

DIE PROJEKTE 2018



JURYMAPPE



 **DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS**
best for bike

IST EINE INITIATIVE VON:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

**Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Bürgerservice

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Tel.: 030/183 00 30 60

Fax: 030/183 00 19 42

E-Mail: buergerinfo@bmvi.bund.de

www.bmvi.de

www.nationaler-radverkehrsplan.de



**Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.**

Vorstand Christine Fuchs

Von-der-Leyen-Platz 1

47798 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 50

Fax: 0 21 51/86-43 65

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



VSF für Mensch und Rad

Verband Service und Fahrrad g.e.V.

Rhododendronstraße 52 B

26605 Aurich

Tel.: 04941/9 91 98 51

Fax: 04941/99 80 43

E-Mail: info@vsf-mail.de

www.vsf.de



Zweirad-Industrie-Verband

Zweirad-Industrie-Verband e.V.

Königsteiner Straße 20a

65812 Bad Soden a.T.

Tel.: 0 61 96/50 77-0

Fax: 0 61 96/50 77-20

E-Mail: contact@ziv-zweirad.de

www.ziv-zweirad.de



KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Antwerpener Straße 6–12

50672 Köln

Tel.: 0221/208 94-0

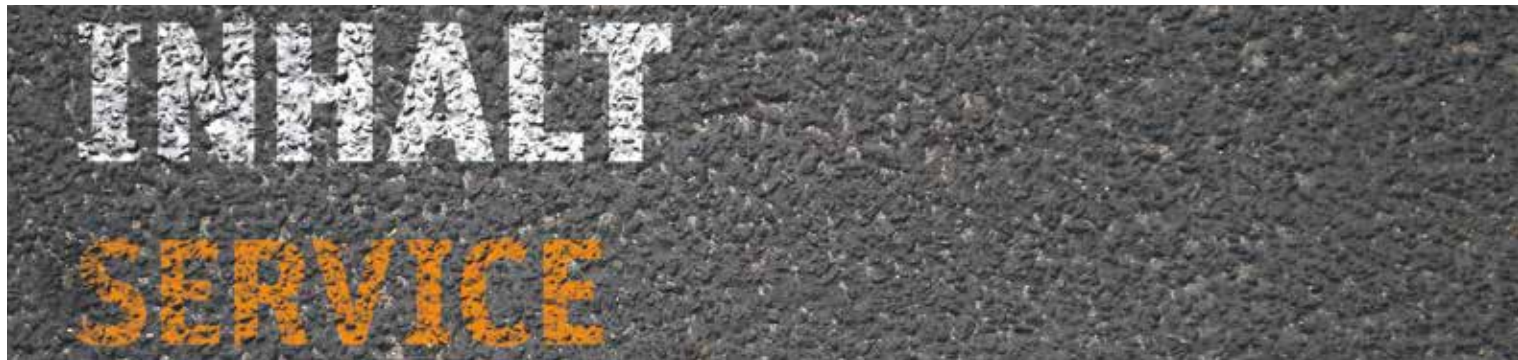
Fax: 0221/208 94-44

E-Mail: info@p3-agentur.de

www.p3-agentur.de



INFRASTRUKTUR	7
01. DURCHGEHENDE RADSTREIFEN KREUZUNG B 264/B 399.....	8
02. WALD ERFAHREN	9
03. RADWEGVERBINDUNG HEIDELBERG-LEIMEN	11
04. VELOCITY AACHEN	12
05. DONAUBRÜCKE DEGGENDORF	14
06. BRÜCKENSCHLAG ÜBER DIE ALLER – KURZE WEGE FÜR MEHR RADVERKEHR.....	16
07. SB-REPARATURSTATIONEN IM LANDKREIS GÖPPINGEN	18
08. FAHRRADMobil AN DEN ÖPNV-SCHNITTSTELLEN DER LUTHERSTADT WITTENBERG	19
09. SAISONALE FAHRRADBÜGEL	21
10. RADWEG „DONAUTÄLER“	22
11. AUSSCHILDERUNG VON TAGESTOUREN IN DER WESERMARSCH	23
12. AUSBAU DER FRIEDRICH-EBERT-STRASSE – VON DER VERKEHRSACHSE ZUM BOULEVARD	24
13. PROTECTED BIKE LANE ENTLANG DER KARL-MARX-STRASSE IN BERLIN-NEUKÖLLN	26
14. FAHRRADSTRASSE – WESERSTRASSE IN BERLIN NEUKÖLLN	27
15. VERBESSERUNG DER FAHRRADABSTELLANLAGEN IN ROTENBURG (WÜMME).....	28
16. DIE „BLAUE ROUTE“ – VORFAHRT AUF GANZER LINIE	29
17. INFRASTRUKTURRING LIBLAR – WANDEL DER MOBILITÄTSSTRUKTUR	31
18. RS3 RADSCHNELLVERBINDUNG IM LÄNDLICHEN RAUM	32
19. OST-WEST-RADACHSE.....	33
20. SANDHUSNRINGEL – RUND UM DIE BINGESTADT GEYER	35
21. RADWEGLÜCKENSCHLUSS L 290 ALMKE-HEHLINGEN	36
22. AUSBAU VON KOMFORTRADWEGEN	38
23. SOLARDACH ÜBER DEM RADSCHNELLWEG	40
24. NEUBAU EINER FAHRRADGARAGE UND RADWEGEVERBINDUNG IN NEUSTADT AM RÜBENBERGE	41
25. RADSTADT KONSTANZ – MARKIERUNGSKONZEPT RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR	42
26. FREIE GARAGE	44
27. SIBIKE	45
28. GREEN_STATION AUTARKE E-BIKE-LADEPUNKTE	47
29. VON DER FAHRRADSTRASSE ZUR FAHRRADZONE – DEUTSCHLANDS ERSTES RADQUARTIER	49
30. BIKETRACK-APP ZUR PLANUNG DER RADVERKEHRSFÜHRUNG	51
31. FAHRRADWAND AM KONRAD-ZUSE-PLATZ, FLUGFELD BÖBLINGEN/SINDELFINGEN	52
32. ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE RADWEGEGESTALTUNG	54
33. MODERNISIERUNG RUND UM DEN KLOSTERSTERN	55
34. IKARAD.....	57



SERVICE	58
35. E-BIKE-VERLEIH OHNE VERWALTUNGSAUFWAND MIT ÖRTLICHEM ZWEIRADHANDEL	59
36. FAHRRADBOX	60
37. FAMILIENRAD	61
38. ERLEBNISRADWEG HOHENZOLLERN	62
39. MOBILE PANNENHILFE	64
40. „LUFT- TANKSTELLEN“	65
41. CYFACE- BEQUEMER FAHREN	66
42. FAHRRADMOBILITÄT FÜR ALLE	68
43. NAHMOBILITÄTS-SCHABLONE	69
44. RADPARCOURS BONN (RABO)	70
45. FAHRRAD-REPAIR-CAFÉ FÜR FLÜCHTLINGE	71
46. FAHRRADREPARATURSTATIONEN MITLUFTPUMPE IM ÖFFENTLICHEN RAUM	72
47. ONLINE FAHRRAD KONFIGURATOR	73
48. GEFÜHRTE RADTOUREN IN DER SAMTGEMEINDE WERLTE	74
49. REGIORADSTUTT GART	75
50. HONIGFAHRRAD.DE	76
51. RADTOUREN FÜR JEDEN IM DREILÄNDERECK	77
52. „RIDE YOUR BIKE SAFELY“	79
53. PEDELECS ALS DIENSTRÄDER	80
54. RADROUTENNOTRUFSYSTEM	81
55. LASTENRADELN IN DEN NACHBARSCHAFTEN – KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT DURCH FREIE LASTENRÄDER IN ESSEN, DER GRÜNEN HAUPTSTADT EUROPAS 2017	82
56. BAU EINES RAD-NOTFALLKOFFERS FÜR EINFACHE REPARATUR- UND WARTUNGSARBEITEN, DIE UNTERWEGS ANFALLEN	83
57. FAHRRADJÄGER - INSECT	85
58. FRIEDA & FRIEDRICH – FREIE LASTENRÄDER FÜR DRESDEN	87
59. INTERAKTIVE KARTE MIT HINWEISEN ZUR BARRIEREFREIHEIT AN DER RÖMER-LIPPE-ROUTE	88
60. FREIES LASTENRAD WÜRZBURG	90
61. DAS VIRTUAL COCKPIT FÜR DAS FAHRRAD MIT CESACRUISE UND CRUISEUP	92
62. RADFLOTTE GÖRLITZ-ZGORZELEC	94
63. RADFAHREN IN DER SCHWANGERSCHAFT UND MIT BABY	95
64. INNOVATIVER STADTPLAN „MÖLLNER WEGE“	96
65. FREIE LASTENRÄDER FÜR DÜSSELDORF „SCHICKE MINNA“ UND „SCHICKE ULLA“	97
66. FAHRRADFREUNDE FEHMARN/BIKEFRIENDS FEHMARN	98
67. ASTA FAHRRADWERKSTATT	100
68. FÖRDERUNG AKTIVER MOBILITÄT IM RAUM TÜBINGEN	101
69. OBIKE: INNOVATIVER STATIONSLOSER FAHRRADVERLEIH	102
70. NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB	104
71. FERNRADWEG AMSTERDAM-BERLIN TRIFFT DEN GESCHMACK DER RADTOURISTEN	106
72. RADROUTENSPEICHER.METROPOLERUHR (RRS.MR)	107
73. HIGH NELLY TEA	109
74. „FAHRKARTE FALTRAD“	110
75. BIKEKITCHEN AUGSBURG	112
76. FAHRRADWERKSTATT BAUHAUS-UNIVERSITÄT WEIMAR	113
77. BÜRGERBAHNHOF WINTERBERG	114
78. PORTALSEITE RADFAHREN SAUERLAND UND SIEGEN-WITTGENSTEIN	115
79. RADSCHMIEDE	116
80. FAHRRADSELBSTHILFEWERKSTATT EBERSWALDE	117
81. ELLA – LASTENRÄDER FÜR ERFURT	118
82. INTERKOMMUNALES QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGE IM OBERBERGISCHEM KREIS UND IM RHEINISCH-BERGISCHEM KREIS	119
83. RADSERVICE-PUNKTE	121
84. VERKEHRSSICHERHEIT FÜR FLÜCHTLINGE	123
85. EIN RAD FÜR ALLE FÄLLE	125
86. #BIKEYGEES E.V.	127

