



Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Handlungsbedarf für die Innenstädte

Fachtagung „Fahrradparken als
 Instrument der Radverkehrsförderung
 im Spannungsfeld zwischen Anspruch
 und Wirklichkeit“
 28./29. Juni 2006 in Münster

Gliederung

1. Einleitung
2. Daten und Fakten: Die Rolle des
 Fahrrads beim Einkaufsverkehr
3. Das Beispiel Göttingen: Probleme,
 Maßnahmen, Perspektiven
4. Schlussfolgerungen und
 Abschlussthesen

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
 Fahrrad zum Einkaufen

3

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

■ Grundlagen

- „Mobilität in Deutschland 2002“ (durchgeführt von
 infas/DIW, beauftragt vom BMVBS)
 - 25.000 Haushalte bundesweit, 60.000 Personen (ab
 0 J.), 190.000 Wege
 - Sonderauswertung für Tagung „Mit dem Fahrrad
 zum Einkaufen“ am 30.06.2005
- BAG-Kundenbefragung 2004/05 der
 Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und
 Großbetriebe des Einzelhandels (BAG)
 - 400.000 Kunden in 150 Städten
 - Befragung an 6 Einkaufstagen im Herbst 2004 und
 Frühjahr 2005

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
 Fahrrad zum Einkaufen

4

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Mobilität in Deutschland 2002

29. Juni 2006

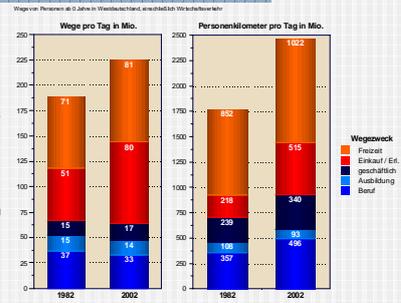
Burkhard Horn: Mit dem
 Fahrrad zum Einkaufen

5

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Die Zahl der
 Einkaufswege
 ist in den letz-
 ten Jahren im
 Vergleich zu
 anderen Wege-
 zwecken deut-
 lich gestiegen.
- Dies gilt auch
 für die
 zurückgelegten
 Entfernungen.

(Quelle: infas)



29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
 Fahrrad zum Einkaufen

6

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Ein Großteil der Einkaufswege bezieht sich auf den täglichen Bedarf.
- Sie sind damit die weitaus wichtigsten für Potenziale hinsichtlich der Veränderung der Verkehrsmittelwahl.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 7

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Die Anteile des Fahrrads beim Einkaufsverkehr sind bei den nichtmotorisierten Bevölkerungsgruppen am höchsten.
- Die niedrigsten Anteile finden sich bei den 18-44-Jährigen.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 8

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Je kürzer die Entfernungen, desto besser die Chancen des Fahrrads als Verkehrsmittel beim Einkaufsverkehr.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 9

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Auch die Haushaltsgröße hat erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen.
- Bei 1-Personen-Haushalten liegt der Fahrradanteil bei Einkaufswegen des täglichen Bedarfs unter 5 km bei über 20%.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 10

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Ebenfalls sind Einkaufswege ohne Begleiter eher „fahrradaffin“ als Wege, die mehrere Personen gemeinsam zurücklegen.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 11

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Nach soziodemographischen Gruppen differenziert ergeben sich sehr unterschiedliche Radverkehrsanteile beim Einkaufsverkehr.
- Die höchsten Anteile gibt es bei Studierenden, Rentnern und Menschen ohne Autobesitz.

Quelle: infas

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 12

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Auch Raum- und Stadtstruktur haben Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl beim Einkaufsverkehr.
- Die höchsten Anteile des Radverkehrs finden sich in den kompakten Strukturen kleinerer und mittelgroßer Städte.

