

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

BERLIN
BÜNDE
EMDEN
FREIBURG
HANNOVER
KARLSRUHE
KIEL
LEIPZIG
LÜNEBURG
MÜNSTER
OLDENBURG



RUNDFAHRT

EXKURSIONSFÜHRER ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN DEUTSCHLAND 2010



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Rotes Rathaus – Regierungssitz des Oberbürgermeisters

Das Kulturangebot zahlreicher Theater, Orchester und Museen wird ergänzt durch eine breite, innovative Kreativszene, die viele junge Menschen in die Stadt lockt.

National und international ist Berlin ausgezeichnet angebunden. Mit der Inbetriebnahme des neuen Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) in 2012 werden die bisherigen Flughäfen Tegel und Schönefeld geschlossen. Auch über die Schiene ist Berlin über zahlreiche ICE- und IC-Linien bestens aus allen Richtungen erreichbar, nicht zuletzt durch die Inbetriebnahmen des neuen zentralen Hauptbahnhofs und des Nord-Süd-Tunnels im Jahr 2006. Per Auto ist Berlin über

leistungsfähige Autobahnen zu erreichen. Der Autobahnring um Berlin herum (A 10) hält die Stadt vom Durchgangsverkehr frei und die Stadtautobahn (A 100) verteilt den Verkehr innerhalb der Stadt. Auch die 2008 eingeführte Umweltzone trägt dazu bei, die Innenstadt von den negativen Umweltfolgen des Autoverkehrs zu entlasten.

Das Berliner Angebot im öffentlichen Personennahverkehr hält mühelos Vergleichen mit europäischen Maßstäben stand: Es gibt 15 S-Bahn-Linien (betrieben von der S-Bahn Berlin GmbH) sowie neun U-Bahn-, 23 Straßenbahn-, 150 Bus- und sechs Fährlinien (alle betrieben von der Berliner Verkehrsgesellschaft BVG). Ein dichtes Netz von Regionalverkehrslinien verbindet Berlin mit seinem Umland.



Straße des 17. Juni mit Siegessäule am Großen Stern

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

„Sie glauben immer noch, Fahrrad gefahren werde vorwiegend in Städten wie Münster, Bremen oder Erlangen? Ach, liebe Unschuld, was dort als Fahrradkultur herbeigesehnt wurde, tobt heute in Berlin.“

(Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, 27. Juli 2008)

Nachdem in den Jahren nach der Wiedervereinigung die Verkehrspolitik in Berlin zunächst stark durch die infrastrukturellen Notwendigkeiten für das Zusammenwachsen von Ost und West geprägt war, steht spätestens seit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2003 das Ziel einer möglichst stadt- und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung im Mittelpunkt, verbunden mit einer Stärkung der Verkehrsmittel des „Umweltverbunds“ und einer Verringerung des Kfz-Verkehrs. Mittlerweile sind hier deutlich sichtbare Erfolge zu verzeichnen. Nach einer Haushaltsbefragung im Jahr 2008 ist der Anteil des Autoverkehrs bei der Verkehrsmittelwahl der Berliner Bevölkerung auf 32% gesunken, der öffentliche Personennahverkehr behält mit 27% sein hohes Niveau, Fuß- und Radverkehr sind auf 28 bzw. 13% (in manchen Bezirken über 20%) angestiegen.

Besonders der Radverkehr hat in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen: Täglich werden in Berlin ca. 1,5 Millionen Wege per Rad zurückgelegt, bei weiter steigender Tendenz (und weiterem Potenzial: Fast 50% aller im Stadtgebiet zurückgelegten Wege liegen im Entfernungsbereich bis zu 5 km).

Zu dieser Entwicklung hat nicht zuletzt die Radverkehrsstrategie des Berliner Senats von 2004 beigetragen. Ausgehend von der Prämisse, dass Radverkehr als „System“ verstanden und entwickelt werden muss, von der Infrastruktur (Radverkehrsanlagen, Fahrradparken) über Verkehrsregelungen, Wegweisung, Service und Information bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit, war

es nur konsequent, an der Entwicklung der Radverkehrsstrategie von vornherein alle Partner zu beteiligen, die zu diesem System beitragen können. Zu diesem Zweck wurde 2003 ein „FahrRat“ mit ca. 20 Mitgliedern einberufen, u. a. aus Verwaltung, Polizei, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Fahrradwirtschaft. Das Gremium trifft sich bis heute einmal pro Jahr, um den Stand der Umsetzung der Radverkehrsstrategie zu beraten, ggf. Nachsteuerungsbedarf festzustellen sowie die wechselseitige Verpflichtung der Mitglieder zur Umsetzung der Maßnahmen zu stärken.

Die Radverkehrsstrategie umfasst (basierend auf z. T. quantifizierten Zielen) u. a. Handlungsschwerpunkte zu den Themen Infrastrukturausbau, Verknüpfung Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr, Verkehrssicherheit und Service/Kommunikation und formuliert entsprechende Maßnahmen. Seit ihrer Verabschiedung ist bereits viel erreicht worden, u. a. die Verdichtung des Radverkehrsnetzes in der Innenstadt (Schwerpunkt Radfahr- und Schutzstreifen), der Ausbau des Radroutennetzes, die Verbesserung der Radverkehrsinformation und der Start einer Imagekampagne mit dem Logo „FahrRad-StadtBerlin“. Es bleibt aber auch noch viel zu tun. Zukünftige Herausforderungen liegen u. a. bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit (u. a. Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Kampagnen zur verbesserten Regelakzeptanz und zum Konfliktabbau mit dem Fuß- bzw. Autoverkehr), den wachsenden Problemen mit großen Radverkehrsmengen (Radverkehrsanlagen und Fahrradparken) und dem weiteren Ausbau der Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (B+R, modernes öffentliches Leihfahrradsystem mit Tarifintegration). Selbstverständlich darf auch Radverkehrspolitik nicht an der Stadtgrenze Berlins enden, die Zusammenarbeit mit dem Umland soll nicht nur bezüglich der Routennetz- und Infrastrukturplanung weiter ausgebaut werden.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Oberbaumbrücke – markantes neugotisches Brückenbauwerk

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

8 Platz der Vereinten Nationen – signalisiertes indirektes



Linksabbiegen
Am Knotenpunkt Lichtenberger Straße/Landsberger Allee wird der indirekt links abbiegende Radfahrer in die Signalisierung mit einbezogen. Er erhält im Innenraum eine separate Aufstellfläche und einen eigenen Signalgeber.

12 Weinbergsweg – Radverkehrsführung auf



Straßenbahngleisen
Die vorhandene Fahrbahnbreite und der ruhende Verkehr lassen eine sichere Führung des Radverkehrs nur auf dem Gleisbereich der Straßenbahn zu. Zur eindeutigen Erkennung der Situation wurden Fahrradpiktogramme im Gleisbereich markiert.

9 Schönhauser Tor – gegenläufiger Radweg in einer



Einbahnstraße
Der Fernradweg Berlin–Usedom wird auf der Alten Schönhauser Straße auf einem Radweg entgegen der Einbahnstraße geführt und erhält am Knotenpunkt einen eigenen Signalgeber zur Querung der Torstraße.

13 Oranienburger Straße – „Öffentliche Fahrräder“



Eine Fahrradmietstation mit 19 Fahrrädern wurde im Rahmen der Pilotphase Selbstbedienung für „Öffentliche Fahrräder“ errichtet. Nach einer Testphase sollen in der gesamten Innenstadt Fahrradmietstationen errichtet werden.