INHALT

KOMMUNIKATION

KOMMUNIKATION	130
87. „UMWELT RADELN“ FÜR KLIMASCHUTZ, SICHERE RADWEGE UND FLÜCHTLINGSBETREUUNG IN SPEYER!	130
88. LÄUFT! – EINE KAMPAGNE FÜR MEHR TEMPO 30 IN HAMBURG	131
89. KAMPAGNE „LÜBECKERFAHREN MIT DEM RAD“	132
90. OLI RADELT	133
91. FALSCHPARKERAKTION	134
92. RADKARTE „GRÜNE WEGE UND ORTE“	135
93. FUN – FLEXIBEL UNTERWEGS IM KREIS UNNA	136
94. „ZUSAMMENHALTEN – GEMEINSAM RADELN“: RADFAHREN FÜR SOZIALE TEILHABE	138
95. GEMEINSAM NATUR ERLEBEN	139
96. PEDAL POWER SYSTEM AUF DER EXPO 2017 IN ASTANA/KASACHSTAN	141
97. ESSEN MIT DEM RAD ENTDECKEN	142
98. „HOW TO SURVIVE ALS RADFAHRER – WIE MAN AUF DEM FAHRRAD IN DER STADT ÜBERLEBT.“	143
99. AKTIONSTAG – 200 JAHRE FAHRRAD	144
100. PROJEKTGRUPPE „RADWEGE“ IN BAUNATAL	146
101. KESSELROLLEN – WIE ROLLT DIE STADT VON MORGEN?	148
102. UNTERWEGS IN BERLIN	149
103. BIKEPOOL BAYERN	150
104. 1. GRAFSCHAFTER FIETSENFESTIVAL 2017	151
105. „NEW STREETART – ASPHALTBLÜTEN ZWISCHEN RADWEG UND GULLI“	152
106. ZWEI BÜCHER ZUM THEMA FAHRRAD	153
107. SCHWETZINGEN DREHT AM RAD – DIE RADKULT(O)UR 2017	154
108. RADWANDLUNG	155
109. RADUP FOTOAUSSTELLUNG	156
110. DER INNOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR – DIE FANSEITE DES RS1	157
111. RAD-EVENT „RUNDE SACHE – DIE WESERMARSCH-TOUR“	159
112. PEDALOMETER	161
113. MEHR ALS NUR EIN FAHRRAD!	163
114. TANZKINDER	164
115. LEITBILD RADVERKEHR	165
116. VOM GLÜCK AUF ZWEI RÄDERN	167
117. BÜRGERDIALOG ZUR RADVERKEHRSENTWICKLUNG	168
118. „ICH BIN 1,5 M BREIT“ - AUFKLÄRUNG ÜBER DEN ÜBERHOLABSTAND	169
119. DANKE-AKTIONEN FÜR RADFAHRER	170
120. ADFC FREUNDE AUF DREI RÄDERN	171
121. KONSTRUKTIVER SCROLLYTELLING-BEITRAG ÜBER KOPENHAGEN	172
122. ANTRITT – DIE FAHRRADSENDUNG AUF DETEKTOR.FM	173
123. DONAU – VON DER QUELLE BIS ZUR MÜNDUNG	175
124. SÜSSES ODER SAURES – GEISTERRADLER-AKTION	176
125. VORTRAG: 200 JAHRE FAHRRAD	177
126. WEG DER ERINNERUNG – EINE FAHRRADTOUR AUF DEN SPUREN JÜDISCHEN LEBENS UND LEIDENS	178
127. DARMSTADT FÄHRT RAD – BLOG	180
128. FELGENKILLER, DER ERSTE DEUTSCHE FAHRRADKRIMI	181
129. HISTORISCHE FAHRRAD-PR	182
130. KIDICAL MASS 2017	183
131. WOLFFSKEEL MOUNTAINBIKE AG	184

INHALT

KOMMUNIKATION

132. OFFENBACH FÄHRT FAIR	185
133. VELOVERSITY.....	186
134. DER GURKENRADWEG – AUF DEN SPUREN DER SPREEWALDGURKE.....	187
135. KUNST UND FAHRRAD	188
136. STRESS-TEST: SO NERVIG IST ES WIRKLICH FÜR RADLER.....	189
137. TOURENKARTE MOUNTAINBIKEPARK PFÄLZERWALD.....	191
138. GENERATION FAHRRAD – DANKESAKTION.....	192
139. HOCHSCHULGRUPPE RAD AN DER TU DRESDEN	194
140. RADSCHLAG	195
141. FAHRRADSTADT MAGAZIN	196
142. TAG DES GUTEN LEBENS.....	197
143. EIN LANDKREIS IN BEWEGUNG – STERNRADFAHRT DES LANDKREISES GÖRLITZ	198
144. BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR.....	200
145. DANKE, DASS SIE RAD FAHREN!	202
146. NEUGESTALTUNG VON FAHRRAD- UND ZWEIRAD-ABSTELLANLAGEN	204
147. FAHRRADTOUR AUF NSU-OLDTIMER-FAHRRÄDERN	205
148. VOLKSENTSCHEID FAHRRAD: BERLIN DREHT SICH! – DEUTSCHLANDS ERSTES RADGESETZ	206
149. RECHERCHE-DATENBANK-FAHRRAD	208
150. OFFENBACHER AUFS RAD.....	209
151. GEMEINSAM FÜR VERBESSERUNG VON RADINFRASTRUKTUR UND VERKEHRSKLIMA IN KÖLN	211
152. ADFC JUGEND-FAHRRAD-FESTIVAL	213
153. MONNEM BIKE – WO ALLES BEGANN. MANNHEIM FEIERT 200 JAHRE FAHRRAD.....	215

INFRASTRUKTUR



DURCHGEHENDE RADSTREIFEN KREUZUNG B 264/B 399

Um den Radverkehr zu beschleunigen und etwas sicherer zu machen, wurde die Kreuzung zwischen Vallenciener Straße und Bahnstraße neu markiert. Auf der Bahnstraße wurden im Randbereich bereits neue Fahrspuren für Fahrradfahrer markiert.

An der Kreuzung wurden an vier Seiten vor den Haltelinien des Kraftverkehrs Aufstellflächen für Radfahrer geschaffen, sodass der Radverkehr an den Autos vorbei bis nach vorne vorziehen kann. So bleiben die Radfahrer im Sichtbereich der Kraftfahrer. Auf der Vallenciener Straße stadteinwärts fahren sie links von der Busspur auf einem „roten Teppich“. Die roten Farbmarkierungen verdeutlichen, wo der Radverkehr fließt und Vorrang hat.

Die unattraktive Fahrt durch die Wartefläche der Bushaltstelle und über mehrere Bordsteinkanten entfällt somit.

Das blaue Schild „Radwegebenutzungspflicht“ wird noch entfernt. Die Arbeiten im Kreuzungsbereich wurden schon vor zwei Jahren beschlossen, aber da Fördergelder beantragt wurden und es Probleme mit den Markierungsfirmen gab, verzögerte sich die Umsetzung.

Anmerkung: Die durch gestrichelte Linien markierten Fahrspuren für Radfahrer werden im Allgemeinen auch als „Schutzstreifen“ bezeichnet. Ein irreführendes Wort, denn Sie bieten keinen echten Schutz vor dem mächtigen Kraftverkehr, die Fahrspuren verdeutlichen nur, dass dieser Bereich für den Radverkehr reserviert ist. Beim Vorbeifahren und Überholen von Radfahrern sind Abstände einzuhalten (1,50 m). Radfahrer sollten an Parkbuchten mindestens 1 m Abstand zu abgestellten Autos halten.

01



Projektmanagement:

- Stadt Düren

Kontakt:

- Ansprechpartner: Verkehrs- und Bauausschuss
- E-Mail: stadt@dueren.de
- Projekthomepage: https://sessionnet.krz.de/dueren/bi/vo0050.asp?__kvnor=14093607&voselect=20075451

KURZE PROJEKTbeschreibung

- ZIEL:
Kreuzung fahrradfreundlich umgestalten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Radstreifen markiert, Beschilderung noch nicht abgeschlossen
- FINANZIERUNG:
Stadt Düren mit Landes und Bundeszuschuss
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
2015–2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Markierung von Schutzstreifen in der Vallenciener Straße zwischen Monchsauer Straße und Tivolistraße.

WALD ERFAHREN

Welche Projekte helfen uns, den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen? Wie lassen sich die z.T. langen Strecken im ländlichen Raum klimaschonend überwinden? Wie können wir den Spessart, eines der walddreichsten deutschen Mittelgebirge, auch touristisch attraktiver gestalten? Auf all diese Fragen haben wir eine Antwort gefunden: Wald erfahren.



Durch ein flächendeckendes Netz von E-Bike Ladestationen ermöglichen wir es E-Bikern jeden Alters – ob Alltagsradler, Tourenfahrer, Mountainbiker oder Pendler – die anspruchsvollen Steigungen im Spessart zu überwinden, ohne sich dabei Sorgen um den Akkustand des Rades machen zu müssen. Dadurch möchten wir nicht nur Pendler dazu ermutigen, vom Auto auf den Fahrradsattel umzusteigen, sondern

es auch älteren oder weniger trainierten Personen, die die Höhen des Spessarts bisher gescheut haben, ermöglichen, die herrliche Mittelgebirgslandschaft zu erfahren und den Spessart somit auf ganz neue Weise zu entdecken.

Die Besonderheit der Ladestationen des Herstellers Bike Energy liegt darin, dass ein kleines, leichtes Schnellladekabel zum Einsatz kommt, welches an vielen Verleihorten auch in der Nähe der Ladestationen



ausgeliehen werden kann. Dieses Ladekabel ermöglicht es, den Akku kostenlos und besonders schnell aufzuladen, sodass eine Weiterfahrt problemlos möglich ist. Darüber hinaus ist das Laden wetterunabhängig und ohne Garantieverlust für das E-Bike möglich. Dies unterscheidet den Ladevorgang fundamental von dem Gebrauch des Heimpladegeräts. Selbstverständlich

Projektmanagement:

- Projekt vier Kommunalen Allianzen: Kahlgrund-Spessart, SpessartKraft, Südspessart, WEstSPessart

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lena Rosenberger, Kommunale Allianz SpessartKraft e.V.
- E-Mail: mail@spessartkraft.de
- Projekthomepage: www.walderfahren.de / www.facebook.com/walderfahren

02

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:
Installation eines flächendeckenden Netzes von E-Bike-Ladestationen an Orten mit Aufenthaltsqualität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
50 E-Bike-Ladestationen in 25 Kommunen im Spessart
- FINANZIERUNG:
Gefördert durch LEADER (70%, LAG Main4Eck + LAG Spessart), Restbetrag: Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Projektentwicklung seit 2014 – Projekterweiterung ab 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein flächendeckendes Netz von E-Bike-Ladestationen an Orten mit hoher Aufenthaltsqualität soll es weniger trainierten Fahrradfahrern ermöglichen, die anspruchsvollen Steigungen in der Mittelgebirgsregion Spessart mit dem E-Bike zu bezwingen, ohne dabei Sorge um den Akkustand des Rades haben zu müssen. Der Akku kann an den Ladestationen wetterunabhängig, kostenlos und ohne Garantieverlust mit einem kleinen, handlichen Schnellladekabel aufgeladen werden, welches vor Ort auch ausgeliehen werden kann.