(Quelle: Infas)

Stadtstruktur	Rad (%)	PKW/Fuß (%)
Innenstadt größerer Städte	32%	68%
Innenstadt kleinerer Städte	39%	61%
Dörfer	24%	76%
Stadtrand gewachsen	28%	72%
Stadtrand Neubaugebiete	21%	79%

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 13

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- BAG-Kundenbefragung 2004/05

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 14

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Frage: „Mit welchem Hauptverkehrsmittel sind Sie in die Innenstadt gekommen?“
- Nach der BAG-Untersuchung spielt das Fahrrad bei der Verkehrsmittelwahl der Kunden der beteiligten Betriebe nur eine untergeordnete Rolle. PKW und öffentliche Verkehrsmittel haben die weitaus größte Bedeutung.

(Quelle: BAG)

Tag	PKW (%)	Fahrrad (%)	ÖV (%)	zu Fuß (%)
Gesamt	45	35	12	10
Samstag	51	31	12	8
Donnerstag	41	39	13	7
Freitag	43	38	13	6

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 15

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Diese Situation hat sich in den letzten 10 Jahren nicht wesentlich verändert.

(Quelle: BAG)

Jahr	PKW (%)	Fahrrad (%)	ÖV (%)	zu Fuß (%)
1984	48	33	17	2
1988	49	29	16	6
1992	42	31	17	10
1996	45	29	16	10
2000	46	32	15	7
2004/2005	45	35	12	8

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 16

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Die Bedeutung des Fahrrads im Einkaufsverkehr in den Innenstädten ist in kleineren Städten tendenziell größer.
- Entfernungen und Rolle der Innenstädte für den Einkauf des täglichen Bedarfs sind hierbei wichtig.

(Quelle: BAG)

Entfernung	PKW (%)	Fahrrad (%)	ÖV (%)	zu Fuß (%)
> 500 Tsd. EW	34	47	12	7
251-500 Tsd. EW	44	39	10	7
101-250 Tsd. EW	54	28	10	8
51-100 Tsd. EW	57	18	17	8
bis 50 Tsd. EW	64	11	17	8

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 17

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Die „Käuferquote“ ist bei den Radverkehrskunden mit 60% die zweithöchste (nach den PKW-Kunden).

(Quelle: BAG)

Verkehrsmittel	Nicht Käufer (%)	Käufer (%)
PKW	38	62
Fahrrad	40	60
ÖV	44	56
zu Fuß	42	58

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

29. Juni 2006 18

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

- Ebenso geben Radverkehrskunden vergleichsweise viel Geld pro Einkauf aus, übertreffen nur von den PKW-Kunden.

Transportmittel	bis 10 €	11-50 €	51-100 €	> 100 €
Pkw	17	42	19	23
Fahrrad	29	45	15	17
ÖV	26	45	15	14
zu Fuß	30	44	13	13

(Quelle: BAG)

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

Zusammenfassung und Zwischenfazit (I):

- Einkäufe sind der Anlass für jeden fünften Weg.
- Einkaufswegen sind im Schnitt 5 km lang, mit dem Fahrrad knapp 2 km.
- Für neun Prozent aller Einkaufswegen bundesweit wird das Fahrrad genutzt.
- Begrenzt auf Einkaufswegen für den täglichen Bedarf bis fünf Kilometer und Personen mit Fahrrad steigt der Anteil auf gut 15 Prozent (bei der BAG-Befragung sogar bis auf 23%).
- Dieser Anteil unterscheidet sich nur begrenzt zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Besonders häufige Fahrradnutzer sind allerdings Studenten und andere Personen in zentrumsnahen Wohnquartieren.

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Daten und Fakten: Die Rolle des Fahrrads beim Einkaufsverkehr

Zusammenfassung und Zwischenfazit (II):

- Einkaufswegen mit dem Fahrrad werden in der Regel alleine zurückgelegt. Bei mehreren „Einkäufen“ wird vor allem das Auto genutzt.
- Die Verkehrsmittelentscheidung bei Einkaufswegen fällt entfernungsabhängig vorrangig zwischen den Alternativen zu Fuß und Auto. Das Fahrrad kann gegen diese Konkurrenz häufig nicht bestehen.
- Das Fahrradpotenzial im Teilssegment der Einkaufswegen bis fünf Kilometer Entfernung ist erst zu etwa zwei Dritteln ausgeschöpft. Die Potenziale können aber von Ort zu Ort sehr unterschiedlich sein.
- Radfahrer sind für den Handel durchaus vergleichsweise „gute“ Kunden, was Besuchsfrequenz, Käuferquote und Finanzkraft angeht.