10 Liniestraße – Fahrradstraße



Die Fahrradstraße bietet dem Radfahrer eine attraktive Strecke zur parallel verlaufenden Torstraße, die aufgrund der städtebaulichen Gegebenheiten keine Radverkehrsanlagen besitzt.

14 Oranienburger Straße/Friedrichstraße – ARAS



Zur Erleichterung des Linksabbiegens und zur sicheren Führung der Radfahrer wurde an diesem Knotenpunkt in der Zufahrt Oranienburger Straße ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) markiert.

11 Torstraße/Gormannstraße – signalisierte Querung nur für



Fußgänger und Radfahrer
Die signalisierte Querung der Torstraße einschließlich Straßenbahn nur für Fußgänger und Radfahrer unter beengten Platzverhältnissen verbindet die Fahrradstraßen Liniestraße und Choriner Straße.

15 Weg entlang der Spree



Dieser autofreie Weg mitten im Regierungsviertel dient zugleich der Ortsverbindung und der Erholung und ist ein gutes Beispiel für die gelungene Integration der Radfahrer in die innerstädtischen Grünanlagen.

Notizen

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



Promenade am Alten Binnenhafen

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

8 Wall



Die vollständig erhaltenen Wallanlagen – eine Seltenheit in deutschen Städten – dienen auch dem Radfahrer als schnelle, autofreie und erholsame Verbindung von A nach B. Daher führen auch alle Nah- und

Fernradrouten über den Wall.

9 Paddel- und Pedal-Station



Im Bereich der Wallanlagen und somit auch entlang der Radwanderrouten ist eine Paddel- und Pedal-Station eingerichtet. Hier können für Freizeit- und Tourismusaktivitäten Fahrräder und Boote

gemietet werden.

10 August-Bebel-Straße



Emden hat nach eingehender Prüfung durch alle erforderlichen Fachleute nahezu alle Einbahnstraßen gegenläufig für den Radverkehr freigegeben. Stellvertretend hierfür steht die August-Bebel-Straße, die durch

ihre Freigabe Wege im Stadtteil für den Radfahrer deutlich verkürzt.

11 Auricher Straße



Die Auricher Straße ist eine der Hauptverkehrsachsen. Aufgrund ihrer Länge ist es nicht möglich gewesen, die Fuß- und Radverkehrsanlagen in einem Zug zu erneuern, so dass derzeit auf der Ostseite der heutige

Emder Standard mit Niveaugleichheit, Null-Absenkungen usw. dem Urzustand auf der Westseite gegenübersteht.

12 Friesen-Therme



Die Friesen-Therme – im Jahr 2006 als Allwetterbad errichtet – appelliert mit ihren 87 Fahrradbügel, also 174 Fahrradstellplätzen, nicht nur beim Schwimmen und Saunen, sondern auch gleich auf dem Weg zum Vergnügen an den sportlichen Ehrgeiz ihrer Besucher.

13 Stadtgarten



Neben der zentralen Fahrradabstellanlage unter den Arkaden sind in den Fußgängerzonen an vielen Stellen dezentrale Fahrradbügel vorhanden, damit Einkaufen und Freizeitaktivitäten in Emden für den Radfahrer schnell und flexibel möglich sind. Radfahrer haben das Privileg, ihr Verkehrsmittel direkt vor dem

Geschäft legal abzustellen.

Notizen

.....

.....

.....

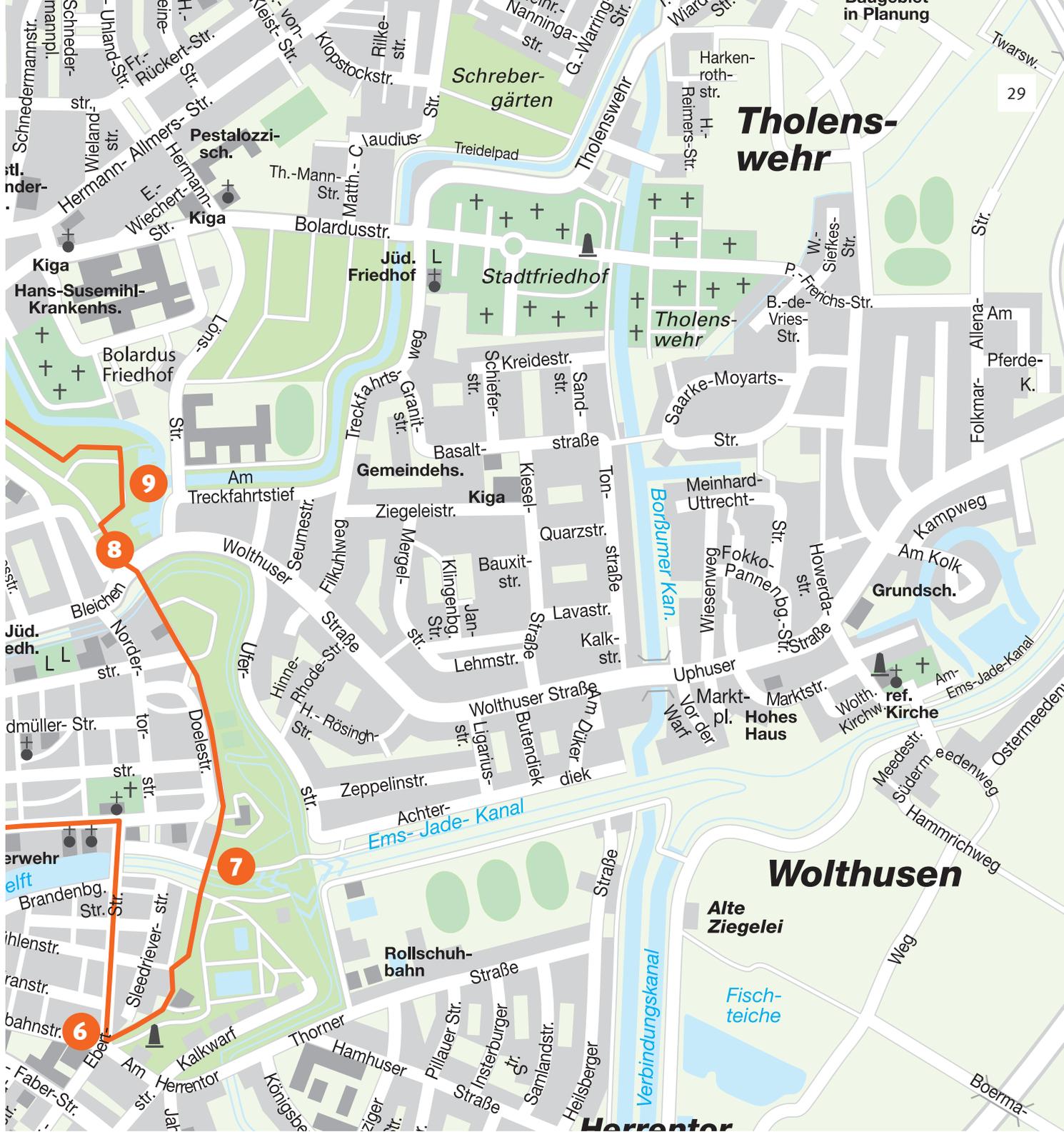
.....

.....

.....

.....

.....



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Der Dreisamuferradweg verläuft durch die ganze Stadt und die Region.



Reizvoller Blick über das Münster und die Altstadt Freiburgs

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Fahrradstation mobile am Hauptbahnhof

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

1 Eschholzstraße/Engelbergerstraße – ARAS und



Trixi-Spiegel

Der im Stadtgebiet vielfach eingesetzte aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ermöglicht es dem Radverkehr, am wartenden Kfz-Verkehr vorbei zur Ampel zu fahren und

dann zuerst und ungehindert abzubiegen.