WALD ERFAHREN

sind die Standorte der Ladestationen so ausgewählt worden, dass dort eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet ist und die Zeit des Ladens somit sinnvoll überbrückt werden kann.

Um das Projekt zu bewerben, wurde eine umfassende Marketingstrategie inkl. eigener Homepage mit ausgiebigen Informationen entwickelt. Flyer und Imagekarten werden nicht nur von den Projektverantwortlichen und den beteiligten Gemeinden, sondern auch von den Fahrradhändlern in der Region und von den Tourismusverbänden verteilt. Darüber hinaus wurde im Mai 2017 eine Auftaktveranstaltung mit beachtlichem Erfolg und durchweg positivem und weitreichendem Presseecho gefeiert. Mittlerweile sind in 25 Kommunen der vier Kommunalen Allianzen Kahlgrund-Spessart, SpessartKraft, Südspessart und WEstSPeessart etwa 50 E-Bike-Ladestationen installiert. Zahlreiche angrenzende Gemeinden stehen bereits in den Startlöchern und möchten bei der Erweiterung des Projektgebiets im Frühjahr 2018 dabei sein.

Warum wir gewinnen sollen? Fragen Sie das nicht uns, sondern die Gastronomen, die uns begeistert davon berichten, wie positiv ihre Fahrrad fahrenden Gäste auf die Ladestationen reagieren, die Fahrradhändler, bei denen die Nachfrage nach E-Bikes und vor allen Dingen nach den kleinen Schnellladekabeln immens gestiegen ist, oder die E-Biker selbst, die uns zum Teil persönlich anrufen, von ihrer Tour durch den Spessart berichten und sich für dieses „einmalige“ und „vorbildhafte“ Projekt bedanken.

02



RADWEGVERBINDUNG HEIDELBERG-LEIMEN



03

Die Radverbindung Heidelberg–Leimen ist eine der wichtigsten Radverbindungen im Rhein-Neckar-Kreis sowohl für Pendler als auch für Radwanderer.

Im Bereich der Umgehungsstraße L 600 und der Rohrbacher Straße ist die Verbindung nur unzureichend ausgebaut.

Gerade im Bereich der Einmündung in die Rohrbacher Straße kreuzen die Radfahrer ungeregelt sowohl den fließenden Verkehr als auch die Straßenbahntrasse.

Gemäß der Aufnahme der örtlichen Situation und der verkehrstechnischen Zwangspunkte wie Straßenbahn etc. ist der Bau eines Geh- und Radweges auf der Ostseite der Rohrbacher Straße nicht realisierbar. Aufgrund der vorgefundenen Zwangspunkte wurde eine alternative Trasse geprüft.

Dieser Radweg Heidelberg–Leimen (Odenwald-Madonnen-Radweg) wurde bereits 2008 projektiert. Der Gemeinderat beschloss damals, ihn zu bauen und hierfür benötigte Grundstücke der Heidelberger Zement zu kaufen. An einem Grundstück, das die Flurbereinigung damals nicht bereitstellte, scheiterte das Vorhaben.

Fast zehn Jahre später haben sich die beiden Kommunen Heidelberg und Leimen erneut darauf verständigt, das Projekt wieder zu verfolgen. Um dem politischen Nachdruck zu verschaffen, wurde im April diesen Jahres auch MdL Katzenstein vor Ort eingeladen, der sich sehr für das Pro-

jekt einsetzte. Letztendlich resultiert hieraus auch die Bereitschaft des Regierungspräsidiums, diese Trasse zu fördern.

Der geplante Weg führt von Heidelberg kommend nach der Unterführung L 600 zunächst etwa 150 m bergauf parallel zur L 600. Er schwenkt dann nach Süden in Richtung Leimen. Bei der Festhallenstraße geht es bis zur Geheimrat-Schott-Straße und ab hier in Richtung Ortskern.

Nun führt die geplante Radroute über die Geheimrat-Schott-Straße nach Süden. Weil der Straßenquerschnitt ab der Kreuzung Luisenstraße sehr eng ist, soll die Straße 2018 so umgebaut werden, dass danach gegenläufiger Radverkehr möglich ist. Heute ist die Einfahrt von dieser Seite her verboten, es ist Einbahnverkehr von Süden her angeordnet.

Die geplante Trasse hat viele Vorteile:

- Pendler können wesentlich sicherer von und nach Heidelberg fahren.
- Die Fahrzeit wird wesentlich reduziert.
- Radwanderer bleiben auf der idyllischen Weinbergtrasse.
- Sie werden in die Ortsmitte geleitet, wo es gastronomische Angebote gibt.
- Die Ortsmitte Leimens wird hierdurch belebt.
- Ebenso wird das Übernachtungsangebot viel eher auf dieser Route wahrgenommen.

Projektmanagement:

- Stadt Leimen/Stadt Heidelberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael
- E-Mail: michael.sauerzapf@leimen.de
- Projekthomepage: keine

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Schnelle Nord-Süd-Verbindung von Heidelberg nach Wiesloch/Walldorf
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Planung, Einigung der Kommunen, Förderzusage durch Land
- **FINANZIERUNG:**
Durch Kommunen und Förderung durch das Land Baden-Württemberg
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Von und nach Heidelberg läuft eine wichtige Pendlerstrecke und Touristikroute (Odenwald-Madonnen-Radweg). Derzeit läuft der Verkehr auf einer Teilstrecke in Leimen auf der L 594 mit mehr als 16.000 Fahrzeugen und Straßenbahn. Die neue Verbindung beseitigt zwei Probleme: Sie verläuft idyllisch durch Weinberge und parallel zur L 594 und durch den Ausbau der Geheimrat-Schott-Straße kann die Einfahrt von Norden nach Süden ermöglicht werden (bisher Einbahnstraße).

VELOCITY AACHEN



04

Ursprünglich ging es darum, die Steigungen in Aachen mit dem Fahrrad möglichst komfortabel und eben nicht schweißtreibend überwinden zu können. Mit dieser Idee startete eine studentische Initiative der RWTH Aachen das Projekt Velocity, ein E-Bike-Sharing-System, bei dem sich der Nutzer/die Nutzerin an einer wohnungsnahen Station per App oder Kundenkarte ein E-Bike ausleihen und an einer anderen Station ganz in der Nähe des gewünschten Zielortes wieder abgeben kann, unabhängig von Öffnungszeiten, Kleingeld, Diebstahlsicherung oder sonstigen Hemmnissen. Mittlerweile kann man in Aachen an 17 Stationen im Stadtgebiet dieses Angebot nutzen und die mittelfristige Perspektive für die Bürger in Aachen ist noch vielversprechender: 1.000 E-Bikes an über 100 Stationen im gesamten Stadtgebiet.

An diesem Referenzprojekt arbeitet das Team der Velocity Aachen GmbH um Geschäftsführer Tobias Meurer und Dennis Brinckmann mit Hochdruck, geht es doch nicht nur um eine Verdichtung, sondern

auch um eine Erweiterung des Projektes. An das Stadtgebiet Aachens angrenzende Kommunen sollen an das Stationsnetz angebunden werden und so die gesamte Städteregion Aachen mit dem E-Bike-Sharing-Konzept erschließen.

Auch wenn es zahlreiche Bike-Sharing-Konzepte gibt, Velocity ist in seiner Umsetzung einzigartig. Die Technologie, die Software und das E-Bike selbst kommen aus der Velocity-Schmiede. Dabei ist die Vernetzung mit anderen Sharing-Plattformen ein erklärtes Ziel, um die verschiedenen Angebote von privatwirtschaftlichen und kommunalen Anbietern und des örtlichen ÖPNVs für den Kunden/die Kundin über eine Plattform nutzbar zu machen. Das Eigentum eines Autos oder eines Fahrrads verliert an Bedeutung, die Nutzung verschiedener Formen von Mobilität in einem zusammenhängenden System rückt in den Fokus. Das ist nicht nur ökologischer und ökonomischer, sondern erzeugt auch auf der sozialen, der gesellschaftspolitischen Ebene einen echten Mehrwert.

Projektmanagement:

- Velocity Aachen GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Florian Zintzen
- E-Mail: florian.zintzen@velocity-aachen.de
- Projekthomepage: www.velocity-aachen.de

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Aufbau eines E-Bike-Sharing-Systems in Aachen und anderen Kommunen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
17 Stationen im Betrieb, 650 Kunden, über 10.000 Nutzungen
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel, Stationspatenschaften, Werbeeinnahmen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 31.10.2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Referenzprojekt in Aachen ist der Aufbau eines E-Bike-Sharing-Systems, das gemeinsam mit den Aachener Hochschulen und Industriepartnern entwickelt und nun erfolgreich von Velocity Aachen betrieben wird. Bisher gibt es 17 Stationen, an denen der Nutzer via Smartphone-App oder Kundenkarte ein E-Bike ausleihen kann. Die langfristige Perspektive lautet: 1.000 E-Bikes an über 100 Stationen im gesamten Aachener Stadtgebiet.



04

Und doch – der Nutzer oder die Nutzerin wollen überzeugt werden, das eigene ökologische Gewissen reicht oft nicht aus. Das Angebot ständig zu verbessern und das Konzept auch in anderen Städten und Gemeinden attraktiv anbieten zu können, ist erklärter Ansporn des Velocity-Teams. Das gesellschaftliche Umdenken in Sachen Mobilität, das die aktuellen Entwicklungen in der Verkehrspolitik immer wieder zwingend macht, kommt diesem innovativen und überaus kreativen Projekt sicherlich entgegen.

