotels bzw. andere touristische Betriebe schaffen, damit diese das Segment Fahrradtourismus ausbauen können.

## Träger

- ➔ Stadt Altenberg

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Herr Reuter  
Am Bahnhof 1  
01773 Kurort Altenberg  
035056/ 2 39 93  
[info@altenberg-urlaub.de](mailto:info@altenberg-urlaub.de)



## Nr. 49: „Sicher zur Schule“

→ Das Diakonische Werk des Ev.-luth. Kirchenkreises Aurich führt mit der Fahrradwerkstatt der Anlaufstelle für Straffällige in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht seit den Herbstferien 2008 ein Projekt zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit der Fahrräder von Grundschulern durch. Das Projekt wird über Spenden, Erlös eines Benefizkonzertes und kirchliche Zuschüsse finanziert. Es wird sich bis in das Jahr 2010 hinziehen, bis alle 25 Grundschulen des Einzugsbereiches besucht worden sind.

### Kurze Projektbeschreibung:

- Ziel: -
- Bisherige Ergebnisse: -
- Finanzierung: Spenden, Erlös eines Benefizkonzertes, kirchliche Zuschüsse
- Zeitraum: 2008 - 2010

### Ausführliche Beschreibung:

- 1. Ausgangssituation:

Ein viel gebrauchtes Verkehrsmittel in Ostfriesland ist das Fahrrad. In dieser ländlichen Region ist das Fahrrad notwendig, weil der öffentliche Personennahverkehr unzureichend ist und wenn auf Fahrten mit einem Kraftfahrzeug verzichtet werden soll.

Die Grundschulen in unserem Einzugsbereich empfehlen den Eltern, ihre Kinder ab der 4. Klasse mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu lassen. In diesem Jahrgang findet dann auch im Unterricht die Vorbereitung zur Erlangung des „Fahrradführerscheines“ und die abschließende Prüfung statt.

Vor der praktischen Prüfung werden die Fahrräder der Grundschüler von Mitarbeitern der Verkehrswacht und der Polizei auf Mängel und Sicherheit überprüft. In diesem Jahr wurden bei dieser Überprüfung bei über 50 %



der Kinderfahrräder Mängel festgestellt. Die Mängel wurden den Eltern mit der Bitte um Behebung mitgeteilt. Bei einer Nachkontrolle wenige Wochen später waren nur bei sehr wenigen Fahrrädern die Mängel behoben.

Rücksprachen mit den Schulen, der Verkehrswacht und der Polizei ergaben zwei Ursachen für diesen Zustand. Aus Unkenntnis und weil sie nicht im Besitz des geeigneten Werkzeuges sind, kann ein großer Teil der Erziehungsberechtigten, häufig Alleinerziehende, die Fahrräder nicht reparieren. Hinzu kommt aufgrund der überdurchschnittlich hohen Arbeitslosigkeit in Ostfriesland bei vielen Eltern ein Geldmangel um die Fahrräder reparieren zu lassen oder auch Ersatzteile zu kaufen.

- 2. Projektbeschreibung:

Der Ev.-luth. Kirchenkreis Aurich ist mit seinem Diakonischen Werk Träger der Anlaufstelle für Straffällige in Ostfriesland. Angegliedert an diese Anlaufstelle ist das

Fahrradprojekt als Beschäftigungsmaßnahme. In der Fahrradwerkstatt können Haftentlassene ihre Freizeit sinnvoll gestalten und straffällig Gewordene durch gemeinnützige Arbeit gerichtliche Auflagen erfüllen. Für das Projekt „sicher zur Schule“ wird die Anlaufstelle für Straffällige mit der Verkehrswacht zusammenarbeiten. Mitarbeiter des Fahrradprojektes werden unterstützt durch Kräfte und werden nach einem mit den Schulleitern abgesprochenen Plan an allen Grundschulen unseres Einzugsbereiches die Fahrräder der Kinder von Sozialpassinhabern, ALG- oder anderen Sozialleistungsempfängern bezüglich Beleuchtung, Reflektoren und Bremsen einmalig kostenlos instandsetzen.

Zur Nachhaltigkeit wird den Erziehungsberechtigten, die diesem o.g. Personenkreis angehörenden das Angebot unterbreitet, zukünftig in der Fahrradwerkstatt die Fahrräder selbst unter Anleitung und Benutzung des dort vorhandenen Werkzeuges reparieren zu können.

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

-

#### Träger

- Diakonisches Werk des Ev.-luth. Kirchenkreises Aurich.

#### Info/Ansprechpartner

- Herr Harald Diemel  
Kirchdorfer Straße 15  
26603 Aurich  
diakonisches-werk-diemel@ewetel.net



## Nr. 50: Mit der Fahrradwerkstatt unterwegs

→ Die Fahrradwerkstatt wird von der Kreisverkehrswacht in Zusammenarbeit mit den Polizeiverkehrslehrer in Schulen, Behinderteneinrichtungen und in der Saison in den touristischen Orten wie Schleswig, Kappeln/Schlei Region (Landarzt in Deekelsen) betrieben.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Radfahren... aber sicher. Sicheres Radfahren für Groß und Klein.
- **Bisherige Ergebnisse:** Gute Resonanz, vor allem bei Fahrradtouristen.
- **Finanzierung:** Eigenfinanzierung
- **Zeitraum:** Dauerprojekt mit vielen Aktionen im Jahr.

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die mobile Fahrradwerkstatt ist ausgestattet mit mehreren Sätze Werkzeugen und Einsatzteilen, die kostenlos abgegeben werden. Darüberhinaus befinden sich außerdem mehrere Fahrräder, sowie ein Fahrradparcour, der auch für Landeswettbewerbe eingesetzt wird, in der mobilen Fahrradwerkstatt.

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

→ Dieses Projekt ist keine einmalige Aktion, sondern erfreut sich seit einigen Jahren bester Beliebtheit und sorgt bei Radurlaubern in der Saison für Begeisterung. Auch der sogenannte Fahrrad TÜV, der damit verbunden ist, sorgt im Kreisgebiet für erhebliche Sicherheit. Der Kreis Schleswig-Flensburg ist nicht umsonst einer der verkehrssichersten Kreise in Deutschland, wie im Kinderunfallatlas von NRW zu ersehen ist.

### Träger

- Kreisverkehrswacht Schleswig-Flensburg

### Info/Ansprechpartner

- Herr Walter Jähde  
Dorfstraße 79  
24857 Fehrdorf  
04621/ 31509  
walter-jaede@versanet.de



# Nr. 51: „Begleitetes Radfahren mit 8“ - Seite 1

→ Rad fahren ist mehr als nur eine Art der Fortbewegung auf zwei Rädern. Wer draußen unterwegs ist, erlebt die Natur auf eine ganz besondere Weise. Rad fahren ist immer ein Erlebnis. Ob allein oder mit der ganzen Familie.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verbesserung der Verkehrssicherheit für Rad fahrende Kinder.
- **Bisherige Ergebnisse:** Erhöhung der Rücksichtnahme auf Rad fahrende Kinder
- **Finanzierung:** kostenfrei
- **Zeitraum:** 29. Juni - 03. Juli 2009

## Ausführliche Beschreibung:

- Warum die Aktion „Begleitetes Rad fahren mit 8“?

Anlass der Überlegungen für diese Aktion war die Teilnahme am Symposium „Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“, im September 2007 in Berlin.

Ausrichter dieser Veranstaltung war der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. und der Kampagne „Mehr Sicherheit für Kinder – Safe Kids“.

Neben den Workshops „Infrastruktur“ (Neuere Maßnahmen zur Sicherung von Schulwegen und zur Sicherheit der Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen), dem Workshop „Fahrzeug“ (Maßnahmen zur Passiven Sicherheit von Kindern und Jugendlichen) gab es auch den Workshop „Verhalten“ (Erziehende Maßnahmen im Elementar- und Primarbereich – Bestandsaufnahmen und Perspektiven). Im Workshop „Verhalten“ gab es unter anderem diese Empfehlungen:

- Eltern haben die zentrale Verantwortung für die Verkehrssicherheit/Verkehrserziehung ihrer Kinder. In der Wahrnehmung dieser Verantwortung müssen sie gestärkt werden.

- Eltern, Bildungsbereich und Freizeitbereich müssen eine vernetzte Verantwortung in der Mobilitäts- / Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung übernehmen.

- Eltern müssen durch Maßnahmen wie „Begleitetes Rad fahren“ frühzeitig eingebunden werden.

Auf Grund dieser Empfehlungen wurde der Gedanke geboren, analog dem begleitenden Fahren mit 17, „Begleitetes Rad fahren mit 8“ einzuführen.

### → Ziele

- Eltern sollen in ihrer Verantwortung für die Verkehrssicherheit/Verkehrserziehung ihrer Kinder gestärkt werden.
- Sie erhalten die Möglichkeit ihre Kinder beim Radfahren besser kennen zu lernen.
- Hinsichtlich der Forderung des lebenslangen Lernens wird hier Rechnung getragen, indem eine Wirkung auf das Verkehrsverhalten der Eltern erfolgt.
- Diese Maßnahme ist ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kinder.
- Eltern begleiten den Lernprozess ihrer Kinder in diesem Bereich.
- Eltern sollen durch Maßnahmen wie „Begleitetes Rad fahren“ frühzeitig eingebunden werden.

Es soll darum gehen, den Eltern/ Großeltern die Möglichkeit zu geben, Ihre Kinder beim Rad fahren besser kennen zu lernen.

### → Kinder als Radfahrer

Die Unfallzahlen geben keinen Anlass zur Entwarnung.



Auch wenn die Anzahl der verunfallten Kinder in den letzten Jahren leicht rückläufig ist, so ist eine Zunahme der Unfälle radelnder Kinder festzustellen.

Kinder im Vor- und Grundschulalter genießen als Fußgänger den Schutz durch die Begleitung von Eltern und Erziehern, oder sie werden – vermeintlich sicher – mit dem Auto transportiert. Die Begleitung der Kinder als Radfahrer scheint sich weitgehend auf Hilfestellungen beim Erwerb der grundlegenden Fertigkeiten des Fahrens zu reduzieren. Eine kompetente Anleitung zum Fahren im Straßenverkehr wird von vielen Eltern nicht geleistet. Unfälle mit Fahrrädern sind heute die häufigste Unfallart von Kindern unter 15 Jahren, wobei Jungen dabei deutlich gefährdeter sind als Mädchen.

Radfahren ist eine der Bewegungsarten mit optimaler gesundheitsfördernder Wirkung. Die Kinder werden motiviert, diese Form der Mobilität im Alltag zu nutzen und sie leisten so einen nachhaltigen Beitrag zur Gesundheitserziehung.

Erforderlich ist auch nach der obligatorischen Radfahrausbildung in Klasse 4, ein weiteres risikobewusstes Üben unter Begleitung erfahrener Erwachsener.

### → Durchführung

Voraussetzung für dieses Projekt ist, dass die Kinder das Rad fahren relativ sicher beherrschen (wie z.B.: auf- und absteigen...). Es kann und wird nicht das Ziel sein, den Kindern das Rad fahren zu lernen.

Die tägliche Zeitdauer der Übungen/ Gespräche betragen



## Nr. 51: „Begleitetes Radfahren mit 8“ - Seite 2



höchstens zwei Zeitstunden, eine kurze Pause eingeschlossen. Im Vorfeld wird das Projekt mit seiner Durchführung und zeitlichen Abfolge den Eltern vorgestellt. Dies geschieht in Abstimmung mit der Grundschule oder persönlich mit den Teilnehmern. Diese Darstellung umreißt das Projekt „Begleitetes Radfahren mit 8“. An den einzelnen Übungen sollen die Kinder und ihre Begleitpersonen Freude haben. Des Weiteren wird die Sicherheit der Kinder beim Radfahren im Straßenverkehr erhöht und das Verständnis der anderen Verkehrsteilnehmer gefördert. Dieses Projekt leistet einen Beitrag zur Sicherheits-, Gesundheits-, Mobilitäts- und Sozialerziehung. Kinder sollen gefördert werden, mit Gefahren in ihrer Lebensumwelt besser umzugehen.

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

→ Die Eltern/Großeltern Rad fahrender Kinder müssen in ihrer Verantwortung gegenüber der Verkehrssicherheit der Kinder gestärkt werden. Sie benötigen aber oft auch Anleitung und Hilfe. Es soll das Verständnis für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmerarten im Straßenverkehr gestärkt werden.

### Träger

→ Verkehrswacht Arnstadt e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Heyder  
Jonastal 33  
99310 Arnstadt  
03628/ 920 147  
d50heyder@aol.com  
www.verkehrswacht-arnstadt.de



# Nr. 52: Initiative ELTERN TAXI - Seite 1

→ Unter dem Motto „Umsteigen, aufsteigen, Spaß haben!“ bietet die Initiative ELTERN TAXI zehn Familien kostenlos die Möglichkeit, zwei Wochen lang spezielle ELTERN TAXI-Tandems zu nutzen. Die Kinder lernen das Fahrrad als selbstverständliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel neu kennen – auf speziellen Eltern-Kind-Tandems, die so ausgerüstet sind, dass die kleinen Copiloten mühelos zusammen mit den Eltern fahren können. Damit bleibt das Auto stehen, die Luft sauber und die Familie in Bewegung.



## 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:

→ Hintergründe:

Die „Begleitmobilität“ hat enorm zugenommen. Legten zu Beginn der 70er-Jahre noch 91 Prozent der Erstklässler den Schulweg allein oder zusammen mit anderen Kindern zurück, so waren es im Jahr 2000 nur noch 17 Prozent! (Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland). Immer mehr Eltern benutzen als „Elterntaxi“ dabei das Auto. Eine Entwicklung, die sowohl vor dem Hintergrund des zunehmenden Bewegungsmangels der Kinder, aber auch aus verkehrspädagogischen, ökologischen und nicht zuletzt ökonomischen Gesichtspunkten wenig sinnvoll ist. Im Zuge dessen ist die Verkehrssozialisation vieler Kinder auf dem Weg zum geübten Verkehrsteilnehmer lückenhaft. Selbst Eltern, die darauf achten, ihre Kinder zur selbständigen Bewegung zu erziehen, stehen vor dem zentralen Problem: Wie schließe ich die Lücke zwischen dem ersten eigenen Fahrrad, das nur auf dem Gehweg oder im Hof zum Einsatz kommt und dem sicheren und selbständigen Navigieren im Straßenverkehr? Genau hier setzt unsere Initiative ELTERN TAXI an: Mit Eltern-Kind-Tandems wollen wir spielerisch neues Verkehrsbewusstsein fördern und innovative Mobilitätskonzepte mit Fahrrad unterstützen.

→ Aktionsablauf:

Grundschulen aus ganz Deutschland können sich für die Initiative ELTERN TAXI bewerben. Die Tandems können beispielsweise bei Projekten wie der „autofreien Woche“, die an vielen Schulen stattfindet, im Rahmen

der Verkehrserziehung, anlässlich von Schulfesten und vielem mehr eingesetzt werden. In Absprache mit den teilnehmenden Schulen werden Eltern über das Projekt informiert und können sich als Teilnehmer bewerben. Je Schule werden zehn Familien ausgewählt. Eltern und Kinder erhalten bei der Übergabe der Tandems eine fachkundige Einweisung. Nach Möglichkeit wird zudem ein Parcours aufgebaut, der die Gewöhnung an das Tandem noch einmal erleichtert. In der Regel haben „Pilot“ und „Copilot“ aber nach einigen Minuten den Bogen raus und sich an den Umgang und den größeren Wendekreis gewöhnt. Zwei Wochen werden die ELTERN TAXIS dann zum Schulalltag gehören. Jeden Tag lernen Kinder als Sozios – auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsteilnehmern – worauf sie im Straßenverkehr achten müssen. Die Initiative ELTERN TAXI unterstützt die Teilnehmer mit „Rad und Tat“. Und auch der Spaß kommt nicht zu kurz: Kinder und Eltern auf dem Tandem sind wie die originell gestalteten ELTERN TAXIS ein echter „Hingucker“. Überall trifft man auf erstaunte Begeisterung und freundliche, neugierige Gesichter.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Argumente für die Initiative ELTERN TAXI: Mobilität spielt in unserer Gesellschaft eine entscheidende Rolle. Vor dem Hintergrund der sich verändernden Rahmenbedingungen ist heute allerdings ein Umdenken gefordert: Der drohende Klimawandel, ein sich ankündigender und gerade auch vor Schulen sichtbarer Verkehrskollaps, steigende Kosten für Mobilität und die



## Nr. 52: Initiative ELTERNTAXI - Seite 2

absehbare Wirtschaftskrise fordern Alternativen zum Auto als Verkehrsmittel der Wahl.

Bei allen unseren Veranstaltungen erleben wir eine große Begeisterung der Schulen, der Eltern und vor allem der



Kinder. Gerade der Spaß der Kinder im Rahmen dieser Projekte, aber auch das rege Medieninteresse vor Ort zeigt uns: Wir sind mit unserer Initiative ELTERNTAXI auf dem richtigen Weg!

Was wir uns für die Zukunft wünschen würden wäre, dass wir noch mehr Eltern und Kindern im Grundschulalter die Möglichkeit bieten könnten, die Erfahrung zu machen, dass es eine sinnvolle und gesunde Alternative zum Auto gibt. Denn das Erlebnis, dass das Stehenlassen des Autos keinen Verzicht bedeutet, sondern der Umstieg auf das Rad im Gegenteil sehr viel Spaß macht, prägt Kinder nachhaltig.

Dazu würden wir gerne unsere Initiative ausbauen und eine zweite Tandemflotte bereitstellen. Die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis „best for bike“ würde

damit nicht nur helfen, mehr Öffentlichkeit für die Initiative ELTERNTAXI zu schaffen, sondern uns auch dabei unterstützen, Partner zu finden, die bereit sind, das Projekt mitzutragen und auszubauen. Denn als mittelständisches Unternehmen können wir alleine nicht mehr als eine Flotte und die Organisation und Betreuung von sechs bis acht Veranstaltungen im Jahr leisten.

### Träger

→ „Zwei plus zwei“ Marketing GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Nadine Krieger, Andreas Gehlen  
Stolberger Str. 1  
50933 Köln  
0221/ 951470-12  
nadine.krieger@zweipluszwei.com  
www.elterntaxi.com

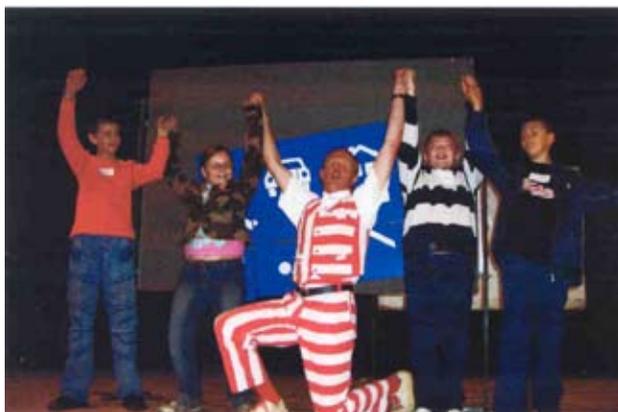


# Nr. 53: Schüler - Verkehrs - Quiz

→ Die Verkehrswacht Essen führt bereits seit 38 Jahren im Rahmen der Radfahrausbildung in den vier stationären Jugendverkehrsschulen, in Kooperation mit der Polizei und der Stadt Essen, die Schüler-Verkehrs-Quiz Veranstaltung durch.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verkehrserziehung/ Verkehrsaufklärung
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** –
- **Zeitraum:** Feb. – Ende Mai



## Ausführliche Beschreibung:

→ Um sich für die Abschlussveranstaltung des Schüler-Verkehrs-Quiz zu qualifizieren, erhalten alle 5. und 6. Klässler (rd. 12.000 Kinder) im Vorfeld von der Verkehrswacht einen Fragebogen zum Thema Rad fahren, der von den Klassenlehrer/-innen ausgewertet wird. Hier bestätigt sich die Bedeutung des Themas für diese im Straßenverkehr besonders gefährdete Altersgruppe. Je zwei Schüler aus jeder der beteiligten Klassen erhalten dann die Möglichkeit, an einer Abschlussveranstaltung teilzunehmen, die schwerpunktmäßig von Polizeibeamten der Verkehrssicherheitsberatung des

Polizeipräsidiums (Puppenbühne) und dem Amt für Verkehrs- und Baustellenmanagement – in Kooperation mit der Verkehrswacht – durchgeführt wird. Hieran nehmen durchschnittlich ca. 400 Kinder teil, die bei zahlreichen Spielen nicht nur ihr Wissen, sondern auch ihre Reaktion und Geschicklichkeit unter Beweis stellen.

Mit dieser Präventivmaßnahmen tragen die Verantwortlichen der Tatsache Rechnung, dass gerade diese Zielgruppe im Straßenverkehr besonders gefährdet ist und der hohe Stellenwert des Radfahrens „flächendeckend“ in zwei Jahrgängen aller Kinder unserer Großstadt thematisiert wird.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Tatsache, dass seit 38 Jahren im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft zwischen Stadt, Polizei und Verkehrswacht Essen e.V. die wichtige Zielgruppe der Rad fahrenden Kinder (alle 5. und 6. Klassen) im Rahmen des schulischen Unterrichts erneut an dieses Thema herangeführt wird, verdient besondere Beachtung. Schon zu einem Zeitpunkt, als das Radfahren in der 7-größten Stadt unserer Republik noch nicht den heutigen Stellenwert genoss, wurde hierdurch und wird weiterhin die Chance ergriffen, zwei komplette Jahrgänge mit dem wichtigen ökologischen Thema und den damit verbundenen Sicherheitsbelangen vertraut zu machen. Wenn dies derart umfangreich bei 12.000 Kindern geschieht, strahlt es natürlich (zumal in den Medien publiziert) zusätzlich in die Familien aus.



**Mobilitätserziehung in Essen**  
Prüfungsfragebogen für Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klassen

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
am: \_\_\_\_\_ Klasse: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_  
Höchstpunktzahl: 50 - davon erreicht: \_\_\_\_\_  
Unterschrift des Lehrers \_\_\_\_\_

Da befristet mehrere Kreuzungen mit unterschiedlicher Verkehrsregelung. Sei vorsichtig! Nur das richtige Verhalten ermöglicht den sicheren Verkehrsablauf. In welcher Reihenfolge sollte jeweils gefahren werden (z. B. 2-3-1) ? Trage die richtigen Zahlen in der Reihenfolge in die Kästchen ein.

1.  1 Punkt

2.  1 Punkt

3.  1 Punkt

4.  1 Punkt

5. Du befristest diese Straße und willst an der Kreuzung links abbiegen. Dieser Vorgang verlangt von dir höchste Aufmerksamkeit und einen bestimmten Ablauf. Bezeichne durch Zahlen (1, 2, 3, usw.) die Reihenfolge deines Verhaltens.

<input type="checkbox"/> Verläßt gewöhnen	<input type="checkbox"/> Abbiegen
<input checked="" type="checkbox"/> 2 Handzeichen geben	<input type="checkbox"/> Einordnen
<input type="checkbox"/> Auf den Gegenverkehr achten	<input type="checkbox"/> Nach einmal umsehen
<input type="checkbox"/> 1 Einleiten	<input type="checkbox"/> Auf Fußgänger achten

Seite 1

## Träger

- Verkehrswacht Essen e.V.

## Info/Ansprechpartner

- Verkehrswacht Essen e.V.  
Lührmannstr. 80  
45131 Essen  
0201/ 4959997  
Info@verkehrswacht-essen.de

## Nr. 54: Verkehrsgarten

→ Ein neuer Verkehrsgarten entsteht. Die Gemeinde stellte den Platz zur Verfügung. Die Mitglieder der Ortsverkehrswacht gestalten den Platz auf dem Papier – organisierten Gelder – unterstützten unser Vorhaben, indem sie das Projekt darstellen. Mit vielen Helfern wurde und wird der Verkehrsgarten gestaltet.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Vorschulerziehung und Fahrradausbildung in der Praxis
- **Bisherige Ergebnisse:** Verkehrsschilder, Verhalten im Verkehr als Fußgänger und Radfahrer
- **Finanzierung:** Spendengelder, Unterstützung der Gemeinde, der Stiftung des Ortes...
- **Zeitraum:** Dezember 2006 – Eröffnung 12/2007 – Fertigstellung 2009



### Ausführliche Beschreibung:

→ Unser Ort mit einer Ausdehnung von 5 km bringt viele Radfahrer mit sich. Viele Grundschüler und auch schon Kindergartenkinder fahren mit dem Rad zur Schule oder in die Kita. Die Ortsverkehrswacht Graal-Müritz hat es sich zum Ziel gemacht insbesondere unsere Kleinsten



auf den Straßenverkehr vorzubereiten. So führen wir Fahrradausbildung, Prüfungen, Schulwegsicherung u.ä. durch. Um nicht immer alles auf- und abzubauen, kam der Gedanke des Bau eines Verkehrsgartens. Unser Vorsitzender hat durch viel Engagement Gelder für den Bau organisiert, aber auch Materialien für den Bau. Als Standort bot sich eine Wiese zwischen Grundschule und Kita an, die durch die Gemeinde gern zur Verfügung gestellt wurde.

Die Planung begann im Sommer 2006. Im Dezember erfolgt die Grundsteinlegung. Ein Jahr später wurde der Verkehrsgarten eingeweiht. Im Jahr 2008 wurden noch Wege beendet und Arbeiten an den Grünanlagen erledigt. Für das Jahr 2009 stehen noch Arbeiten zum Bau von Gerätehäusern an, um Fahrräder, Helme u.ä. zu lagern.

Die Schüler der Grundschule Graal-Müritz und des Kindergartens nutzen die Anlage zu verschiedenen Veranstaltungen. So üben die Kleinsten das Überqueren einer

Straße an der Ampel oder am Überweg. Sie lernen Verkehrsschilder kennen und anwenden. Die Grundschüler lernen sicheres Fahren mit dem Rad und die wichtigsten Verkehrsregeln.