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Das Beispiel Göttingen: Allgemeine Daten und Fakten

- 129.000 Einwohner
- Ca. 25.000 Studierende
- Kompakte „Stadt der kurzen Wege“ (auch als Ziel der Stadtentwicklung)
- Lange Tradition als „Radverkehrshochburg“
- Historische Innenstadt als Schwerpunkt des Einzelhandels

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Das Beispiel Göttingen: Allgemeine Daten und Fakten

- Fast ein Viertel aller Wege der Göttinger Bevölkerung werden mit dem Fahrrad zurückgelegt – deutlich mehr als anderswo.
- Bei kürzeren Distanzen steigt dieser Anteil noch deutlich an.
- In der Gesamtstadt liegt der Anteil des Radverkehrs bei den Einkaufswegen immer noch bei 21%.

Transportmittel	alle Wege	Einkauf
zu Fuß	24%	34%
Fahrrad	26%	21%
MIV (Fahrer)	33%	20%
MIV (Mitfahrer)	12%	18%
ÖPNV	5%	7%

(Quelle: Haushaltsbefragung 1999)

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Das Beispiel Göttingen: Allgemeine Daten und Fakten

- Das Fahrrad spielt bei der Erreichbarkeit der Innenstadt eine besonders wichtige Rolle.
- Auch bei den Wegen in die Innenstadt mit dem Zweck „Einkaufen“ ist das Fahrrad mit 30% das wichtigste Verkehrsmittel (zum Vergleich: z. B. in Kassel unter 5%).

Transportmittel	alle Wege in die Innenstadt	Wege zum Einkaufen
zu Fuß	34%	30%
Fahrrad	20%	28%
MIV (Fahrer)	21%	15%
MIV (Mitfahrer)	17%	18%
ÖPNV	8%	10%

(Quelle: Haushaltsbefragung 1999)

Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen

Das Beispiel Göttingen: Allgemeine Daten und Fakten

- In den innenstadtnahen Stadtteilen liegt der Radverkehrsanteil am Modal-Split bei über 30%.
- Ca. 30% der Haushalte haben kein Auto zur Verfügung.
- Die Radverkehrsnutzung ist unabhängig von Alter und Berufsstand überdurchschnittlich hoch (am höchsten bei den Studierenden, aber auch Rentner nutzen immerhin noch zu 12% für ihre täglichen Wege das Fahrrad).
- Im Binnenverkehr werden mehr als die Hälfte aller Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt.
- Ca. 70% aller Wege sind kürzer als 5 km (ca. 50% kürzer als 3 km).
- PKW-Fahrten im Binnenverkehr sind im Durchschnitt 4,7 km lang.

Das Beispiel Göttingen: Allgemeines zur Radverkehrsförderung

- Gewährleistung einer radverkehrsfreundlichen Gesamtsituation im Verkehrsgeschehen vor dem Hintergrund einer angespannten Haushaltslage
- Stärkung attraktiver Haupttrouten für den Alltagsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des gesamtstädtischen Radroutennetzes
- Bereitstellung ausreichender Infrastruktur für das Fahrradparken
- Integration der Belange des Radverkehrs in alle relevanten verkehrsplanerischen und städtebaulichen Projekte
- Sinnvolle Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel
- Verbesserung der Information (Wegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Internet etc.)

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt – Handlungsfeld Straßenplanung

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Umgestaltung von Innenstadtstraßen (Belagswahl, begleitende Infrastruktur u. a.)
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad (z. B. Umbau Groner Tor und Geismartor)



Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt – Handlungsfeld Verkehrsrecht

- Freigabe von Teilen der Fußgängerzone für den Radverkehr (Ausnahme: Kernbereich innerhalb des „Busrings“)
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt – Handlungsfeld Verkehrsrecht

- Weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Ausnahme von Abbiegeboten für den Radverkehr)
- Wegweisung für den Radverkehr (gemäß FGSV-Merkblatt)



Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt – Handlungsfeld Einkaufsverkehr