DONAUBRÜCKE DEGGENDORF



Bis 2014 befand sich der einzige Donauübergang für Fußgänger und Radfahrer in Deggendorf auf einer etwa 1,5 km unterhalb der neuen Brücke gelegenen Straßenbrücke. Die neue Geh- und Radwegebrücke hat die Wegebeziehungen zwischen den in ihrer Nähe gelegenen zentralen Wohngebieten Deggendorfs und Arbeitsplätzen bzw. Freizeiteinrichtungen auf der gegenüberliegenden Donauseite erheblich verbessert und somit die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad auch im Alltagsverkehr wesentlich erhöht. Die Nachbarstädte Deggendorf und Plattling hatten bereits 2002 die Idee entwickelt, sich über eine „Grüne Achse“ miteinander zu verbinden. Mit der Brücke konnte diese „Grüne Achse“ vollendet und ergänzend zu den Wegen an der Donau eine zentrale Raderschließungsachse in Nord-Süd-Rich-

tung im städtischen Wegenetz geschaffen werden. Zugleich ist die Brücke Schnittpunkt wichtiger Fernradwege (Donau- und Isarradweg/Radweg München–Prag). Die Brücke wurde auf der Trasse einer ehemaligen Eisenbahnbrücke über die Donau errichtet und führt auf 456 m Länge über den Hauptarm und Altwasser der Donau. Der lichte Abstand zur neuen Eisenbahnbrücke beträgt 11 bis 12 m. Die Grundlage für die Brücke bildete der Entwurf des Wettbewerbssiegers der bayerischen Landesgartenschau 2014 in Deggendorf, deren Motto „Brückenschlag Donau – Ufer verbinden, Grenzen überwinden“ lautete. Maßgebend für die Wahl einer Stahlfachwerkbrücke war die unmittelbare Nachbarschaft zur Bahnbrücke. Die Fußgängerbrücke variiert das Thema der Bahnbrücke in einer leichteren, schwungvollen Konstruktion. Diese

Projektmanagement:

- Stadt Deggendorf

Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Busch, Stadtplanung
- E-Mail: klaus.busch@deggendorf.de
- Projekthomepage: www.mayr-ludescher.com/geh-und-radwegbruecke-zur-landesgartenschau-2014-deggendorf-dsd.html

05

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Verbindung der Stadtteile beidseits der Donau und Schaffung einer Nord-Süd-Achse im Stadtgebiet
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fertigstellung 2014, seitdem intensive Nutzung
- **FINANZIERUNG:**
Gesamtkosten: 9 Mio. Euro, staatlicher Zuschuss: 4,65 Mio. Euro, Restfinanzierung durch Stadt Deggendorf
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2011 (Baubeginn) bis 2014 (Fertigstellung)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Geh- und Radwegebrücke über die Donau in Deggendorf verläuft auf einer alten Bahntrasse direkt neben der 2010 eingeweihten neuen Bahnbrücke. Mit 456 m Länge zählt sie zu den längsten Geh- und Radwegbrücken in ganz Europa. Sie verbindet die Radwege an der Donau und ist Verbindungsglied der „Grünen Achse“ als Kern des Deggendorfer Radwegenetzes. Durch die Brücke werden Wohn- und Freizeitstandorte kreuzungsfrei miteinander verbunden. Sie liegt zudem im Schnittpunkt wichtiger Radfernwege.

DONAUBRÜCKE DEGGENDORF



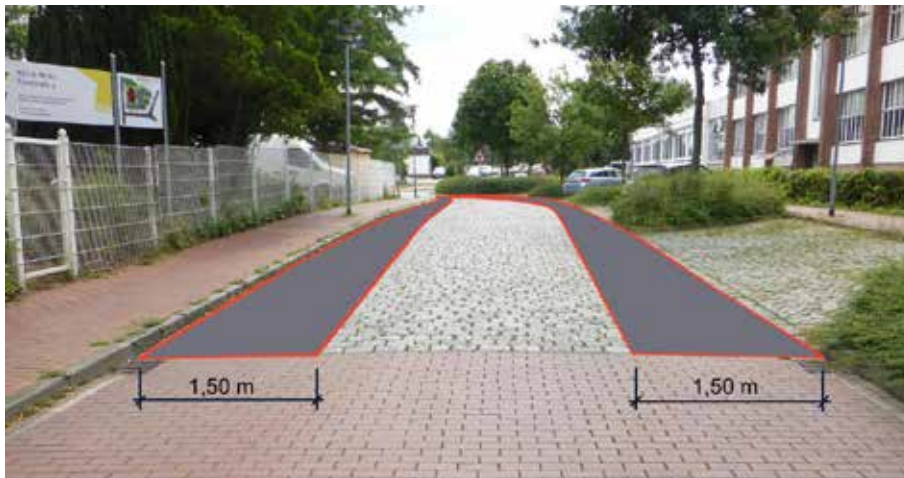
05

bietet einen hohen Erlebniswert sowohl für den Nutzer als auch für den Betrachter. Der Holzbohlenboden aus Lärchenholz misst z.B. 5,50 m in Ufernähe und verjüngt sich bis zur Mitte der Brücke auf 3,80 m. Die stählerne Fachwerkkonstruktion erstreckt sich über sechs Felder mit einer Höhe der Fachwerkträger zwischen 4,30 m an beiden Widerlagern und 8,50 m über der 106 m breiten Schifffahrtsöffnung. Die maximale Steigung auf der Brücke und den anschließenden Rampen zu den Donaudeichen beträgt moderate 3%. Das 1,20 m hohe Geländer besteht aus einem Edelstahlnetz und einem Handlauf aus Eichenholz. Die LED-Beleuchtung ist unauffällig in die Querträger integriert. Es können unterschiedliche Leuchtfarben programmiert werden. Errichtet wurde die Brücke auf fünf Pfeilern aus Stahlbeton (davon zwei Pfeiler der alten Bahnbrücke). Sie kann mit einem bis zu 6 t schweren Fahrzeug befahren werden (Rettungs- und Unterhaltsfahrzeuge). Die Brücke hat sich seit ihrer Öffnung 2014 im Alltags- und Freizeitverkehr bestens bewährt. Gerade an Wochenenden wird sie von unzähligen Spaziergängern und Radausflüglern genutzt. Ihre beson-

dere Gestaltung hat dazu geführt, dass sie bereits jetzt zu einem weiteren Wahrzeichen Deggen Dorfs wurde. Sie hat einen erheblichen Anteil daran, dass Deggen Dorf wieder an die Donau herangeführt wurde. 2016 wurde die Brücke mit dem Deutschen Brückenbaupreis in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken ausgezeichnet. Aufgrund



BRÜCKENSCHLAG ÜBER DIE ALLER – KURZE WEGE FÜR MEHR RADVERKEHR



06

Aufgrund eines politischen Antrages wurde im Jahr 2009 beschlossen, ein Radförderkonzept zu entwickeln, welches eine Leitlinie für die Förderung des Radverkehrs der Stadt Verden sowie in den umliegenden Bereichen bieten soll.

Das im Jahr 2012 fertiggestellte Radförderkonzept verdeutlicht u.a. die Möglichkeit, eine Radwegeverbindung aus dem Stadtzentrum von Verden, entlang der Bahnstrecke Bremen–Hannover über die Aller und die Wätern in Richtung Dörverden zu verwirklichen.

Die in 2015 durch die DB AG erneuerten Bahnbrücken über die Aller und die Wätern boten die ideale Möglichkeit der Integration einer Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Bei den erfolgten Planungen und der anschließenden Ausführung der beiden Brückenbauwerke über die Aller und die Wätern wurden bereits die konstruktiven und statischen Voraussetzungen für das spätere Anhängen der Rad- und Fußgängerbrücken an die vorhandenen Bahnbrücken geschaffen. In 2016 beteiligte sich die Stadt Verden (Aller) an dem durch das Bundesministerium für Umwelt, Natur-

schutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) ausgeschriebenen Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ mit einem Förderantrag. Im Dezember 2016 erfolgte der Zuwendungsbescheid zur Umsetzung der geplanten Klimaschutzmaßnahmen durch das BMUB.

Neben dem eigentlichen Brückenschlag über die Aller und die Wätern umfasst das Projekt weitere Maßnahmen wie beispielsweise:

- das Anlegen von Radfahrstreifen im Zuge der Umgestaltung der Bahnhofstraße
- die Verlegung von beidseitigen Radfahrstreifen in Asphaltbauweise anstelle von Großpflaster „Im Burgfeld“
- die Errichtung von sechs öffentlichen Radabstellanlagen mit Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs
- entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Mit Fertigstellung der Baumaßnahmen im Sommer 2018 bietet die Stadt Verden (Aller) Berufspendlern und Freizeitfahrern einen optimalen Anreiz durch die Verkürzung der Fahrtwege sowie die Möglichkeit,

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Schaffung einer attraktiven Abkürzung sowie eine dauerhafte Stärkung des Radverkehrs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ausschreibung sämtlicher Bauleistungen sowie die Umsetzung der Radfahr-Angebotsstreifen
- **FINANZIERUNG:**
Das Projektvolumen liegt bei rund 2,9 Mio. Euro. Durch das BMUB erfolgt ein Förderzuschuss von 70%.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt „Brückenschlag über die Aller“ verbindet die Gemeinde Dörverden und ihre Ortschaften mit dem Mittelzentrum Verden (Aller) und schafft so eine attraktive Lösung zur Motivierung von Berufspendlern, auf Fahrrad, E-Bike oder Pedelec umzusteigen. Durch den Ausbau von Radfahrstreifen und die Stellung von Radabstellanlagen bietet das Projekt eine komplexe und qualitative Aufwertung für den Radfahrer und soll somit zur Reduzierung des Pkw-Aufkommens im Stadtgebiet beitragen.

Projektmanagement:

- Fachbereich 5, Straßen und Stadtgrün, Herrn Daniel Böhrmer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fachbereich 5, Straßen und Stadtgrün, Herrn Daniel Böhrmer
- E-Mail: danielboehmer84@googlemail.com
- Projekthomepage: <https://www.verden.de/portal/seiten/brueckenschlag>

BRÜCKENSCHLAG ÜBER DIE ALLER – KURZE WEGE FÜR MEHR RADVERKEHR



06

hochwertige Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs sicher abzustellen und häufiger aufs Auto zu verzichten.

Die logische und attraktive Erweiterung der Radroute aus den Ortschaften der Gemeinde Dörverden über Aller und Wätern in Richtung ZOB und Innenstadt weiter in Richtung der nördlich gelegenen Stadtteile sowie des Berufsschulzentrums Verden befinden sich derzeit in Planung.

Eine Auszeichnung durch den Deutschen Fahrradpreis im Bereich Infrastruktur wäre für die Stadt Verden (Aller) neben der Netzerweiterung eine positive Abrundung des Projektes und außerdem eine Motivation für andere Klein- und Mittelstädte sowie Gemeinden, ihre Projektideen zur Stärkung der Radfahrinfrastruktur umzusetzen.



SB-REPARATURSTATIONEN IM LANDKREIS GÖPPINGEN



Helmut Schmidt hat sich geirrt. „Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen“ war das Motto des früheren Bundeskanzlers. Nach einem Besuch im Landkreis Göppingen würde er sich diese Bemerkung heute wohl verkneifen. Dort verfolgt der ADFC Kreisverband eine Vision, die Schritt für Schritt Realität wird.

Die Idee: Im Kreis Göppingen soll ein flächendeckendes Netz von SB-Fahrradreparaturstationen entstehen.

Das Ziel: Mindestens eine Station pro Kommune – auch in der kleinsten Kreisgemeinde. Die SB-Reparaturstationen sind mit Luftpumpe, Werkzeugen und Aufhängevorrichtung ausgerüstet und sind rund um die Uhr kostenlos zugänglich.

Das Problem: Wie überzeugt man die Verantwortlichen in 38 Städten und Gemeinden von der Idee?

Die Lösung: Man sucht Sponsoren und „zwingt“ die Kommunen zu ihrem Glück.

Im September 2016 konnte am Bahnhof der Stadt Süßen die erste Pilotstation realisiert werden. Ein Info-Schild an der Station weist auf den Spender hin. Dank einer publikumswirksamen Einweihung samt Medienberichten konnten schon nach zwei



Wochen Sponsoren für zwei weitere Standorte gewonnen werden. Ein Jahr nach dem Projektstart sind kreisweit acht Reparaturstationen installiert, die nächsten vier Exemplare folgen im Frühjahr 2018.