Um die besonders gefährliche Situation im „Toten Winkel“ eines Lkw zu entschärfen, hat die Stadt Freiburg etwa 160 Trixi-Spiegel aufgehängt, die dem Lkw-Fahrer die Sicht auf den Bereich neben ihm ermöglichen. Das Vorhaben wird wissenschaftlich begleitet.

2 Eschholzstraße/Hohenzollernstraße/Friedrich-Ebert-Platz



– Radstreifen mit Sicherheitstrennstreifen und Querung mit separater Rad-Signalisierung

In der Eschholzstraße (ca. 3.000 Radler/Tag) wurde ein hinter dem Parkstreifen geführter Radweg in einen Radstreifen umgewandelt, damit der Radverkehr für abbiegende Kfz besser sichtbar ist und selbst besser abbiegen kann. In einem Teilstück wird der Radverkehr über eine Busspur geführt. An der Kreuzung Lehener Straße wird auch der Geradeaus-Radverkehr auf dem Kfz-Rechtsabbieger geführt, um die typischen Konflikte bei einer Führung rechts daneben zu vermeiden. Für einen Geradeaus-Radstreifen war kein Platz. In der Hohenzollernstraße wurde der Radstreifen mit einem Sicherheitstrennstreifen ausgeführt, damit ein Abstand zu sich öffnenden Autotüren oder ausparkenden Autos gewährleistet ist.

Die Querverbindung über die Hohenzollernstraße am Friedrich-Ebert-Platz wurde optimiert und mit einer separaten Signalisierung (LSA) für den Radverkehr ausgerüstet.

3 Habsburgerstraße – Stadtbahn-„Kap-Haltestelle“



In der Habsburgerstraße, einer städtischen Hauptverkehrsstraße mit Stadtteilzentrum, treffen eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen verkehrlicher und städtebaulicher Art aufeinander. Im Rahmen einer

Sanierung wurde der ganze Straßenraum umgestaltet, dabei wurden durchgehende Radfahrstreifen mit einer Breite von i. d. R. 1,85 m angelegt. An einer Stelle wird der Radverkehr hinter einer Stadtbahn-„Kap-Haltestelle“ als Radweg geführt.

4 Dreisamuferradweg und Hindenburgstraße



Der von bis zu 10.000 Radlern am Tag befahrene Dreisamuferradweg wird überwiegend kreuzungsfrei durch die gesamte Stadt geführt. Ein Teilstück verläuft über eine Erschließungsstraße, diese ist

als Fahrradstraße (Anlieger frei) mit Vorfahrt ausgewiesen. Großflächige farbige Piktogramme erhöhen die Aufmerksamkeit, diese werden auch auf den weiteren Freiburger Fahrradstraßen markiert. Freiburg hat neun Fahrradstraßen mit 2,4 km Länge.

5 Dreisamuferradweg/Sandfangweg – Bevorrechtigung Radweg gegenüber Straße

Bei der Kreuzung des Dreisamuferradweges mit dem gering belasteten Sandfangweg ist der Radweg bevorrechtigt – anfangs nur mit Schildern/Markierung. Nach einigen Unfällen wurde die Straße jeweils vor der Kreuzung aufgeflestert und der Radweg läuft asphaltiert durch, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

FREIBURG

0 500m

Streckenlänge (Route 1-9): 13,4 km
 Vauban-Route (Route A-B): 5,5 km



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

HANNOVER

0 500m

Streckenlänge: 17 km



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Vom Schlossturm erschließt sich der fächerförmige Grundriss Karlsruhes.

mit dem Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) gesichert. In einem denkmalgeschützten ehemaligen Fabrikgebäude ist seit 1997 Europas größte Produktionsstätte für Medienkunst untergebracht mit dem weltweit ersten Medienmuseum. Unmittelbare Nachbarn in dem imposanten Hallenbau sind die Städtische Galerie, das Museum für Neue Kunst und die Hochschule für Gestaltung.

Wahrzeichen Pyramide

Zwei Motive gelten als herausragende Merkmale der Stadt: der im unverwechselbaren klassizistischen Stil seines Baumeisters Friedrich Weinbrenner bewahrte Marktplatz mit Karlsruhes Wahrzeichen, der Pyramide, und das Schloss, heute Heimat des Badischen Landesmuseums. Dieses Schloss spielt im wahrsten Sinne des Wortes eine zentrale Rolle in Karlsruhe: Von seinem Turm ließ der Stadtgründer, ganz absolutistischer

Fürst, fächerförmig 32 Straßen und Alleen ausgehen. Deshalb gilt Karlsruhe überall als „die Fächerstadt“ mit einzigartigem Stadtgrundriss.

Wissenschaft und Forschung

In Forschung und Wissenschaft genießt Karlsruhe weltweites Renommee. In der Technologiefabrik sind junge Unternehmer mit beachtlichem Erfolg innovativ tätig. Rund 30.000 Studierende zählt Karlsruhe in seiner Elite-Universität und in seinen weiteren sieben Hochschulen. Einen neuen Schub hat das Zusammengehen von Universität und Forschungszentrum Karlsruhe gebracht. Beide Institutionen haben sich gemeinsam als „Karlsruher Institut für Technologie“ (KIT) in die Spitze der internationalen Forschung eingebracht. Außerdem sind in Karlsruhe 14 weitere renommierte Forschungseinrichtungen wie z. B. Fraunhofer-Institute angesiedelt.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Anlässlich des 225. Geburtstages von Karl Drais wurden die 600 Studi-Räder (Draisler) bei der Übergabe an die Studenten in der Formation „225“ aufgestellt.

Infrastruktur

Pro Jahr werden zwei Radrouten des beschlossenen Radroutennetzes ausgebaut bzw. attraktiver gestaltet und ausgeschildert. Hierfür werden vom Gemeinderat ca. 1,3 Mio. Euro/Jahr zur Verfügung gestellt.

Realisierte Radrouten:

- Cityroute Nord und Süd
- Radroute Waldstadt–Innenstadt
- Radroute Knielingen–Innenstadt
- Radroute Mühlburg–Innenstadt

Öffentlichkeitsarbeit

- Kampagne „Kopf an: Motor aus“
- Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber in Karlsruhe“
- Fotowettbewerb „Ich fahre Rad, weil ...“
- Unterstützung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Fahrradverlosung im Rahmen der Erstwohnsitzkampagne für Studierende

Serviceangebote

- Abstellanlagen
- Fahrradstation
- Mitnahmemöglichkeit in Bahnen und Bussen
- Zusätzliche Radanhänger an Bussen zu den Höhenstadtteilen
- Leihfahrradsystem Call a Bike

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6 Radfahrstreifen für Linksabbieger



Wer von Osten kommt und die Cityroute Nord schon früher verlassen will, weil das Fahrtziel beispielsweise am Europaplatz liegt, kann jetzt von der Hans-Thoma-Straße direkt links in die Akademien-

straße abbiegen – der eigene Radfahrstreifen bietet eine sichere Führung an.

7 Linksabbieger-Spuren



Über die Stephaniestraße wird der Radverkehr, der das Zentrum nach Westen umfahren möchte, an der Innenstadt vorbeigeführt – der eigene Radfahrstreifen zum Linksabbiegen macht es leichter. Da

die Stephaniestraße Einbahnstraße ist, wird der Radverkehr in der Gegenrichtung über die Akademienstraße geführt.