- Sensibilisierung der Akteure im Einzelhandel
- Durchführung einer bundesweiten Fachtagung „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ im Juni 2005 mit der lokalen IHK als Mitveranstalter (neben DST, BMVBS, BAG u. a.)
- Tagungsdokumentation unter www.srl.de
- Dadurch Initiierung eines Dialogprozesses



Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt – Situation Fahrradparken

- Bündelung von Fahrradabstellanlagen am Rande der Fußgängerzone
- Insgesamt ca. 1.000 „geplante“ Abstellmöglichkeiten innerhalb des Walles (Öffentlich)
- Angebot reicht nicht aus: Bei einer Erhebung im Mai 2005 waren an den 600 zentralsten öffentlichen Abstellmöglichkeiten über 700 Räder abgestellt. Auch qualitativ gibt es noch Verbesserungsbedarf.
- Dazu kommt eine große Anzahl „irregulär“ abgestellter Räder.



29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 31

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt - Probleme

- Ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern (vor Schaufenstern, Geschäftsauslagen und –eingängen, auf Gehwegen etc.)
- Kleine Abstellanlagen ziehen meist mehr Räder an als vorgesehen
- Selbst kurze Fußwege werden von Radfahrern oft gemieden (unterschiedliche Akzeptanz von Abstellanlagen)
- Teilweise dienen die Abstellanlagen auch dem wohnbezogenen Parken
- Behinderung von Fußgängern
- Behinderung des Busverkehrs



29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 32

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr in der Innenstadt - Probleme



29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 33

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr und Einkaufen - Strategie

- Der Radverkehr hat für den Einkaufsverkehr in Göttingen eine wichtige Bedeutung.
- Dies gilt vor allem für die Göttinger Innenstadt (weit überdurchschnittlich gegenüber vielen anderen Städten).
- Das Potenzial der radfahrenden Kunden ist für den Einzelhandel unverzichtbar.
- Bei den Aktivitäten des Einzelhandels spielt das Bemühen um radfahrende Kunden eine vergleichsweise geringe Rolle. Hier besteht durchaus Nachholbedarf, vor allem aber auch die Chance, durch neue (Service-)Angebote Kunden zu binden.

29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 34

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr und Einkaufen - Strategie

- Der hohe Radverkehrsanteil trägt mit zur Attraktivität der Göttinger Innenstadt bei, vermindert die Belastungen durch Autoverkehr in der engen Innenstadt und erhöht das Parkplatzangebot für auswärtige Kunden.
- Dies bringt aber auch einige substantielle Probleme mit sich (insbesondere beim Fahrradparken).
- Verwaltung, Handel und Fahrradnutzer werden zukünftig verstärkt gemeinsam Maßnahmen diskutieren und umsetzen, die der Bedeutung des Radverkehrs für die Göttinger Innenstadt gerecht werden, aber auch zur Minderung bestehender Probleme beitragen. Ein entsprechender gemeinsamer Arbeitskreis konstituiert sich am 29.08.2006.

29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 35

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr und Einkaufen - Strategie

- Am 27. Juni 2006 wird der Stadt Göttingen der Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune 2006“ des Landes Niedersachsen verliehen – ein wesentlicher Grund war die enge Kooperation von Stadt und Handel bei der Radverkehrsförderung in der Innenstadt.



29. Juni 2006
 Burkhard Horn: Mit dem Fahrrad zum Einkaufen
 36

Das Beispiel Göttingen: Radverkehr und Einkaufen - Maßnahmen

- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt auf konzeptioneller Grundlage (Anzahl, Qualität, Standort, Erreichbarkeit) – allerdings in einer historischen Innenstadt nur in bestimmten Grenzen möglich
- Abbau von Behinderungen durch den Radverkehr, vor allem im Bereich der Fußgängerzone (im Einzelfall auch bewusster Verzicht auf mögliche Abstellanlagen)
- Ausbau von Serviceangeboten des Einzelhandels für Fahrradkunden
- Verstärktes Augenmerk auf die Belange des Radverkehrs auch in Stadtteilzentren und bei anderen Vorhaben des Einzelhandels (Abstellmöglichkeiten, Erreichbarkeit)
- Ziel: Möglichst komfortable Bedingungen für die Fahrradnutzung vom Wohnstandort bis zum Einkaufsziel