Mittlerweile zeigt sich, dass die Stationen keinesfalls nur Eyecatcher sind, sondern allorts rege genutzt werden. Erste Kommunen haben deshalb inzwischen auch eine Anschaffung auf eigene Kosten beschlossen, falls kurzfristig kein Sponsor gefunden werden sollte. Bis Ende 2018 werden somit voraussichtlich 18 Reparaturstationen im Landkreis zur Verfügung stehen: acht sind schon vorhanden („Status blau“). Weitere vier werden in Kürze installiert („Status grün“) und bei sechs Exemplaren mit „Status gelb“ wird im Lauf des Jahres 2018 über die Art der Finanzierung entschieden.

Die schwäbischen Projektmacher hatten ihr Ziel anfänglich als „hochoptimistisch“ eingeschätzt und sind inzwischen selber vom Echo überrascht. Auch in anderen Landkreisen ist inzwischen vom „Göppinger Modell“ die Rede. Der ADFC Kreisverband erhält inzwischen Anfragen aus ganz Baden-Württemberg. Obwohl die Visionäre noch keinen Arzt aufgesucht haben, sind bisher keine unangenehmen Nebenwirkungen aufgetreten.

Projektmanagement:

- ADFC Kreisverband Göppingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Gotthardt
- E-Mail: thomas.gotthardt@adfc-bw.de
- Projekthomepage: <https://www.adfc-bw.de/goepingen/schwerpunktthemen/reparaturstationen-des-adfc/>

07

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Realisierung eines flächendeckenden Netzes von Fahrrad-Reparaturstationen im Landkreis Göppingen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Acht Stationen installiert, vier Stationen für Frühjahr 2018 beschlossen, sechs Stationen für 2018 in Klärung
- **FINANZIERUNG:**
Spenden/Sponsoren (im weiteren Verlauf auch durch Kommunen möglich)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2016–2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es begann im September 2016 mit einer „Pilotstation“ des ADFC Kreisverbands Göppingen. Das Ziel: Ein flächendeckendes Netz von SB-Reparaturstationen im gesamten Landkreis. Die Finanzierung erfolgt durch Spenden von ortsansässigen Firmen und Privatpersonen. Die Zwischenbilanz nach einem Jahr: Die Erwartungen wurden übertroffen und das Interesse steigt sprunghaft an – auch außerhalb des Landkreises.

FAHRRADMOBIL AN DEN ÖPNV-SCHNITTSTELLEN DER LUTHERSTADT WITTENBERG

Die Lutherstadt Wittenberg, der Landkreis Wittenberg und die Deutsche Bahn AG haben mit Blick auf das Reformationsjubiläum 2017 in den vergangenen zwei Jahren ausgewählte Bahnhöfe im Stadtgebiet funktional und gestalterisch aufgewertet. Ziel war die Schaffung attraktiver Verkehrsschnittstellen, um u.a. auch für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die intermodale Mobilität voranzubringen. Der HBF und der Haltepunkt Altstadt sollten in Bezug auf ihre Lage und Funktion als Tore zur Stadt für ankommende Besucher gestaltet und gleichzeitig ihrer tragenden Rolle bzgl. der täglichen Mobilität für Bewohner, Schüler und Pendler Wittenbergs und der Region gerecht werden.

Neben vielen weiteren Teilprojekten (u.a. Neubau Bahnhof, Vorplatzgestaltung, Aufwertung ZOB) wurde sowohl am HBF als auch am Haltepunkt Altstadt der Neuordnung des ruhenden Radverkehrs eine besondere Bedeutung beigemessen. Die neuen Fahrradabstellanlagen entstanden auf Grundlage eines Modulsystems, das

auch für andere Bahnhöfe in Klein- und Mittelstädten in Zukunft Anwendung finden könnte.

Am Wittenberger HBF wurden durch die Stadt insgesamt 250 ausnahmslos überdachte B+R-Stellplätze errichtet. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstanden u.a. zwei B+R-Module mit jeweils 40 Stellplätzen, die sich gestalterisch in das Gesamtumfeld einfügen und aufgrund ihrer Gründächer (Regenwasserversickerung) einen ökologischen Beitrag leisten. Eines der beiden Module wurde als B+R-Sammelschließanlage mit einer Umzäunung konzipiert, sodass die Fahrräder der ÖPNV/SPNV-Kunden einsehbar, aber diebstahl- und vandalismussicher abgestellt werden können. Die Anlage ist auch für das Abstellen von elektrobetriebenen Rädern geeignet, da neben dem Diebstahlschutz die Möglichkeit des Akkuladens in extra dafür vorgesehenen Schließfächern mit zusätzlichem Stauraum (z.B. für Helm) angeboten wird. Eine Seitenwand der Sammelschließanlage zeigt eine großflächige Radroutenkarte Witten-



Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Lutherstadt Wittenberg, Fachbereich Stadtentwicklung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Janine Stiller
- E-Mail: janine.stiller@wittenberg.de
- Projekthomepage: keine

08

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung des Radverkehrs einschließlich Elektromobilität
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fertigstellung und Inbetriebnahme der Anlagen Ende 2016 bzw. Frühjahr 2017; 90% Vermietung
- **FINANZIERUNG:**
HBF 136.900 Euro; Haltepunkt Altstadt insg. 270.000 Euro, Finanzierung durch Land Sachsen-Anhalt und Kommune
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Januar 2015 bis Mai 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

An den Schnittstellen HBF und Haltepunkt Altstadt wurde das Angebot für umweltfreundliche Mobilität ausgebaut, indem überdachte und abschließbare B+R-Fahrradabstellanlagen mit ergänzender Lade- und Aufbewahrungsinfrastruktur errichtet wurden. Auf Grundlage eines Modulsystems sind die Anlagen Teil der Gesamtgestaltung der Schnittstellen und erfüllen mit ihren Gründächern auch ökologische Aspekte. Ergänzend gibt es Übersichtskarten u.a. mit Radwegen der Tourismusregion.

FAHRRADMOBIL AN DEN ÖPNV-SCHNITTSTELLEN DER LUTHERSTADT WITTENBERG



08



bergs und der umliegenden Tourismusregion, um auch Radtouristen (Elberadweg und Radweg Berlin–Leipzig tangieren) am HBF eine gute Orientierung zu bieten.

Eine weitere modulare Anlage mit abschließbaren und frei zugänglichen Fahrradstellplätzen entstand am Haltepunkt Altstadt. Am baulich sensiblen Rand der Altstadt wurden Gestaltung und Funktion verknüpft. Am Kreuzungspunkt überörtlicher Radwege sind hier ebenfalls Ladeinfrastruktur und Informationskarten berücksichtigt worden.

Die Vermietung der abschließbaren Radstellplätze übernahm das ortsansässige Unternehmen Bike Parking (www.bike-parking.info), das perspektivisch am HBF Wittenberg eine zusätzliche Radstation mit Radverleih und Reparaturservice errichten möchte. Die Auslastung der vermietbaren, abschließbaren Stellplätze am HBF beträgt gut ein halbes Jahr nach der Eröffnung knapp 90%. Die Nachfrage zeigt, dass vor allem Berufspendler ein Interesse an einer sicheren Fahrradaufbewahrung haben und bereit sind, dafür entsprechende Mietpreise zu zahlen.

SAISONALE FAHRRADBÜGEL



Auf der P+R-Anlage an der S-Bahnstation Kirchdorf wurden auf zwei P+R-Stellplätzen jeweils fünf saisonale Fahrradbügel eingebaut. Dazu wurden Fundamenthülsen dauerhaft in den Boden eingebracht. Die Anlehnbügel wurden zu Beginn der „Fahrradsaison“ darin aufgestellt und am Ende der Saison wieder entfernt. Im Winterhalbjahr werden die Bügel beim städtischen Bauhof gelagert. In dieser Zeit steht die Fläche wieder für P+R-Stellplätze zur Verfügung.

Die Unterhaltungsvereinbarung zwischen der Stadt Barsinghausen und der Region Hannover wurde entsprechend ergänzt. Darin wurde vereinbart, dass die Stadt die Bügel jährlich nach den Osterferien aufstellt und zu Beginn der Herbstferien wieder abbaut.

Die organisatorische und technische Umsetzung ist einfach und mit relativ geringem Aufwand möglich.

Die Kosten von 245 Euro pro Fahrradstellplatz werden als angemessen bewertet. Insgesamt stehen nun in den Sommermonaten 86 B+R-Stellplätze und 44 P+R-Stellplätze und in den Wintermonaten 66 B+R-Stellplätze und 46 P+R-Stellplätze zur Verfügung.

Eine Umfrage bei den Nutzerinnen und Nutzern ergab eine durchweg positive Bewertung der saisonalen B+R-Anlage.



09

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Saisonal abhängige Erhöhung des Stellplatzangebotes für Fahrradabstellanlagen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erhöhung um 20 B+R-Stellplätze im Sommerhalbjahr
- **FINANZIERUNG:**
Herstellungskosten – Region Hannover, Unterhaltung – Stadt Barsinghausen
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Anzahl von B+R-Nutzern unterliegt jahreszeitlichen Schwankungen. Um eine begrenzte Flächenverfügbarkeit optimieren zu können, soll die Nutzungsart daher saisonal variieren. Hierfür wurden Bodenhülsen auf P+R-Flächen einbetoniert, in denen von den Oster- bis zu den Herbstferien zehn Fahrradbügel aufgestellt werden. Somit kann das saisonal erhöhte Aufkommen für B+R bedient werden. In den Wintermonaten werden die Bügel entnommen, sodass die Fläche wieder für P+R zur Verfügung steht.