8 Veloweiche



An der Einmündung der Stephaniestraße in den Kaiserplatz gab es immer wieder schwere Radverkehrsunfälle. Hintergrund ist, dass die Einmündung in den Kreisverkehr tangential erfolgt und die

einmündenden Autofahrer immer wieder die Bevorrechtigung der Radfahrer im Kreisverkehr missachtet hatten. Durch den Einbau einer „Veloweiche“ konnte die Zahl der Unfälle erfolgreich minimiert werden.

9 Radverkehrssignal für Linksabbieger



Viele Radfahrer kommen heute vom Ludwigsplatz, queren Stephanplatz und Amalienstraße, um über die Waldstraße die Stadt Richtung Westen zu verlassen. Zusammen mit dem Angebot an der Karlstraße

ermöglicht der neue Linksabbiegestreifen für Radler von der Amalien- in die Waldstraße ein problemloses Umfahren des Ludwigsplatzes.

10 Aufgeweitete Radaufstellstreifen



In der Knotenpunktzufahrt der Amalien- in die Karlstraße wurden zwei Kfz-Fahrstreifen in einen überbreiten Kfz-Fahrstreifen und einen Radfahrstreifen umgewandelt. Auch hier gibt es einen aufgeweiteten

Radaufstellstreifen vor dem Kfz-Fahrstreifen, um das Linksabbiegen für Radler zu erleichtern.

11 Fahrradstraße



Die Fahrradstraße in der Erbprinzenstraße ist mit täglich (6–20 Uhr) fast 7.000 Radlern das zentrale Element der Cityroute Süd. Sie reicht von der Herren- bis zur Lammstraße. Im Bereich Friedrichsplatz ist der

Kfz-Verkehr sogar ganz ausgeschlossen.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

KARLSRUHE

0 200m

Streckenlänge: 4 km



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Daten und Fakten

Name der Stadt:	Landeshauptstadt Kiel
Einwohnerzahl:	235.264 (Stand: 2009)
Fläche:	118,7 km ² (Stand: 2008)
Webpräsenz:	www.kiel.de bzw. www.kieler-woche.de
Anteil des Radverkehrs:	21% (Stand: 2008, Erhebung nach SrV)

Sehenswürdigkeiten

Alter Markt, Berliner Platz – Bootshafen, Botanischer Garten, Universität, Dänische Straße – Schloss, Hauptbahnhof, HDW Thyssen Krupp-Werft, Hiroshima Park, Hörn, IFM Geomar, Kieler Kloster, Kieler Yacht-Club (KYC), Kiel Holtenau, Kleiner Kiel, Kunsthalle, Laboe, Landeshaus, Marinehafen, Molfsee, Nikolaikirche, Norwegenkai, Opernhaus, Rathaus, Schifffahrtsmuseum, Schilksee, Schlossgarten, Schwedenkai, Stadtmuseum

Kontakt

Landeshauptstadt Kiel
Stadt Kiel, Rathaus
Fleethörn 9
24103 Kiel



Kontaktpersonen:
Tim Holborn
Telefon: 04 31/9 01-10 05
Fax: 04 31/9 01-6 25 07
E-Mail: rathaus@kiel.de bzw. medien@kiel.de

Dipl.-Ing. Uwe Redecker (Radverkehrsbeauftragter)
Telefon: 04 31/9 01-22 51
Fax: 04 31/9 01-6 22 98
E-Mail: uwe.redecker@kiel.de

Die maritime Stadtansicht, riesige Passagierfähren, international anerkannte Klima- und Meeresforschung, hochspezialisierte Marine und Weltklasse-Wassersport – das ist typisch Kiel. Kiel ist der Mittelpunkt der Wirtschafts-, Wissenschafts- und Kulturregion Schleswig-Holsteins. Hier befinden sich der Sitz der Landesregierung und das wichtigste Dienstleistungs- und Bildungszentrum. Bundesbehörden, Organisationen und Dienstleistungsunternehmen sind hier angesiedelt. Der „Hafen mit Innenstadt“ ist Ausgangs- und Anlaufpunkt für zahlreiche Fäh- und Kreuzfahrtschiffe und die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals – „Kiel Canal“ genannt – sind das Portal zur meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt. Internationale Forschungsmaßstäbe setzen das Leibniz-Institut für Meereswissenschaften, die Medizinische Fakultät der Universität und das Institut für Weltwirtschaft.

Die rund 235.000 Einwohnerinnen und Einwohner Kiels genießen ein Klima der Offenheit, Neugier und Produktivität. Eine lebendige Studentenszene und vielseitige Kultur- und Veranstaltungsangebote, wie das renommierte Schleswig-Holstein Musik Festival, beleben die Stadt und ziehen zahlreiche Gäste an. Höhepunkt im Veranstaltungskalender ist die Kieler Woche. Das größte Segelsportereignis der Welt ist gleichzeitig politisches und wirtschaftliches Forum und das größte Sommerfest im Norden Europas. Mit dem THW ist in Kiel zudem Deutschlands erfolgreichstes Handballteam zu Hause, und auch die „Gorch Fock“, das berühmte Segelschulschiff der Deutschen Marine, hat in Kiel ihren Heimathafen. Die Landeshauptstadt ist eine traditionsreiche Werft- und Marinestadt mit urbanem Charme. Wer einmal nach Kiel kommt, will nicht mehr weg.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Die Windjammerparade zur Kieler Woche

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6 Olshausenstraße



Im Bereich der Christian-Albrechts-Universität werden über 60% der Wege mit dem Rad zurückgelegt. In Ergänzung zu dem vorhandenen schmalen gebauten Radweg wurde auf beiden Seiten ein 2,25 m breiter Schutzstreifen markiert.

7 Olshausenstraße/Von-der-Horst-Straße



In diesem Abschnitt der Olshausenstraße wurden schmale gebaute Radwege durch 1,60 m breite Schutzstreifen in der Fahrbahn ersetzt. An den Einmündungen zu den Nebenstraßen wurden

Fahrradbügel eingebaut. Das schafft nicht nur Parkraum für den Radverkehr, sondern auch verbesserte Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer.

8 Knooper Weg



Mit Fertigstellung der B 76 als Umgehungsstraße für Kiel sank die Bedeutung des Knooper Weges für den Autoverkehr erheblich. Die Möglichkeiten einer neuen Fahrbahnaufteilung wurden genutzt, indem

beidseitig 2,50 m breite Radfahrstreifen markiert wurden.

9 Goethestraße/Schrevenpark



Als eines der ersten und wichtigsten Bauprojekte im Rahmen der Kieler Radverkehrsförderung wurde 1992/1993 der 3,50 m breite Zweirichtungsraddweg am Schrevenpark gebaut. Als Teil der Velorouten

1 und 4 bietet diese stark frequentierte Verbindung hohen Fahrkomfort.

10 Fahrradstraße Harmsstraße



In 2004 wurde die Harmsstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Das Kopfsteinpflaster wurde im Rahmen der Verlegung einer Fernwärmeleitung gegen eine fahrradfreundliche Asphaltdecke ausgetauscht.

Fahrradstraßen gibt es in Kiel seit 1992. Insgesamt haben sie eine Länge von 7,6 km.

Notizen

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



Fortsetzung nächste Seite

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Augustusplatz, Universität und Kroch-Hochhaus/Zweirichtungsradfurt

Die Stadt Leipzig nimmt als Oberzentrum eine Vorreiterrolle für die Region in Mitteldeutschland ein. Als Bildungs-, Dienstleistungs-, Kultur-, Gesundheits-, Sozial- und Verwaltungszentrum besitzt Leipzig eine weit über das Stadtgebiet hinaus wirkende Bedeutung. Hierzu zählt auch ein attraktives Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, das mit dem Bau des City-Tunnels für den Schienenpersonennahverkehr in Mitteldeutschland neue Maßstäbe setzt. Mit der Umsetzung des beschlossenen Nahverkehrsplans wird das Ziel verfolgt, dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) einzuräumen und somit eine Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modalsplit zu erreichen. Dies geschieht durch den bedarfsorientierten Ausbau des

Straßenbahnnetzes zum Stadtbahnnetz, der Schaffung eines flächendeckenden Tarif- und Verkehrsverbundes und viele weitere Maßnahmen.