Auch durch den Hort wird der Verkehrsgarten genutzt. Fahrradprüfungen werden jetzt mit Unterstützung der Polizei abgenommen.

In den Schulen Bentwisch, Gelbensande, Rövershagen erfolgt die Ausbildung noch mit mobilen Mitteln und ist dadurch meines Erachtens bei Weitem nicht so einprägsam. So lernen die 4 – 10-jährigen aktiv den Umgang im Straßenverkehr.

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

- weil wir alle Gelder selbst organisiert haben
- um das Ansehen der Verkehrswacht zu steigern
- als „Dank“, „Auszeichnung“ für drei Jahre intensive ehrenamtliche Arbeit beim Bau des Verkehrsgartens
- als Anerkennung für viele Jahre Arbeit der Ortsverkehrswacht Graal-Müritz
- als Ansporn weiterer Projekte dieser Art zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

### Träger

- Ortsverkehrswacht Graal-Müritz

### Info/Ansprechpartner

- Herr Heinz Janischewsky  
Am Tannenhof 1  
18181 Graal-Müritz  
038206/ 77 342  
Ortsverkehrswacht@freenet.de  
www.ortsverkehrswacht.de



# Nr. 55: „Frühradfahren“ Modellversuche für Kieler Grundschulen



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Methodisch-didaktisches und praktisches Trainingskonzept für sechs- bis achtjährige Kinder
- **Bisherige Ergebnisse:** Volle Auslastung des Projektes
- **Finanzierung:** Kieler Verkehrswacht, Unfallkasse SH, Stadt Kiel
- **Zeitraum:** Ab 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ 1. Zur Geschichte des Modellversuch  
In Schleswig-Holstein wurde erstmals in Deutschland von einer Arbeitsgruppe, die fast nur aus Lehrern bestand, ein Konzept entwickelt und beschrieben, das klare Ziele hatte:  
Entwicklung eines methodisch-didaktischen Trainingskonzepts, das auf die Entwicklungsvoraussetzungen sechs- bis achtjähriger Kinder abgestimmt ist, die Vorbildrolle der Eltern zu stärken, die Eltern über die psychomotorischen Defizite der sechs- bis achtjährigen Kinder zu informieren und für spezifische Gefahren zu sensibilisieren, Eltern für aktive Mitarbeit am Übungsprogramm zu motivieren. Vier Schulen mit 230 SchülerInnen waren beteiligt. Es wurden je Schuljahr 20 Unterrichtseinheiten in den Versuchs- und Kontrollgruppen durchgeführt.

(Kurz-) Zusammenfassung der Ergebnisse:

- viele Kinder hatten zur Einschulung ein Fahrrad.
- zweidrittel der Eltern übten mit den Kindern (unzureichend).
- Eltern standen dem Unterricht positiv gegenüber, führten später ähnliche Übungen durch
- Insgesamt waren Leistungsfortschritte zu erkennen
- Eine erweiterte Kompetenz der Kinder führte nicht zu

weniger Aufsicht der Eltern beim Rad fahren der Kinder  
– Bessere Ergebnisse der Versuchsgruppe.

→ 2. Konzept für die Grundschulen in Kiel  
Beobachtungen bei der Durchführung der praktischen Fahrradprüfung der Viertklässler zeigen eine deutliche Verschlechterung der motorischen Fähigkeiten sowie zunehmende Konzentrationsmängel Rad fahrender Kinder. Die Verkehrsunfallstatistik für den Bereich der Landeshauptstadt Kiel weist einen Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern in der Altersgruppe 10 bis 14 Jahre um ca. 7%, die dabei Verletzten sogar um 10% aus.

Es ist daher ein Angebot und Konzept für Kieler Grundschulen entwickelt worden, dass die Teilnahme aller Erst- und Zweitklässler an dem Projekt „Frühradfahren“ sicherstellt.

→ 3. Ausstattung, Finanzierung  
Es ist ein mobiler Fahrradanhänger angeschafft worden, ausgestattet mit 28 Fahrrädern für Erst- und Zweitklässler, Helmen und Parcours pp. Im Anhänger ist auch ein Konzept mit Stoffplan, Aufbauanleitung, Durchführungsmöglichkeiten usw. hinterlegt. Anschaffungskosten/Unterhaltungskosten sind im Rahmen von Sponsoring abgedeckt worden; eine finanzielle Beteiligung durch die Kieler Verkehrswacht, Unfallkasse SH und die LH Kiel ist erfolgt.

→ 4. Auftaktveranstaltung  
Pädagogische Ziele und verhaltenstechnische Abläufe sind im Rahmen einer Auftaktveranstaltung an einer Schule in Kiel vorgeführt worden. Dazu wurden die Ver-



kehrsohleute aller Kieler Grundschulen, SchulleiterInnen und Interessierte eingeladen.

→ 5. Durchführung/Ablauf des Projekts in der Schule  
Besonders geschultes Personal der Arbeitsagentur (DM) bringt den Fahrradanhänger zur Schule, baut den

Parcours auf, unterstützt ggf. bei der Durchführung des Unterrichts und führt erforderliche Wartungsarbeiten durch. Grundsätzlich soll der Unterricht in der Turnhalle stattfinden, bei ausreichend zur Verfügung stehenden Flächen auch auf dem Schulhof (wetterabhängig). Ablaufpläne werden in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Schulen erstellt.

→ 6. Aus- und Fortbildung  
Das IQSH bietet Ausbildungskurse zum Thema Frühradfahren in der Schule, basierend auf den Erfahrungen des in Ostholstein durchgeführten Modellversuchs. Des Weiteren sollen für interessierte Schulen Inhouseseminare durchgeführt werden.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil nicht nur die Kinder von diesem Projekt profitieren, sondern auch ALG II Empfänger einer sinnvollen Aufgabe angeführt werden.

## Träger

→ Kieler Verkehrswacht

## Info/Ansprechpartner

→ Herr Breyer  
Stoschstr. 22-24  
24143 Kiel  
0431/ 731701  
Michael\_breyer@arcor.de



# Nr. 56: Kinder-Verkehrstag :“ Aufgepasst ! Kinder unterwegs.... “

→ Die Kinder in jedem Alter sollen durch diesen Kinder-Verkehrstag erreicht werden. Wir möchten die Teilnahme der Kinder und Radfahrer in jedem Alter, am Straßenverkehr sicherer machen durch Aufklärung über Verkehrsregeln, Verhaltensregeln, durch Schulung aller Sinne und durch praktische Vorführung von Verkehrsabläufen- (Wahrnehmung, Reaktion, Bremsweg), Geschwindigkeit, Beherrschung des Fahrrades, Ausrüstung, Pflege, Reparatur usw. sollen praktisch aufgezeigt werden. Der Verkehrstag soll die Teilnehmer für Verkehrsfragen sensibilisieren. Wichtigstes Ziel: Unfallprävention, Vorbildfunktion der Erwachsenen bewusst machen, Kinder fördern und stärken.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Kinder stärken, Kinder sicherer machen, Unfallprävention.
- **Bisherige Ergebnisse:** Begeistern für die Sache, für Verkehrssicherheit werben, Teamarbeit für das Projekt
- **Finanzierung:** Sponsoring über Kreisverkehrswacht Neuwied
- **Zeitraum:** Samstag, 06. Juni 2009  
10:00 Uhr bis 18:30 Uhr

## Ausführliche Beschreibung:

→ Wir wollen am Kinderverkehrstag, „Aufgepasst! Kinder unterwegs ...“ durch viele praktische Aktionen Verkehrsabläufe demonstrieren. Verhaltensmuster aufzeigen, praktische Ratschläge vorführen. Sichere Ausrüstung für den Fußgänger, den Fahrer und das Fahrrad präsentieren (z.B. Fahrradhelme, reflektierende Kleidung, zusätzliche Warnwesten usw.). Wir wollen Pflege und Wartung eines Fahrrades durch praktische Beispiele aufzeigen. Durch Beispiele von Unfallfolgen aufrütteln und mehr Verantwortungsbewusstsein stellen und bei dem Einzelnen bewirken.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ „Aufgepasst! .. Kinder unterwegs ...“ soll bekannt gemacht werden. Aufklärung: Wer ist wann, wo wie weshalb an Radfahrunfällen beteiligt? Wie kann ich mich schützen und Verkehrsunfälle vermeiden? Wir möchten schlimme Erfahrungen und persönliche Katastrophen meiden helfen.

## Träger

→ PI Linz am Rhein, Kreisverkehrswacht Neuwied

## Info/Ansprechpartner

→ Lothar Lenze  
Friedrich-Ebert-Straße 2  
53545 Linz am Rhein  
02644/ 943-228  
l.lenzi@web.de

Aktionstag  
Aufgepasst! Kinder unterwegs...



# Nr. 57: „Radverkehr im Verkehrssicherheitsprogramm“ - Seite 1

→ Die gesamtstädtische Verkehrsunfalllage in Münster hat sich seit 2001 stetig verschlechtert. Besonders besorgniserregend ist dabei der Anstieg der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung seit 2002 um ca. 40 %. Bei einem Radverkehrsanteil von 37,6 % am Gesamtverkehr der Münsteraner sind Radfahrer an ca. 9 % der Unfälle beteiligt. Demgegenüber sind über 40 % der im Straßenverkehr verletzten Radfahrer. Dies war Anlass für die Stadt Münster eine Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention ins Leben zu rufen und einen Masterplan Verkehrsunfallprävention sowie ein Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013 aufzustellen. In beiden Bausteinen des Verkehrssicherheitskonzeptes Münster hat die Verbesserung der Radverkehrssicherheit in Münster einen besonderen Stellenwert.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Systematische Verbesserung der Radverkehrssicherheit durch Anpassung der Radverkehrsanlagen einschließlich Radverkehrssignalisierung sowie Öffentlichkeitsarbeit in Münster.
- **Bisherige Ergebnisse:** Aufstellung eines gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskonzeptes mit den beiden Bausteinen „Masterplan“ (Ziele, Konzeption, Handlungsfelder, Organisation Sicherheitsarbeit) und Verkehrssicherheitsprogramm 2009-2013. In beiden Bausteinen sind die Maßnahme-Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit konzeptionell, integrativ und maßnahme konkret verankert. Die Umsetzung erfolgt seit 2007 erfolgreich und wird als ein Handlungsschwerpunkt im Verkehrssicherheitsprogramm 2009 bis 2013 fortgeführt.
- **Finanzierung:** jährlich mind. ca 250.000 € und

eine zusätzliche Planstelle für „Revision“ der Radverkehrsanlagen

- **Zeitraum:** 2007 begonnen, Fortführung 2009-2013

## Ausführliche Beschreibung:

→ Zielsetzung ist, die Unfälle mit Personenschäden jährlich um 10 % zu senken. Dies wird insbesondere dem Radverkehr zugute kommen. Im Rahmen einer von der Stadt Münster initiierten gesamtstädtischen Unfallanalyse über den Zeitraum 2004-2006 (Auftraggeber: Gesamtverband der Deutschen Verkehrssicherheitswirtschaft) wurden bauliche und verkehrstechnische Schwachstellen im Netz identifiziert und Verkehrsregelungen und die Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf Radverkehrserfordernisse analysiert. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Ansatz einer netzweiten Betrachtung von Unfalldüpfungsstellen und -linien sowie Identifizierung von unfallauffälligen Streckenabschnitten mit hohem Sicherheitspotenzial. Ergänzend wurden Verhaltensbeobachtungen, Fehlverhaltensanalysen bei Autofahrern und Radfahrern durchgeführt ([www.sicher-durch-muenster.de](http://www.sicher-durch-muenster.de)). In einer gesonderten Unfalldauswertung aller 843 Radverkehrsunfälle des Jahres 2006 im Detail (8 Ordner) durch die städtische Verkehrsplanung wurden ergänzend örtliche und systematische Schwachstellen im Radverkehrsnetz identifiziert und Ansätze für eine Kampagne zur Verkehrserziehung und Aufklärung über Fehlverhaltensmuster gewonnen. Beim Radverkehr muss leider festgestellt werden, dass vielen Radfahrern das notwendige Gefahren- und Sicherheitsbewusstsein fehlt. Selbst allgemeine Verkehrs-Grundregeln werden bewusst oder leichtfertig missachtet – dies gilt allerdings

gleichermaßen auch für den Kfz-Verkehr. Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass Radfahrer wie Kraftfahrer zu etwa gleichen Teilen Hauptverursacher sind. Hauptunfallursachen bei den Radfahrern sind:

- ungenügender Sicherheitsabstand,
- das Fahren auf der falschen Fahrbahnseite
- Fahren unter Alkohol

Hauptunfallursachen bei den Kraftfahrern sind:

- Fehler beim Rechtsabbiegen,
- Linksabbiegen und
- Einfahren aus der Nebenrichtung

Obwohl das Radverkehrsnetz in Münster anerkanntermaßen gut ausgebaut ist und viele innovative Verbesserungen für Radfahrer beinhaltet wie Fahrradstraßen, Radfahrerschleusen und Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen weisen insbesondere ältere Teile des Radverkehrsnetzes, welches über einen Zeitraum von 60 Jahren entstanden ist, Defizite im Ausbaustandard und zum Teil uneindeutige Verkehrsregelungen auf. Einen wesentlichen Baustein des Verkehrssicherheitsprogramms Münster bildet das erstmalig von der Stadt entwickelte praxisorientierte Konzept und Programm einer umfassenden stadtweiten „Revision der Radverkehrsanlagen“. Dies bedeutet, dass bis 2013 das gesamte 293 km lange Radverkehrsnetz einer Überprüfung („Qualitäts- und Sicherheitskontrolle“) unterzogen und nach einem einheitlichen verbesserten Standard systematisch verbessert wird. Ein wesentlicher Schwerpunkt dabei ist die Sicherstellung der Sichtbarkeit der Radfahrer

- an Einmündungen,
- Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

Hierfür wurden Musterblätter entwickelt, an hand derer eine standardisierte Abarbeitung ermöglicht wird. Einen weiteren Schwerpunkt stellt die Herstellung einer eindeutigen Führung und Signalisierung der Radfahrer an Knotenpunkten dar. Auf der Basis der von der Stadt initiierten und maßgeblich mit entwickelten Broschüre „Signale für den Radverkehr – Ein Leitfaden zur Rad-



## Nr. 57: „Radverkehr im Verkehrssicherheitsprogramm“ - Seite 2

verkehrssignalisierung“ (gefördert im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) wurden 3 grundsätzliche Führungsformen für Radfahrer und „Leitlinien zur Radverkehrssignalisierung“ entwickelt. Im Zuge der Erneuerung sämtlicher Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet bis 2013 wird die Signalisierung des Radverkehrs in Münster vereinheitlicht und damit klarer und verständlicher. Einhergehend damit werden die 2-feldrigen Signalgeber für den Radverkehr um das beim KfZ-Verkehr übliche Gelbsignal ergänzt. Damit soll für den Übergang von Grün auf Rot auch den Radfahrern die erforderliche Reaktionszeit angezeigt und der Anteil der Rotfahrten deutlich reduziert werden. Da nur ca. 30 % der Unfälle in Unfallhäufungsstellen und -linien passieren, ist geplant ergänzend zu den baulichen Maßnahmen breit angelegte Sicherheitskampagnen zur Verkehrserziehung und -Aufklärung zu entwickeln. Damit sollen alle Verkehrsteilnehmer für ein verkehrsgerechteres Verhalten und Kommunikation untereinander gewonnen werden. Hierzu gehören auch die Vermittlung eines angemessenen Gefahrenbewusstseins insbesondere bei Radfahrern und Hilfestellungen für ein verkehrssicheres Radfahren zu geben.

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

→ Im System der Radverkehrsförderung werden häufig Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention auch im Radverkehr und zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit bei der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und bei vorhandenen Verkehrsregelungen nicht ausreichend berücksichtigt oder deren Bedeutung bei der Umsetzung vernachlässigt. Münster hat im Rahmen der Aufstellung eines gesamtstädtischen Verkehrssicherheitskonzeptes einen eigenen Handlungsschwerpunkt „Revision der Rad-

verkehrsanlagen“ entwickelt, modellhaft in 2007 erprobt, für eine breite Anwendung praxisorientiert optimiert, so dass dieses Konzept beispielhaft auch in anderen Städten mit vergleichbarer Verkehrsinfrastruktur als Arbeitshilfe eingesetzt werden kann. Diese „Revision“ wird auf das gesamte Münsteraner Radverkehrsnetz systematisch angewendet, durch eine gesonderte Planstelle unterstützt und wird mit erheblichen Investitionsmitteln sukzessiv in 2009-2013 umgesetzt.

### Träger

→ Stadt Münster

### Info/Ansprechpartner

→ Stadt Münster,  
Dr. Friedrich-Wilhelm Oellers  
Albersloher Weg 33  
48 155 Münster  
02 51 / 492 – 61 50  
oellers@stadt-muenster.de

→ Stephan Böhme 02 51 / 492 – 61 56  
Albersloher Weg 33,  
48 155 Münster  
02 51 / 492 – 61 56  
boehme@stadt-muenster.de  
www.sicher-durch-muenster.de



# Nr. 58: „Trial-Projekt“

→ *Angeschlossen an unsere Fahrradselbsthilfswerkstatt ist unser Trial-Projekt. Einmal wöchentlich, bei schönem Wetter, wird hier ein beaufsichtigter Parcours aufgebaut, meist aus Paletten mit Auf- und Abfahrten. Die Kinder und Jugendlichen lernen hier die Grundzüge des Trial-Fahrens, schulen ihre Motorik und testen sinnvoll ihre Grenzen aus. Verantwortungsvolles Fahren, Rücksicht auf andere und Umsicht sollen hier erlernt werden. Erfolgserlebnisse bei besonders schwierigen Parcours sind ein weiteres, wenn auch nebensächlicheres Produkt.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Sicheres Trial-Fahren bei verschiedenen Schwierigkeitsgraden
- **Bisherige Ergebnisse:** 2 Jahre Erfahrung mit bisher ca. 300 Teilnehmern
- **Finanzierung:** ca. 100 Euro
- **Zeitraum:** März bis Oktober

## Ausführliche Beschreibung:

→ Seit zwei Jahren führen wir ein Trial-Projekt durch. Viele Kinder und Jugendliche haben Interesse, mit Spezialrädern schwierige Passagen zu meistern und sich auszutesten. Die Möglichkeiten der Stadt sind begrenzt, Treppen und öffentliche Anlagen sind hierfür nicht gedacht, des Weiteren besteht eine Gefährdung der Sicherheit für die Bewohner und für die Fahrer selbst. Wir bauen aus einfachsten Materialien sichere Parcours, z.B. aus Paletten, Reifen und Brettern und bieten Knie-schoner und Helme zur Sicherheit an. Unser Haus verfügt auch über zwei Trial Räder, die genutzt werden können. Mindestens zwei Mitarbeiter sichern die entsprechenden Veranstaltungen ab. Unser Außengelände verfügt über ausreichend Platz für solche Aktionen. Wir wollen keine Meister ausbilden, sondern wollen ein sportliches Angebot gestalten, das mehrere positive Aspekte aufweist.

Die Förderung von Bewegung ist heutzutage bei jungen Menschen sehr wichtig. Einfache, althergebrachte Sportarten finden aber meist kein Interesse. Es muß das Besondere sein. Beim Trial kann man sich ausprobieren, Geschicklichkeit erlernen, fahren, stehen, springen etc. Immer wieder neue Parcours mit verschiedenen und altersgerechten Schwierigkeitsgraden erwecken stets das Interesse. Die Teilnehmer werden nicht nur bespaßt, sondern sind ebenso beteiligt an der Umsetzung der Ideen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Trial-Projekt ist ein sinnvolles und sportliches Freizeitangebot für Kinder und Jugendliche. Weiterhin erlernen die Kinder und Jugendliche hier die Grundzüge des Fahrradfahrens, schulen ihre Motorik und testen sinnvoll ihre Grenzen aus. Verantwortungsvolles Fahren, Rücksicht auf andere und Umsicht werden hier erlernt. Dadurch können Radfahrunfälle von Schülern reduziert werden.

## Träger

- Stadtverwaltung Gotha  
PF 10 02 02  
99852 Gotha

## Info/Ansprechpartner

- Herr Kerber  
KJZ „Big Palais“  
Gotha  
03621/ 737180
- Frau Habermann  
Ekthofplatz 24  
Gotha  
03621 / 222150



# Nr. 59: „Fit für den Straßenverkehr (5. und 6. Jahrgangsstufe)“

→ Einen Trainingsbeitrag leisten, dessen Schwerpunkt auf dem eigenhändigen Tun liegt/ Seh- und Reaktionsfähigkeiten überprüfen (in Einzelfällen mit Rückmeldung an die Eltern)/Grundkenntnisse vermitteln.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Zusehends Sicherheit der Fünft- und Sechstklässler entwickeln, um mit dem Fahrrad am Verkehr teilnehmen zu können
- **Bisherige Ergebnisse:** motorische Fähigkeiten verbessert, Grundkenntnisse vermittelt, Fähigkeiten überprüft, Linksabbiegen trainiert
- **Finanzierung:** selbst
- **Zeitraum:** 2 Tage

## Ausführliche Beschreibung:

→ Bereits Sonntags konnten Eltern die Fahrräder ihrer Kinder anliefern und einschließen lassen, denn sehr viele der Kinder sind Fahrschüler und wohnen nicht in Bad Gandersheim. Montag und Dienstag wurde es dann ernst. In vier Blöcken wurde an verschiedenen Orten auf und in der Nähe des Schulgeländes geübt. Die Blöcke im Einzelnen:

- Block 1:  
Theorie (Fahrradtechnik/Vorfahrtregelungen/wichtige Verkehrszeichen/Verhalten in schwierigen Situationen) Techniktraining (richtiges Bremsen/richtiges Schalten/im Stehen fahren/ohne Sattelbenutzung fahren/möglichst langsam fahren/mit dem Fahrrad auf der Stelle stehen, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren)

- Block 2:  
Linksabbiegen im öffentlichen Verkehrsraum (genutzt wurden gut einsehbare Straßen in einem Wohngebiet mit recht geringem Verkehrsaufkommen)

- Block 3:  
Üben und Durchführen des „ADAC-Jugend-Fahrrad-Turniers“ (Anfahren mit Umblicken, Slalom fahren, auf enger Spur fahren, einen vorgegebenen Kreis einhändig befahren, fahren über schiefen Untergrund und über ein enges Spurbrett, Spurwechsel mit Umblicken und Handzeichen, Bremstest)

-Block 4:  
Untersuchungsblock: Reaktionstest;  
Sehtest, Farberkennungstest (insbesondere rot und grün), Fahrradkontrolle

Den letzten Block gestalteten Profis der Verkehrswacht, zweier ortsansässiger Optiker sowie der Polizei.

Zu den Ergebnissen: Bei rund 10 Prozent der Kinder ohne Brille konnte durch den Sehtest eine nicht optimale Sehleistung oder eine Schwäche im Rot-grün-Erkennen festgestellt werden. Etwa ein Viertel der überprüften Fahrräder wies technische Mängel auf und konnte deshalb nicht als verkehrssicher eingestuft werden. Insbesondere die Lichtanlagen wiesen Grund zur Klage auf. Große Lernerfolge konnten vor allem beim Linksabbiegen verzeichnet werden. Das Linksabbiegen gilt als Königsdisziplin des Fahrradfahrens im öffentlichen Verkehrsraum. Der überaus komplexe Ablauf (Umblicken über die linke Schulter, Arm heraushalten, Spurwechsel, noch einmal umblicken, Hand wieder an den Lenker, abbiegen ohne die Kurve zu „schneiden“, dabei stets die Verkehrssituation und die Vorfahrtregelung im Auge behalten) ist nicht nur für Kinder schwierig wie man ohne Mühe täglich im Straßenverkehr beobachten kann. Während die ersten Versuche von motorischen Unsicherheiten sowie

z.T. gravierenden Fehlern geprägt waren, gelang es fast allen Kindern zusehends in überschaubaren Situationen die gelernten Techniken anzuwenden. Sehr erfreut waren die hauptverantwortlichen Klassenlehrer, dass die ganze Zeit der Schulsanitätsdienst unter ständiger Anwesenheit eines Profis anwesend war. Außerdem halfen die Klassenpaten und –patinnen (ältere Schüler und Schülerinnen des Gymnasiums) sowie einige engagierte Eltern bei der Durchführung. Das Wetter indes zeigte sich von der bekannt zwielichtigen Seite: zunächst recht dunkel, aber trocken, dann kalt und regnerisch – durchaus geeignet also zum Üben unter realistischen Bedingungen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Wir denken, dass unser Projekt eine motivierende und sinnvolle Komposition folgender Faktoren aufweist:

- eigenes Tun (wichtigster Aspekt)
- Grundkenntnisse (physikalische Aspekte/Verkehrsregeln)
- Seh und Reaktionstests, Fahrradüberprüfung

## Träger

→ Roswitha-Gymnasium Bad Gandersheim

## Info/Ansprechpartner

→ Detlef Pesche  
Bismarckstraße 17  
37581 Bad Gandersheim  
05382/ 953680  
sekretariat.roswitha.gymnasium.@t-online.de



## Nr. 60: „Porta Aktion Helm auf!“



→ Der Schutz von Kindern im Straßenverkehr gehört unserer Meinung nach zu den wichtigen Aufgaben unserer Gesellschaft. Durch kindgerechte Aufklärung über Unfallrisiken und richtiges Verhalten im Straßenverkehr, sollen Unfälle insbesondere beim Fahrradfahren sowohl auf dem Schulweg als auch in der Freizeit, minimiert werden. Zur langfristigen Prävention erhält jedes Kind, das an der Schulung teilgenommen hat, einen hochwertigen Fahrradhelm.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Langfristige Unfallprävention durch Verkehrserziehung und Vergabe von Fahrradhelmen an Grundschüler der 3. und 4. Klassen
- **Bisherige Ergebnisse:** Bisher haben rund 30.000 Schüler an der Verkehrserziehungsmaßnahme teilgenommen und wurden mit Helmen ausgestattet
- **Finanzierung:** Durch den Veranstalter, die Porta Möbel Handels GmbH & Co. KG
- **Zeitraum:** 2007 – einschl. 2009 jeweils April bis Oktober in 20 Städten bundesweit

### Ausführliche Beschreibung:

→ In 20 Städten bundesweit wird in insgesamt 60 Grundschulen, die sich für die Schulungsmaßnahme bewerben können, eine kindgerechte Schulung zu den Themen Gefahren im Straßenverkehr, richtiges Verhalten als Verkehrsteilnehmer, richtige Ausstattung des Fahrrades und des Radfahrers, sowie die Notwendigkeit des Helmtragens durchgeführt. Die ZNS – Hannelore Kohl Stiftung ist seit Beginn der Aktion 2007 engagierter Kooperationspartner. In den Jahren 2007 und 2008 stand die „Aktion Helm auf!“ unter der Schirmherrschaft von Bundesministerin von der Leyen. Das gemeinsame Ziel aller Akteure ist die aktive Aufklärung unserer Kinder und die

Vermeidung von Unfällen und Kopfverletzungen. Jedes Kind, das im Straßenverkehr verletzt wird oder sogar ums Leben kommt ist eines zu viel.