Projektmanagement:

- Region Hannover

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sabine Bock
- E-Mail: sabine.bock@region-hannover.de
- Projekthomepage: keine

RADWEG „DONAUTÄLER“



Das Thema Radfahren spielt in der Region Schwäbisches Donautal (Region entlang der Donau zwischen Ulm und Donauwörth) schon seit einigen Jahren touristisch und im Bereich Naherholung eine Rolle. Bisher verfolgten die Landkreise der Region jedoch ihre eigenen Ziele und haben meist nur lokal in ihren Landkreisen Radrouten ausgeschildert. Mit der Schaffung des übergreifenden Fernradweges „Donautäler“ sollte die interkommunale Zusammenarbeit in der Region in diesem Bereich gestärkt werden und nur gemeinsam war es möglich, ein entsprechend großes Projekt umzusetzen, das für die Radregion neue Gäste anziehen sollte. Mit der Ausschilderung dieses neuen Radweges ist es nun möglich, die gesamte Region auf dem Fahrrad zu erkunden – der Radweg verläuft durch 14 Nebenflusstäler und acht Landkreise. Inhaltlich wurden dabei die jeweiligen natürlichen und kulturellen Besonderheiten der einzelnen Teilregionen herausgearbeitet. Ergebnis sind die sieben Episodenräume des Radwegs „Donautäler’s“, in deren Zentrum sich die Donau befindet: Grüner Thronsaal, Klostergarten, Hofmühlen, Wildfang, Heideterrasse, Kinderstube und Wasserspiele. Die Umsetzung des Projekts erfolgte über den Regionalentwicklungsverein Donautal-Aktiv e.V., die Finanzierung über das

Förderprogramm chance.natur und die beteiligten Landkreise, Kommunen und Sponsoren. Die Umsetzung, d.h. Routenfindung, Beschilderung, Erstellung Kartenmaterial und Marketingmittel, Bewerbung beim ADFC, erfolgte innerhalb eines Jahres. Im April 2017 wurde der Radweg offiziell eröffnet und soll in einem Aufbauprojekt ab 2018 qualitativ weiter verbessert werden (Installation von Rastplätzen, E-Bike-Ladestationen, Radabstellanlagen etc.). Den beteiligten Partnern ist es sehr wichtig, die Bedürfnisse von Radfahrern optimal zu erfüllen. Damit verbunden ist die Bereitschaft, die Qualität des Radwegs dauerhaft hoch zu halten, z.B. mittels eines Wegewarts. Aufgrund dessen haben sich die Projektpartner nach Abschluss des Projekts in einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen und möchten o.g. Aufbauprojekt zusammen umsetzen. Der Radweg wird sehr gut angenommen, bis dato wurden annähernd 10.000 Stück Radkarten-Sets an interessierte Radfahrer ausgegeben. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Radwegeprojekt „Donautäler“ die Zusammenarbeit im Bereich Radtourismus in der Region sehr gestärkt hat. Gemeinsam ist es gelungen, ein Leuchtturmprodukt im Bereich Radfahren für die Region Schwäbisches Donautal und auch für Bayerisch-Schwaben zu schaffen. Der Radweg „Donautäler“ ist der erste vom ADFC ausgezeichnete Radweg der Region.



Projektmanagement:

- Donautal-Aktiv e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Regionalmarketing Günzburg GbR, Carina Huch
- E-Mail: c.huch@landkreis-guenzburg.de
- Projekthomepage: www.donautaeler.com

10

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schaffung eines überregionalen Radfernweges im Schwäbischen Donautal
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eröffnung des Radwegs im April 2017, Auszeichnung vom ADFC mit vier Sternen
- **FINANZIERUNG:**
Förderprojekt chance.natur, Eigenmittel der beteiligten Landkreise, Kommunen und Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Radweg „Donau Täler“ verbindet die Region Schwäbisches Donautal. Er ist der erste zertifizierte Fernradweg in Bayerisch-Schwaben und ist das radtouristische Aushängeschild der Region. Der Radweg erzählt die Geschichte rund um die „majestätische“ Donau und führt durch ihre 14 Nebenflusstäler. Durch die Auszeichnung des ADFC werden viele neue Radfahrer auf die Region aufmerksam und somit der Radtourismus und die Radinfrastruktur gestärkt.

AUSSCHILDERUNG VON TAGESTOUREN IN DER WESERMARSCH



In der Wesermarsch gibt es bereits seit dem Jahr 2011 eine einheitliche Beschilderung aller Radwege. Wegen der immer wiederkehrenden Nachfrage von Gästen nach Tagestouren und der gestiegenen Erwartung an Radwegequalität und -auschilderung vonseiten der Gäste haben sich Ende 2015 alle neun Kommunen des Landkreises entschlossen, Tagestouren einzurichten. Diese Einrichtung dient dazu, das Steckpferd der Wesermarsch – den Radtourismus – noch attraktiver zu gestalten und die Qualität des Radwegernetzes weiter zu erhöhen.

Nach einer intensiven Planung und Überprüfung anhand der Kriterien des ADFC wurden dann in den beiden darauffolgenden Jahren zwanzig Tagestouren ausgearbeitet und ausgeschildert. Geschichtliche Besonderheiten, kleine Schätze am Wegesrand, verwunschene Flecken und Kuriositäten, die typisch für die Wesermarsch sind, werden auf den Themenrouten erlebbar. Hier werden z.B. die Themen Moor, Kirchen und Mühlen aufgegriffen. Somit können Gäste und Einheimische intuitiv und spontan die Wesermarsch entdecken, ohne sich vorher mit Karten oder GPS-Geräten auszustatten.

Für das Projekt wurden verschiedene Akteure an einen Tisch geholt, um einen nachhaltigen Nutzen für Gäste und Ein-

heimische zu gewährleisten. In einer Zusammenarbeit zwischen der Touristikgemeinschaft Wesermarsch (kurz TGW), den Touristikern in den einzelnen Orten, Rad-Gästeführern, den lokalen Bauhöfen und den beiden Deichbänden wurden Routen ausgearbeitet, die einen großen Teil des vorhandenen Radwegernetzes abdecken. Die entsprechenden Logos wurden durch Grafiker entwickelt und die Touristikgemeinschaft Wesermarsch hat die Einschübe bestellt.

Beim Anbringen der Einschübe haben wieder die Touristikgemeinschaft Wesermarsch, die Touristiker und die Bauhöfe vor Ort zusammen gearbeitet. Eine einheitliche Bewerbung der einzelnen Routen wird durch die Touristikgemeinschaft Wesermarsch gewährleistet in Form einer Broschüre, eines Internetauftrittes, über die sozialen Medien und auf Messen.

Die Qualität, die somit für die Gäste angehoben wurde, hat ebenfalls eine Auszeichnung als ADFC-RadReiseRegion erlangt. Hier ist der nachhaltigen Planung der Radregion und dem darauf abgestimmten touristischen Angebot Anerkennung zugekommen. Die Ausschilderung der Tagestouren war ein entscheidender Bestandteil der Zertifizierung.

11

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Qualitative Attraktivierung des gesamten Landkreises in der rad-touristischen Infrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
In allen neun Kommunen des Landkreises wurde mindestens eine Tages-Fahrradtour ausgeschildert.
- **FINANZIERUNG:**
Die Finanzierung wurde durch die Kommunen, die Arbeit durch die TGW geleistet. Gesamtkosten: 6.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch eine umfangreiche Ausschilderung von Tagestouren in der Wesermarsch wurde ein Service für den Gast erarbeitet, auf eigene Faust den Landkreis zu entdecken. Bisher wurden nur die Hauptrouten wie der Weser-Radweg beworben. Mit der neuen Beschilderung wird die immer größer werdende Gruppe der Regio-Radler verstärkt bedient. Zudem können die Routen ohne große Vorbereitung befahren und erlebt werden, was dem Wunsch der Gäste nach mehr Spontanität und Flexibilität nachkommt.

Projektmanagement:

- Touristikgemeinschaft Wesermarsch c/o Wirtschaftsförderung Wesermarsch GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tina Wulf
- E-Mail: wulf@wesermarsch.de
- Projekthomepage: www.nordseejadeweser.de

AUSBAU DER FRIEDRICH-EBERT-STRASSE – VON DER VERKEHRSACHSE ZUM BOULEVARD



Neben der Schaffung von hohen städtebaulichen Qualitäten werden die Belange aller Verkehrsarten angemessen berücksichtigt. Die gemeinsame Abwicklung des Kfz- und Tramverkehrs auf einem Fahrstreifen (Tram als sogenannter Pulkführer) führt dazu, dass genügend Raum für die anderen Verkehrsteilnehmer, vor allem für Nahmobilität, geschaffen werden konnte. Dass das Verkehrsaufkommen von etwa 18.000 Kfz/Tag dennoch reibungslos abgewickelt werden kann, wurde durch eine Verkehrssimulation belegt.

Durch klare und eindeutig definierte Gliederung des Straßenraumes wird eine sichere, mobilitätsbehindertengerechte Überquerung der Fahrbahn für Fußgänger gewährleistet. Die Radverkehrsführung ist differenziert, durchgängig und zeichnet sich durch eine hohe Sicherheit und gute Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr aus.

Planungsziele

- Neuordnung des Straßenraumes, u. a. im Bereich der Straßeneinmündungen und der im Straßenraum mitgeführten Gleistrasse (Tram als Pulkführer)
- Umgestaltung überdimensionierter Verkehrs- zu Platzflächen mit Verweilcharakter
- Durchgängige Radverkehrsanlagen
- Attraktive und großzügigere Gehwegflächen
- Sichere, barrierefreie, z.T. linienhafte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

Projektmanagement:

- Stadt Kassel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt sowie Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Grimm (Radverkehrsbeauftragte)
- E-Mail: Anne.Grimm@kassel.de
- Projekthomepage: <http://www.stadt-kassel.de/projekte/kernbereiche/>

12

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Aus einer reinen Verkehrsstraße soll ein vielfältig genutzter urbaner Freiraum entstehen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Ausbau Friedrich-Ebert-Straße wurde mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2016 ausgezeichnet.
- **FINANZIERUNG:**
Die Herstellungskosten in Höhe von rund 13 Mio. Euro wurden u.a. von Bund und Land finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2008–2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gemeinsam mit der Goethe-/Germaniastraße bildet die Friedrich-Ebert-Straße das Kernstück des Quartiers „Vorderer Westen“, einem beliebten Wohnviertel mit attraktiven Wohn- und Geschäftslagen. Seit vielen Jahren war in diesem Quartier ein allmähliches „Abbröckeln“ der funktionalen Bedeutung und der stadträumlichen Gestaltqualität zu beobachten. Durch den Umbau auf einer Länge von etwa 800 m ist kein Stein auf dem anderen geblieben. Die Straße wurde mit Blick auf die Nahmobilität neu strukturiert.

AUSBAU DER FRIEDRICH-EBERT-STRASSE – VON DER VERKEHRSACHSE ZUM BOULEVARD

- Barrierefreie Kap-Haltestellen
- Aufwertung der Straßenzüge durch Baumreihen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in dem stark verdichteten Quartier
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs mit ausreichendem Parkplatz- und Ladezonenangebot
- Größere soziale Kontrolle durch verbessertes Beleuchtungskonzept

Schmale Gehwege luden nicht unbedingt zum Flanieren und Verweilen bei den Geschäften und Gastronomiebetrieben ein. Verbesserungspotenzial gab es auch hinsichtlich des Radverkehrs, da die Achse der Friedrich-Ebert-Straße eine direkte Verbindung zur Innenstadt darstellt und es vor dem Umbau keine Radverkehrsanlagen gab.