Der Fußgängerverkehr ist durch Sicherung ausreichend breiter und gut begehbarer Gehwege entlang der öffentlichen Straßen, durch den qualitätsvollen Ausbau eines von Straßen unabhängigen Wegenetzes sowie durch Verkehrsberuhigung der Wohngebiete und durch Anlage und Erweiterung von fußgängerfreundlich gestalteten Bereichen im Stadtzentrum und in den Ortsteil- und Wohngebietszentren besonders zu fördern. In der Innenstadt wird den Fuß-

gängern generell Vorrang eingeräumt. Mehrere Straßen und Plätze wurden bereits auf der Grundlage des 1997 beschlossenen „Gestaltungskonzeptes für den öffentlichen Raum der Innenstadt“ umgestaltet. Im Ergebnis wird in den Hauptfußgängerzonen der Radverkehr nur außerhalb der Hauptgeschäftszeiten (zwischen 20.00 Uhr und 11.00 Uhr) frei gegeben.

Leipzig weist durch seine kompakte Stadtstruktur mit geringen Steigungen sowie durch die zahlreichen Wege im Auenwald, in den Parks und entlang der Flüsse Elster, Luppe, Pleiße und Parthe, die grundsätzlich für den Radverkehr freigegeben sind, gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr auf. Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen im öffentlichen Verkehrs

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Käthe-Kollwitz-Straße, Radfurt/Querung Elsterradweg

raum hat sich von 70 km im Jahr 1990 auf über 300 km bis heute mehr als vervierfacht. Insbesondere wurden Radwege und Radfahrstreifen entlang der vorhandenen und der neu gebauten Hauptverkehrsstraßen angelegt.

Um das Radfahren sicherer und einladend zu gestalten, soll die Länge der straßenbegleitenden Radwege sowie der Radfahrstreifen wesentlich erhöht werden. Darüber hinaus sind alle Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs, wie Schaffung von Abstellmöglichkeiten, Wegweisung, Radfahr Stadtplan, Beseitigung von Problemstellen, Fahrradleihstationen sowie stärkere Berücksichtigung bei Umleitungen, zu nutzen und zu unterstützen.

Bei allen Maßnahmen an Straßen (Neubau, Umbau, Reparaturen, Markierungen) ist in Abwägung mit den Belangen der anderen Verkehrsarten, insbesondere des Fußgängerverkehrs, jeweils zu prüfen, ob und wie Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind.

Bereits 1994 wurde damit begonnen, neun Fahrradrouten auszuschildern, von denen vier radial auf das Stadtzentrum ausgerichtet sind. Besonders attraktive Verbindungen bieten der Elster-Radweg, die Elster-Saale-Radrouten, der Pleißer-Radweg sowie der Parther-Radweg. Von dem inneren und äußeren „Grünen Ring“ wurde die Wegweisung abgeschlossen.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Lüneburg – die Hansestadt auf dem Salz

Als beliebtes Städtereiseziel und Namensgeberin der Heide lockt die Salz- und Hansestadt Lüneburg jährlich zahlreiche Besucher an und ist zu jeder Jahreszeit ein Erlebnis. Vor mehr als 1.050 Jahren wurde Lüneburg auf einem Salzstock erbaut. Überall in der Innenstadt begegnet dem Besucher die

Daten und Fakten

Name der Stadt:	Hansestadt Lüneburg
Einwohnerzahl:	72.376
Fläche:	70,3 km ²
Webpräsenz:	www.lueneburg.de
Anteil des Radverkehrs:	22,1%, ermittelt bei einer Verkehrserhebung der Universität Lüneburg im Mai 2007

Sehenswürdigkeiten

Rathaus, Wasserviertel mit Altem Kran und Hafen, westliche Altstadt, Kloster Lüne

Kontakt

Hansestadt Lüneburg
Rathaus, Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Kontaktperson:
Michael Thöring
Telefon: 04131/309-250
Fax: 04131/309-292
E-Mail: michael.thoering@stadt.lueneburg.de



LÜNEBURG
die HANSEstadt!



Geschichte der Stadt, deren wichtigstes Gut das Salz war. Die Salzproduktion ermöglichte Lüneburg im 14. Jahrhundert den Beitritt zur Hanse, einem Verbund von Kaufleuten und Handelsstädten, dem die Stadt über 200 Jahre lang angehörte. Auch der Reichtum der Stadt wurde durch den jahrhundertlangen Salzabbau und den Handel mit dem damals kostbaren „weißen Gold“ begründet.

Dem Besucher bietet sich heute ein typisch hanseatisches Stadtbild, geprägt von norddeutscher Backsteingotik, prächtigen mittelalterlichen Patrizierhäusern mit kunstvoll verzierten Giebeln, einem der schönsten und größten mittelalterlichen Rathäuser Norddeutschlands und dem weiten Platz „Am Sande“, in früherer Zeit ein Warenumschielplatz, an dem sich die Lüneburger Patrizier mit Vorliebe ihre imposanten Bürgerhäuser bauten. Am alten Hafen, in dem früher das Salz verladen wurde, liegt das malerische Wasserviertel Lüneburgs mit dem Alten Kran und den über die Ilmenau ragenden jahrhundertalten Häusern.



Blick auf die St. Johanniskirche

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Altes Rathaus Lüneburg

Als offizielle Hansestadt ist Lüneburg Ausrichter des 32. Internationalen Hansetages im Jahr 2012. Die Geschichte des Salzes und seine Verbindung zu Lüneburg gibt es im Deutschen Salzmuseum in der ehemaligen Saline zu entdecken, während im SaLü, der Salztherme Lüneburg, die sprudelnde Sole für Spaß und Erholung sorgt.

Im reizvollen Gegensatz zum historischen Ambiente steht das junge, quirlige Leben der Stadt. Zahlreiche Studenten und junge Unternehmen wirken und arbeiten hier. Die Lüneburger

Altstadt hat mit ihren über 400 Geschäften und Lokalen einen ganz besonderen Reiz. Besucher finden eine authentische Kulisse aus malerischen Giebeln und typischen Backsteinhäusern, in die sich die Geschäfte behutsam einfügen und dennoch ein modernes Einkaufsparadies entstehen lassen. Trendige Geschäfte und unzählige gemütliche Kneipen laden in der verkehrsberuhigten Innenstadt zum Flanieren und Verweilen ein. Das historische Hafenviertel und die Schröderstraße entwickeln als Kneipenmeilen an warmen Sommerabenden fast mediterranes Flair.

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ein Umdenken in der Lüneburger Verkehrspolitik stellt 1993 die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes dar. In dessen Zuge wurde die Innenstadt für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt und die Fußgängerzonen wurden von 1,7 auf 4,1 km ausgedehnt.

Um das Ziel einer Verringerung des innerstädtischen Kraftfahrzeugverkehrs um 25% zu erreichen, wurde die Attraktivität des

Einen zusätzlichen Schub bekam die Radverkehrsförderung in Lüneburg 2002 durch die Teilnahme am europaweiten Verfahren BYPAD zur Ermittlung der Qualität der Radverkehrspolitik. Auf dieser Grundlage erarbeiteten Politik, Verwaltung, Polizei und ADFC 2004 einen umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Förderung des Radverkehrs. Seitdem wurden von der Hansestadt Lüneburg insgesamt 1,7 Mio. Euro in folgende Maßnahmen investiert:



Bahnhofsvorplatz nach der Umgestaltung

Stadtbusverkehrs durch Ausweitung des Angebotes erhöht sowie die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut.