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

→ Alle Beteiligten an der „Aktion Helm auf!“ setzen sich für die dauerhafte Unfallprävention von Grundschulern ein. In den vergangenen beiden Jahren wurden bundesweit bereits rund 30.000 Kinder zwischen 8 – 10 Jahren geschult und mit einem hochwertigen Fahrradhelm ausgestattet. In diesem Jahr sollen weitere 15.000 hinzukommen. Das außergewöhnliche soziale Engagement des Veranstalters, der Kooperationspartner und Schirmherren ist heute nicht mehr selbstverständlich und verdient eine Würdigung.

### Träger

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

### Info/Ansprechpartner

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



# Nr. 61: Olbernhauer Radtour - Seite 1

→ Radelnd die Stadt Olbernhau, die Umgebung und die schönen Landschaften des Erzgebirges erkunden, dass wollen wir mit der jährlich stattfindenden Radtour erreichen. Darüber hinaus könnten wir uns ein Radwegenetz vorstellen, das vielleicht schon in naher Zukunft Regionen verbindet. Der Olbernhauer Radtourverein e.V. hat in den zurückliegenden Jahren mit der jährlich stattfindenden Olbernhauer Radtour, einen Grundstein für diesen schönen erholsamen Breitensport gelegt. Um das Radfahren erlebnisreicher zu gestalten, hat sich der Verein „Olbernhauer Radtour“ zum Ziel gesetzt, verschiedenartige Strecken mit unterschiedlichen Ansprüchen als Rundkurse entlang der Deutsch-Tschechischen Grenze als Radwanderweg auszubauen. Viel Arbeit wurde in vorbereitenden Erkundungen gesteckt. Das Ergebnis wurde vom Olbernhauer Radtourverein als „Radwegprojekt 2009“ im vergangenen Jahr der Öffentlichkeit in Form einer Präsentation vorgestellt. Das „Radwegprojekt Erzgebirge“ soll Städte und Gemeinden verbinden, in das Nachbarland Tschechien führen und damit die Bürger zusammenführen und den Erlebniswert des Radfahrens weiter steigern. Wir hoffen auf eine Förderung und Umsetzung des Projektes deren Ursprung in der Olbernhauer Radtour liegt.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Der Olbernhauer Radtourverein e.V. veranstaltet in diesem Jahr die 16. Olbernhauer Radtour, ein Megaevent das jährlich weit mehr als 2.500 Menschen anlockt und zum Radfahren in der Gemeinschaft animiert. Über die Jahre hat sich ein Team gefestigt, das ehrenamtlich in unzähligen Stunden die Radtouren vorbereitet und durchführt. Der Rahmen und der Umfang der Radtour wird von Jahr zu Jahr verfeinert, mit dem Ziel, dass die Tour ein nachhaltiges



Erlebnis bei den Besuchern bleibt. Der Radtourverein setzt zu jeder Tour neue Höhepunkte und lädt auch bekannte Persönlichkeiten ein. Aus der jahrelangen Initiative der Olbernhauer Radtour hat der Radtourverein das „Radwegprojekt Erzgebirge“ entwickelt, welches nun projektreif vorliegt und umgesetzt werden soll.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Die Olbernhauer Radtour erfährt von Jahr zu Jahr eine stetige Steigerung. Zu den Olbernhauer Radtouren, die jährlich im August veranstaltet werden, konnten wir jedes Jahr mehr als 2.500 Teilnehmer begrüßen. Bei der 15. Olbernhauer Radtour, der Jubiläumstour, erzielten wir sogar 2.575 Teilnehmer. Die Olbernhauer Radtour ist dabei auf die unterschiedlichen Leistungsfähigkeiten der Teilnehmer zugeschnitten. Jeder Teilnehmer erhielt zur 15. Olbernhauer Radtour eine Urkunde. An jeder Tour beteiligen sich Firmen und Krankenkassen der Region, um den

Gesundheitswert des Radfahrens zu unterstreichen.

- **Finanzierung:** Die Finanzierung der Olbernhauer Radtour erfolgt aus moderaten Startgebühren und durch die Unterstützung treuer Sponsoren.
- **Zeitraum:** Die Olbernhauer Radtour ist eine jährliche Veranstaltung und wird am 16. August 2009 zum 16. mal gestartet.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Olbernhauer Radtourverein arbeitet an einem Radlertraum. Seit 15 Jahren findet am dritten Sonntag im August die Olbernhauer Radtour statt. Mehr als 2.500 Teilnehmer aus ganz Sachsen und auch aus anderen Ländern zieht es mittlerweile zu diesem sportlichen Großereignis nach Olbernhau. Ziel dieser Veranstaltung ist es, die Freude am Radfahren in einer Gruppe mit vielen Gleichgesinnten zu erleben. Jedes Jahr stehen dabei drei Strecken zur Auswahl, auf denen die atemberaubende Schönheit unseres Erzgebirges bestaunt werden kann. Auf wechselnden Abschnitten gibt es immer etwas Neues zu entdecken. Der Wunsch vieler Teilnehmer ist eine dauerhafte Ausschilderung von verschiedenen Strecken, um nicht nur einmal im Jahr das Erzgebirge radelnd zu erleben. Aus diesem Grund arbeitet der Olbernhauer



## Nr. 61: Olbernhauer Radtour - Seite 2

hauer Radtour e.V. seit Jahren an der Möglichkeit zur Errichtung eines Radwegenetzes.

Der Verein wurde am 16.02.2005 gegründet, als sich abzeichnete, dass die Olbernhauer Radtour immer mehr Interessierte anzieht. Es wurde eine feste Organisation benötigt, um das Radfahren im Erzgebirge immer wieder zum Erlebnis werden zu lassen. Sechs Mitglieder arbeiten ein ganzes Jahr an der Vorbereitung, Durchführung, Erhaltung und Verbesserung dieser Radsportveranstaltung. Die dabei gesammelten Kenntnisse und Erfahrungen wurden bei der Festlegung von Streckenabschnitten eines künftigen Radwegenetzes eingesetzt. Unter der Leitung des Vereins und in enger Zusammenarbeit mit Kommunalvertretern und regionalen Politikern soll eine schnelle Umsetzung des Radwegprojektes Erzgebirge erreicht werden. Vorrangig wird der Olbernhauer Radtourverein weiterhin seine Kraft für die qualitative Vervollkommnung der jährlich stattfindenden Olbernhauer Radtour einsetzen.

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

Die Jury sollte den Olbernhauer Radtourverein e.V. für sein über Jahre gewachsenes Engagement der Organisation und Durchführung der jährlichen stattfindenden Olbernhauer Radtour für eine Auszeichnung vorschlagen. Dem Verein gelingt es immer wieder in einer 10.000 Einwohner zählenden Stadt mehr als 2.500 Radfahrer zum gemeinsamen Radfahren zu bewegen. Darüber hinaus ist anerkennenswert, dass sich der Radtourverein mit dem „Radwegprojekt Erzgebirge“ um Nachhaltigkeit bemüht, damit vom Erlebnis des Radfahrens eine ganze Region und deren Gäste profitiert.

### Träger

→ Verein Olbernhauer Radtour e.V.

### Info/Ansprechpartner

→ Herr Gert Hauptlorenz  
Am Gessingplatz 4  
09526 Olbernhau  
037360/ 72573  
ort.info@gmx.de  
www.olbernhauer-radtour.de



# Nr. 62: Radler-Treffpunkt Ostbayern - Zwei Landkreise treffen sich auf Rädern - Seite 1

→ Die Leute sollen zum Radfahren angehalten werden und sich in der aufblühenden Natur des Frühlings für ein paar Stunden vom Alltagsstress erholen. Weiter dient die inzwischen größte eintägige Familienradwanderung Bayerns der Geselligkeit und der Kommunikation zwischen den Landkreisen Cham (Oberpfalz) und Straubing-Bogen in Niederbayern. Sie ist also unter der Schirmherrschaft der beiden Landräte sogar Regierungsbezirk-übergreifend. Den Anreiz zum Mitradeln erhöhen attraktive Preise, die unter allen Teilnehmern verlost werden.



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Seit 1993 eröffnet die Chamer Zeitung/ Kötztinger Zeitung als auflagenstärkste Heimatzeitung im Landkreis Cham mit einer familienfreundlichen Radtour die Fahrradsaison. Dieses Jahr findet die 17. Radltour in Serie statt. Ziel ist es, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger jeden Alters (es fahren bereits vier-

fünfjährige Kinder mit, aber auch Senioren über 80) zum Radfahren zu bewegen.

- **Bisherige Ergebnisse:** Von 300 Teilnehmern bei der ersten Tour steigerte sich die Zahl auf inzwischen 3000 bis 4000 seit dem Jubiläumsjahr 2002 und der erstmaligen Durchführung des Radler-Treffpunkts Ostbayern im Jahr 2004.
- **Finanzierung:** Durch Sponsoring einheimischer Firmen und den Verlag.
- **Zeitraum:** Eintägige Familienradwanderung am Sonntag, 26. April 2009.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Am 1. Mai 1993 bot Radltour-Organisator Max Strasser erstmals einen 28 Kilometer langen Rundkurs um die Kreisstadt Cham an - und 300 Teilnehmer waren begeistert. Jedes Jahr wurde eine andere Route ausgesucht, zum Teil auch zwei oder gar drei Varianten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden, die jeweils ausgeschildert werden. Die Teilnehmerzahl stieg kontinuierlich. Ab der 5. Chamer-Zeitung-Radltour (so hieß die Veranstaltung in den 90er Jahren) wurden mit der inzwischen von mehr als 1000 Teilnehmern frequentierten Veranstaltung auch neue Fahrradwege des Landkreises Cham eingeweiht.

Bei der zehnten Radltour "Rund um Cham" schnellte die Teilnehmerzahl auf 3 800 in die Höhe.

Es entstand die Idee der bezirks- und landkreisübergreifenden Tour. 2004 wurde der 1. Radler-Treffpunkt Ostbayern in Konzell mit 3 500 Teilnehmern abgehalten, 2006 der zweite mit gut 4 000 Teilnehmern und, am 26. April 2009 findet der 3. Radler-Treffpunkt Ostbayern in Konzell statt, zu dem bei schönem Wetter wieder

4 000 Radfahrer erwartet werden. Sie werden mit einem Showprogramm auf der Bühne (Live-Musik und Auftritte) unterhalten und eine attraktive Tombola (1. Preis ein Kleinwagen) mit insgesamt 150 Preisen, vornehmlich rund ums Rad, darunter hochwertige Markenfahrräder, wird als zusätzlicher Anreiz zur Teilnahme geboten. An der Verlosung nimmt teil, wer eine Startkarte für 3 Euro kauft, wofür es noch folgende Gegenleistungen gibt: Abschluss einer Haftpflichtversicherung, kostenlose Verpflegung an zwei Brotzeitstationen mit Wasser, Müsli-Riegeln, Obst, kostenlose Überprüfung der Fahrräder auf Verkehrssicherheit, kostenloser Fahrrad-Pannenservice.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- 1. Es ist eine Veranstaltung, die der Erholung, dem Vergnügen und der Kommunikation dient. Die Teilnehmer sind zwischen vier und 80 Jahren (oder noch mehr) alt. Es nehmen auch Gehbehinderte mit fahrbahnen Untersätzen daran teil.
- 2. Es ist kein Wettbewerb (schnellste Zeit) damit verbunden, sondern es gilt das olympische Motto "Teilnehmen ist alles".
- 3. Die gesamte Fahrt und auch die Veranstaltung am Zielort dient der nachbarschaftlichen Beziehung unter den Teilnehmern aus zwei Landkreisen/Bezirken.
- 4. Die Teilnehmer werden schon im Frühjahr (26. April 09) zum Radfahren (inoffizielle Saisoneroöffnung) angehalten und haben dabei den Service der kostenlosen Überprüfung ihrer Räder.
- 5. Die Kontinuität spricht für sich. Zum 17. Mal in Serie veranstaltet die Heimatzeitung die Familienradwanderung. Sie wird bei jedem Wetter durchgezogen und immer von Redakteur Max Strasser organisiert.
- 6. Dank der hervorragenden Organisation (Beschilderung, Streckenposten, Aufstellen von zusätzlichen Verkehrszeichen, Lenkung des Verkehrs, Sperrung



## Nr. 62: Radler-Treffpunkt Ostbayern - Zwei Landkreise treffen sich auf Rädern - Seite 2

von Straßenteilen) hat sich in 16 Jahren noch kein nennenswerter Unfall ereignet !

→ 7. Mit der Radltour lernen die Leute die Schönheit der ostbayerischen Landschaft kennen.

### Träger

→ Zeitungsgruppe Straubinger Tagblatt

### Info/Ansprechpartner

→ Max Strasser  
Rindermarkt 9  
93 413 Cham  
09971/ 854414  
m.strasser@chamer-zeitung.de



# Nr. 63: Trendscape Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“



## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Das Ziel der Studie besteht darin, allen am deutschen Radreisemarkt interessierten Akteuren (Reiseveranstaltern, Kommunen, Regionen, Verbänden etc.) einen repräsentativen Marktüberblick zu geben. Durch eine Wiederholung der Studie im Zweijahresrhythmus wird zudem ein kontinuierliches Monitoring dieses Marktsegments möglich.
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Repräsentativer Überblick des deutschen Radreisemarktes auf Gesamtmarktebene (4.209 befragte Radtouristen im so genannten Basispaket der Studie), zudem wurden 6 regionale Befragungen durchgeführt (so genannte Individualpakete).
- ➔ **Finanzierung:** Bus-Untersuchung: Jeder Interessent hat einen Teil der Studie mit finanziert.
- ➔ **Zeitraum:** März bis Dezember 2008

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Unbestritten zählt der Radtourismus zu den wichtigsten touristischen Wachstumsmärkten Deutschlands. Doch über die Gründe für diese Entwicklung lagen bis dato nur unzureichende Erkenntnisse vor. Aus diesem Grund hat Trendscape im Jahr 2008 die erste deutschlandweit repräsentative Studie zu den Radreisen der Deutschen durchgeführt. Allen Radreiseveranstaltern und Radreisedestinationen (Kommunen, Regionen, Verbänden etc.) bietet diese Studie wertvolle und bislang einzigartige Einblicke in den deutschen Radreisemarkt. Während Einigkeit darin besteht, dass der Radtourismus wichtige ökonomische Effekte hervorruft, lagen bis dato keine zuverlässigen Schätzungen darüber vor, welche



Radreisen  
der Deutschen 2008<sup>®</sup>  
TRENDScope Marktstudie

Bedeutung dieses Segment für die deutsche Tourismuswirtschaft besitzt. Die Studie wurde daher so konzipiert, dass sie Antworten auf diese Frage bietet. Abgesehen von der ökonomischen Bedeutung des Radtourismus bestand die größte Bürde in der Weiterentwicklung radtouristischer Angebote bislang darin, dass „der Radtourist“ auch nach einer über zwanzigjährigen Erfolgsgeschichte ein wenig bekanntes Wesen ist. Wenngleich sich im Rahmen von Diplomarbeiten, Dissertationen und einigen Regionalstudien bereits dem Thema Radtourismus gewidmet wurde, gab es bislang keine Untersuchung, die den Radtourismus auf einer gesamtdeutschen Ebene betrachtet und aufzuzeigen vermag, wie stark sich der Radtourismus inzwischen ausdifferenziert hat. Mit der Trendscape Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“ liegt daher erstmals eine Untersuchung vor, die dem Stellenwert des Radtourismus in Deutschland in vollem Umfang gerecht wird.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Die Trendscape Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“ ist ein kommerzielles Projekt, das sich eigenwirtschaftlich trägt. Für den Urheber der Studie be-

steht daher kein kommerzielles Interesse an der Auszeichnung „best for bike“. Die Bewerbung erfolgt vielmehr vor dem Hintergrund, dass wir davon überzeugt sind, mit unserer Studie dazu beizutragen, dass die Angebotsqualität für Radtouristen in Deutschland weiter steigt. Dies hat vor allem zwei Gründe. Zum einen konnten wir anhand der Studie auf-

zeigen, welche große ökonomische Bedeutung der Radtourismus für die deutsche Tourismuswirtschaft entfaltet und auf diese Weise ein wichtiges Argument für weitere Investitionen in den Radtourismus liefern. Zum anderen zeigt die Studie durch ihre beiden Typisierungsansätze auf, dass es nicht „den“ Radtouristen, sondern ganz unterschiedliche Radtouristen mit unterschiedlichen Ansprüchen gibt und ermöglicht es den touristischen Leistungsträgern daher, diese deutlich differenzierter ansprechen und zufrieden stellen zu können.

## Träger

- ➔ Trendscape GbR Dr. Hürten & Görtz

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Dennis Hürten.  
Gottfried-Hagen-Straße 60  
51105 Köln  
0221/ 3791845  
d.huerten@trendscope.de



# Nr. 64: „Radtour des Sächsischen Staatsministers Stanislaw Tillich“

→ Am 25. Mai, drei Tage vor seiner Wahl zum sächsischen Ministerpräsidenten, besuchte Staatsminister Stanislaw Tillich im Rahmen seiner Tour durch die Landkreise Sachsens Heinsdorfergrund und Reichenbach. Nachdem er sich im OT Hauptmannsgrün aus ein passendes Rad ausgeliehen hatte, fuhr er gemeinsam mit Landrat Dr. Tassilo Lenk, OB Dieter Kießling und vielen Bürgern den am 1. Mai eingeweihten Radweg bis zum Landesgartenschau Gelände in Reichenbach.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Werbung für den neuen Raumbachtalradweg zur Landesgartenschau.
- **Bisherige Ergebnisse:** Hohe Benutzungsfrequenz des neuen Radweges, Attraktivitätssteigerung der Radverkehrs in Reichenbach.
- **Finanzierung:** Kosten für Öffentlichkeitsarbeit, Leihgebühren, Versorgung ca. 1000 €, finanziert von LGSgGmbH.
- **Zeitraum:** 25. Mai 2008

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die 5. Sächsische Landesgartenschau (LGS) im Jahr 2009 in der Reichenbacher Altstadt als touristischer Höhepunkt eröffnete auch in Hinblick auf Radwanderwegeanbindungen/-verknüpfungen neue Möglichkeiten. Eine der Grundideen der Landesgartenschau, die auch mitentscheidend für die Vergabe an die Stadt Reichenbach war, ist die Schaffung eines Grünen Bandes bzw. eines Bewegungsbandes entlang des Talraumes, des Raumbaches und der Göltzsch, welches die Städte Reichenbach, Mylau, Netzschkau sowie die Gemeinde Heinsdorfergrund (HDG) vernetzen soll.

Verkörpern soll dies ein Radweg, der den Arbeitstitel Raumbachtalradweg trägt.

Beginnend ab Heinsdorfergrund entlang des Raumbaches bis zur Gemarkungsgrenze mit Reichenbach wurde der Radweg im Frühjahr 2008 fertiggestellt.

In Reichenbach wurde ein Neubau eines Radweges durch das Landesgartenschau Gelände realisiert, der auch außerhalb des Ausstellungsgeländes ausgebaut wurde und bis zur Nachbarstadt Mylau führt. Dort schließt sich der Radweg ebenfalls an einen ausgebauten Radweg an.

Der Raumbachtalradweg besitzt eine direkte Anbindung/Schnittpunkt mit den Hauptradrouten Euregio Egrensis (dieser zum Elsterradweg) und Quer durchs Vogtland und dem Göltzschtalradweg.

Es existiert nun eine sichere und für jedermann befahrbare Radwegeverbindung zwischen Heinsdorfergrund und Netzschkau auf einer Länge von ca. 15 km.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ In Zeiten, in denen die Politiker vermehrt von der Stärkung und Belebung der Automobilindustrie sprechen, ist es schon etwas besonders, wenn ein hochrangiger Politiker zu seinem Amtsantritt mit einer Radtour ein Zeichen dafür setzt, dass es auch noch andere Fortbewegungsmittel gibt und die Fahrradindustrie ebenfalls einen wichtigen Industriezweig darstellt.

Zudem wird deutlich, welches Potential in der Aus-



richtung einer Landesgartenschau steckt, denn heutzutage werden mit einer Landesgartenschau nicht nur die Fortschritte der gärtnerischen Handwerkskunst vorgeführt, sondern es bedeutet auch einen enormen An Schub für die Entwicklung und Problemlösung städtebaulicher und verkehrstechnischer Sachverhalte - in diesem speziellen Fall für den Radverkehr.

So ist gerade wegen der Landesgartenschau ein nahezu unterbrochener straßenbegleitender Radweg entlang einer Staats- und Bundesstraße in einem landschaftlich attraktiven, aber topographisch anspruchsvollen Gebiet entstanden.

Abschließend ist hinzuzufügen, dass Herrn Tillich die Landesgartenschau in Reichenbach besonders am Herzen liegt, da er als damaliger Umweltministers Sachsens die Vergabe an die Stadt Reichenbach unterstützte.

## Träger

- Landesgartenschau 2009 Reichenbach gGmbH/  
Stadtverwaltung Reichenbach

## Info/Ansprechpartner

- Herr Hörning  
Markt 1  
08468 Reichenbach  
03765/ 524 6020  
beger@reichenbach-vogtland.de



# Nr. 65: Düsseldorf per Rad & Düsseldorf per Rad PLUS - Seite 1

→ 2 Radtouren sind im Angebot, individuell buchbar für Gruppen (von ca. 10 – 200 Personen)  
*Düsseldorf per Rad: Fahrrad-Stadtrundfahrten durch die rheinische Metropole – begleitet von eigens geschulten Stadtführern (ca. 11,5 km, max. 15 Personen/Gästeführer).*

*Düsseldorf per Rad PLUS: Fahrrad-Stadtrundfahrten entlang des Erlebniswegs „Rheinschiene“, bis zum Stadtteil Kaiserswerth, mit Fährüberfahrt – begleitet von eigens geschulten Stadtführern (ca. 25 km, max. 15 Personen/Gästeführer).*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** 1. Besuchern und Düsseldorfer Bürgern die Rheinmetropole auf einer Stadtrundfahrt der besonderen Art näher zu bringen und die abwechslungsreichen Facetten selbst aktiv zu erleben
- 2. Radrundfahrt mit Gästeführern garantiert den Besuchern und Bürgern Insider Tipps zu erfahren und noch unbekannte Streckenabschnitte kennenzulernen
- 3. Förderung des Images Düsseldorfs als fahrradfreundliche Stadt und Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrades als „Erkundungsfahrzeug“
- 4. Stadtrundfahrt mit „Spaßfaktor“ für Gruppen anzubieten
- **Bisherige Ergebnisse:** Seit 2004 erfreut sich die Tour „Düsseldorf per Rad“ steigender Nachfrage, sodass seit Ende 2008 eine neue, erweiterte Tour das Angebot abrundet  
Ca. 2.000 Besucher und Bürger haben bisher an diesen Touren teilgenommen
- **Finanzierung:** Gebühr pro Person für Leihrad, Getränk und Gästeführer
- **Zeitraum:** Ganzjährig, Termine auf Anfrage

## Ausführliche Beschreibung:

→ Düsseldorf per Rad  
Fahrrad-Stadtrundfahrten durch die rheinische Metropole - für Gruppen ab 10 Personen - begleitet von eigens geschulten Stadtführern (ca. 11,5 km).  
In Düsseldorf sind Radler in der glücklichen Lage, nahezu alle Sehenswürdigkeiten im Innenstadtbereich vom Sattel aus erleben zu können. An touristisch besonders interessanten Punkten werden Stopps eingelegt, um dem Radler Informationen über Stadtgeschichte und touristische Highlights zu vermitteln.

Routenverlauf:



Burgplatz (Start) – Stiftsplatz – Rheinufersperrade – Inselstraße – Ehrenhof – Hofgarten – Corneliusplatz – Königsallee – Hofgarten – Oberkasseler Brücke – Oberkasseler Rheinwiesen – Rheinkniebrücke – Landtag/Rheinturm - MedienHafen – Rheinufersperrade – Schulstraße – Citadellstraße – Bäckerstraße – Orangeriestraße – Maxplatz – Schulstraße – Rheinufersperrade – Zollstraße (zu Fuß) – Rathaus – Burgplatz (Endpunkt)  
Dauer ca. 120 Min., Routenlänge: ca. 11,5 km, weitere Details siehe Internetseite

## → Düsseldorf per Rad PLUS

Der Stadtführer erwartet die Gäste mit den Fahrrädern im Herzen der Düsseldorfer Altstadt zu Füßen des Alten Schlossturms (Burgplatz). Von hier aus startet die Tour in gemütlichem Tempo auf der Rheinufersperrade zu einer fantastischen Entdeckungsreise entlang Europas bedeutendstem Strom: Grüne Rheinidylle, malerische Plätze wie die Barbarossa-Pfalz in Kaiserswerth, eine Rheinquerung mit der Fähre, die avantgardistischen Gehry-Bauten im MedienHafen...  
Breit spannt sich der Bogen Ihrer Tour auf dem wohl abwechslungsreichsten Abschnitt des „Erlebniswegs Rhein-schiene“.