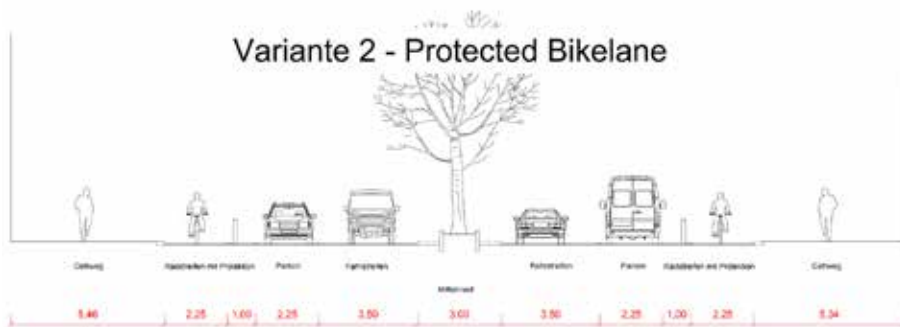
Für den Radverkehr konnten beidseitig, durchgehende Radfahrstreifen angelegt werden, die jetzt eine attraktive Radverkehrsverbindung zur Innenstadt bilden. Als wichtiges funktionales Element erhält der Straßenzug einen durchgehenden Mittelstreifen, der in erster Linie als Überquerungshilfe für Fußgänger dient. Eine barrierefreie Überquerung der Straße ist durch regelmäßige Bordabsenkungen in den Knotenpunktbereichen und zusätzliche Querungsstellen gewährleistet.

Um den Boulevard mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität zu betonen, sind die Gehwege abschnittsweise verbreitert. Das Bild der Straße ist durch die durchgehende Baumreihe in den Längsparkstreifen als Alleencharakter gegliedert. Ladezonen und Taxistellplätze sind gesondert gekennzeichnet. Barrierefreie Kap-Haltestellen an den Gehwegen gewährleisten den Fahrgästen der Tram ein sicheres Ein- und Aussteigen. Auf die neue Verkehrssituation der Fahrgäste und der Radfahrenden an den Kap-Haltestellen wurde mittels illustrierter Postkarten und Tafeln hingewiesen. Im Verlauf des Straßenzuges befinden sich verschiedene Platzbereiche, die als Aufenthaltsbereiche mit Verweilmöglichkeiten gestaltet sind.

12



PROTECTED BIKE LANE ENTLANG DER KARL-MARX-STRASSE IN BERLIN-NEUKÖLLN



13

Ein fahrradfreundlicher Bezirk zeigt sich durch neue Maßnahmen und Umsetzungen im Bereich der Radinfrastruktur. Im Zuge dessen und auf Wunsch des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln wurde die Machbarkeit einer Protected Bike Lane entlang der Karl-Marx-Straße geprüft. Die Karl-Marx-Straße ist mit einer verkehrlichen Belastung von 17.300 bis 17.500 Kfz pro Tag und 340 Lkw pro Tag (Stand 2014) stark belastet. Trotz prognostizierter Verkehrsabnahme ist die Verkehrssicherheit für den Radfahrer nicht gegeben.

Im südlichen Bereich der Karl-Marx-Straße bis Wechselstraße laufen derzeit Straßenbaumaßnahmen bis 2021. In dem Zuge wird ein Schutzstreifen für den Radverkehr aufgetragen. Im nördlichen Bereich (zwischen Hermannplatz und Wechselstraße) soll jetzt und vor dem Bauende des südlichen Bereichs im Jahr 2021 eine Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen werden. Mithilfe des Ingenieurbüros Hoffmann und Leichter wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Eine Protected Bike Lane zeichnet sich durch eine gesicherte Führungsform abseits des fließenden Kfz-Verkehrs aus. Der Straßenquerschnitt gliedert sich in Gehweg, Protected Bike Lane (Fahrbahnniveau), Schutzraum (1 m mit Markierung plus Poller zur Abgrenzung), Parkstreifen und Richtungsfahrbahn. Die Poller sollen eine Höhe von 0,90 m auf-

weisen und in einem Abstand von ca. 2 m installiert werden. Durch die Protected Bike Lane kann der Radfahrer ohne Behinderung die Karl-Marx-Straße im genannten Abschnitt durchfahren und wird nicht durch sogenannte „Zweite-Reiher-Parker“ behindert. Die Machbarkeit ist aufgrund von zahlreichen Grundstückszufahrten nur in dem Bereich Hermannplatz bis Reuterstraße beidseitig realisierbar (Länge ca. 350 m). Eine Fortführung wird noch überprüft. Daher besteht die Vorzugsvariante aus einer Mischung von Protected Bike Lane und Radfahrstreifen. Unter anderem wurden auch mehrere Abstimmungsgespräche mit Vertretern von Polizei, BVG und BSR durchgeführt. In dem Zuge wird auch die Machbarkeit einer Versetzung von zwei Nachtbushaltestellen überprüft, sodass die Protected Bike Lane verlängert werden kann.

Diese neue Form der Radverkehrsinfrastruktur ist im Bezirk einmalig und soll als Pilotprojekt für weitere Hauptverkehrsstraßen in Berlin fungieren. Die Testphase wird bis 2021 erfolgen. In der Testphase wird eine ausführliche Dokumentation über die Nutzung der Protected Bike Lane erfolgen, sodass anschließend bewertet werden kann, ob diese Form der Infrastruktur sich für den Radverkehr bewährt hat.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Protected Bike Lane in Berlin-Neukölln als Zeichen eines fahrradfreundlichen Bezirks
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Planung befindet sich in der Entwurfsplanung.
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel für den Radverkehr des Senats von Berlin
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Protected Bike Lane – ein Zeichen für den Radverkehr. Die Karl-Marx-Straße ist eine bedeutende Hauptverkehrsachse im Bezirk Neukölln, in der sich alle Verkehrsmittel den Straßenraum teilen. Derzeit wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, dies soll durch eine geeignete und gesicherte Infrastruktur geändert werden. Dazu stehen die Protected Bike Lane und eine Führung als Radfahrstreifen zur Auswahl.

Projektmanagement:

- Bezirksamt Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Denise Schröter
- E-Mail: denise.schroeter@bezirksamt-neukoelln.de
- Projekthomepage: keine

FAHRRADSTRASSE – WESERSTRASSE IN BERLIN NEUKÖLLN



Ein fahrradfreundlicher Bezirk zeigt sich durch neue Maßnahmen und Umsetzungen im Bereich der Radinfrastruktur. Im Zuge dessen eröffneten wir unsere erste Fahrradstraße im Bezirk Neukölln entlang der Weserstraße zwischen Kottbusser Damm und Reuterstraße auf einer Länge von 450 m. Beim Eröffnungstermin wurde deutlich, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung in Form von Verkehrszeichen nicht ausreichend ist. In dem Zuge wurde sich im Bezirksamt in Kooperation mit der Straßenverkehrsbehörde vermehrt mit dem Thema Fahrradstraße auseinandergesetzt. Mit dem Ziel, eine gut durchdachte Lösung für alle Verkehrsteilnehmer zu entwickeln. Eine der Besonderheiten in unserer Fahrradstraße sind zum einen die großen Piktogramme mit dem Sinnbild Fahrradstraße, die an insgesamt drei Stellen verwirklicht werden. In den Knotenpunktbereichen mit der Hobrechtstraße und der Friedelstraße wurde die Vorfahrtsregelung geändert. Die Fahrradstraße (Weserstraße) bekommt an den beiden Knotenpunkten Vorrang und die Nebenstraßen werden mit dem Verkehrszeichen 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) plus einer markierten Haltlinie versehen. Durch diese Maßnahme kann die Fahrradstraße durchgängig ausgestaltet werden. Zur weiteren Verdeutlichung und Aufmerksamkeitslenkung auf den Rad-

verkehr wird im Knotenpunkt jeweils ein Piktogramm „Sinnbild Fahrrad“ mit Zwei-Richtungs-Pfeilen aufgetragen. In der Regel werden die Ein- und Ausfahrten einer Fahrradstraße durch eine bauliche Fahrbahnverengung ausgestaltet (Regelplan 325, Verkehrslenkung Berlin). Für unsere Fahrradstraße haben wir uns eine alternative Lösung einfallen lassen und ersetzen die baulichen Einbauten durch Radabstellanlagen auf der Fahrbahn (Regelplan 371, Verkehrslenkung Berlin). Somit entstehen ca. 35 neue Fahrradbügel auf unserem ca. 450 m langen Abschnitt. Der erste Abschnitt der Fahrradstraße ist Einbahnstraße und ist für den Radverkehr freigegeben. Zum Knotenpunkt Kottbusser Damm erfolgt eine bauliche Anpassung, um den Radfahrer sicher aus der Fahrradstraße auf den Knoten zu führen. Hierzu wird eine Anrampung zum bestehenden baulich angelegten Radweg erfolgen und auf einem mindestens 10 m langen Abschnitt auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt, um so die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Eine Verlängerung der Fahrradstraße ist in Planung und wird nach geeigneter Prüfung ab Sommer 2018 realisiert. Derzeit werden zwei Routen untersucht, die zur Weiterführung geeignet sind (entlang der Weserstraße oder entlang des Weigandufers parallel zum Neuköllner Schifffahrtskanal). Die Gesamtlänge der Fahrradstraße beträgt nach Fertigstellung dann ca. 2,5 km.

Unser Projekt soll durch den Einsatz vielseitiger Maßnahmen (Verkehrszeichen, Piktogramme und Radabstellanlagen) als Pilotprojekt in unserem Bezirk Anwendung finden und für weitere Fahrradstraßen in Berlin und Deutschland eine Vorbildfunktion erhalten.

Projektmanagement:

- Bezirksamt Neukölln von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Denise Schröter
- E-Mail: denise.schroeter@bezirksamt-neukoelln.de
- Projekthomepage: keine

14

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Erste Fahrradstraße in Berlin-Neukölln als Zeichen eines fahrradfreundlichen Bezirks
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Vorläufige Öffnung im Oktober 2017. Maßnahmen zur Verbesserung sind angeordnet und werden durchgeführt
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel für den Radverkehr des Senats von Berlin und Mittel des Bezirks (Unterhaltung)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Oktober bis Dezember 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahrradstraße – ein Zeichen für den Radverkehr: In unserer ersten bezirklichen Fahrradstraße werden insgesamt drei große Piktogramme mit dem Sinnbild Fahrradstraße angebracht auf einer Länge von ca. 450 m. In den Kreuzungsbereichen werden anstelle von den gängigen baulichen Einengungen Fahrradbügel auf der Fahrbahn angeordnet, um so die Geschwindigkeit des MIV zu reduzieren. Zusätzlich ist an zwei Knotenpunkten die Vorfahrtsregelung geändert worden, sodass der Verkehr aus der Fahrradstraße dort Vorfahrt besitzt.

VERBESSERUNG DER FAHRRADABSTELLANLAGEN IN ROTENBURG (WÜMME)



Das für die Stadt Rotenburg (Wümme) im Jahr 2013 erarbeitete Radverkehrskonzept bemängelte u.a., dass im Innenstadtbereich lediglich veraltete „Felgenkiller“ zu finden sind. Hierdurch werde die Attraktivität und auch die Sicherheit des Fahrradparkens erschwert.

Es wurde daher 2014 beschlossen, sukzessive sämtliche vorhandenen Fahrradständer gegen moderne Fahrradbügel auszutauschen. Ausgesucht wurde ein Modell aus Edelstahl mit Zwischenholm, sodass auch Kinderfahräder problemlos angeschlossen werden können.