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

37

Abschlussthesen (I)

- Die Rolle des Fahrrads beim (vor allem innerstädtischen) Einkaufsverkehr wird regelmäßig unterschätzt, vor allem von Einzelhandel und Politik. Dies betrifft auch die Eignung des Fahrrads als Einkaufsverkehrsmittel. Dabei könnten hier noch erhebliche Potenziale aktiviert werden, vor allem in kompakten Stadtstrukturen. Rund die Hälfte aller mit dem Auto zurück gelegten Wege sind kürzer als 5 km – in Abhängigkeit von den lokalen Gegebenheiten häufig eine ideale Radfahrdistanz, wobei sich natürlich nicht jeder dieser Wege auf das Fahrrad verlagern lässt.

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

38

Abschlussthesen (II)

- Die Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Einkaufen taugt nicht für verkehrspolitische Grabenkämpfe, sondern liegt im allgemeinen Interesse der Kommunen und der Akteure im Bereich des Handels. Radverkehrsförderung ist aber auch kein Allheilmittel für die Probleme des Einzelhandels und darf nicht als Verkehrspolitik gegen das Auto missbraucht werden: Es bedarf weiterhin einer differenzierten Strategie zur Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Kundengruppen. Diese kann lokal sehr unterschiedlich ausfallen.
- Mehr Radverkehr beim Einkaufsverkehr stärkt aber durch den Einkauf „vor Ort“ bestehende Strukturen der Nahversorgung, als wichtiger Bestandteil einer „Stadt der kurzen Wege“.

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

39

Abschlussthesen (III)

- Höhere Radverkehrsanteile tragen vor allem in den Innenstädten zu einer Entspannung der Parkplatzsituation bei. Davon profitieren der Handel und die Stadtbesucher, die auf das Auto angewiesen sind – eine klassische „Win/Win“-Situation.
- Neben dem allgemeinen Planungsrepertoire der Radverkehrsförderung spielt das Fahrradparken im innerstädtischen Bereich eine zentrale Rolle. Dabei haben alle Maßnahmen, die die Akzeptanz von Sammelstellplatzanlagen (z. B. gut erreichbar und an Haupttrouten angebunden am Rande der Fußgängerzonen) stärken, zunächst einmal eine hohe Priorität.

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

40

Abschlussthesen (IV)

- Zur Bindung von fahrradorientierten Kunden gehören auch Serviceangebote wie Lieferservice, Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten etc. Hier ist vor allem der Handel selbst gefordert. Radfahrer wollen als Kunden genauso ernst genommen werden wie andere Innenstadtbesucher.
- Man sollte sich keine Illusionen machen, mit den besten Angeboten unerwünschte Abstellvorgänge von Fahrrädern vollständig unterbinden zu können.
- Dies kann aber auch heißen, in bestimmten Konfliktfällen insbesondere in räumlich sehr beengten Situationen auch über verkehrs-/ordnungsrechtliche Maßnahmen o. ä. nachzudenken – hier bestehende Regelungslücken sollten baldmöglichst einer befriedigenden und handhabbaren Lösung zugeführt werden.

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

41

Abschlussthesen (V)

- Alle Akteure sollten gemeinsam agieren: Kommune, Handel und Nutzer sollten sich vor Ort zusammen tun und Defizite analysieren, Chancen abschätzen, Strategien entwickeln und Maßnahmen umsetzen. Die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises kann hier hilfreich sein – auch zum Abbau von Wissensdefiziten und Vorurteilen.
- Dieser Prozess ist mühsam, doch es gibt durchaus Beispiele, die Mut machen. Profitieren tun am Ende im Regelfall alle Beteiligten – und ökonomisch macht die Förderung des Fahrrads als Einkaufsverkehrsmittel allemal Sinn.

29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

42

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



29. Juni 2006

Burkhard Horn: Mit dem
Fahrrad zum Einkaufen

43