## Nr. 65: Düsseldorf per Rad & Düsseldorf per Rad PLUS - Seite 2

### Routenverlauf:

Burgplatz (Start) – Ehrenhof mit Tonhalle – Treidelstation Schnellenburg – Nordpark mit Japanischem Garten – Messe – Barbarossapfalz (Kaiserswerth) – Fährüberfahrt auf die linke Rheinseite – Mönchenwerth – Jugendstilfassaden Oberkassel – Rheinkniebrücke – Landtag/ Rheinturm/mit Blick auf den MedienHafen – Rheinuferpromenade – Burgplatz  
Dauer ca. 180 Min., Routenlänge: ca. 25,0 km, weitere Details siehe Internetseite

### Schlechtwettervariante:

Bei schlechtem Wetter können die Gäste in unserer Touristinformation Regenponchos für nur 1 Euro kaufen: so muss die Tour nicht abgesagt werden.

Kooperation mit Giantissimo Wir kooperieren mit einem zuverlässigen Düsseldorfer Fahrradverleih, der die Räder zum individuell vereinbarten Treffpunkt liefert. Gruppengrößen bis zu 200 Personen sind dabei kein Problem. Die Betreuung findet in Kleinstgruppen à 15 Personen pro Gästeführer statt, bei größeren Gruppen teilen wir die Teilnehmer entsprechend auf. Die Räder werden vor Beginn der Tour den persönlichen Bedürfnissen der Gäste angepasst. Für Pannen oder Notfälle unterwegs gibt es immer einen Ansprechpartner, der ggf. auch ein Ersatzrad bereit hält.

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

→ Attraktive und aktive Alternative zu „herkömmlichen“ Stadtrundfahrten.

Abwechslungsreiche Facetten Düsseldorfs können hautnah erlebt werden, so z.B. traditionelle Altstadt, moderner MedienHafen, historische Sehenswürdigkeiten, idyllische Plätze und der romantische Rhein. Die Sehenswürdigkeiten Düsseldorfs werden besonders für Gruppen auf dynamische und sportliche Weise nähergebracht. Die

Teilnehmer haben ein besonderes Gruppenerlebnis mit einem gewissen „Spaßfaktor“.  
Attraktiver Preis.

### Träger

→ Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Wolfgang Steinebach  
Dagmar Ebels  
Kristin Geyer  
Incoming  
Breite Str. 69  
40213 Düsseldorf  
0211/ 17 202 854  
willkommen@dus-mt.de  
<http://stadtfuehrungen.duesseldorf-tourismus.de>



# Nr. 66: Rundradweg „Sorbische Impressionen“

➔ Auf einer Mehrtagesradtour kann der Gast das traditionelle Siedlungsgebiet der Sorben kennen lernen, der Gast kann sportlich aktiv die Spuren der Zweisprachigkeit entdecken und sich von gelebten sorbischen Traditionen beeindrucken und begeistern lassen. Inmitten von Heide und fast 1000 Teichen kann der Gast Natur und Geschichte erfahren und genießen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Verbindung der beiden Radwanderwege „Sorbische Impressionen“ in der Ober- und Niederlausitz zu einer Rundtour
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** Zwei einzelne Radwanderwege „Sorbische Impressionen“ im Herzen des Landkreises Bautzen (ca. 100 km) und im Süden Brandenburgs
- ➔ **Finanzierung:** Vereine, Kommunen
- ➔ **Zeitraum:** 2009 - 2010

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Radwanderweg „Sorbische Impressionen“ - Gestaltung eines Radweges durch die sorbische Lausitz

Das Projekt:

Unter Einbeziehung der Materialsammlung „Sorbische Kulturroute“ wurde ein thematischer Rundradwanderweg „Sorbische Impressionen“ durch die sorbische Lausitz, beginnend mit dem nördlichen Landkreis Bautzen, entwickelt, der kulturinteressierte Radwanderer einlädt, die Spuren der Zweisprachigkeit zu entdecken. In den vergangenen Jahren wurde die Strecke zwischen Wartha/Gutttau und Panschwitz-Kuckau und eine weitere Ergänzung von Wartha/Gutttau über Weißenberg und Nechern ausgedehnt, erste Angebote zum Radwanderweg entwickelt und der Flyer „Sorbische Impressionen“ in vier Sprachen gedruckt. Die Exemplare der deutschen Ausgabe sind seit 2008 vergriffen. Eine aktualisierte

Nachauflage ist bereits in Planung.

Mit dem Förderverein „Sorbischer Kulturtourismus“ wollen wir in 2009 den Rundradwanderweg schaffen und somit beide Teile des Radweges „Sorbische Impressionen“ in der Ober- und Niederlausitz miteinander verbinden.

Demnächst wird der Internetauftritt auf [www.oberlausitzheide.de](http://www.oberlausitzheide.de) und auf [www.tourismus-sorben.com](http://www.tourismus-sorben.com) überarbeitet. Die erfolgreiche Projektbearbeitung basiert auf der guten Zusammenarbeit der Mitgliedsorte der Touristischen Gebietsgemeinschaft „Heide und Teiche im Bautzener Land e.V.“ mit den Leistungsträgern des Gebietes, dem Landratsamt Bautzen und den sorbischen Institutionen, Vereinen und Einrichtungen.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ weil durch diesen Radweg die Besonderheit der Lausitz – die Zweisprachigkeit – für den aktiven Gast erlebbar gemacht wird
- ➔ weil der Gast das traditionelle Siedlungsgebiet der Sorben/Wenden, eines slawischen Volkes, das seit dem 6. Jahrhundert hier lebt und seine Sprache und Kultur bis heute bewahrt hat, und eine einzigartige Kulturlandschaft, bewahrt im UNESCO-Biosphärenreservat, kennen lernen kann
- ➔ weil der Gast auf der Radtour Interessantes über Traditionen, Bräuche und Trachten erfährt, traditionelles Handwerk und Wissenswertes über sorbische Persönlichkeiten kennen lernt
- ➔ weil der Gast erfährt, warum jedes Orts- und Straßenschild zwei Namen trägt, und warum die Siedler gerade diese Namen gewählt haben

## Träger

- ➔ Touristische Gebietsgemeinschaft „Heide und Teiche im Bautzener Land e.V.“

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Frau Lehmann  
Gutsstr. 4 c  
02699 Königswartha  
035931/ 21220  
[info@oberlausitz-heide.de](mailto:info@oberlausitz-heide.de)  
[www.oberlausitz-heide.de](http://www.oberlausitz-heide.de)



# Nr. 67: Mountainbike-Rundkurs: Vor den Toren Berlins- Mit dem Rad raus aus der Stadt. ..rein in die Wildnis

➔ Auf einer naturbelassenen 20 km langen Strecke können Mountainbiker die 1860 ha große Wildniskernzone, in der Wisente und Przewalski-Pferde ausgewildert werden umkreisen. Auf dem Rundkurs liegen Aussichtsplattformen, Picknickplätze und Informationstafeln. Der Mountainbike-Rundkurs befindet sich direkt vor den Toren Berlins und Potsdams. Gestartet werden kann von vielen verschiedenen Orten rund um das Naturschutzgebiet Döberitzer Heide. Bus- und Bahnanbindungen aus Potsdam und Berlin sind vorhanden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** - Förderung der Radnutzung  
- Vermittlung des Naturverständnisses, Begeisterung für die Natur wecken, vor allem bei „Stadtmenschen aus Berlin, auch durch Verbindung Sport und Natur
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** 32 km Wander- und Fahrradwege
- ➔ **Finanzierung:** Im Rahmen des Wildnisgroßprojektes „Döberitzer Heide“
- ➔ **Zeitraum:** Fertigstellung des Rundkurses zum 80. Geburtstag Inge Sielmanns (Frau von Heinz Sielmann, Gründer der Heinz Sielmann, Stiftung) im März 2010.

## Ausführliche Beschreibung:

➔ Die Döberitzer Heide befindet sich nur wenige Kilometer westlich der berliner und nördlich der Potsdamer Stadtgrenze. Im Juli 2004 konnte die Heinz Sielmann Stiftung 3.442 Hektar der Döberitzer Heide (Land Brandenburg) erwerben und dadurch nachhaltig für den Naturschutz sichern. Das Gebiet wurde zuvor mehr als 100 Jahre intensiv militärisch genutzt. Auf diese Weise entstanden wertvolle Offenlandschaften wie Heiden, Sandflächen und Trockenrasen, die Lebensraum für viele,

zum Teil sehr seltene, Tier- und Pflanzenarten bieten. Ziel der Heinz Sielmann Stiftung ist der Erhalt, die Pflege und die Entwicklung dieses Areals durch Schaffung eines wildnisähnlichen Naturschutz- und Naherholungsgebietes mit großen Wildtieren wie Przewalski-Pferden und Wisenten.

Teilbereiche werden für die Besucher, munitionsberäumt und für Wanderungen und Radfahrten zugänglich gemacht.



Durch die naturbelassenen Wege, mit vielen leichten Steigungen und Abfahrten, verschiedenem Untergrund, durch unterschiedlichste Landschaften wie alte Eichenwälder, weitläufige Heideflächen oder grüne Wiesen, bekommt der Rundkurs einen echten Adventure-Charakter. Neben den Picknickplätzen, an denen der Radfahrer unterwegs immer wieder halten und sich erholen kann, gibt es in Elstal, im Nord-Westen des Rundkurses die Möglich-

keit zu einem Abstecher in Sielmanns Schaugehege. Hier kann man im kleinen Cafe einkehren, oder sich am Lagerfeuer mit Stockbrot stärken. Hat man während der Tour bisher noch nicht das Glück gehabt Wildtiere beobachten zu können, kann man die Wisente und Przewalski-Pferde im Schaugehege aus der Nähe betrachten, die Fütterung miterleben und sich über das Wildnisgroßprojekt informieren.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

➔ Der Mountainbike-Rundkurs bietet eine ideale Kombination aus Sport- und Naturerlebnis. Durch die Nähe der beiden Städte Berlin und Potsdam werden viele Radfahrer angesprochen, denen hiermit ein tolles Ziel für eine Tour in der Natur geboten wird und für das sie keine großen Mühen in Kauf nehmen müssen, um dort hin zu gelangen. Weiterhin ist der Mountainbike-Rundkurs lohnender Abstecher von den nahegelegenen Radfernwegen Havel-Radweg, Havelland-Radweg und Tour Brandenburg

## Träger

- ➔ Sielmanns Naturlandschaft  
Döberitzer Heide gemeinnützige GmbH

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Carolin Hawatsch  
Athener Str. 2  
14641 Wustermark - OT Elstal  
033234/ 24890  
info@snl-doeberitzer-heide.de  
www.snl-doeberitzer-heide.de



## Nr. 68: Sponsori-Rallye

→ *Breitensport für einen Guten Zweck. Sportlich beteiligen können sich alle: von Radprofis über Hausfrauen mit „Einkaufskorb am Rad“ bis hin zu Kindern ab 8 Jahren. Voraussetzung ist, dass man einen oder mehrere Sponsoren aufweist, die bereit sind pro gefahrenen Kilometer einen zugesicherten Geldbetrag als Sponsor an die Stiftung-Kinderarche zu überweisen. Dann geht es auf den Rundkurs. Es gibt Auszeichnungen für den Einsatz und das Engagement der Radler. Maßstab hierfür sind die erradelten Sponsorengelder.*

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Sport, Spaß, guter Zweck und Öffentlichkeitsarbeit  
Guter Zweck: Unterstützung der Kinderarche in St. Petersburg (Heim für obdachlose und verwahrloste Kinder, soziale Waisen)
- **Bisherige Ergebnisse:** 2008, das fünfte Jahr in Folge durchgeführt.  
Insgesamt ca. 110.500€ Sponsorengelder und 7000 km erradelt.
- **Finanzierung:** Hauptsächlich Privatpersonen als Sponsoren. Unterstützt auch durch Fa. Robert Bosch und Volksbank
- **Zeitraum:** 2004-2008 jährlich, 2009 geplant

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Veranstaltung findet jährlich seit 2004 am letzten Sonntag im Juni parallel zu unserem Straßenfest statt. Sie wird von einem kleinen Team der Evangelisch Freikirchlichen Gemeinde (Baptisten) organisiert. Gefahren wird im Kreis auf abgesperrten Straßen. Kinder fahren eine, Erwachsene 1,5 Stunden. Die Veranstaltung wird gerne von der Stadteil-Verwaltung S-Zuffenhausen und von der Polizei unterstützt. Nachdem die Fahrräder auf Verkehrssicherheit geprüft und die Helme aufgesetzt

sind geht es los. Angefeuert von den Zuschauern machen die Radler sich auf um Kilometer und damit Geld für den guten Zweck zu sammeln. Je gefahrenem Kilometer werden später die, von den Fahrern selbst vorab erworbenen Sponsoren, Geld für den guten Zweck überweisen. Die Schirmherrschaft für diese Sponsori-Rallye hat der Ortsvorsteher übernommen. Am Tag des Rennens sind ca. 30 Helfer erforderlich um als Streckenposten, Personal am Erfrischungsstand, Rundenzähler, Moderator usw. für einen reibungslosen Ablauf zu sorgen.



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

→ Das Konzept Sport, Spaß und Öffentlichkeitsarbeit mit einem guten Zweck zu verbinden sollte Schule machen damit noch vielen Menschen in Not geholfen werden kann. Nachmachen sehr erwünscht, egal für welchen guten Zweck.

Am Ende des Rennens festzustellen, daß man durch die außerordentliche Anstrengung teilweise mehr als 1000€ für notleidende Kinder in St. Petersburg erradelt hat, gibt insbesondere den Kindern viel Selbstvertrauen und das Bewußtsein etwas bewegen zu können. Diese zurecht stolzen Kindergesichter nach dem Rennen wären alleine schon Grund genug ausgezeichnet zu werden. Durch den Anreiz möglichst viel Sponsorengeld einzufahren entdecken viele, die sonst nur sporadisch mit dem Fahrrad unterwegs sind, was sie im Stande sind auf dem Fahrrad zu leisten. Hier kommen beachtliche Kilometerleistungen zustande (bei hügeligem Rundkurs mit 4 x90° Kurven bis über 50km in 1,5h). Im Rahmen dieses Projektes wurden 7000 km gefahren und ca. 110.500€ erradelt.

### Träger

- Evangelisch Freikirchliche Gemeinde K.d.ö.R. Martin-Luther-King Kirche

### Info/Ansprechpartner

- Oskar Blank  
Stadtstr. 1  
70825 Korntal  
0711/3805450  
oskar.blank@arcor.de  
www.stiftung-kinderarche.de
- Steffen Banzhaf  
Eibenweg 21  
70839 Gerlingen  
07156/27387  
steffen.banzhaf@arcor.de  
www.baptisten-stuttgart.de



# Nr. 69: Zabel-Route

Entlang der Ruhr verläuft auf einer Streckenlänge von 17 und 21 Kilometern die „Zabel-Route“. 1996 wurde dieser Rundkurs, ausgelegt als Trainingsstrecke des Spitzensportlers Erik Zabel, mit Abschnitten für Berg- und Sprintwertung angelegt. Vorbei an Sehenswürdigkeiten (Marcus Lüppertz – Trichter, Ketenschmiedemuseum) und Köstlichkeiten (Biergärten, Hofkäserei) verläuft eine familientaugliche Strecke, die sogar für das alljährliche Volksradfahren mit ca. 650 Teilnehmern genutzt wird.

## Kurze Projektbeschreibung:

- Ziel:** Schaffung eines touristischen Anlaufpunktes; Identifikationsstiftende Maßnahme
- Bisherige Ergebnisse:** Erstellung von Flyern, Veröffentlichungen auf Messen und in Magazinen (ADFC 3/08), Nutzung der Strecke für das jährliche Volksradfahren mit ca. 650 Teilnehmern, Einbindung von Streckenabschnitten in den RuhrtalRadweg
- Finanzierung:** Beschilderung / Flyer durch die Stadt
- Zeitraum:** Dauerhaft

## Ausführliche Beschreibung:

Angeregt durch den örtlichen Fanclub Erik Zabels, wurde 1996 auf einer Trainingsstrecke des Radsportlers ein ausgeschilderter Rundkurs eingerichtet. Die Strecke als „Tour en miniature“ beinhaltet auf ihrer Länge von 17 km eine Sprintwertung und kann durch die Einbeziehung einer Bergetappe mit einer eigenen Bergwertung auf 21 km erweitert werden. Die nach dem Namensgeber und ehemaligen Bewohner der Stadt benannte „Zabel-Route“ diente von nun her an, einmal im Jahr als Strecke des familiären Volksradfahrens. Ca. 650 Teilnehmer werden so regelmäßig am ersten Maiwochen-

ende auf die Strecke durch das Ruhrtal geschickt. Die Kaiserroute und seit 2006 der RuhrtalRadweg, binden in ihren Verläufen die Zabel-Route ein und steigern deren Bekanntheitsgrad. Jeder Reisende auf diesen Fernrouten nimmt somit ein Stück Erinnerung an diesen Radsportler und somit an die Stadt Fröndenberg/Ruhr mit in seinen Heimatort. Informationsflyer über die Zabel-Route werden auf touristischen Messen stark nachgefragt (5000 Exemplare in 2 Jahren) und gehören zum Werbesortiment der Stadt. Weitere Veröffentlichungen und Berichterstattungen wie zum Beispiel in dem Magazin „Radwelt“ des ADFC (03/2008) unterstützen diese Bemühungen.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

Die Stadt Fröndenberg/Ruhr zeigt mit der Ausweisung der „Zabel-Route“ beispielhaft, wie durch die Einbindung eines Sympathieträgers sowohl die touristische Aufstellung der Stadt, als aber auch die Identifikation durch die Bevölkerung vorangetrieben werden kann. Sport als verbindendes Element, insbesondere Fahrradfahren, bewegt einen großen Teil der Bevölkerung. Gemeinschaftliche Aktionen verbinden und heben Grenzen von Ortsteilen und ganzen Städten auf. Das gemeinschaftliche Erkunden und Entdecken von herausragenden örtlichen „Schönheiten“ fördert die Verbundenheit mit dem eigenen Umfeld. Das Fahrrad bietet wie kein anderes Verkehrsmittel durch die Wahl der „Gangart“ und der Wegführung –schnellste, kürzeste Strecke, schöne Strecke, unbekannte Strecke, u.a.- die Möglichkeit alltägliche Wege und Verbindungen dabei jeweils neu zu entdecken.

## Träger

Stadt Fröndenberg/Ruhr

## Info/Ansprechpartner

Team Stadtmarketing  
Hubert Sallamon  
Bahnhofstr. 2  
58730 Fröndenberg/Ruhr  
02373/ 976238  
h.sallamon@froendenberg.de  
www.froendenberg.de

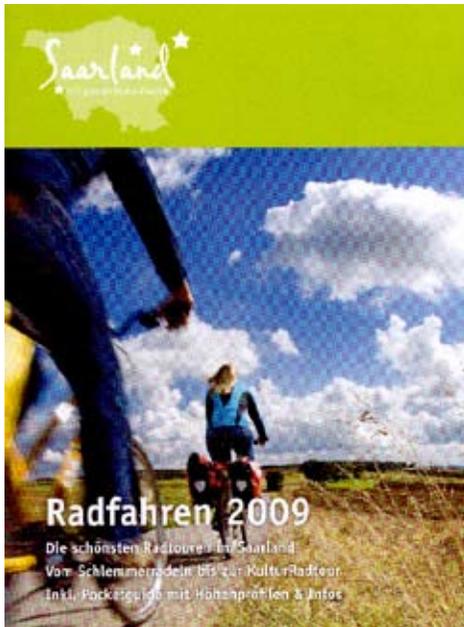


# Nr. 70: Broschüre „Radfahren 2009 – Saarland“

- ➔ – Broschüre für Radler, die im Saarland aktiv sein wollen.
- Übersichtlichkeit spielt eine große Rolle, daher Pocket-Guide mit Höhenprofilen und Infos.
- Klare thematische Einteilung: Routen, Mountainbiken, Pauschalen und Service, Informationen.

## Kurze Projektbeschreibung:

- ➔ **Ziel:** Optimale Infos für Radurlauber – alles in einer Broschüre zum Saarland
- ➔ **Bisherige Ergebnisse:** sehr gute Rückmeldungen auf Messen und bei Anfragen
- ➔ **Finanzierung:** Marketingmittel der TZS-GmbH
- ➔ **Zeitraum:** Laufzeit Dez. 2008 – Dez. 2009



## Ausführliche Beschreibung:

- ➔ Die aktuelle Themenbroschüre „Radfahren 2009“ zeigt den Radinteressierten, was im Saarland steckt. Mit der Reportage gleich zu Beginn „Sattelfest zu Kunst und Kultur“ macht man Lust und Laune, entlang der Saar von Saarbrücken nach Trier zu radeln. Nach dem Einstieg geht es mit wichtigen Infos weiter: Ein Überblick über die schönsten Radwege, fahrradfreundliche Übernachtungsbetriebe, Angebote zum Radwandern, Grenzüberschreitende Routen und dazu noch der Pocket-Guide im praktischen Lenkertaschenformat zum Mitnehmen für unterwegs!

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- ➔ Wir haben uns viele Gedanken gemacht, unseren Kunden zugehört, Anregungen aufgenommen und umgesetzt und versucht eine kundenorientierte und ansprechende Infobroschüre zum SaarRadland auf den Markt zu bringen. Die Reaktionen unserer Gäste zeigen uns, dass es gelungen ist, für den Fahrradtourismus im Saarland ein optimales Produkt anbieten zu können. Halt eine fahrradfreundliche Entscheidung!

## Träger

- ➔ Tourismus Zentrale Saarland GmbH

## Info/Ansprechpartner

- ➔ Susanne Renk  
Franz-Josef-Röder-Straße 17  
66119 Saarbrücken  
0681/ 9272016  
renk@tz-s.de



# Nr. 71: 1. Restau-Radel in Deutschland

→ *Der Fahrrad-Sport gewinnt jährlich an Beliebtheit. Da unser Bürgerhaus direkt am R1 liegt haben wir unser Firmenprofil verändert. Von einer Gaststätte zum Restau-Radel in Deutschland: Gastronomie – Aktivitäten Service.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Eröffnung des 1. Restau-Radel in Deutschland, optimale Versorgung der Radfahrer
- **Bisherige Ergebnisse:** Bau des Radweges R1 durch Kagel (Finanzierung vom Bund)
- **Finanzierung:** Eigenmittel/ Bund/ Gemeinde
- **Zeitraum:** Ab 01.01.2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Restau-Radel am R1 ist direkt auf die Bedürfnisse der Radfahrer ausgerichtet.

- **Gastronomie:**
- schnelle, leckere Gerichte
  - spezielles Radlerfrühstück
  - Kinderkarte, Kinderstuhl

- **Information:**
- kostenloses Informationsmaterial über Radwege, Routen usw.
  - kostenlose Vermittlung von Übernachtungsmöglichkeiten
  - mehrsprachig (Deutsch, Englisch, Polnisch)

- **Kinderbetreuung:**
- Neubau eines Spielplatzes der angrenzenden Kita (Spielplatz darf von Gästen des Restau-Radels mit benutzt werden), (Finanzierung Gemeinde)
  - Spielsachen (Puzzle, Seifenblasen für die Kleinen)

→ **Aktivitäten:**

- 1. Kageler Fahrradmesse (kein Verkauf, sondern nur eine Informationsveranstaltung über Räder, Kleidung, Helme etc.)
- organisierte Fahrradtouren zum Restau-Radel (z.B. Tour de MOZ am 09.05.)
- Auftritt von „Sportgrößen“ (z.B. Talk & Buchlesung mit Heinz-Florian Oertel)

→ **Service:**

- ausreichend Fahrradständer
- kleines Sortiment für eine Pannenbeseitigung (Flickzeug etc.)
- Verkauf von Fahrradkarten
- Verkauf von hochwertiger Bekleidung der Firma Jagaball, die am Wochenende im angrenzenden Gebäude auch einen Fabrikverkauf durchführen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Zum einen, weil es sich hier um eine enge Zusammenarbeit von Bund/Gemeinde und einer kleiner Firma handelt, zum anderen weil so viel Liebe in der Idee & Durchsetzung steckt. Weil das Wohlfühlen und die Zufriedenheit der Radler im Vordergrund steht, verbunden mit dem Ausbau der Infrastruktur einer kleinen Region sowie mit der Erhöhung der Auslastung der Ferienzimmer. Das Gebiet um Kagel soll als Ferienregion an Bedeutung gewinnen.