Unter dem Motto „Fahrrad vor Auto“ wurde der Umbau der Stadtring-Kreuzungen, der durch die geänderte Verkehrsführung notwendig geworden war, dazu genutzt, neue Elemente der Radverkehrsförderung einzuführen. Dazu gehörten die Anbringung von Radfahrersondersignalen an Ampeln sowie die Abmarkierung von 5 km Schutz- und Radfahrstreifen.

- Neubau bzw. Sanierung von 9 km der insgesamt 57 km Radwege
- Absenkung bzw. Ankeilung von fast 100 Bordsteinen zur Verbesserung des Fahrkomforts
- Rückbau von mehreren abgesetzten Führungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Durchgehende Beleuchtung der Hauptrouten des Radverkehrs
- Erweiterung der vorhandenen Fahrradstation um 500 Plätze zzgl. der Aufstellung von 232 kostenlosen Stellplätzen in Bahnhofsnähe

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6 Bordsteinabsenkungen

Zur Erhöhung des Fahrkomforts wurden alle infrage kommenden Bordsteine abgesenkt oder mit einem Asphaltkeil versehen. Bei Absenkungen werden die Tiefbordsteine durch eine Gossenreihe ersetzt und im daneben liegenden Gehweg

wird zur besseren Orientierung für Sehbehinderte ein 40 cm breiter Kleinpflasterstreifen eingebaut.

7 Attraktive Radwege

In den letzten Jahren am positivsten von der Bevölkerung aufgenommen wurde 2007 die Verlegung des Radweges auf der Westseite der Soltauer Straße hinter die dortige Baumallee. Bis dahin musste auf einem zu schmalen Radweg ohne Sicherheitsstreifen direkt neben der Straße und hinter

Parkständen entlangefahren werden.

8 Rückbau von Verschwenkungen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur gradlinigeren, schnelleren Führung des Radverkehrs wurden weit abgesetzte Führungen mit geringem Aufwand (Bordsteinabsenkungen, Markierung von

Radfahrfurten, Austausch der Streuscheiben an Ampeln) an den Fahrbahnrand herangezogen.

9 „Schwebender Radweg“

Zur Vernetzung von Naherholungsgebieten und Freizeitrou-ten wurde bei der Sanierung einer Straßenbrücke über den Hasenburger Bach eine Geh- und Radwegkonstruktion untergehängt.

10 Touristische Radrouten

Die Fernradwege Weser-Harz-Heide, Braunschweig-Lüneburg und der Ilmenauradweg sowie mehrere Freizeitrou-ten des Landkreises Lüneburg werden durch das überaus reizvolle Landschaftsschutzgebiet

Ilmenautal auf Routen abseits von Hauptverkehrsstraßen in die Innenstadt geführt.

Notizen

.....

.....

.....

.....

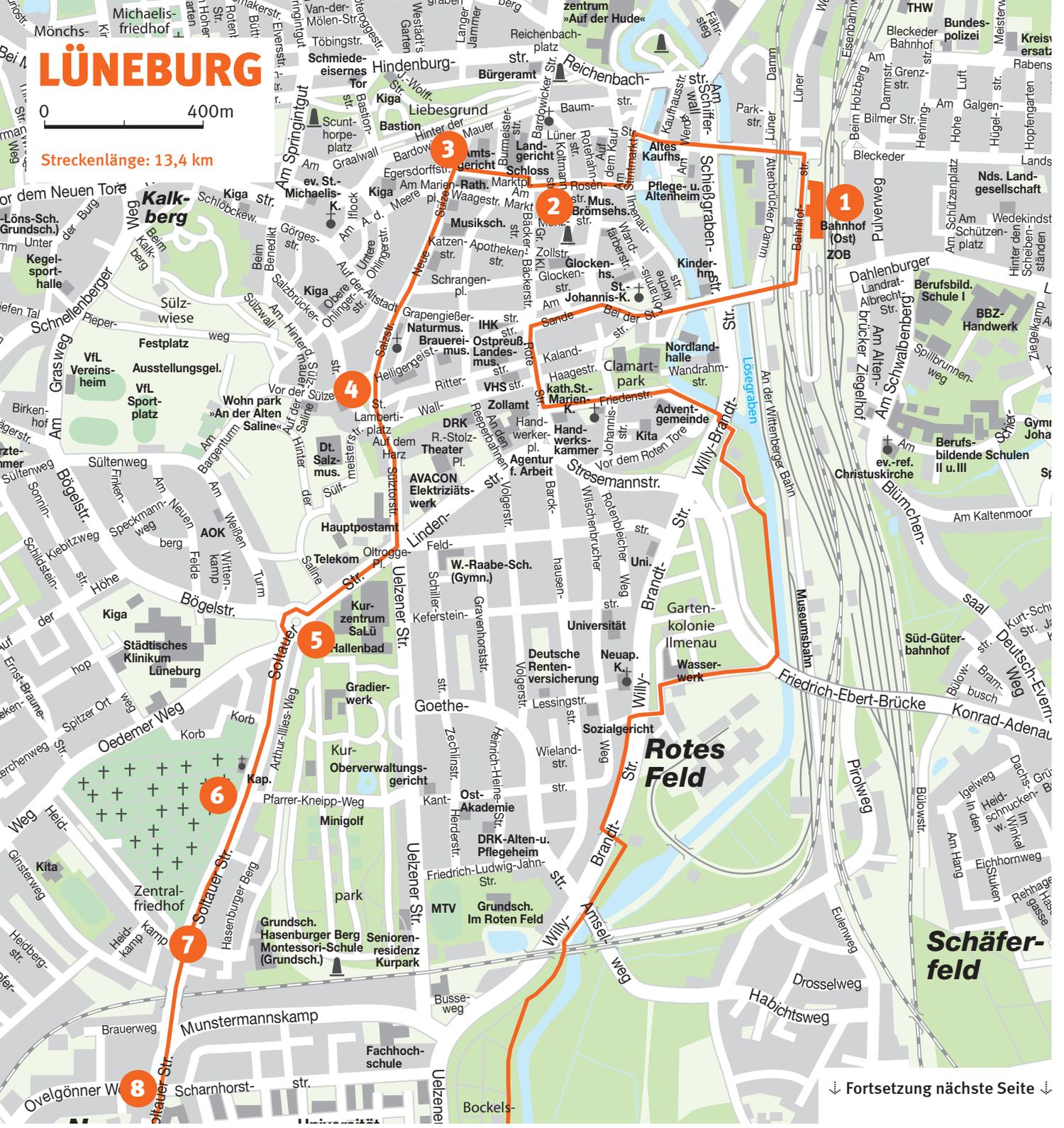
.....

.....

LÜNEBURG

0 400m

Streckenlänge: 13,4 km



Fortsetzung nächste Seite

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7 Fahrradwegweisung



Seit 2001 gibt es in Münster die beschilderte Wegweisung mit der Zielwegweisung, dem Wabensystem des Radelparks Münsterland und den touristischen Themenrouten. Mit dem Netz der Wegweisung bietet

die Stadt Münster Radfahrern beschilderte Fahrradrouten mit ca. 245 km Gesamtlänge an.