## Träger

- Bürgerhaus Kagel

## Info/Ansprechpartner

- Frau Albert  
Schulstraße  
515537 Kagel  
0176/ 22859319  
info@buergerhaus-kagel.de



# Nr. 72: „Koordinierungsstelle für die radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein“ - Seite 1

→ Mit der Radkoordinierungsstelle wurde eine zentrale Anlaufstelle für den Radverkehr geschaffen, die an der Schnittstelle zwischen Verkehrsplanung und Tourismus arbeitet. Aufgaben sind u.a.: Bestandserfassung von Wege- und Wegweisungsqualitäten an Rad(fern)wegen im Land, daraus abgeleitet eine Qualitätsverbesserung des Angebotes, Vereinheitlichung der Wegweisung, Etablierung eines Netzwerkes und Beratung der rad(touristischen) Partner im Land.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur in Schleswig-Holstein durch Sensibilisierung und Information der zuständigen Stellen; schaffen eines Radverkehrsnetzwerkes an der Schnittstelle zwischen Tourismus und Verkehrsplanung
- **Bisherige Ergebnisse:** Vor allem unter den Touristikern in Schleswig-Holstein ist das Bewusstsein für die Bedeutung qualitativ guter radtouristischer Angebote gewachsen. In etlichen Regionen des Landes ist ein zunehmendes Engagement für den Radtourismus erkennbar. Das radtouristische Angebot wird sukzessive qualitativ aufgewertet.
- **Finanzierung:** 2006 bis 2009: 300.000 € Landesmittel + 33.333 € Eigenmittel des TASH
- **Zeitraum:** Juni 2006 bis Juni 2009 – Verlängerung angestrebt

## Ausführliche Beschreibung:

→ Aufgrund der Bedeutung des Radtourismus für Schleswig-Holstein hat sich das Land 2006 entschieden, die Qualität des radtouristischen Angebotes im Land zu steigern und zu sichern. Im Wettbewerb der radtouristischen Destinationen wurde Schleswig-Holstein seinerzeit nicht ausreichend wahrgenommen. In

den zuständigen Dienststellen waren die Kenntnisse über den Zustand von Wegen und Wegweisung nicht im ausreichenden Maße vorhanden. In Teilen fehlte, gerade bei den touristischen Partnern, ein Verständnis für die Bedürfnisse von Radfahrern. Die Beschilderung der Radwege ist über die Jahre gewachsen, trotz eines seit 1999 gültigen Wegweisungserlasses ist die Wegweisung jedoch nicht einheitlich. Die Aufgaben der Radkoordinierungsstelle liegen daher vor allem im Bereich der Bestandserfassung von Rad(fern)wegen. Basierend auf einen in Abstimmung mit der Verkehrsabteilung des Ministeriums erstellten Erhebungskatalog, wurde im Rahmen eines Modellprojektes eine landesweit gültige Radwegebestandsdatenbank entwickelt und mit Daten aus Modellregionen befüllt. In einem weiteren Schritt wurden die Inhalte der Radwegebestandsdatenbank für die Fachöffentlichkeit im Internet visualisiert ([www.sh-radexperten.de](http://www.sh-radexperten.de)). Dazu ist derzeit ein Arbeitsfeld der Radkoordinierungsstelle ein landesweites digitales Radnetz im Geographischen Informationssystem (GIS) aufzubauen, da in vielen Kreisen bislang keine fortschreibungsfähigen digitalen Netzdaten vorliegen. Im Zusammenhang mit der Bestandserfassung wurden auch Qualitätskriterien für radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein für Wege, Wegweisung, begleitende Services, Rastplätze, Schutzhütten, Fahrradboxen etc. entwickelt.

Ein wichtiges Aufgabenfeld ist die Fortschreibung des Wegweisungserlasses von 1999. Die Fortschreibung hat die Vereinheitlichung der Wegweisung in Schleswig-Holstein auf der Grundlage der Wegweisungserkenntnisse der letzten Jahre zum Ziel. Die Betreuung des Radportals für Endkunden ([www.sh-fahrradland.de](http://www.sh-fahrradland.de)) und die landes-

weite Etablierung des Themas GPS mit Rad fahren sind weitere wichtige Ergebnisse der Arbeit der letzten drei Jahre. Hervorzuheben ist die Arbeitsweise der Radkoordinierungsstelle, die auf Kooperation und Zusammenarbeit setzt. Fortschritte für den Radtourismus und Verbesserungen für den allgemeinen Radverkehr lassen sich dauerhaft nur erzielen, wenn Land, Kreise und Kommunen sowie Verkehrsexperten und Radtouristiker gemeinsam daran arbeiten. Dementsprechend fördert die Radkoordinierungsstelle besonders den fachlichen Austausch zwischen den beteiligten Partnern. In Kooperation mit der Verkehrsabteilung des Ministeriums werden Fachtagungen zu Radverkehrsthemen organisiert. In einer regelmäßig tagenden Arbeitsgruppe informieren sich die Radtouristiker und diskutieren über Verbesserungsmöglichkeiten. Ganz individuell berät die Radkoordinierungsstelle Partner zu Radverkehrsfragen und begleitet fachlich rad(-touristische) Projekte. Die Radkoordinierungsstelle überprüft anhand von Marktstudien das Potenzial des Radtourismus in Schleswig-Holstein.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Schleswig-Holstein hat mit der Einrichtung der Radkoordinierungsstelle bundesweit Maßstäbe gesetzt. Die fundierte Auseinandersetzung mit der radtouristischen Infrastruktur mit dem Ziel deren Qualität zu verbessern und zu sichern, zeigt die Bedeutung des Radtourismus für Schleswig-Holstein. Die Arbeit der Radkoordinierungsstelle zeigt beispielhaft auf, dass die Vernetzung der Bereiche Tourismus und Verkehr positive Synergien erzeugt. Darüber hinaus hat sich für Schleswig-Holstein als positiv herausgestellt, eine zentrale Anlaufstelle für radtouristische Fragen für die Akteure im Land zu haben. So kann die Koordinierungsstelle z.B. in einem ersten Schritt Projektideen mit den Akteuren im Land besprechen oder diese grundsätzlich in radver-



# Nr. 72: „Koordinierungsstelle für die radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein“ - Seite 2

kehrlichen Fragestellungen beraten. Diese Beratungsleistungen stellen einen wichtigen Beitrag zur Qualitätssicherung dar.

## Träger

→ Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein / Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein (TASH)

## Info/Ansprechpartner

→ Kerstin Schneider, VII 225  
Düsternbrooker Weg 98  
24105 Kiel  
0431/ 9885148  
kerstin.schneider@wimi.landsh.de



## Nr. 73: „Leipziger Notenrad“ - Seite 1 “

→ Durch die thematische Verbindung von Radverkehr und Musik werden zusätzliche Nutzer für den Radverkehr erschlossen – musikinteressierte Leipziger, kulturbegeisterte Städtetouristen und Radwanderer. Durch die thematische Profilierung und landschaftlich-städtische Einbettung der Radroute werden beide touristische Zielgruppen erweitert. Das Radwegenetz in und um Leipzig wird durch die Verknüpfung des „Leipziger Notenrades“ mit überregionalen Radwanderwegen verdichtet. Dadurch verbessern sich Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des Routennetzes.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Gewinnung neuer Nutzergruppen im Radverkehr durch Verbindung von Stadterkundung per Rad mit dem Leipziger kulturellen Flaggschiff Musik
- **Bisherige Ergebnisse:** Routenkonzeption, Designwettbewerb, Stadtratsbeschluss der Stadt Leipzig zur Unterstützung der Leipziger Notenrouten
- **Finanzierung:** Gesamte Projektkosten (ca. 250.000 €); Informelle Zusage der Landesdirektion Leipzig über die Finanzierung von 75% der Projektkosten (190.000€ in Haushaltplanung 2010 eingestellt); restliche 25% (ca. 62.000 €) über Spenden und Sponsorengelder; Akquise im 1. Halbjahr 2009
- **Zeitraum:** Ausführungsplanung beginnt 2009. Umsetzung und Eröffnung des Leipziger Notenrades erfolgt mit einem Bürgerfest in der Fahrradsaison 2010

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Musikstadt Leipzig als Wohn- und Schaffensort herausragender Komponisten des 18. bis

20. Jahrhunderts (Telemann, Bach, Lortzing, Mendelssohn, Schumann, Wagner, Grieg, Mahler, Reger) weist eine große Vielfalt musikgeschichtlich interessanter Orte auf, so dass die Stadt Leipzig beschlossen hat, sich mit den authentischen Komponistenstätten um Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste zu bemühen. Ein Teil dieser Orte voll klingender Atmosphäre liegt außerhalb der Innenstadt. Gleichzeitig sind diese Stätten oft landschaftlich reizvoll eingebettet in die von vielen Wasserläufen durchzogene Auenlandschaft. Diese doppelten Vorzüge werden durch die Radroute „Leipziger Notenrad“ für die Gäste und Bürger Leipzigs erfahrbar gemacht. Die ungewöhnliche Verbindung von Musik und naturnaher Erholung schafft eine eigene Erlebniswelt. Um die musikalische Seite des Leipziger Notenrades erfahrbar zu machen, wird das Wegeleitsystem durch ein Musikerlebnis-Leitsystem ergänzt.

Die musikalische Radpartie „Leipziger Notenrad“ ist 36,6 km lang. Sie besteht aus einer westlichen Schleife (Stationen 1-11) und einer etwa gleichlangen östlichen Schleife (Stationen 12-16), die beide an das Stadtzentrum anschließen.

En passant wirbt das Notenrad außerdem für die vielfältigen Schätze Leipzigs, die bisher nicht im Brennpunkt des touristischen Interesses stehen: Gründerzeitviertel und Gartenanlagen, verzweigte Flussläufe und artenreicher Auenwald, Landgüter und Parkanlagen, Herrenhäuser und Kunst im öffentlichen Raum – machen das „Leipziger Notenrad“ zu einer einzigartigen städtischen Radtour.

In seinem Verlauf kreuzt das „Leipziger Notenrad“ überregionale Radwanderwege (Elsterradweg, Pleißebergweg). Über Elster-Saale-Radweg und Partheradweg ist es außerdem an Saaleradweg und Mulderadweg angebun-

den. Den Nutzern des „Leipziger Notenrades“ steht damit ein umfangreiches Radwegenetz in und um Leipzig zur Verfügung. Gleichzeitig werden für die unterschiedlichen Radwanderwege touristische Synergien geschaffen.

### Projektstatus:

- Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, Konzeption der Routenverläufe (2005/2006)
- Logo-Design für das Notenrad im Anschluss an den beschränkten Designwettbewerb für das Wegeleitsystem der Notenspur (10/2007)
- Vorplanung für das Wegeleitsystem Notenrad (10-12/2007)
- Grundsatzbeschluss zu den Leipziger Notenrouten inklusive Leipziger Notenrad durch den Stadtrat (Ratsversammlung 09. Juli 2008)
- Entwicklung eines Musikerlebnis-Leitsystems für die Notenrouten (2009)
- Fundraising (ab Januar 2009)
- Ausführungsplanung und Bauausführung (2009/2010)
- Eröffnung des Leipziger Notenrades 2010 in Verbindung mit einem Bürgerfest

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

→ Neben den ehrgeizigen Zielen des Projektes „Leipziger Notenrad“ und der außergewöhnlichen Verbindung von Musik und sanfter Mobilität sind der generationsübergreifende Projektansatz und die enge inhaltliche und gestalterische Zusammengehörigkeit von Radroute „Leipziger Notenrad“ und Fußrouten „Leipziger Notenspur“ und „Leipziger Notenbogen“ hervorzuheben. Die beiden umweltschonenden Mobilitätsarten liegen nicht wie häufig im städtischen Bereich im Konflikt miteinander, sondern ergänzen einander. Die Besonderheiten des Projektes sind in seiner Entstehung begründet. Die bisherigen Ergebnisse sind dem bürgerschaftlichen Engage-



## Nr. 73: „Leipziger Notenrad“ - Seite 2 “

gement der Beteiligten zu verdanken. Die ehrenamtliche Tätigkeit entwickelt dabei nicht nur eine Schaffenskraft, welche eine bemerkenswerte Projektreife bewirkt hat, sondern ist zudem in der Lage verschiedene Gruppen von Akteuren zu vernetzen. Innerhalb des Projektes „Leipziger Notenrad“ werden Privatpersonen, Vereine, Verbände und verschiedene Ämter der Stadt Leipzig gemeinsam aktiv. Die gesellschaftliche Heterogenität der gemeinsam handelnden Akteure ist ungewöhnlich breit. Das „Leipziger Notenrad“ bewirkt eine bemerkenswerte Zusammenarbeit von Vertretern der musischen Hochkultur bis hin zur alternativen Szene.

### Träger

→ Leipziger Notenspur-Initiative

### Info/Ansprechpartner

→ Heide Luckmann  
c/o Universität Leipzig  
Institut für Stadtentwicklung und Bauwirtschaft  
Jahnallee 59  
04109 Leipzig  
0341/ 97-337-41  
luckmann@notenspur-leipzig.de  
www.notenspur-leipzig.de/notenrad



# Nr. 74: „Radexpertenportal für Schleswig-Holstein“ - Seite 1

→ *Das Radexpertenportal Schleswig-Holstein verbindet wertvolle, lagegenaue Daten über den Zustand von Radwegen mit einer modernen, zukunftsweisenden Technologie und einem neuen Ansatz in der Datenverwaltung und dem Zugriff auf Sachdaten für den Radwegeunterhalt und -bau. Im Zusammenspiel zwischen Landesverwaltung, Kreisen, Kommunen und touristischen Aufgabenträgern werden Informationen zur Radinfrastruktur vorgehalten und fortgeschrieben, so dass alle Beteiligten auf die für Sie relevanten Informationen zugreifen können.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Implementierung eines landesweiten Online-Portals mit Informationen über den Verlauf und den Zustand von Rad(fern)wegen in Schleswig-Holstein, der begleitenden Infrastruktur sowie Wegweisungsmängeln.
- **Bisherige Ergebnisse:** Positive Resonanz im Land und bundesweit. Mehr als 40 Akteure in Schleswig-Holstein nutzen das Expertenportal als Informationsmedium.
- **Finanzierung:** Aus Sachmitteln der Radkoordinierungsstelle bei der TASH, Entwicklungskosten und laufende Kosten für den Betrieb der Website und des Kartenservers.
- **Zeitraum:** Planung seit Mitte 2007 (v.a. Vorarbeit für Erhebungsgrundlagen und Erstellung Datenbank sowie Ersterhebungen), Umsetzung des Portals September bis Dezember 2008, seit Dezember 2008 online, seit dem kontinuierliche Weiterentwicklung.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Für Schleswig-Holstein wurde eine landesweite Radwegbestandsdatenbank mit verbindlichen Erhebungskriterien entwickelt und modellhaft mit Erfassungs-

daten befüllt. Die Struktur der Datenbank ist verbindlich für alle zukünftigen Erfassungen an Rad(fern)wegen in Schleswig-Holstein. So koppelt z.B. das Wirtschaftsministerium die Förderzusagen für die Überarbeitung der Radwege an die Verwendung der Datenbank. Die Radwegbestandsdatenbank setzt auf MS-Access-Technologie, die Inhalte können über eine Schnittstelle zu einem Geographischen Informationssystem (GIS) in Karten visualisiert, also räumlich zugeordnet werden. Vor dem Hintergrund, dass nicht alle zuständigen Dienststellen über die entsprechende Software verfügen, bleiben die erhobenen Daten oft nur einem kleinen Nutzerkreis zugänglich. Die Grundidee des Portals ist daher, Erhebungsdaten zum Radwegzustand durch die Nutzung von Internettechnologie einer größeren Nutzergruppe zugänglich zu machen. Dazu wurde eine Lösung umgesetzt, die der Fachöffentlichkeit ermöglicht, Erhebungsdaten anzusehen, Streckenabschnitte zu kommentieren und Kartenausschnitte zu drucken. Über eine Nutzerverwaltung ist es möglich, verschiedenen Nutzern unterschiedliche Rechte zuzuweisen. Auf Seiten des GIS-Technologie baut das Portal auf internationalen Standards auf. So wurde z.B. ein WMS-Dienst (WebMap-Service) integriert, der Nutzern mit GIS-Arbeitsplatz einen Datenimport ermöglicht. Die Druckfunktion in der Karte ermöglicht den Nutzern eine PDF-Ausgabe des Kartenfensters mit entsprechender Legende. Die Ausgabe erfolgt als GEO-PDF, die ermöglicht, einzelne Informationen in der PDF-Datei ein- und auszublenden. Die Informationen im Radexpertenportal sind vorerst der Fachöffentlichkeit vorbehalten. So können die zuständigen Dienststellen Ihren Handlungsbedarf einsehen, ohne direkt der öffentlichen Diskussion "ausgesetzt" zu sein. Für interessierte private Radler (bzw. Schleswig-Holstein-Urlauber)

werden relevante Daten wie Streckenbeschaffenheit und Anhängertauglichkeit der Strecken in der interaktiven Karte auf [www.sh-fahrradland.de](http://www.sh-fahrradland.de) angezeigt. Die Inhalte unter [www.sh-radexperten.de](http://www.sh-radexperten.de) werden sich in der nächsten Zeit verdichten. Für einige Rad(fern)wege liegt derzeit nur der Verlauf vor, Ziel ist, in den nächsten Jahren für alle Abschnitte im schleswig-holsteinischen Radnetz Befahrungsdaten zu haben. Im Radexpertenportal werden neben dem Verlauf auch Informationen in den Bereichen Wegezustand, begleitende Infrastruktur (Rastplätze, Schutzhütten, Informationstafeln und Abstellanlagen) sowie Wegweisungsmängel dargestellt. Das Radexpertenportal beinhaltet kein vollständiges Wegweiskataster. Dies erschien nicht zielführend, da in allen Kreisen Schleswig-Holsteins Wegweiskataster vorliegen und daher eine Investition in ein landesweit einheitliches Wegweiskataster nicht gerechtfertigt gewesen wäre. Die Dokumentationsmöglichkeit der Wegweisungsmängel wurde integriert, da im Regelfall bei einer Befahrung im Rahmen einer Bestandserfassung effizient auch Wegweisungsmängel erhoben werden können. Die Kommentarfunktionalitäten sollen mittelfristig ausgebaut werden, und so einen Teil zur Aktualität der Daten beitragen. Bereits erfasste Daten müssen jedoch zusätzlich in regelmäßigen Abständen vor Ort kontrolliert und ggf. fortgeschrieben werden. Die Änderung/Fortschreibung der Lage- und Sachdaten wird zentral über die Radkoordinierungsstelle abgewickelt.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Mit dem Radexpertenportal wurde bundesweit etwas bislang Einzigartiges geschaffen. Verlässliche, d.h. vor allem aktuelle, Informationen zum Zustand von Radrouten und -netzen, der begleitenden Infrastruktur liegen fast nie an zentralen Stellen für ein gesamtes Bundesland vor. Wenn Daten aus Zustandserfassungen



## Nr. 74: „Radexpertenportal für Schleswig-Holstein“ - Seite 2

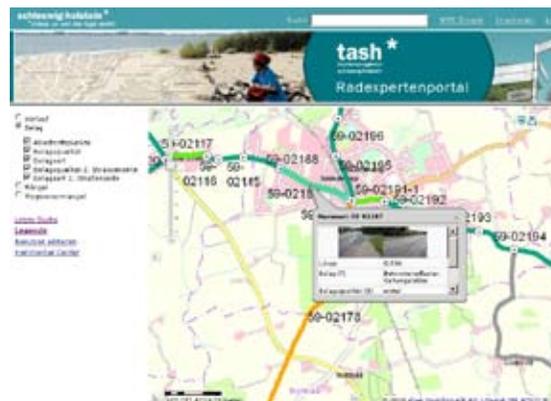
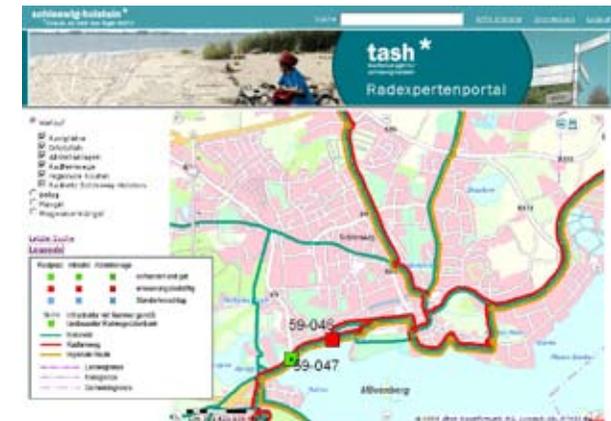
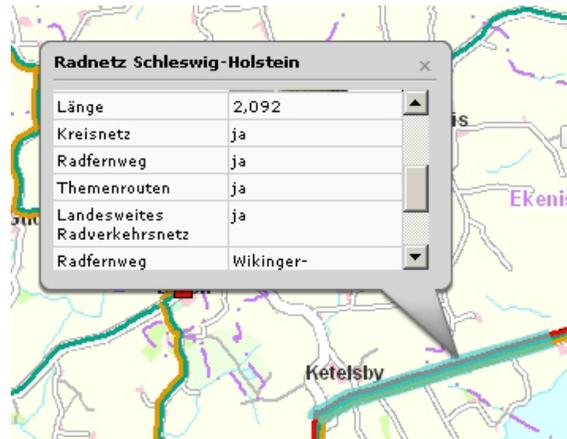
vorliegen, dann im Regelfall ausschließlich bei einzelnen Dienststellen. Die Auseinandersetzung mit den Zustandsdaten scheitert bei einigen zuständigen Dienststellen oft an deren technischer Ausstattung. Mit dem Radexpertenportal werden Radwegebestandsdaten einer Fachöffentlichkeit zugänglich gemacht – auf der technischen Seite brauchen die Nutzer lediglich einen Internetzugang. Die Kenntnis über den Wegeszustand erleichtert die Investitionsplanungen im Radwegbau und der Unterhaltung und hilft so, gezielt Mittel einsetzen zu können. Die im Radexpertenportal integrierte Nutzerverwaltung ermöglicht der Radkoordinierungsstelle des Landes Schleswig-Holstein verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Rechten im Radexpertenportal zu versehen. Das Radexpertenportal ebnet damit den Weg für die Qualitätssicherung und –steigerung der radtouristischen Infrastruktur in Schleswig-Holstein.

### Träger

→ Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Karin Proell  
Wall 55  
24103 Kiel  
0431/ 6005851  
proell@sht.de  
www.sh-radexperten.de



# Nr. 75: „Radelnd verreisen auf traumhafte Weisen“- Seite 1

→ Kulturinsel Einsiedel, der grüngeringelte Abenteuerfreizeitpark mit dem 1. Deutschen Baumhaushotel - direkt am Oder-Neiße-Radweg und vielen Radrundwegen gelegen. Im Herzen der ZentralLausitz schmieden wir neue, herausragende Ideen! Zu Fuß oder mit dem Fahrrad gelangt man über den lehrreichen Wanderweg zum östlichsten Punkt Deutschlands, zur einzigartigen Neiße-Fahrradfähre und „Zollstation“-Attraktion und wird in das größte zusammenhängende Waldgebiet Mitteleuropas, der Puszcza Zgorzelecka mit spannenden Radschleifen, geschifft! Interaktiv, generationsübergreifend, gemeinsam und impulsiv arbeiten wir unter anderem momentan am Asphaltkino für den Oder-Neiße-Radweg.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Ziel ist es, mit den Angeboten rings um das Radfahren aus einer touristisch schwachen Region eine Ferienregion zu entwickeln. Speziell die Radtouristen zum Verweilen zu bringen, bei uns zu Übernachten und zu Haus begeistert von unserer Region zu berichten. Und natürlich den Besuchern, die mit dem Auto anreisen, eine spannende Fahrrad-Ferienregion, die sie unbedingt radelnd entdecken wollen, zu bieten und damit auch diese Gäste zu einem Mehrtagesaufenthalt zu bewegen.

→ **Bisherige Ergebnisse:** Die einzigartige Neiße-Fahrradfähre über den deutsch-polnischen Grenzfluss mit eindrücklicher Radschleife ins polnische Nachbarland, den lehrreichen Wander- und Radwanderweg zum östlichsten Punkt Deutschlands, künstlerisch gestaltete Radwanderbrücken, Rastplätze und Schutzhütten sowie die Gewinnung des Engagements des Bürgermeisters und der Gemeinde Neißeau bei der Umsetzung des einmaligen Asphalt Kinos

→ **Finanzierung:** -

→ **Zeitraum:** Mai 2008 bis November 2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Am östlichsten Punkt Deutschlands, direkt am Oder-Neiße-Radweg, wächst seit 19 Jahren die Kulturinsel Einsiedel - der Grüngeringelte Abenteuerfreizeitpark mit dem 1. Baumhaushotel der Republik. Eine ungewöhnliche Oase, abseits von Stadt und Dorf mitten in der Ferienregion Zentrallausitz. Den Gästen werden nicht nur verschlungene Wege, unterirdische Geheimplabyrinth, ein sagenhaftes Zauberschloss, Abenteuer Nächte und die Entdeckung des über 1000 Jahre verschollenen Volkes von Turi Sede geboten, sondern auch die Möglichkeit der Erkundung der spannenden Umgebung zu Fuß und mit dem Rad. Von Süden auf dem Oder-Neiße-Radweg kommend, warten auf der Kulturinsel Einsiedel kunstvoll gestaltete Sitzgruppen, eine fantastische Fahrradbrücke, eine Schutzhütte und die Anbindung zum ausgedehnten Radwegenetz der Lausitz (z.B. Froschradweg). Von der Kulturinsel aus, wo man sich Räder auch ausleihen kann, gelangt man abzweigend vom Oder-Neiße Radweg nach 1 km zur einzigartigen Neiße-Fahrradfähre und dem wartenden Fährmann, der eine „Zollstation“-Attraktion betreut und die Gäste über den deutsch-polnischen Grenzfluß, die Neiße, ins größte zusammenhängende Waldgebiet Mitteleuropas, der Puszcza Zgorzelecka, schifft. Eindrückliche Attraktionen im polnischen Nachbarland gilt es auf Radrundwegen für die Gäste und Einwohner der ZentralLausitz zu entdecken. Am östlichsten Zipfel Deutschlands sind für einen attraktiven Lebens – und Tourismusstandort stetige Innovationen und neue außergewöhnliche Projekte unabdingbar. Ständig werden neue Maßnahmen vorangetrieben und politisch agiert. (Bsp.: durch die po-

litische Entscheidung der Elektrifizierung der Bahnstrecke, die unsere Wälder durchschneidet, setzen wir uns vehement für Übergänge ein, die die einzelnen Tourismusattraktionen wie den Biehainer Waldsee oder Kinderspielpark Kaltwasser wieder durch unsere Fahrradgäste erreichbar machen).

→ Weiterhin zählen 2009 zu unseren Maßnahmen die kostenfreie Pilzwäldchen-Attraktion am Radweg gegenüber der Kulturinsel. Dort wird auf amüsante Weise den Gästen ein Parcours aus witzigen, zu entdeckenden Geschichten, Trimm-Dich-Geräten (natürlich gebaut von der Kulturinsel Einsiedel mit dem Unternehmensteil der künstlerischen Holzgestaltung) und einem spannenden Geländespiel kostenfrei geboten. Auf polnischer Seite wird die Kulturinsel gemeinsam mit ansässigen Firmen den Ausbau des vorhandenen Radwegenetzes vorantreiben und schließlich werden sich diesseits und jenseits der Neiße die Kräfte der deutschen und polnischen Offiziellen Unternehmen und Einwohnern auf die integrative, generationsübergreifende Unternehmung des Asphaltkinos mit dem Schweizer Künstler Menel bündeln. Gemeinsam mit deutschen Schülern aus der Gemeinde Neißeau, den Schülern des polnischen Nachbarstädtchens und verschiedenen Unternehmen wird das zusammenführende, einmalige, gemeinschaftliche Projekt umgesetzt. Ein nächster Leuchtturm im Rahmen einer interaktiven, interkulturellen und impulsiven Zusammenarbeit zur Umsetzung einer weiteren notwendigen Attraktion, die ein Entwicklungsschritt in Richtung Ferienregion bedeutet, zudem Arbeitsplätze erhält und schafft, und die der Bevölkerung für den Grundsatz der Verwirklichung von Zielen und Träumen Stabilität gibt. Das Asphaltkino wird nicht nur ein einmaliger Touristenmagnet sondern auch ein Gemeinschaftschaffendes Projekt, welches strukturschwache Regionen benötigen, um spürbar zu machen, dass jeder Einzelne der Region etwas in seiner Region mit anderen bewegt. Wir als Kulturinsel Einsiedel mit unseren kontinuierlich gewachsenen Ange-



## Nr. 75: „Radelnd Verreisen auf traumhafte Weisen“ - Seite 2

boten stehen für die Umsetzung ein und beteiligen uns finanziell wo es nur möglich ist.

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

→ Mit dem eigenwilligen und sicher einmaligen Konzept auf der Basis einer künstlerischen Herangehensweise entstehen seit 19 Jahren besondere Objekte auf der Kulturinsel Einsiedel, dem Grüngeringelten Abenteuerfreizeitpark mit dem 1. Deutschen Baumhaushotel mitten in der Ferienregion ZentralLausitz. Gelegen am Oder-Neiße-Radweg und dessen Gästen entwickeln wir uns mit innovativen, kreativen Projekten kontinuierlich weiter. Um für Gäste ein attraktives Urlaubsziel zu bieten, sind vielschichtige, interessante Ausflugsmagneten in der Umgebung essentiell. Mit dem Wander- und Radwanderweg zum östlichsten Punkt, den Rastplätzen und Schutzhütten am Radweg, der Neiße-Fahrradfähre ins polnische Nachbarland, dem Fahrradverleih auf der Kulturinsel und der Implementierung von Radschleifen wurden wichtige Wege erfolgreich am östlichsten Punkt Deutschlands beschriftet und sollen heraus gehoben werden.

Das Asphaltkino ist der nächste engagierte, integrative und begegnungsreiche Schritt für einen außergewöhnlichen Lebens- und Tourismusstandort sowie Publikums-magneten. In der Gemeinde Neißeau werden spielend alle beteiligten Generationen einbezogen und wird in der Begegnung mit Kunst, Kultur und Natur neues Engagement für die Region entflammt.

Mit dem Fahrradtourismus in der Ferienregion Zentral-Lausitz, rund um die Kulturinsel werden nicht nur Arbeitsplätze gesichert, sondern wird auch ein breites Feld geboten, eigene Ideen und persönliche Ziele umzusetzen. Der Deutsche Fahrradpreis 2009 ist unsere Möglichkeit, unsere Radregion mit den geschaffenen Angeboten 2009 heraus zu heben und das kommende Asphalt Kino

Projekt zu verwirklichen. Der Fahrradpreis zeichnet uns öffentlichkeitswirksam aus, gibt uns notwendige Eigenmittel und ist essentiell bei der Bewertung im Rahmen von Fördermöglichkeiten.

### Träger

→ Kulturinsel Einsiedel – Grüngeringelter Abenteuerfreizeitpark

### Info/Ansprechpartner

→ Marika Vetter  
Kulturinsel Einsiedel 1  
02829 Neißeau OT Zentendorf  
Tel: 035891/ 491 24  
marika@kulturinsel.de



# Nr. 76: „10. Radtour durch Thüringen“

→ - Radtour für Kinder und Jugendliche ab 10 Jahren mit Fahrradspaß  
- erprobte sichere Streckenführung durch Thüringen (jährlich neu)

- Tagesstrecken zwischen 30 und 60 km- gesamt 220 km

- Übernachtung in Zelten (Gepäcktransport mit Fahrzeugbetreuung durch Pädagogen, Gruppenleiter und Streckenführer)

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:** Erlebnisfreizeit für Kinder und Jugendliche

→ **Bisherige Ergebnisse:** 9. Radtouren mit insgesamt 248 Teilnehmern

→ **Finanzierung:** Eigenfinanzierung mit Sponsoren und Beiträgen

→ **Zeitraum:** Erste Ferienwoche in Thüringen (28.06. – 04.07.21009)

## Ausführliche Beschreibung:

→ Dieses Jahr führen wir zum 10. Mal eine Radtour (28.06.-04.07.2009) durch. Die der Auswahl der Streckenführung haben wir uns besonders auf die Sicherheit der Teilnehmer, die landschaftlichen Schönheiten des Thüringer Waldes und unserer näheren Umgebung konzentriert. Die Strecke führt diesmal über den gesamten Rennsteig von Blankenstein nach Hörschel. Fünf erwachsene Betreuer, ein Streckenführer sowie ein Versorgungsfahrzeug sorgen für einen reibungslosen Ablauf. Leistungen: Vollverpflegung – alle Eintrittspreise – Zugfahrten – Video. Teilnehmer: Mädchen und Jungen ab 10 Jahre.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Unser Projekt könnte als Anregung für andere Vereine, Jugendgruppen oder Organisationen dienen.

Diese Erlebnisfreizeit spricht viele Interessen von Kindern und Jugendlichen an und bietet erzieherisch wertvolles Potential.

## Träger

→ Reisebüro Tannroda

## Info/Ansprechpartner

→ Ingolf Schiller  
Lindenberg 10  
99438 Bad Berka  
036450/ 42308



# Nr. 77: „Topradreisen“

→ *Erfahrungsgemäß radeln Gäste jedes Jahr eine andere Radtour. Lokale Radreiseveranstalter/Tourismusverbände haben sich zusammengeschlossen, um die ständig rotierenden Gäste innerhalb der Kooperation zu halten.*



## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Neue Gäste/ Kunden gewinnen, Stammkunden binden
- **Bisherige Ergebnisse:** –
- **Finanzierung:** Geteilt durch die 12 Partner
- **Zeitraum:** 01.02.2009 – 31.10.2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Partner von Topreisen haben sich hohe Qualitätskriterien auferlegt: Durchgängig einheitliche Beschilderung, qualitativ hochwertige Radkarten, bei One-Way Routen-Rücktransfer von Rädern, Personen und Gepäck, Erreichbarkeit via Hotline - auch am Wochenende, Fahrradverleih mit Qualitäts-Tourenrädern, Flickset, Satteltaschen, Pannenservice, Gepäcktransfer, Lunchpakete, GPS-Tracks zum Herunterladen, kennen Hotels persönlich, Anfahrtsbeschreibungen und die Reise-rücktrittskostenversicherung. Durch diese Qualitätskriterien gekoppelt mit der lokalen Kompetenz werden Radtouristen überzeugt, als nächstes eine der Touren der Kooperationspartner zu buchen. Durch gemeinsame Marketingaktivitäten z.B. mailings, ganz besonders an die Kunden die vermutlich im nächsten Jahr eine andere Radreise planen, innerhalb der Kooperation zu halten.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Neu, einzigartig, erste deutschlandweite Kooperation auf dem Sektor Radtourismus, Erweiterungsmöglichkeiten, Synergien, aus Wettbewerbern werden Partner

## Träger

→ Haseltal Touristik GmbH und elf Partner

## Info/Ansprechpartner

→ Wilhelm Kormann  
Langenstraße 33  
49624 Lönningen  
05432/599 599  
info@hasetal.de  
www.topradreisen.de



# Nr. 78: „Gipfelstürmer, Pedalritter und wilde Biker“ - Seite 1

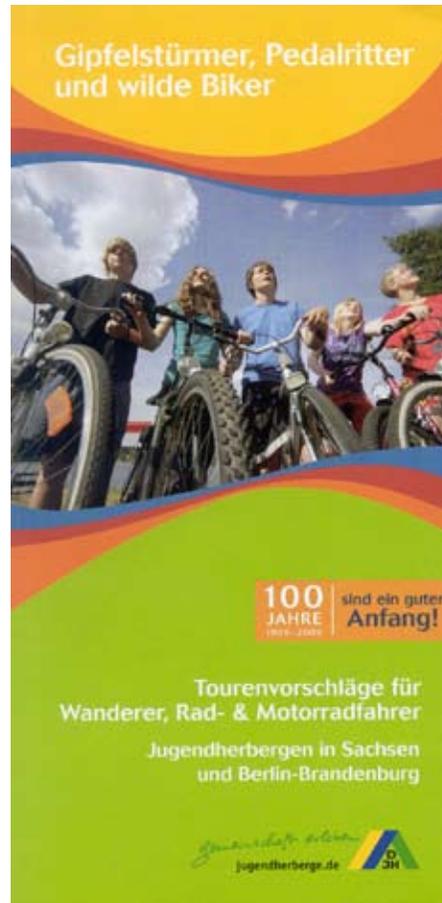
→ Völkerverständigung, Toleranz, Begegnung, Bildung und ökologisches Verständnis sind die Inhalte der 100 Jahre alten Jugendherbergs-idee. Ganz nach dem Motto des DJH „Gemeinschaft erleben“ möchte auch der Lvb. Sachsen mit seinen Angeboten die aktive Freizeitgestaltung in Gemeinschaft fördern, außerdem den sanften Tourismus im eigenen Land unterstützen, um so auch einen Beitrag für die Umwelt zu leisten..

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung von aktiver Freizeitgestaltung und sportlicher Betätigung, Gemeinschaft erleben nach der Grundidee des DJH
- **Bisherige Ergebnisse:** 1. Broschüre „Boxenstopp für Bike und Biker“ November 2007, Qualifizierung zur 2. Broschüre „Gipfelstürmer, Pedalritter und wilde Biker“ November 2008
- **Finanzierung:** Eigenmittel des DJH Lvb. Sachsen (vorrangig), Eigenmittel des DJH Lvb. Berlin-Brandenburg und Anzeigen (geringfügig)
- **Zeitraum:** aktive Arbeit seit 2007, stetige Aktualisierung und Qualifizierung

## Ausführliche Beschreibung:

→ Jugendherbergen sind Treffpunkte für Menschen unterschiedlichster Herkunft. Sich für andere Menschen interessieren, aufeinander zugehen, miteinander umgehen - das erfordert und fordert Mut, Offenheit und Toleranz. Aber es macht auch Spaß und bereichert. Bei den Gruppenreisen unserer überwiegend jungen Gäste wird Gemeinschaft besonders intensiv gelebt und erlebt. Mitmenschlichkeit und Respekt sind hier die Devise. Ganz nach der Grundidee „Gemeinschaft erleben“ möchte der Lvb. Sachsen Angebote zur aktiven Freizeitgestaltung jungen Menschen, Familien und Einzelreisenden ganz gleich welcher Herkunft unterbreiten. Unsere 1. Broschüre „Boxenstopp für Bike und Biker“ beinhaltete Rad- und



Motorradfreizeiten unterschiedlichster Art und erschien im November 2007. Die Nachfrage nach Veröffentlichung war enorm. Das war Bestätigung für uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Wir arbeiten aktiv in den verschiedenen Arbeitsgruppen der Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mit, um unsere Angebote zu erweitern und bestehende Angebote zu qualifizieren. Unsere Angebote wurden erneut von erfahrenen Herbergseltern oder Tourguides geprüft. Vom zu befahrenden Radweg über Ausschilderung bis hin zu vitaminreichen Mahlzeiten. Viele Vorschläge aus Teilnehmerbriefe haben wir in die neue Tourenplanung einbezogen. Im November 2008 konnten wir so unsere Neuauflage auf den Markt bringen. Unsere Broschüre „Gipfelstürmer, Pedalritter und wilde Biker“ wurde im November 2008 vorgestellt. Die Broschüre besteht aus den Teilen Wandern, Rad und Motorrad. Unsere Radangebote sind vielseitig. Wir bieten kleinere Rundtouren von einer zur nächsten Jugendherbergen mit oder ohne Tourguide, spezielle Touren für Familien und Schulklassen und Touren, die auch länderübergreifend sind an. Denn Sport und Gemeinschaft endet nicht an Landesgrenzen. Verschiedene Touren können miteinander verbunden werden, die Termine sind miteinander abgestimmt, Gruppen ab 5 Personen fahren zum Wunschtermin. Unsere Touren für Familien und Schulklassen zeichnen sich durch kürzere Tagestouren und günstigen Preisen aus. Stolz sind wir auch auf unsere Angebote für individuelle Radler. 4 Mountainbiketouren und ein Workshop für Jugendliche mit dem mehrfachen Trial-Weltmeister Marco Hosel bereichern nun unser Angebot. Beispielhaft aktiv sind wir auch auf der Craft Bike Trans Germany. Unser DJH Sponsorenteam belegte im vergangenen Jahr den 6. Platz. In diesem Jahr starten wir gleich mit 2 Teams. Ein weiterer Erfolg war die kostenfreie Veröffentlichung einiger unserer Angebote in den Radtourenkarten 13 und 14 des ADFC. Die sportliche Fortbewegung in der Natur zusammen mit anderen Menschen steht bei allen Aktivitäten im Vordergrund und ist uns



## Nr. 78: „Gipfelstürmer, Pedalritter und wilde Biker“ - Seite 2

wichtig. Unsere Jugendherbergen sind als gemeinnützige Einrichtungen anerkannt. Wir bieten attraktive Angebote für jeden zu einem fairen Preis-Leistungsverhältnis an. Wir fordern den sanften Tourismus und leisten so einen Beitrag für die Umwelt.

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

→ Unsere Angebote decken die unterschiedlichsten Bedürfnisse und Wünsche ab und dies zu einem fairen Preis-Leistungsverhältnis. Wir möchten jeden, der Natur aktiv mit dem Rad entdecken möchte, animieren, unsere Angebote zu nutzen nach unserem Motto „Gemeinschaft zu erleben“, nunmehr seit 100 Jahren. Wir freuen uns über jeden Teilnehmer, ganz gleich welcher Hautfarbe oder Religion, ob Einzelreisender, Familie oder Schulklasse. Wir sind eine gemeinnützig anerkannte Einrichtung und stehen für Weltoffenheit und Toleranz. Wir sind auf jede Unterstützung angewiesen. Wir möchten unsere Angebote weiter verbessern, den Bekanntheitsgrad erhöhen und uns qualitativ weiterentwickeln. Unterstützen auch Sie die Idee „Gemeinschaft erleben“ in Jugendherbergen.

### Träger

→ Deutsches Jugendherbergswerk (DJH)  
Landesverband Sachsen e. V.

### Info/Ansprechpartner

→ Barbara Einwag  
Vorstandsmitglied, Abteilung PRIMarketing  
Zschopauer Straße 216  
09126 Chemnitz  
0371/ 561 530 (Zentrale)  
0371/ 561 5320 (Barbara Einwag)  
service-sachsen@dih.de, servicecenter-  
sachsen@dih.de  
www.jugendherberge-sachsen.de



## Nr. 79: „Radfahrkurse für Migrantinnen“

→ In speziellen Fahrradkursen lernen Frauen mit Migrationshintergrund in Bremer Stadtteilen das Radfahren. Angesprochen sind Frauen, die nicht Radfahren können oder unsicher sind beim Radfahren. Die Kurse gliedern sich in zehn Termine à zwei Stunden. Der ADFC führt die Kurse in Kooperation mit der VHS Bremen, dem Frauengesundheitstreff Tenever, dem Gesundheitstreffpunkt West, sowie dem Mütterzentrum Blockdiek durch. Im Bremer Umland finden zum Beispiel Kurse in Zusammenarbeit mit den Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Syke und dem Landkreis Wesermarsch statt. Pro Kurs nehmen bis zu 12 Frauen teil.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Frauen mit Migrationshintergrund das Radfahren beibringen.
- **Bisherige Ergebnisse:** Der ADFC Bremen bietet seit 1998 Kurse zum Radfahren Lernen für Erwachsene an, seit 2007 spezielle Kurse für Migrantinnen in Bremer Stadtteilen.
- **Finanzierung:** Je nach Stadtteil unterschiedliche Finanzquellen, Kooperation mit vielen Partnern, haupt- und ehrenamtliches Engagement des ADFC.
- **Zeitraum:** März bis September jeden Jahres, ca. 8 Kurse pro Jahr.

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die Radfahrkurse richten sich an Frauen mit Migrationshintergrund, die nicht Radfahren können oder unsicher sind beim Radfahren. Sie lernen das Radfahren auf einem ruhigen Gelände, Schritt für Schritt, jede in ihrem Tempo in einer kleinen Gruppe.

Ein Kurs gliedert sich in 10 Termine à 2 Stunden. In den ersten Stunden wird mit Erwachsenen-Rollern geübt, anschließend werden Miniräder ohne Pedale als Laufrä-

der (Draisine) eingesetzt. Nach der Hälfte des Kurses drehen die Teilnehmerinnen ihre ersten Runden mit einem kleinen Fahrrad auf dem Übungsgelände. Nach 10 Terminen können sie sich im verkehrsfreien Raum mit dem Rad gut bewegen.

Für viele ist das Rad fahren anfangs mit schlechten Erfahrung, Angst und Unsicherheit verbunden. Die ADFC-Dozentinnen legen Wert auf eine Atmosphäre des Vertrauens, in der diese Ängste geäußert und überwunden werden können.

Neben dem Radfahren gewinnen die Teilnehmerinnen durch den Kurs viel Selbstvertrauen und eine neue Bewegungsfreiheit in ihrem Alltag. Nicht nur durch die Vermittlung von „Fahrradvokabeln“ leistet der Kurs einen wichtigen Beitrag zur Integration der Frauen in den deutschen Lebensalltag.

Zusätzlich werden Sicherheitsaspekte fürs Radfahren angesprochen, wie verkehrssichere Fahrräder, adäquate Kleidung und Gepäcktransport. Bei Interesse gibt es Aufbaukurse, in denen die Sicherheit im Straßenverkehr im Mittelpunkt steht.

Die Leitung der Kurse liegt in den Händen von erfahrenen ADFC-Pädagoginnen.

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

- Das Projekt bringt eine neue, wichtige Zielgrup-



pe aufs Fahrrad (die in der Fahrradbranche noch nicht so präsent ist). Die Kurse sind sehr erfolgreich, was auch die hohe Pressepräsenz deutlich macht.

Die große Nachfrage nach Kursen, macht den Bedarf sichtbar.

Die professionelle Umsetzung, da der ADFC hohen Wert auf die Kompetenz und Qualifikation der Mitarbeiterinnen und die Ausstattung der Kurse mit guten Fahrzeugen legt.

Mit dem Rad leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zur Frauen- und Gesundheitsförderung sowie zur Integration.

Umsetzung nur durch zusätzliches ehrenamtliches Engagement von ADFC-Aktiven möglich

### Träger

- ADFC Landesverband Bremen

### Info/Ansprechpartner

- Sigrun Bösemann  
Bahnhofsplatz 14a  
28195 Bremen  
0421/ 790 17 58  
sigrun.boesemann@adfc-bremen.de  
www.adfc-bremen.de/verkehrspädagogik/  
ADFC-Fahrradschule



# Nr. 80: Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ - Seite 1

→ „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ ist als Online-Portal unter [www.beiki.de](http://www.beiki.de) und in gekürzter Form als CD ROM verfügbar. Die Lernsoftware vermittelt am Beispiel des Radverkehrs mobilitätsspezifische Kenntnisse und Fertigkeiten und will Kinder dazu motivieren, sich kritisch mit den Fragen der individuellen Mobilität und den Folgen des Verkehrs auseinanderzusetzen. Insgesamt sechs „Lerntouren“ betrachten das Thema Radfahren aus verschiedenen Blickwinkeln in sowohl lehrreicher als auch unterhaltsamer Art.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Lernsoftware für den (Projekt)Unterricht der 5. und 6. Klassen
- **Bisherige Ergebnisse:** Sehr große Akzeptanz: Nutzung nicht nur für die genannte Zielgruppe (in Hamburg z.B. flächendeckend), sondern auch in der Radfahrausbildung der 4. Klasse durch die Polizei-Verkehrslehrer
- **Finanzierung:** Wurde vom Bundesforschungsministerium gefördert; FKZ 19 M 2002
- **Zeitraum:** Entwicklungszeitraum 2002 - 2003



## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Lernsoftware ist das Produkt eines Anschlussprojekts an eine breit angelegte empirische Untersuchung zum Thema „Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr“, in der es im Ergebnis um die Erarbeitung gezielter und vor allem realisierbarer Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs ging. Sehr schnell war klar, dass Kinder und Jugendliche dabei eine sehr wichtige Rolle spielen - nicht nur weil sie als Erwachsene den Verkehr der Zukunft mitbestimmen werden, sondern weil sie in mehrfacher Hinsicht eine besondere Zielgruppe darstellen: Sie sind speziell beim Radfahren einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt, sie sind eine sehr mobile Altersgruppe und sie machen Erfahrungen in der Verkehrswirklichkeit, die ihre aktuellen Einstellungen und ihre Zukunftsvorstellungen zur Mobilität und Verkehrsmittelwahl prägen.

Die aus diesen Überlegungen entstandene Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ versteht sich als Angebot zur Mobilitäts-erziehung in der unteren Sekundarstufe I in allen Schulformen. Sie richtet ihren Fokus dabei nicht nur auf die „klassische“ Sicherheitserziehung, sondern bezieht soziale, ökologische und gesundheitliche Fragestellungen mit ein. In den sechs „Lerntouren“, die als thematische Stränge verschiedene Aspekte des Radfahrens aufgreifen, werden

- die Radverkehrsinfrastruktur,
- die Fahrrad- und eigene Ausstattung beim Radfahren,
- die Regeln und Konflikte und somit das Miteinander im Verkehr,
- die ökologischen und gesundheitlichen Seiten des Radfahrens,
- die sozialen und gesellschaftlichen Einflüsse auf das

Verhalten und

- die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads behandelt.

Dem anregenden multimedialen Design der Lerntouren liegt ein interaktiv-reflexiver Ansatz zugrunde, der gezielte Wissensvermittlung am Bildschirm mit Vorschlägen zu eigenen Aktivitäten außerhalb des Klassenzimmers verbindet und durch viele interaktive Elemente und kleine Spiele aufmerksamkeitsfördernd wirkt. So beginnen alle Lerntouren mit einem Testspiel, welches die Themen der jeweiligen Tour in der Regel in Quizform aufgreift und die Schülerinnen und Schüler dazu ermuntert, ihr bisheriges Wissen zu überprüfen. Außerdem enden alle Lerntouren mit den „Forscheraufgaben“, die Anleitungen und zumeist auch Vorschläge für Arbeitsblätter beinhalten und damit die Möglichkeit bieten, die in der Lerntour vermittelten Informationen in der Verkehrswirklichkeit nachzuvollziehen. Darin begründet sich auch die besondere Eignung für den Projektunterricht.

Zusätzlich stellt die Onlineversion Infoseiten zur Verfügung, die ähnlich einem Lexikon aufbereitet sind und weiterführende Materialien zu den einzelnen Themen beinhalten. Mit Hilfe einer Index- und Volltextsuchfunktion eröffnet der Infopool zudem die Möglichkeit, den Umgang mit dem Medium Internet als Rechercheinstrument zu üben.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Obwohl die Lernsoftware bereits seit fünf Jahren verfügbar ist, sprechen das anhaltend große Interesse und die gute Resonanz dafür, dass das Entwicklungskonzept aufgegangen ist – nämlich ein zeitgemäßes Angebot für den Mobilitätsunterricht zu schaffen, welches Lernende und Lehrende gleichermaßen anspricht. Die Verknüpfung von Wissensvermittlung am Computer und vertiefenden selbst gemachten Erfahrungen im Real-



## Nr. 80: Lernsoftware „Mit dem Fahrrad durchs Netz“ - Seite 2



verkehr scheint dabei nach wie vor ohne Konkurrenz zu sein. Neben dem Elternhaus sind es gerade die Schulen, die eine bedeutende Rolle bei der Gestaltung der „Mobilitätskarrieren“ spielen. Attraktive Lernangebote können diesen dabei helfen, die bei den Kindern und Jugendlichen vorhandenen positiven Einstellungen gegenüber dem Fahrrad zu stabilisieren und so auch ins Erwachsenenalter „hinüberzuretten“. Das erhöht die Chance, dass das Fahrrad auch nach Erreichen des „Führerscheinalters“ als umweltfreundliche, gesunde und kostengünstige Alternative im Bewusstsein – und hoffentlich auch – in Benutzung bleibt.

Die fünf Jahre am Netz lassen jedoch nicht nur ein positives Resümee zu, sondern geben auch einen geeigneten Anlass ab, über die Aktualisierung mancher Inhalte nachzudenken. Dazu könnte das Preisgeld der Jury ein motivierender Startschuss sein.

### Träger

→ Institut Wohnen und Umwelt GmbH

### Info/Ansprechpartner

→ Ulrike Hacke  
Annastraße 15  
64285 Darmstadt  
06151/2904-49  
u.hacke@iwu.de  
www.beiki.de



## Nr. 81: Ferien-Fahrradschule

→ 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. 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 2009 erweitert und fortgesetzt.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Radfahrkurse für erwachsene Fahranfänger und weitere Zielgruppen als touristisches Angebot
- **Bisherige Ergebnisse:** Radfahrkurse für erwachsene Fahranfänger 2008 erfolgreich abgeschlossen
- **Finanzierung:** Eigenmittel, Sponsoren aus der Fahrradindustrie, Förderung BMVBS beantragt
- **Zeitraum:** Ab 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 soll als dauerhaftes touristisches Angebot etabliert werden.