8 Fahrradstraße Frauenstraße mit Induktionsschleifen



Die Frauenstraße ist für Radfahrer eine wichtige Verbindung zwischen der Altstadt und der Universität im Schloss. Sie ist eine der bislang 16 Fahrradstraßen in Münster. An der Kreuzung Frauenstraße/

Hindenburgplatz sichert eine Ampel den Verkehr. Radfahrer in und aus Richtung Schloss lösen die Ampel über Induktionsschleifen aus.

9 Unechte Einbahnstraße Krummer Timpen



Viele Studenten sind auf der Straße Krummer Timpen unterwegs zur Unibibliothek. Um hier schnelle und möglichst direkte Verbindungen für Radfahrer zu schaffen, wurde die ehemals echte Einbahnstraße

in eine unechte umgewandelt. Radfahrer dürfen generell in beide Richtungen fahren. Ein eigens markierter Radfahrstreifen sichert den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße.

10 Fahrradparken vor der Mensa



Seitdem eine große Fahrradparkanlage im Bereich der Fahrbahn vor der Mensa eingerichtet wurde, ist das Problem der wild abgestellten Fahrräder behoben. Kreuz und quer abgestellte Räder behindern

jetzt nicht mehr den Verkehr. Von den über 8.000 Fahrradparkplätzen in der Innenstadt sind fast die Hälfte im Bereich der Universität eingerichtet worden.

11 Radfahren ohne Unterbrechung



Kleine Maßnahme, große Wirkung: Zwischen der Bismarckallee und der Straße Am Kanonengraben wurde auf der Ostseite der Weseler Straße auf wenigen Metern ein einseitiger Radweg für beide Richtungen

freigegeben. Mit dieser recht einfachen Lösung konnte eine kleine, aber für Radfahrer wichtige Lücke im Radwegenetz geschlossen werden.

12 Radweg mit Freigabe für Busse



Auf der Moltkestraße gab es in beiden Fahrtrichtungen neben der normalen Fahrbahn eine Bussonderspur. Diese Busspuren wurden in Radfahrstreifen umgewandelt, die aber weiterhin auch für Busse

freigegeben sind. Auf diese Weise konnte ein teurer Umbau der Straße vermieden werden.

Notizen

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



Lappan, Lange Straße

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wenige Städte in Deutschland sind bekannt für ihren ausgeprägten Radverkehr und ihre „Fahrradtradition“ – Oldenburg, Universitätsstadt und Zentrum der Weser-Ems-Region, ist eine von ihnen. Hier werden fast 43% aller Wege der Wohnbevölkerung, die innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt werden („Binnenverkehr“), mit dem Fahrrad erledigt. Bei den Wegen bis 5 km Länge stellt das Fahrrad das meistgenutzte Verkehrsmittel dar. Der hohe Radverkehrsanteil geht einher mit einem ebenfalls hohen Kfz-Verkehrsanteil (44%) und jeweils geringeren Anteilen des Fußverkehrs (9%) und des öffentlichen Personennahverkehrs (5%). Was sind die Voraussetzungen für diesen Modal Split?

Kennzeichnend für Oldenburg ist das kompakte, von den Wallanlagen umschlossene lebendige Stadtzentrum mit den angrenzenden offen bebauten Vierteln. Der überwiegende Anteil der Wohnungen im Stadtgebiet befindet sich in Ein- und Zweifamilienhäusern, die Wohnviertel sind in der Regel flächenhaft und durch eine geringe Dichte gekennzeichnet. Die mit dieser Struktur verbundenen eher großen Entfernungen bewirken einen hohen Anteil des Kfz-Verkehrs und vor allem auch des Radverkehrs. Die spezielle Stadtstruktur ist gleichzeitig attraktiv: Oldenburg weist seit Jahren einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs auf. Der traditionell über alle sozialen und Altersgruppen hinweg hohe Radverkehrsanteil bringt Vorteile mit sich, von denen die ganze Stadt profitiert:

- Begrenzung der Emissionsbelastung
- Geringer Flächenbedarf, Entlastung von Straßen
- Gute und schnelle Erreichbarkeit
- Frühe selbstbestimmte Kinder- und Jugendmobilität
- Gesundheitsförderung und Spaß an der Mobilität
- Geringer Kostenaufwand



Oldenburger Schloss

Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

1 Fahrradstationen am Hauptbahnhof



Auf beiden Seiten des Hauptbahnhofs befinden sich Fahrradstationen mit einer Kapazität von 540 (Nordseite) und 950 (Südseite) Stellplätzen. Der Zugang ist rund um die Uhr möglich. Die Stationen bieten ein umfassendes Dienstleistungsangebot, das von Fahrradverleih, Reparatur und Beratung bis zum Verkauf von Fahrrädern und Zubehör reicht.

www.fahrradstation-oldenburg.de

2 Stautorkreisel



Der in den 1960er Jahren angelegte Kreisverkehr ist wichtiger Verteiler für den Kfz- und Radverkehr. Bis 2011 erfolgt eine radverkehrsfreundliche Umgestaltung. Neben der Erneuerung des Belags und

der Optimierung der Signalisierung werden die Furten und Anschlusswege für den Radverkehr gegenläufig befahrbar sein.

3 Kasinoplatz



Im Rahmen des Abstellanlagenkonzeptes für die Innenstadt wurde 2004 auch der Kasinoplatz neu ausgestattet. Der inzwischen weitgehend abgeschlossene innenstadtweite Austausch von Vorderadhaltern gegen Fahrradbügel hat den Komfort und damit die Akzeptanz der Abstellanlagen erhöht.

4 Cäcilienbrücke



Über die Cäcilienbrücke führt eine mit mehr als 12.000 täglichen Fahrten stark im Radverkehr genutzte städtische Hauptroute. Seit 2005 wurde die Situation für den Rad- und Fußverkehr in diesem Straßenzug verbessert. Neben baulichen und lenkenden Maßnahmen wurde die Signalschaltung fahrradfreundlich umgestellt.

5 Schleusenstraße/Schlossgarten



Der Oldenburger Schlossgarten ist eine historische Parkanlage im Stil des englischen Landschaftsgartens. Um den Schlossgarten herum führt ein selbstständig geführter Radweg, der auch hier in der

Innenstadt ein ungetrübtes Fahrradfahren ermöglicht und streckenweise im Landschaftsschutzgebiet verläuft.

6 Haarenufer und Lasiusstraße



In Oldenburg sind im gesamten städtischen Straßennetz alle echten und unechten Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet, Sackgassen und Durchfahrtsverbote für den Kfz-Verkehr, wo möglich,

für den Radverkehr freigegeben. Die Vorteile für den Radverkehr durch direkte Verbindungen können hier exemplarisch erfahren werden.

Notizen

.....

.....