Die Ferien-Fahrradschule wendet sich an Erwachsene, die aus unterschiedlichen Gründen das Radfahren nie erlernt haben (schätzungsweise mehrere hunderttausend Menschen in Deutschland) oder die lange Zeit nicht mehr mit dem Rad gefahren sind. Laut einer Umfrage der Deut-



schen 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: Eine Broschüre und der Internetauftritt [www.ferien-fahrradschule.de](http://www.ferien-fahrradschule.de) geben Auskunft zu Inhalten und Terminen. Über das Internet und eine telefonische Hotline können Anfragen gestellt und die Kurse gebucht werden.

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 geeigneten 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 Teilnehmer der Radfahrerschule im Jahr 2008 hoben hervor, dass die Urlaubsumgebung im Land Fleesensee das Lernen erleichtert habe und dass sie weit entfernt von ihrem alltäglichen Umfeld ungestört von neugie-

## Nr. 81: Ferien-Fahrradschule

rigen Blicken Bekannter üben konnten. Den „Fahrplan“ von einer Woche mit einigen Stunden Unterricht täglich schätzten sie als optimal ein. Aufgrund dieser Erfahrungen führt das Land Fleesensee die Ferien-Fahrradschule im Jahr 2009 fort und weitet das Kursprogramm aus.

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.

„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  
17213 Göhren-Lebbin  
039932/ 800-103  
tdr@fleesensee.de  
www.ferien-fahrradschule.de



## Nr. 82: Antriebseinheit für Fahrräder

→ Die patentierte „Antriebseinheit für Fahrräder“ besteht aus einem Bausatz, der anstelle der Tretkurbeln mit Pedalen direkt auf die Tretlagerwelle eines handelsüblichen Fahrrades montiert wird. Das so ausgerüstete „Uni-bike“ kann sitzend, wird aber vorzugsweise stehend gefahren, wobei unter voller Ausnutzung des Körpereigengewichts ein optimales Drehmoment beim Treten erzeugt wird. Das „Uni-bike“ lässt sich elegant fahren und eignet sich bestens als Trainingsgerät für verschiedene Muskelgruppen sowie zur Gewichtsabnahme.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Gesucht wird: Lizenznehmer für Serienfertigung
- **Bisherige Ergebnisse:** Fertigungs- und Funktionsmuster
- **Finanzierung:** In Abstimmung mit Lizenznehmer
- **Zeitraum:** 2009 - 2010

### Ausführliche Beschreibung:

→ Die patentierte Erfindung, die hier vorgestellt wird, betrifft eine „Antriebseinheit für Fahrräder“, die als Bausatz anstelle der beiden Tretkurbeln mit Pedalen direkt auf die Tretlagerwelle eines handelsüblichen Fahrrades aufgeschraubt werden kann. Diese Antriebseinheit besteht aus zwei Tretkurbeln, die in Freiläufen gelagert sind und die mittels Tretplatten (anstelle der bekannten Pedalen) in einem Bereich des maximalen Drehmomentes mit den Füßen auf und ab bewegt werden können.

Das derartig ausgerüstete „Uni-bike“ wird vorzugsweise stehend auf den Tretplatten gefahren. Die Ausführung der Tretplatten (die sich unbelastet immer waagrecht einstellen) ermöglicht bei voller Ausnutzung des Körpereigengewichts des Fahrers in kleinen oder großen Schrit-



folgen die Erzeugung eines optimalen Drehmomentes. Diese Fahrweise erfolgt bei minimalster Beanspruchung der Gelenke, schont Rücken und Gesäß und vereint Radfahren, Walken und Treppensteigen in einem Gerät. Das „Uni-bike“ wurde vorzugsweise für die Zielgruppe geschaffen, die seit längerer Zeit nicht mehr sportlich aktiv tätig war, somit untrainiert ist und unter Bewegungsman- gel und Übergewicht leidet.

Das „Uni-bike“ lässt sich elegant fahren (natürlich auch auf dem Sattel sitzend) und eignet sich vorzüglich zum Training von Bein-, Bauch- und Armmuskeln sowie zur Gewichtsabnahme. Das „Uni-bike“ wurde bisher nur in einem Exemplar als Funktions- und Fertigungsmuster für Testzwecke hergestellt.

Im Februar 2008 wurde uns vom Fernsehsender MDR TV Leipzig anlässlich einer Aufzeichnung der Publikumspreis zuerkannt.

Gesucht wird ein Lizenznehmer, dem neben den kompletten CAD - Konstruktionsunterlagen auch Kooperationsleistungen angeboten werden können.

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

- Das „Uni-bike“ mit diesem neuartigen Antriebssystem wird vorzugsweise stehend gefahren und vereint in idealer Weise Radfahren, Walken und Treppensteigen in einem Sportgerät:
  - Schwachstellen und Mängel am herkömmlichen Rad wurden behoben, sodass Wirbelsäule, Knie- und Fußgelenke sowie das Gesäß nur noch minimal belastet werden,
  - eine frische Motivation, Spaß und Anreiz für körperliche Bewegung wurden geschaffen sowie
  - ein neuartiges Bewusstsein zum Abbau des Übergewichtes wurden begründet.

### Träger

- Konstruktion & Musterbau

### Info/Ansprechpartner

- Dipl.-Ing. Christian Wohlgemuth  
Equipagenweg 17  
04416 Markkleeberg  
0341/ 3586249  
irene.klaus@t-online.de



## Nr. 83: „Umweltplakette für Fahrräder“

→ Fahrräder sind die einzigen Fahrzeuge, die eine Umweltplakette verdienen.

### Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Durch Humor wachrütteln
- **Bisherige Ergebnisse:** 2000 verkaufte Plaketten
- **Finanzierung:** Durch Verkauf der Plaketten
- **Zeitraum:** 2008

### Ausführliche Beschreibung:

→ Durchmesser 5 cm  
Preis 1,20€  
Händlerrabatt und ADFC Rabatt sind möglich.



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

→ Durch den Humor macht man auf die Problematik einer „Umwelt“plakette für CO<sub>2</sub> Schleudern aufmerksam.  
Es macht den Radfahrern Spaß.  
Es bringt dem ADFC und Fahrradhändlern kleine Zusatzeinnahmen und jedenfalls Sympathiegewinn.

### Träger

→ Büro für erforderliche Maßnahmen

### Info/Ansprechpartner

→ Anja Vorspel  
Neckarstr. 7  
40219 Düsseldorf  
0173/ 88 44 78  
info@buefem.de  
www.bufem.de



# Nr. 84: Filmprojekt „Radfahren als Befreiung“ - Seite 1

→ Die Stärke des Fahrrades liegt natürlich in seiner gesellschaftlichen Notwendigkeit und technischen Genialität. Aber sein eigentlicher Wert liegt in der Befreiung des Einzelnen - das Fahrrad als Schlüssel zur Emanzipation in der technisierten Gesellschaft. Die untenstehenden Protagonisten leben diesen Willen zur Unabhängigkeit vor. Sehr unterschiedlich, aber jeder zeigt in seinem Leben unsere Möglichkeiten. Für sie ist Radfahren ein Lebensentwurf und nachhaltiger Gewinn.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Ein kurzweiliger und entschiedener Film zu den Stärken des Radfahrens
- **Bisherige Ergebnisse:** Zur Hälfte fertig
- **Finanzierung:** dünn
- **Zeitraum:** Fertigstellung im Frühjahr 2009

## Ausführliche Beschreibung:

→ Unsere Protagonisten unterscheiden sich sehr stark, jeder braucht das Fahrrad für ganz eigene Zwecke. Zusammen loten sie die ganze Vielfalt von Vorstellung und Wirklichkeit des Lebens mit dem Fahrrad aus. Diese Entwürfe gehen weit über das verkehrstechnisch Sinnvolle hinaus. Jeden Protagonisten behandeln wir auch formal ganz eigen. Einen begleiten wir dokumentarisch, andere agieren in einer Inszenierung. Das inhaltliche sehr breite Spektrum von Ideen und Realitäten wird durch eine sehr sichtbare formale Vielfalt gespiegelt. Es gibt Gespräche und Monologe, aber kaum Interviews. An den Nahtstellen werden die Porträtierten miteinander so verwoben, dass das Material wie aus einem Guss erscheint.

Die Protagonisten:

- Erich Winkler aus Niederbayern hat nach einem Unfall nur noch einen Arm und ein Bein und trainiert mit Witz

für die Paralympics.

- Pfarrer Friedrich Schorlemmer aus der Lutherstadt Wittenberg lädt zu seiner engagierten „Rad-Erfahrungstagung“ an die Elbe ein.
- Der Historiker Ralf Spicker zeigt uns im deutschen Museum in München eine Fahrrad-Werkstatt von gestern.
- Der ehemalige Kanzlerkandidat, SPD-Vorsitzende und jetzige BDR-Präsidentin Rudolf Scharping erklärt uns engagiert seine Haltung zu Doping im Radsport.
- Der Bundestagsabgeordnete und Vielradler Winfried Hermann ist damit aber unzufrieden und will Scharpings Verband die Gelder streichen.
- Muslimische Frauen lernen in Nürnberg mit viel Mut und Mühe radfahren, um sich zu emanzipieren.
- Jürgen Koschmann ist Rentner und zeigt uns, dass man als Radler in der Großstadt nur mit eindeutiger Fahrweise überlebt.
- Der ehemalige Weltmeister und Bundestagsabgeordnete Tave Schur demonstriert uns in der Magdeburger Börde, dass der Mensch von der Schöpfung zur Bewegung, am besten mit dem Rad, vorgesehen ist.
- Eine zauberhafte jugendliche Einrad-Gruppe lässt uns nachdenken.

– Zwei rührende alte Damen aus Oberösterreich wickeln alle Wege mit dem Fahrrad ab, sie brauchen kein Auto.

Und noch viel mehr....

Ziel:

Das Fahrrad ist heute ein Missverständnis. Nur Schwache und Abhängige (Kinder, Frauen, Studierende und unter den Männern die Verlierer) dürfen bei uns das Fahrrad sinnvoll benutzen. Als einfache Möglichkeit, sich auf städtischen Distanzen schnell zu bewegen. Je höher der gesellschaftliche Rang des Einzelnen ist, um so unmöglicher wird die Fortbewegung mit angemessenen Mitteln. Heute gibt es wenig peinlicheres als Schweißflecken unter den Achseln. Schwitzen ist nur in Sport und Freizeit anerkannt und muss sauber vom Alltag getrennt werden. Radfahren hat eine überhöhte Bedeutung im Sport und ein unausgesprochenes, aber sehr hartnäckiges Verlierer-Image im Alltag. Erfolgreich sein und zweckmäßiges Radfahren schließen sich - zumindest in Deutschland - in der Regel aus.

Jeder Versuch, radfahren als ökologisch, ökonomisch und medizinisch sinnvoll darzustellen, ist lobenswert, wird aber ohne Folgen bleiben. Erst müssen wir die beiden wichtigsten Ursachen des missverstandenen Fahrrades verstehen: Unser absurdes Verhältnis zum Körper, das die Bodenhaftung verloren hat und die scheinbar unüberwindliche Attraktivität der maschinellen Fortbewegung. Wer es schafft, sich aus diesen Klammern zu lösen, gewinnt große Freiheiten.



## Nr. 84: Filmprojekt „Radfahren als Befreiung“ - Seite 2

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

→ Unsere Gesellschaft ist seit langem an einem ökologischen und seit kurzem an einem wirtschaftlichen Wendepunkt. Als Verkehrsmittel ist das Fahrrad die erste Wahl zur Therapie dieser Krisen. Dafür müssen wir werben. In einer breiten Öffentlichkeit. Nicht gegen das Auto, sondern für körperliche Bewegung. Dieser Film spricht natürlich die fachlich Interessierten an, aber in erster Linie soll ein breites Publikum erreicht werden. Der Film wird auf einem hohen Qualitätsniveau und auch in englisch produziert. Er ist der deutsche Beitrag auf der Velocity-Konferenz in Brüssel 2009. Eine Kinoauswertung wird für den Herbst 2009 vorbereitet.

### Träger

→ Thomas Willke / lilis park

### Info/Ansprechpartner

→ Thomas Willke  
Landsberger Str. 139 Rückgebäude  
80339 München  
089/ 17959738 oder 0170/ 3409451  
Thomas.willke@lilispark.de



# Nr. 85: „Rauf aufs Rad für Umwelt und Gesundheit“ - Seite 1

→ 1992 Einführung der KÄRCHER-Fahrradkarte, jedes Jahr Auslosung unter allen abgegebenen Fahrradkarten mit attraktiven Geld- und Trostpreisen. Durchführung von Fahrradaktionstagen z.B. in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), Krankenkassen und aktiven radelnden Kollegen/-innen. Kontinuierliche Information der Mitarbeiter über Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte des Fahrradfahrens sowie über fahrradfreundliche Ausstattung des Betriebsgeländes über Intranet, Schwarzes Brett, Aktionstage. Bei Interesse können Mitarbeiter verschiedene Serviceangebote rund ums Fahrrad über Kärcher wahrnehmen. Des Weiteren Info der Mitarbeiter über verschiedene Angebote des ADFC z.B. Feiertourfahrten, Radreisen, Tourenportal. Kontinuierliche Prüfung der Zusammenarbeit mit Institutionen zur Fahrradförderung.



1. CO<sub>2</sub>-Vermeidung durch Nutzung des Fahrrads  
2007: 13.200 kg/Jahr (bei 300 abgegebenen Fahrradkarten mit 20 Fahrten bei einer durchschnittliche Strecke von 5,5 km (kumuliert Anfahrt zur Arbeit und Heimweg: 11 km) und CO<sub>2</sub>-Faktor Benzin: 0,2 kg/km)  
2008: 15.400 kg/Jahr (bei 350 abgegebenen Fahrradkarten mit 20 Fahrten bei einer durchschnittliche Strecke von 5,5 km (kumuliert Anfahrt zur Arbeit und Heimweg: 11 km) und CO<sub>2</sub>-Faktor Benzin: 0,2 kg/km)
2. Entspannung der Parkplatzsituation
3. Abteilungsausflüge mit dem Fahrrad und vermehrte private Nutzung des Fahrrads
4. Fahrradförderung bei Kärcher wird immer wieder als Best Practise vorgestellt und von anderen Unternehmen aufgegriffen:
  - Einladung zu verschiedenen Veranstaltungen, z.B. Mobilitätskongress Berlin 2007, ADFC-Tagung Bonn 2007, IHK Ludwigsburg
  - Insel Mainau und Landratsamt Rems-Murr-Kreis haben Konzept in ähnlicher Weise aufgegriffen
  - Presseartikel im Magazin Wirtschaft der IHK Stuttgart
  - Best Practise Beispiel in Europa im Flyer über Mobilitätsmanagement in Betrieben der Stadt Dresden
  - SWR - Radiointerview

→ **Finanzierung:** Abteilungsbudget

→ **Zeitraum:** Seit 1992.

## Kurze Projektbeschreibung:

→ **Ziel:**

1. Mitarbeitermotivation, damit stetig immer mehr Mitarbeiter das Rad nutzen, für:
  - Fahrten zur Arbeit (durch Werbung für die Kärcher-Fahrradkarte)
  - privat
2. Entlastung der Umwelt durch weniger Abgase, weniger Stau, Lärm und Platzverbrauch
3. Positive Effekte auf die Gesundheit der Mitarbeiter

→ **Bisherige Ergebnisse:**

## Ausführliche Beschreibung:

→ KÄRCHER – Fahrradkarte:

- die Fahrradkarte erhält jeder Mitarbeiter beim Pförtner
- jeder, der mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt, kann sich vom Pförtner einen Stempel geben lassen
- wer zwanzig Stempel gesammelt hat, schickt die Fahrradkarte an den Betriebsrat
- alle abgegebenen Karten nehmen am Jahresende an einer Verlosung teil
- Gewinne: Geld- und Sachpreise (1. Preis 870,- €, 2. Preis 180,- €, 3. Preis 125,- €)

→ Fahrradaktionstage z.B. 2008:

- in Zusammenarbeit mit dem ADFC und der DAK
- ADFC informierte über Radtourismus, Feierabendtouren und stellte ein Tourenportal vor
- DAK führte Gesundheitsmessungen durch: z.B. Bodymassindex, Blutdruck, Blutzucker, Cholesterin, Cardio-Scan
- Info der Mitarbeiter über Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte sowie über fahrradfreundliche Ausstattung des Betriebsgeländes, Motivation zu Abteilungsausflügen und privater Nutzung des Fahrrads
- Motivation durch Preisrätsel mit attraktiven Preisen rund ums Fahrrad z.B. Fahrradkleidung, Fahrradtourenkarten, Hochdruckreiniger für Akku- oder Netzbetrieb.

→ Serviceangebote über Kärcher:

- Sicherheits- und Verkehrstauglichkeitschecks des Fahrrads
- Pannenkurs
- Fahrradcodierung
- „KÄRCHER bewegt sich“: Mitfahren in einer Radsportgruppe
- Information rund ums Fahrrad werden im Intranet zur Verfügung gestellt, Info über KÄRCHER-News und aktuelle Meldungen im Intranet



## Nr. 85: „Rauf aufs Rad für Umwelt und Gesundheit“ - Seite 2

– Stetige Überprüfung und ggf. Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.

➔ Bisherige Ausstattung:

- 120 Fahrradständer, davon sind 96 überdacht und 48 gut beleuchtet
- mehrere Umkleieräume für Damen und Herren mit Duschen, Waschbecken und Spinden
- Zusammenarbeit mit Institutionen zur Fahrradförderung: z.B. Prüfung der Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb in Zusammenarbeit mit dem ADFC, Prüfung der Zusammenarbeit mit B.A.U.M.

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

➔ Lässt sich leicht auf andere Unternehmen übertragen, aufgrund eines geringen Aufwands und überschaubarer Kosten. Das Konzept kann jedes Unternehmen an die vorgegebenen Bedingungen anpassen.

### Träger

➔ KÄRCHER – Umwelt- und Personalabteilung

### Info/Ansprechpartner

➔ Sandra Martin  
Alfred-Kärcher-Str. 28-40  
71364 Winnenden  
07195 14-2831  
sandra.martin@de.kaercher.com



# Nr. 86: Einrichtung von Dauerzählstellen für den Radverkehr

→ Seit Herbst 2007 werden bei der Stadt Köln neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs gesetzt: Durch die Installation von vier Dauerzählstellen in der Kölner Innenstadt und durch eine jährlich stattfindende großräumige Zählaktion werden Entwicklungen im Radverkehr erfasst. Die Ergebnisse sollen ab Frühjahr 2009 regelmäßig auf der Radverkehrsseite der Stadt Köln im Internet veröffentlicht werden.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Erfassung von Radverkehrsströmen und Ermittlung von Entwicklungstendenzen
- **Bisherige Ergebnisse:** Neue Erkenntnisse über das Verhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern
- **Finanzierung:** Stadt Köln
- **Zeitraum:** Seit Herbst 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Die Dauerzählstellen für den Radverkehr wurden im Herbst 2008 eingerichtet. Sie bestehen aus einem dünnen Schlauch, der schnell und einfach auf den Radweg geklebt werden kann und einem Sender, der die Daten zu einer Empfängerstation im näheren Umfeld sendet. Zum ersten Mal gibt es damit in Köln eine 24-Stunden Erfassung an 365 Tagen im Jahr. Damit können Aussagen zu Abhängigkeiten von Wochentagen, Jahreszeiten, Wetter und Ferien getroffen werden. Mit den Ergebnissen dieser Erhebungen können zeitnah und kurzfristig Entwicklungen im Radverkehr dokumentiert und analysiert werden. Als Standorte wurden der Neumarkt, die Zülpicher Straße in Höhe der Mensa, die Deutzer Brücke und die Hohenzollernbrücke ausgewählt. Die Standorte wurden so ausgewählt, dass man möglichst repräsentative Werte erhält. Im Universitätsumfeld sind erwartungsgemäß die höchsten Radfahrerströme ermittelt worden, hier kommt man auf bis zu 7.000 Radfah-

rerinnen und Radfahrer im Straßenquerschnitt. Weiterhin wurden zwei Rheinbrücken und die Ost-West-Achse in Höhe des Neumarktes als Messquerschnitt gewählt. Wenn die Messungen über einen längeren Zeitraum ausgewertet sind, lassen sich daraus Entwicklungen dokumentieren und Tendenzen ableiten. Bereits jetzt gibt es erste Interessenten, die die Messergebnisse für Forschungszwecke verwenden möchten. Die Aussagen über die Radverkehrsströme in Köln sind aber auch wichtig für weitere verkehrspolitische Entscheidungen. Bei der Auswertung werden auch die Wetterdaten berücksichtigt, das Ziel ist, Abhängigkeiten zum aktuellen Wetter zu dokumentieren und einen „Regenfaktor“ zu ermitteln. Erste Auswertungen haben bereits ergeben, dass der „Berufsradler“ wetterunempfindlich ist und erst bei unwetterartigen Regenfällen das Rad stehen lässt. Der „Wochenendradler“ ist da schon empfindlicher, die Werte an einem verregnetem Wochenende brechen doch erheblich stärker ein als in der Woche. Die Ergebnisse, für die es schon eine Vielzahl an Interessenten gibt, angefangen bei der Polizei Köln, sollen ab Frühjahr 2009 auf den Internetseiten der Stadt Köln veröffentlicht werden. Durch den Abgleich der ausgewerteten Messergebnisse der Dauerzählstellen mit eintägigen manuellen Zählungen, die einmal im Jahr an etwa 40 Querschnitten durchgeführt werden, können zum Beispiel Witterungseinflüsse, die die manuellen Zählwerte beeinflussen können, herausgerechnet werden.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Entscheidung zur Einrichtung der Dauerzählstellen ist etwas Besonderes, da solche Dauerzählstel-



len nur für den Radverkehr bisher einmalig/ selten in Deutschland zu finden sind. Mit den Messergebnissen können Tendenzen nachgewiesen werden, die große Bedeutung des Radverkehrs dokumentiert und als Argumentationshilfe zugunsten des Radverkehrs in der Politik oder auch innerhalb der Verwaltung genutzt werden.

## Träger

- Stadt Köln  
Amt für Straßen und Verkehrstechnik

## Info/Ansprechpartner

- Jürgen Möllers  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln  
0221/ 22 1 -2285 1  
fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de  
www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr



# Nr. 87: Internet-Newsticker zum Radverkehr in Köln und Einrichtung einer eigenen E-Mail-Adresse

→ Seit Herbst 2007 werden in Köln neue Schwerpunkte zur Förderung des Radverkehrs gesetzt: Ein Schwerpunkt ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und Nutzung des Internets. In einem News-Ticker werden größere und kleinere Maßnahmen vorgestellt, Veranstaltungen beworben und weitere Informationen bekannt gegeben. Im Schnitt werden ein bis zwei Meldungen pro Woche geschaltet. Durch Einrichtung einer eigenen E-Mail-Adresse, auf deren Postfach mehrere Mitarbeiter zugreifen können, hat der Bürger über das Internet einen direkten Draht zum Fahrradbeauftragten.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Information über in Köln durchgeführte Maßnahmen zum Radverkehr und direkte Kontaktaufnahme zum Fahrradbeauftragten
- **Bisherige Ergebnisse:** Große Resonanz mit über 400 Meldungen von Bürgern pro Jahr zum Radverkehr
- **Finanzierung:** Stadt Köln
- **Zeitraum:** seit Herbst 2007

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat vor etwa eineinhalb Jahren neue Schwerpunkte gesetzt. Ein neuer Schwerpunkt ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit. Es wurde ein News-Ticker im Internetauftritt der Stadt Köln, unter der Rubrik Verkehr auf der Seite „Radfahren in Köln“ eingerichtet. In diesem News-Ticker wird über Maßnahmen, die dem Radverkehr dienen, berichtet und zu Veranstaltungen eingeladen. Wenn in Köln wieder eine größere Anzahl neuer Fahrradabstellplätze eingerichtet werden konnte, wieder eine für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße zu den bereits über 600 geöffneten Einbahnstraßen hinzugekommen ist oder ein Radweg neu angelegt oder saniert werden konnte, wird das über

diesen News-Ticker bekannt gemacht. Oft werden diese Internetmeldungen auch als Pressenotiz herausgegeben. So findet sich das Thema Radverkehr immer mehr mit positiven Meldungen in der Kölner Presse wieder. Es werden im Schnitt zwei Meldungen pro Woche in dem News-Ticker freigeschaltet, so dass stets eine Aktualität gewährleistet ist und neue Informationen angeboten werden. Die Maßnahmen werden kurz in Wort und Bild vorgestellt, bei Bedarf wird auch ein Kartenausschnitt zur Verfügung gestellt, um die Maßnahme leichter lokalisieren zu können. Fahrradverbände greifen inzwischen die Internetmeldungen der Stadt Köln auf und berichten auf ihren eigenen Seiten darüber.

Im Sommer 2007 wurde die neue Internetadresse des Fahrradbeauftragten eingerichtet: [fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de). Diese Adresse ist sehr benutzerfreundlich. Gerade auf Veranstaltungen oder Messen, auf denen die Stadt Köln mit einem Informationsstand vertreten ist, wird oft nach einer E-Mailadresse gefragt. Diese Adresse können sich Interessierte leicht merken. Auf das Postfach können mehrere Mitarbeiter zugreifen, so dass bei Urlaub oder Krankheitsausfall die Bearbeitung der eingehenden Post gewährleistet ist. Posteingänge werden innerhalb von 24-48 Stunden bearbeitet, der Absender erhält mindestens eine Eingangsbestätigung. Oft müssen natürlich Sachverhalte zunächst innerhalb der Verwaltung abgeklärt werden, bevor eine endgültige Stellungnahme abgegeben werden kann. Im vergangenen Jahr sind über 400 Mails eingegangen und wurden bearbeitet. Neben Schadensmeldungen werden oft auch defekte Beschilderungen oder Baustellen gemeldet, bei denen der Radverkehr nicht in ausreichendem Maß berücksich-

tigt wird. Gerne wird diese E-Mailadresse auch genutzt, um auf fehlende Radwegeverbindungen hinzuweisen, oder sich einfach mal zu bedanken.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Jede Woche werden unter <http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/> etwa zwei Meldungen geschaltet. Diese Infos werden dankbar von Radfahrerinnen und Radfahrern oder auch Verbänden aufgenommen und weiter gestreut. Damit kann die Stadt Köln deutlich machen, dass regelmäßig Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden. Eigene Recherchen haben ergeben, dass es kaum einen zweiten News-Ticker gibt, der in so kurzer Abfolge neue Meldungen aufweisen kann. Durch die eigene E-Mailadresse ist eine oft genutzte Möglichkeit geschaffen worden, um auf einfachem Wege Kontakt zum Fahrradbeauftragten und seinem Team aufzunehmen.

## Träger

- Stadt Köln  
Amt für Straßen und Verkehrstechnik

## Info/Ansprechpartner

- Jürgen Möllers  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln  
022 1/ 22 1 -2285 1  
[fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de)  
[www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr](http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr)



# Nr. 88: „Gütersloh hat's drauf“

→ Der Leitgedanke von „Gütersloh hat's drauf“ liegt in der Bündelung. Gemeinsames Ziel der kommunalen und regionalen Institutionen ist: Die Förderung des Radverkehrs. Der Fahrradbeauftragte koordiniert und bündelt Aktionen rund um das Thema Fahrrad zu „Fahrradevents“, um durch die Zusammenarbeit Einzelner ein gesteigertes Interesse in der Öffentlichkeit am Radfahren zu wecken.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Förderung des Radverkehrs
- **Bisherige Ergebnisse:** Ernennung eines Fahrradbeauftragten, gemeinsame Aktionen zum Radverkehr
- **Finanzierung:** Haushaltsmittel, Sponsoren
- **Zeitraum:** 2008, 2009, 2010, ... fortlaufend

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Radverkehrsanteil liegt in Gütersloh durch eine gezielte Radwegpolitik bereits bei ca. 25 Prozent (Anteil Binnenwege). Bislang fehlte ein zentraler Ansprechpartner, der sich mit den regelmäßigen Anfragen zum Radverkehr, zur Radwegeplanung aber auch mit den Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern, die Verwaltung herangetragen werden, auseinandersetzt. Durch die Ernennung eines Fahrradbeauftragten steht nun ein Ansprechpartner zur Verfügung, der in allen Radverkehrsfragen Auskunft erteilt, die Anfragen an die richtigen Stellen weiterleitet und entsprechende Vorgehensweisen gemeinsam abstimmt und koordiniert.

Mit Unterstützung des Fahrradbeauftragten soll in Zukunft unter dem Slogan „Gütersloh hat's drauf“ die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen regionalen und kommunalen Einrichtungen gefördert, Projekte und Aktivitäten gemeinsam geplant, veranstaltet und gebündelt werden.

Anhand von ausgewählten Projekten möchten wir zei-

gen, was mit unterschiedlichen Institutionen zusammen bereits erreicht worden ist, wie wir Lust aufs Radfahren machen, wie wir begeistern wollen und wie wir Radfahren sicherer machen.



## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Weil „Gütersloh hat's drauf“ neu ist! Unter der Schirmherrschaft des Fahrradbeauftragten finden in Gütersloh alle Institutionen, die sich mit dem Thema Fahrrad auseinandersetzen, an einem Tisch zusammen, sie planen, koordinieren, veranstalten und verfolgen ein gemeinsames Ziel.

## Träger

- Stadt Gütersloh, Gütersloh-Marketing GmbH, Verkehrswacht, Polizei

## Info/Ansprechpartner

- Stadt Gütersloh  
Fachbereich Stadtplanung  
Herr Schöneweis  
Berliner Straße 70  
33330 Gütersloh  
05241 / 82-3572



# Nr. 89: 20 Jahre Kieler Fahrradforum

→ Das „Kieler Fahrradforum“ gibt es seit 1989. Es ist ein Gremium zur Förderung des Radverkehrs und fungiert als Beirat für die zuständigen Gremien (Bau-, Innen- und Umweltausschuss) der Stadt. Die Mitglieder aus der Politik, Verwaltung, Polizei, ÖPNV, Verbänden (VCD, ADFC, BUND, Beirat für Seniorinnen und Senioren) Kiel Marketing und der Universität beschäftigen sich mit allen radverkehrsrelevanten Planungen der Stadt und erarbeiten Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs.

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr, Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 25%
- **Bisherige Ergebnisse:** 2. Plätze beim ADFC Fahrradklimatest 2005 und beim ADAC Wettbewerb „Radfahren in Städten“, 2003 Verdoppelung des Radverkehrsanteils von 8% auf 17%
- **Finanzierung:** –
- **Zeitraum:** Seit 1989, 6 Sitzungen pro Jahr

## Ausführliche Beschreibung:

→ Das „Kieler Fahrradforum“ ist seit 1989 das Gremium zur Förderung des Radverkehrs und fungiert als Beirat für die zuständigen Selbstverwaltungsgremien Bau-, Innen- und Umweltausschuss. Die Vertreter aus Politik, Verwaltung (Tiefbauamt, Ordnungsamt/Verkehrsaufsicht, Radverkehrsbeauftragter), Polizei, ÖPNV, Verbänden (VCD, ADFC, BUND, Beirat für Seniorinnen und Senioren) Kiel-Marketing und der Universität beschäftigen sich mit allen radverkehrsrelevanten Planungen der Stadt und erarbeiten Vorschläge zur Förderung des Radverkehrs. Das Fahrradforum kommt ca. sechs mal im Jahr für ca. 2 Stunden zusammen. Die Geschäftsführung wird durch den Radverkehrsbeauftragten der Stadt wahrge-



Mängeltour 2005

nommen. Der Vorsitz wird von der stärksten Fraktion der Kieler Ratsversammlung gestellt. Die aktuelle Tagesordnung wird zwischen der Geschäftsführung und dem Vorsitzenden abgestimmt. Empfehlungen des Fahrradforums sind von der Verwaltung zu bearbeiten und dem Bauausschuss zur Stellungnahme vorzulegen, der auch den jährlichen Bericht über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs von Seiten der Verwaltung zur Kenntnis nimmt. Die Vertreter der beiden stärksten Fraktionen im Fahrradforum sind auch Mitglieder im städtischen Bauausschuss. Diese personelle Kontinuität stellt in gewisser Weise auch eine inhaltliche Kontinuität sicher. Neben den bereits angesprochenen Empfehlungen wird auch das Protokoll jeder Sitzung des Fahrradforums dem Bauausschuss vorgelegt. Einmal im Jahr macht das Fahrradforum mit Mitgliedern des Bauausschusses eine sogenannte „Mängeltour“ an der auch die politischen Vertreter aus den Ortsteilen teilnehmen. Der ADFC bereitet diese gemeinsame Radtour durchs Stadtgebiet vor. Das Kieler Fahrradforum diente der Hansestadt Rostock und der Hansestadt Hamburg als Vorbild bei der Bildung

eines vergleichbaren Gremiums. Bürgermeister To-deskino hat bei der Velo City 2007 in München in einem Workshop die erfolgreiche Arbeit des Fahrradforums dargestellt. Auch beim 1. steirischen Fahrradgipfel im April 2008 in Graz stieß die Darstellung der Arbeitsweise des Fahrradforums auf großes Interesse.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

- .....weil das Fahrradforum schon 20 Jahre kontinuierlich arbeitet.
- .....weil durch die Arbeit des Fahrradforums die Radverkehrsförderung in Kiel schon lange ein Konsenshema ist.
- .....weil die Arbeit des Fahrradforums ein Beleg dafür ist, dass Kommunikation ein wichtiger Baustein für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung ist.
- .....weil das Fahrradforum durch seine Arbeit einen wesentlichen Beitrag zur Verdoppelung des Radverkehrsanteils geleistet hat.
- .....weil das Fahrradforum Vorbildfunktion für andere Städte hat.

## Träger

- Landeshauptstadt Kiel

## Info/Ansprechpartner

- Dipl.-Ing. Uwe Redecker  
Radverkehrsbeauftragter  
Fleethörn 9-13  
24103 Kiel  
0431/ 901 2251  
uwe.redecker@kiel.de  
www.kiel.de/ Rubrik Verkehr - Fahrradstadt Kiel



# Nr. 90: „Fahrradsternfahrt Hamburg“ - Seite 1

→ *Fahrradsternfahrt mit ca. 10.000 Teilnehmern von über 60 Startpunkten in Hamburg, Schleswig-Holstein und Hamburg zur zentralen Kundgebung 13.30 Uhr am Dammtor. Gleichzeitig in Hamburg 2009 der „Autofreie Sonntag“. Getragen wird die Fahrradsternfahrt von einem breiten Bündnis: ADFC, Attac, Autofreie Siedlung Saarlandstr. Bürgervereine in Allermöhe, Ellerau 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:** Vorrang für den umweltfreundlichen Verkehr Radfahren, ÖPNV und Fußgänger  
Slogan 2008: Mehr Fahrräder, weniger Autos, Klima retten  
Slogan 2009: Mehr Fahrräder, weniger Autos, Fit fürs Klima
- **Bisherige Ergebnisse:**  
Mobilisierung der Öffentlichkeit durch Presse, Plakate, Flyer und über 10.000 Teilnehmer.  
Ansätze für neue Verkehrspolitik des Senates seit 2008 großflächige Sperrungen des Strassenraumes für den umweltfreundlichen Verkehr.
- **Finanzierung:** NUE und Eigenmittel der beteiligten Vereine
- **Zeitraum:** 21. Juni 09. Immer jeden 3. Sonntag im Juni

## Ausführliche Beschreibung:

→ 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. Siehe: ([\[fahrradsternfahrt.info/pages/mobil-ohne-auto.php\]\(http://fahrradsternfahrt.info/pages/mobil-ohne-auto.php\)\).](http://fahrradstern-</a></p></div><div data-bbox=)

In den 80er Jahren wurden bereits Fahrrad-Sternfahrten in Hamburg durchgeführt, besonders vom ADFC und Attac. Zunächst mit großer Beteiligung, später schlofen sie aber wieder ein (<http://fahrradsternfahrt.info/pages/fahrradsternfahrt-hamburg/sternfahrt-archiv/2001-und-davor.php>).

1995 führte das Kirchtagsplakat des Kirchentages Hamburg zum Widerspruch vieler umweltbewegter Teilnehmer. Kirchliche Kreise sind bis heute starke Triebfedern der Fahrrad-Sternfahrt. Der Kirchentag in Bremen hat sich in diesem Jahr auch des Themas „Klimafreundliche Ausrichtung eines Groß-Ereignisses“ angenommen. Mit Verleih-Rädern und Fahrrad-Anreise zum Kirchentag.

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 Teilnehmerzahl um etwa 500 – 1000 Teilnehmer.

Ab 2006 stieg die Teilnehmerzahl auf 10.000 bedingt durch die Unzufriedenheit der RadfahrerInnen mit der fahrradfeindlichen 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 auf dem 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 legt der Senat der Stadt Hamburg einen „Autofreien Sonntag“ ebenfalls auf den „Mobil ohne Auto“ Tag. Ein deutliches Zeichen dafür, welchen Stellenwert die Politiker dem Fahrrad-Verkehr und ÖPNV inzwischen beimessen. Der Nahverkehr HVV ist an diesem Tage kostenlos, um für den Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn zu werben. Fahrrad-Gottesdienste finden zum ersten Mal gleich mehrere statt. (Hauptkirche St. Michaelis, Niendorf, Norderstedt und weitere) Die Gottesdienst-Besucher fahren anschließend bei der Sternfahrt mit.

Zukunftsvision: Wir wollen, dass die zentrale Kundgebung auf dem Rathausmarkt stattfindet, was 2009 nicht genehmigt wurde.

2010 wollen wir auch durchsetzen, 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 (bisher sind beide Elbquerungen für Fahrräder gesperrt).

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Das Aktions-Bündnis „Mobil ohne Auto“ hat es verstanden, die unterschiedlichsten Gruppen, Vereine und Initiativen einzubinden. Der große organisatorische Aufwand mit über 60 Startpunkten wäre sonst nicht zu bewältigen gewesen. Die neue Verkehrspolitik in Hamburg hat dadurch entscheidende Impulse erhalten, hin zur Klima freundlichen Mobilität. Der ganzheitliche Ansatz (nicht nur Fahrrad-Verkehr) und der Aspekt Menschen freundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde gerade durch die Vielfalt der teilnehmenden Initiativen zum weiteren Schwerpunkt.



## Nr. 90: „Fahrradsternfahrt Hamburg“ - Seite 2

### Träger:

→ Mobil ohne Auto Nord e.V., Hamburg

### Info/Ansprechpartner

→ H Rolf Jungbluth  
Wiesenstr. 5  
22850 Norderstedt  
040/ 525 47 64  
rolf.jungbluth@fahrradsternfahrt.info  
www.fahrradsternfahrt.info



# Nr. 91: „DRAHTESELMARKT UNNA!“- Seite 1

→ *Unterschiedlichste Gruppen auf neue, umweltfreundliche, soziale und freudvolle Wege locken. Immer mehr Angebote laufen in allen Städten. Die werden in Unna zum Saisonauftakt trefflich und anregend zusammengeführt. „Windschattenfahren für und mit allen!“ ist ein Motto für die wachsende Angebotspalette, die jedes Jahr breiter das Herz der fahrradfreundlichen Kreisstadt füllt. Tourismus- und Alltags-Tipps, Radkultur und –handel. Ehrenamtler und Profis treffen und verabreden sich. Das Rad prägt die Stadt!*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** Mehr Menschen in Alltag und Freizeit auf's Rad locken.
- **Bisherige Ergebnisse:** Mindestens 20 mal in zwischen mehrere tausend Menschen begeistert
- **Finanzierung:** Die Masse der Arbeit ehrenamtlich. Kulturprogramm mit städtischen Mitteln, teilweise gefördert durch das Land NRW oder City-Werbering Unna.
- **Zeitraum:** Jeweils am 1. Mai jeden Jahres – außer an Brückenwochenenden, dann am 2. Samstag im Mai, von 10.00 bis 16.00Uhr.

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der 1. Unnaer Drahteselmarkt fand an einem heißen Sommertag 1986 auf dem Alten Markt statt. Tapetentische mit Radinformationen geborgt vom Dortmunder ADFC, ein paar Werkzeuge – aus der Königsborner-Drahteselbaracke und zwei selbstgestaltete Zettel zu „Gerädertem Urlaub“ und zum „Rad-Einkaufen“ waren das Marktangebot. 1987 übernahm ein ADFC-Grüppchen die Federführung. Seitdem strampeln sich Ehrenamtliche für Umwelt und Gesundheit ab. Zusammen mit städtischen Radwegebeauftragten wurde Unnas erste Radkarte präsentiert und Reinhold Böhm, Unnas Radsport-Stammvater, präsen-

tierte die RSC-Jugendarbeit. 1989 fiel mindestens ein Drahteselmarkt einen Ganztagsdauerregen zum Opfer, ob er im gleichen Jahr wiederholt wurde, ist derzeit ebenso unklar, wie die Grundlage, nach der sich die Zahl 20. Drahteselmarkt begründet. Es gibt auch Meinungen, die sagen, in den ersten Jahren hätten zwei Drahteselmärkte pro Jahr stattgefunden. Dann könnte 2009 gar der 25. stattfinden. Belegt sind Zahlen ab dem 9. Drahteselmarkt. Am ersten Samstag im Mai wird der Reigen der „Unnaer Kultursamstage“ mit dem Drahteselmarkt eröffnet. Citywerbering, Radhandel, Kulturamt, Fundbüro, Polizei, Radwegeplaner und ADFC sind dynamische Trägergemeinschaft. Mit eingeworbenen Landesmitteln für Rad-PR lockten High-Lights nach Unna - und immer mehr Publikum. Eine 20-köpfige Blaskapelle aus Belgien radelte lautstark den ganzen Tag durch die Innenstadt. Didi Senft, der Tourteufel, begeisterte mit den verrücktesten fahrbaren Rädern der Welt Groß und Klein. Sein größtes Rad war 3 Meter hoch, sein kleinstes 40 cm. Döbelner Radakrobaten aus der Partnerstadt zeigten harmonische Biegsamkeiten einer leider aussterbenden Sportart. Modernes Biker-Abenteuertum übersprang 2006 sogar drei Bräute... Mit wenig Moos ist inzwischen immer viel los. Um für den 20. Drahteselmarkt zu sparen, hatte die Stadt sich 2008 nur bescheiden am Drahteselmarkt beteiligt. Trotzdem war der Alte Markt den ganzen Samstag prall gefüllt. Fundräderversteigerung, Radcodierung, Radmodenschau, Neu-Räder-Kollektionen - inklusive Zubehör, Gebrauchträder, Touristikstände, ADFC-Breitbandberatung und Drahteselehrung locken die Radler aus dem ganzen Ruhrgebiet und selbst aus Münster kommen regelmässig Gruppen. Informell ist der Drahteselmarkt zu der Nahtourismusmesse der Region geworden. Nicht von ungefähr werden nicht nur Stadt- und Kreis-

radkarten zu diesem Termin neu auf den Markt gebracht. Auch der Zweckverband-Ruhr-Lippe hatte schon seine erste: „Bike&Bahn“- Spiralkarte in Kooperation mit dem ADFC zur Erstpräsentation für den Drahteselmarkt 2002 produziert und auf einen Schlag fast 1.000 Stück vertrieben. 2009 wird die Stadt Unna ihren 5. Radstadtplan zum Drahteselmarkt herausbringen. Zweckverbände, Regionalverband Ruhr, Emschergenossenschaft, Lippeverband... sind ebenfalls geladen. Natürlich auch alle RadfreundInnen, die ihre Selbsterfahrungen in die Stadt-Land-Fluss Radreiseberatung des ADFC einspeisen wollen.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Die Idee wird inzwischen vielerorts kopiert, weil sie einfach übertragbar ist und als public-private-partnership wenig kostet und auch breiteste Presseaufmerksamkeit bewirkt. Viele neue Ideen werden auf dem Markt vorgestellt und weiterentwickelt. „Wir strampeln uns zusammen ab und haben Freude zusammen!“ wird nach den Märkten auch in vielen Kooperationen sichtbar. Schulklassen, Kirchengemeinden, Vereine lassen sich vor allem vom ADFC auf den guten Weg führen. Durch kleine Wettbewerbe werden zum Beispiel „Schlaglöcher in Schlaglichter verwandelt!“. Jedes Jahr werden die „Drahtesel des Jahres“ geehrt, Menschen die sich vorbildlich abstrampeln, vom Radboten, Messdienern mit Radwallfahrt, Seniorenradlern, Schulklassen für Aktionen... Auch das schafft, nicht nur in den Medien, vielfache Nachberichterstattungen, weil schöne Geschichten entstehen!

## Träger

→ ADFC-Unna und Trägergemeinschaft mit unter anderem City-Werbering, Stadt (Radwegebeauftragte, Mobilitätsmanagerin, Fundbüro, RSC Unna, Radhändler, Polizei, Krankenkassen, Touristiker, Verkehrsverbände)



## Nr. 91: „DRAHTESELMARKT UNNA!“- Seite 2

### Info/Ansprechpartner

→ Hermann Strahl (ADFC-Unna)  
Milanweg 12  
59425 Unna  
0231-91440-24  
hermann.strahl@boell-nrw.de  
www.adfc-unna.de



# Nr. 92: „Förderung der Fahrradkultur durch Fachliteratur Naturförderungen und intensive Kontakte zum Fachhandel“ - Seite 1

→ *Der Verband des Deutschen Zweiradhandels e.V. (VDZ) möchte die Gelegenheit wahrnehmen und zum Wettbewerb „best for bike 2009“ einen kleinen und engagierten Regionalverlag, der sich besonders mit der Erarbeitung und Entwicklung von regionalen Radwandertouren beschäftigt, vorschlagen.*

## Kurze Projektbeschreibung:

- **Ziel:** -
- **Bisherige Ergebnisse:** -
- **Finanzierung:** -
- **Zeitraum:** -

## Ausführliche Beschreibung:

→ Der Regionalverlag Thomas P. Kiper aus Bielefeld besteht seit 1996. Mit wachsender Begeisterung hatte sich Thomas Kiper vor 20 Jahren mit dem Fahrrad die einzigartige ostwestfälische Landschaftsformation Senne erobert. Die Senne ist ein Gebiet südlich des Teutoburger Waldes, ca. 250 km<sup>2</sup> groß. Die Senne ist vergleichbar mit der Lüneburger Heide und durch weite Ebenen mit einer Heide und Waldlandschaft geprägt. Rund die Hälfte der Fläche wird militärisch genutzt, ist aber zeitweise auch für die Öffentlichkeit zugänglich und somit auch erlebbar. Die Sperrung des Militärgebietes hatte zur Folge, dass sich über Jahrzehnte eine vielfältige Flora und Fauna gebildet hat, die einzigartig ist. Geplant ist, dieses Biotop nach der militärischen Nutzung in einen Nationalpark umzuwandeln. Die Begeisterung für diese besondere Landschaft ließ bei Thomas Kiper die Idee reifen, praktische Führer über diese Landschaft zu schreiben und zu verlegen. Für den Schriftsetzer begann ein langer Weg, bis der TPK-Verlag mit dem Radtouren-Buch „Senne - Die Natur mit dem Rad erleben“ startete. Es folgten Wanderführer für Senne, Hermannsweg und Lippe, Ortschroniken, Bildbände, Kinderbücher und mehr. Thomas Kiper wird seit einigen Jahren von Roland Siekmann

(promovierter Geograph und Historiker) unterstützt. Inzwischen ist der TPK-Verlag in der Region Ostwestfalen-Lippe und darüber hinaus ein anerkannter Spezialist für Wandern, Radwandern, Regionalgeschichte, Heimat- und Naturkunde. Der TPK-Verlag setzt auf das Prinzip „Alles aus einer Hand“ und bietet Fachkompetenz vom Manuskript bis zum fertigen Buch: Korrektur, Lektorat, Satz, Layout, Druck und Vertrieb werden in enger Kommunikation mit den jeweiligen Projektpartnern organisiert. Der Verlag pflegt gute Kontakte zu Autoren, Fotografen und Künstlern, zu den Heimat- und Verkehrsvereinen, den Naturschutzorganisationen und den Kommunen und natürlich zu den Buchhändlern und Kunden. Thomas Kiper organisiert auch geführte Radexkursionen als Naturführer. Sein breites Wissen über Landschaft und Ökologie und seine Kontakte zu Spezialisten machen aus diesem Event besondere Erlebnisse. Das Radwanderbuch „Senne - Die Natur mit dem Rad erleben“ wurde inzwischen bereits 14.000 mal verkauft. Die dritte Auflage erscheint nun mit neuen Karten und zusätzlichen Informationen. Das Radwanderbuch erschließt den Landschaftsraum Senne in 9 Rundrouten, die zwischen 32 und 46 km sowie im Senneparcours Hovelhof mit 63 km angeboten werden. Der Routenverlauf wird sehr genau in Wort und Karte beschrieben. Das Buch ist zugleich Naturführer für die Senne. In 50 kleineren Artikeln werden Fauna, Flora und Landschaftsgeschichte behandelt. Alle wichtigen Naturgebiete der Senne inklusive des Truppenübungsplatzes werden durch die Routen erreicht. Thomas Kiper ist es gelungen, die Radrouten fast ausschließlich über ruhige, manchmal sogar einsame Wald-, Feld-, Rad- und Wirtschaftswege zu führen. Stets ist die Wegbeschaffenheit mit angegeben. Alle neun Routen können an einem Bahnhof der Sennebahn begonnen werden, die Pader-

born mit Bielefeld und somit einen großen Einzugsbereich erschließen. Inzwischen kann man sich die Routen auch als GPS-Tracks herunterladen. Dieser Umstand lässt innovative Technik und traditionelles Radwanderbuch zu einem aktuellen Gesamtwerk werden. In Kombination mit der Radwanderkarte im Maßstab von 1:50.000, die weitere wichtige Informationen und Abbildungen enthält, wird das Werk zu einem exzellenten und bisher durch vergleichbare Produkte nicht erreichbaren Standardwerk.

## Warum sollte die Jury gerade Ihr Projekt auswählen?

→ Preiswürdig halten wir Herrn Kiper und seinen TPK-Verlag, weil er unabhängig und ohne finanzielle und ideelle Unterstützung durch Großverlage ein fundiertes und profundes Werk zur Stärkung des Fahrradtourismus auf lokaler Ebene geschaffen hat. Die gesamte Vorarbeit für das Radwanderbuch hat er aus privaten Mitteln finanziert und mit großem Fleiß vorangebracht. Seine Begeisterung für das Fahrrad und die Landschaft hat dazu geführt, dass die Region touristisch einen weiten Schritt nach vorne machen konnte. Viele Orte profitieren von der ausführlichen und gut gemachten Literatur. Hotellerie und Gastronomie sind inzwischen intensiv auf den Radtourismus angewiesen. Herr Kiper leistet somit auch einen Beitrag zur Stärkung des Produktes Fahrrad und zur Ausbildung und Weiterentwicklung des positiven Images. Der Verlag ist darüber hinaus intensiv mit dem Fahrradhandel in Kontakt. In vielen Geschäften liegen die Radwanderbücher und -karten wie selbstverständlich am Point of Sale. Der Regionalverlag Kiper leistet somit auch einen Beitrag zum Cross-Marketing und zur Stärkung des Fahrradeinzelhandels. Thomas Kiper verbindet somit lokales Denken und profunde Ortskenntnis mit authentischem unternehmerischen Handeln. Wir würden uns freuen, Sie von der Preiswürdigkeit des Regionalverlages Thomas P. Kiper überzeugt zu haben.



# Nr. 92: „Förderung der Fahrradkultur durch Fachliteratur Naturförderungen und intensive Kontakte zum Fachhandel“ - Seite 2

## Träger

→ Thomas P. Kiper

## Info/Ansprechpartner

→ tpk-Regionalverlag  
Hunteweg 28, 33689 Bielefeld  
05205/237160  
info@tpk-verlag.de  
www.tpk-verlag.de