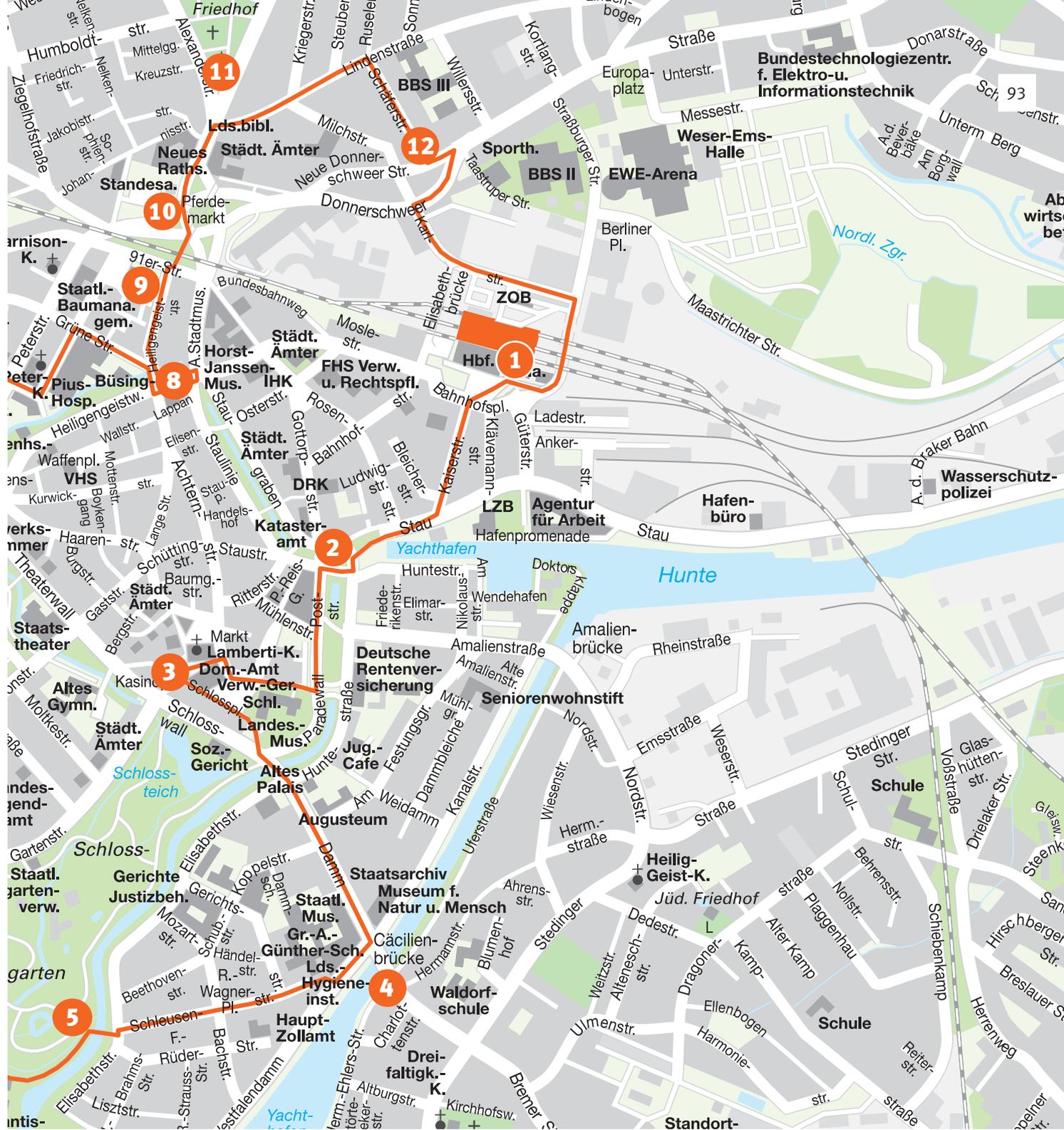
.....

.....

.....

.....

.....



Notizen

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Seite 4: Frank Ossenbrink/BMVBS	Seite 30: Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt	Seite 70: Verena Fiedler/Lüneburg Marketing GmbH
Seite 5: Thorsten Ritzmann	Seite 31: Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt	Seite 71: Lüneburg Marketing GmbH
Seite 6: Heribert Guggenthaler/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Seite 33: Andreas Hilsenbeck/Freiburg im Breisgau, Garten- und Tiefbauamt	Seite 72, 73: Hansestadt Lüneburg
Seite 7 (v.l.n.r.): © Bildjournalist Volkmar Thie/CD-BerlinImages2001/ Presse- und Informationsamt des Landes Berlin	Seite 34: Bild 1: E. Thibor/TU Kaiserslautern, imove Bild 2: R. Buhl/Stadt Freiburg, Pressereferat Bild 3: Visualisierung/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt Bild 4: Bernhard Gutzmer/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt	Seite 74, 77: Thö/Hansestadt LG
Heribert Guggenthaler/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Seite 37: Bild 6: Andreas Hilsenbeck/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt Bild 8: Bernhard Gutzmer/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt Bild 9: Bernhard Gutzmer/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt Bild A: Stadt Freiburg, Stadtplanungsamt Bild B: Bernhard Gutzmer/Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt	Seite 78: Lena Senge/Münster Marketing
Seite 9: Doro Mante	Seite 39: Karl Johaentges/Bereich Geoinformation	Seite 79 (v.l.n.r. und v.o.n.u.): Roland Borgmann/Münster Marketing Ralf Emmerich/Münster Marketing Benno Willmeroth/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung Karolin Seinsche/Münster Marketing Stephanie Alker/Münster Marketing Claas König/Münster Marketing air klick/Münster Marketing Presseamt/Münster Presseamt
Seite 10, 13: Hoffmann-Leichter/Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Seite 40, 41: PGV Planungsgemeinschaft Verkehr/Landeshauptstadt Hannover, Bereich Geoinformation	Seite 80, 81: Stadt Münster/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Seite 14: Stadt Bünde/Stadt Bünde	Seite 42, 45: FB Tiefbau/Stadt Hannover Seite 46, 47: Stadtmarketing Karlsruhe GmbH	Seite 82, 85: Stadt Münster/Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Seite 15 (v.l.n.r.): Rolf Dieter Spanier/Stadt Bünde	Seite 48: Monika Müller-Gmelin/Stadtmarketing Karlsruhe GmbH	Seite 87: Hans-Dieter Janssen
Gabriela Meier-Goerlich/Stadt Bünde	Seite 49: Roland Fränkle/Stadtmarketing Karlsruhe GmbH	Seite 88: Stadt Oldenburg
Stadt Bünde/Stadt Bünde	Seite 50, 53: Monika Müller-Gmelin/Stadtplanungsamt Karlsruhe	Seite 89: Stadt Oldenburg
Seite 16 (v.l.n.r.): Jürgen Klapper/Stadt Bünde	Seite 55: B. Quante/Landeshauptstadt Kiel	Seite 90: Stadt Oldenburg
Daniel Holtmeier/Stadt Bünde	Seite 56 (v.l.n.r.): Carl Jürgens/Landeshauptstadt Kiel	Seite 93: Stadt Oldenburg
Seite 17 (v.l.n.r. und v.o.n.u.): Daniel Holtmeier/Stadt Bünde	Thomas Eisenkrätzer	
Daniel Holtmeier/Stadt Bünde	Seite 57 (v.l.n.r.): Uwe Redecker/Landeshauptstadt Kiel	
Thomas Schuh/Stadt Bünde	Landeshauptstadt Kiel	
Seite 18, 21: Daniel Holtmeier/Stadt Bünde	Seite 58, 61: Uwe Redecker/LH Kiel	
Seite 22: Karl-Heinz Krämer/Emden Marketing und Tourismus GmbH	Seite 62: LTM – Brzoska	
Seite 23: Karl-Heinz Krämer/Emden Marketing und Tourismus GmbH	Seite 63: LTM – Bader	
Seite 24 (v.l.n.r.): Stadt Emden	Seite 64, 65, 66, 69: Michael Gloßat, Radverkehrsbeauftragter der Stadt im VTA	
Elsche Wilts/Stadt Emden		
Seite 25: Stadt Emden		
Seite 26: Bild 1: Michael Bernhardt/Stadt Emden Bild 2: Michael Bernhardt/Stadt Emden Bild 3: Elsche Wilts/Stadt Emden Bild 4: Michael Bernhardt/Stadt Emden Bild 5: Michael Bernhardt/Stadt Emden Bild 6: Elsche Wilts/Stadt Emden Bild 7: Emden Marketing und Tourismus GmbH		
Seite 29: Elsche Wilts/Stadt Emden		

Notizen