Begleitet wurde die Aktion von der Polizeiinspektion Rotenburg, die an verschiedenen Standorten mit Tafeln „Anschließen statt abschließen“ für ein sicheres Abschließen der Fahrräder und somit eine Verringerung der Fahrraddiebstähle in Rotenburg warb.

In einem ersten Schritt wurden die bisherigen Abstellanlagen entfernt und stattdessen die neuen Bügel aufgestellt. Die Festlegung der einzelnen Standorte sowie die Anzahl der dort aufgestellten Bügel wurde gemeinsam mit dem dort ansässigen Einzelhandel und dem seit Anfang 2015 existierenden Arbeitskreis Fahrradverkehr erarbeitet. Trotz Gegenwind einzelner Geschäftsleute („nicht vor meinem Laden“) ist die Rotenburger Innenstadt mittlerweile durchgehend gleichmäßig mit 115 Bügeln an 43 Standorten gut bestückt. Der Einwand des Gewerbevereines, dass die



Bügel bei Veranstaltungen stören, konnte durch die Verwendung von herausziehbaren Modellen an den betroffenen Standorten beseitigt werden.

Im Zuge dieses Projektes wurde auch dem Wunsch zahlreicher Bahnpendler nach verschließbaren Abstellmöglichkeiten am Rotenburger Bahnhof nachgekommen. Im Bereich bisheriger Parkplätze für Pkw wurden zwei abschließbare Gemeinschaftskäfige geschaffen, deren 26 Abstellplätze sofort vergeben waren. Aufgrund des großen Andranges sollen in 2018 weitere Käfige folgen.

Das Projekt soll in den nächsten Jahren dahingehend fortgeführt werden, dass an allen städtischen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen u.a.) im Stadtgebiet sowie in den Ortschaften vorhandene Felgenkiller gegen moderne Fahrradbügel ausgetauscht werden. Erste Maßnahmen wurden bereits vor der Stadtkirche und bei der Stadtbibliothek vorgenommen.

Langfristig sollen auch für Privatflächen, die regelmäßig von der Öffentlichkeit genutzt werden, entsprechende Verbesserungen finanziell gefördert werden. Gleichzeitig sollen Geschäftsinhaber überzeugt werden, ihre mobilen Abstellanlagen gegen moderne Modelle auszutauschen.

Durch dieses Projekt und die damit einhergehenden weiteren Ziele wurde die Attraktivität für den Fahrradverkehr in der Stadt Rotenburg (Wümme) noch weiter erhöht.

15

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung der Fahrradabstellanlagen in Rotenburg (Wümme)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Projekt ist grds. abgeschlossen, wird jedoch weitergeführt.
- **FINANZIERUNG:**
Haushaltsmittel „Fahrradabstellanlagen“
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

Projektmanagement:

- Stadt Rotenburg (Wümme), Amt für Verkehr, Entsorgung und Umweltschutz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Herr Knabe
- E-Mail: uwe.knabe@rotenburg-wuemme.de
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wurde mit Schwerpunkt Innenstadt der Bestand an Fahrradabstellanlagen verbessert und deutlich erhöht. Weitere Maßnahmen wurden am Bahnhof sowie an der städtischen Sportanlage durchgeführt.

DIE „BLAUE ROUTE“ – VORFAHRT AUF GANZER LINIE



Nebeneinanderher radeln und gemütlich ein Gespräch führen oder zackig zum Arbeitsplatz gelangen – beides ist kein Problem auf Mönchengladbachs erster Fahrradstraße – der „Blauen Route“, die den Radfahrern Vorfahrt auf ganzer Linie ermöglicht.

Die „Blaue Route“ ist eine attraktive, schnelle, autoverkehrsarme Fahrradrouten und verbindet die Stadtteile Gladbach und Rheydt. Die als Fahrradstraße ausgewiesene Strecke beträgt aktuell 3 km. Sie führt vom Berliner Platz über die Viktoriastraße zur August-Oster-Straße, Buscher Straße, Richard-Wagner-Straße sowie Brucknerallee bis zum Marktplatz in Rheydt. Außerdem bindet sie die Hochschule Niederrhein an die Hauptbahnhöfe in Mönchengladbach und Rheydt an, die beide mit modernen Radstationen ausgestattet sind.

Die beiden Stadtzentren sind durch zwei starkbefahrene Straßen (Theodor-Heuss-Str./Rheydter Str.) miteinander verbun-

den. Mit der „Blauen Route“ wurde eine sichere Alternative geschaffen, durch die Radfahrer motiviert werden, diese autoverkehrsarme Strecke zu nutzen. Zudem ist die komplette Route durch eine blaue Farbmarkierung an den Straßenrändern optisch hervorgehoben, um den Weg selbsterklärend zu gestalten.

Gute Gründe für Mönchengladbachs erste Fahrradstraße gibt es viele. Das Rad ist das ideale Verkehrsmittel für die Stadt. Es entlastet die Umwelt und steht für eine nachhaltige wie gesunde Mobilität, die unsere Lebensqualität verbessert. Außerdem steigen die Menschen wieder öfter auf das Rad und nutzen dafür immer häufiger Pedelecs mit hohen Geschwindigkeiten. Ohne Verkehrseinschränkungen der beiden Hauptverkehrsstraßen kann diese Route von Radfahrern genutzt werden und bringt sie sicher zum Ziel! Zusätzlich führt die Einführung der Fahrradstraße zu einer Verkehrsberuhigung in den anliegenden Wohngebieten.

Projektmanagement:

- Stadt Mönchengladbach

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carsten Knoch
- E-Mail: mobil@moenchengladbach.de
- Projekthomepage: www.stadtmg.de/mobil

16

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schnelle, sichere und attraktive Verbindung von Gladbach und Rheydt, sowie der beiden HBF und der Hochschule
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Positive Resonanz der Bevölkerung, eine Evaluation mit Messungen der Verkehrszahlen soll folgen.
- **FINANZIERUNG:**
Crowdfunding 4.000 Euro; übrige Mittel in Höhe von 90.000 Euro durch den städtischen Haushalt
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2014–2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die „Blaue Route“ ist ein Gemeinschaftsprojekt hiesiger Vereine wie des Masterplanvereins MG 3.0 sowie des ADFC, der Verwaltung, der Volksbank Mönchengladbach und fahrradbegeisterter Bürger. Zusammen machen sie es sich zur Aufgabe, den Radverkehr zu stärken. Die „Blaue Route“ als erste Fahrradstraße in Mönchengladbach setzt hier ein klares Zeichen, ist jedoch mehr als nur eine Fahrradstraße. Sie bündelt den Radverkehr, verbindet zwei Stadtzentren und verändert das Mobilitätsverhalten der Menschen.

DIE „BLAUE ROUTE“ – VORFAHRT AUF GANZER LINIE



16

In 2014 wurde die Idee der Fahrradstraße von Dirk Rheydt und Thomas M. Claßen vom ADFC Mönchengladbach und Ernst Kreuder, Vorsitzender des Masterplanvereins MG 3.0, entwickelt. Anschließend wurde die Route gemeinsam von den Mitgliedern des ADFC, den Freimeistern Johannes Jansen und Michael Duisberg von der Agentur Zeichensaele, Carsten Knoch von der Stadtverwaltung sowie Radverkehrsplaner Peter Gwiasda ausgearbeitet. Die Namensgebung der „Blauen Route“ ist eine Idee des ADFC, die den Radfahrern den „blauen Teppich“ ausrollen möchten. Im November 2015 wurde die Idee der Öffentlichkeit vorgestellt und Oberbürgermeister Hans Wilhelm Reiners unternahm eine erste Probefahrt. Die offizielle Eröffnung folgte am 20.09.2017 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.

Diese Fahrradstraße ist ein echter Meilenstein für den Radverkehr in Mönchengladbach und kann als Vorbild für andere Städte dienen.

Das Projekt wurde in einem Crowdfunding der Volksbank Mönchengladbach durch zahlreiche Spenden der Bürger mit 4.000 Euro unterstützt; die übrigen Mittel in Höhe von 90.000 Euro wurden durch den städtischen Haushalt zur Verfügung gestellt.

Die Bewerbung wird im Namen des Masterplanvereins MG 3.0, des ADFC und der Stadt eingereicht.

INFRASTRUKTURRING LIBLAR – WANDEL DER MOBILITÄTSSTRUKTUR



Erfststadt baut deutschlandweit den ersten Solarradweg. Liblar ist der größte Stadtteil Erfststadts und ist definiert durch eine historisch bedingte, ausgeprägt polyzentrisch angelegte Stadtstruktur, welche zu Defiziten in der verkehrlichen Vernetzung der Zentren untereinander geführt hat.

Ziel ist die Erreichbarkeit sämtlicher wichtiger Infrastruktureinrichtungen per Fahrrad auf Basis des Konzeptes eines Infrastrukturrings. Es soll also neben der verbesserten verkehrlichen Erschließung der Stadtteilzentren durch Beseitigung von bestehenden Netzunterbrechungen insbesondere die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsstrukturen erwirkt werden. Der nichtmotorisierte Individualverkehr wird durch Ausbau, Verbesserung bzw. Einrichtung einer barrierefreien Wegeverbindung gestärkt.

Daneben steht die Bestrebung der Stadt, die Nutzung erneuerbarer Energien auszubauen. Dabei wird das Ziel verfolgt, bis zum Jahr 2030 eine bilanzielle Stromautarkie sowie eine Senkung der CO₂-Emissionen zu erreichen, welche für die Gesamtstadt im Jahr 2012 etwa 439.812 t betrug.

Das aus diesen Leitgedanken entwickelte Projekt Solarradweg zielt daher darauf, den Wandel der Mobilitätsstruktur im Ortsteil Liblar vom Pkw auf das Fahrrad bzw. zu Fuß zu unterstützen sowie auf den Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien. Zentraler Bestandteil ist ein Abschnitt des

Infrastrukturrings, der mit horizontaler Photovoltaik bestückt wird. Neben der Stärkung nachhaltiger Mobilität wird hier durch eine Zweitnutzung der versiegelten Verkehrsflächen als nachhaltiger Energie-lieferant Mobilität innovativ, klimafreundlich und nachhaltig gestaltet.

In Deutschland forscht das Start-up-Unternehmen Solmove zusammen mit Forschungseinrichtungen, wie dem Fraunhofer Institut und der RWTH Aachen an dem Thema und arbeitet an einer verbesserten Methode, die Solarpanels auf den Straßen anzubringen. Die Module unterscheiden sich bereits im Aufbau von den anderen Varianten. Derzeit existiert als Prototyp eine 40 x 40 cm große Gehwegplatte. Die Platte besteht aus neun Solarzellen, die auf eine Betonplatte aufgebracht und mit einer speziellen, 9 mm dicken Glasschicht geschützt sind. Die Ausprägung der Gläser sorgt für die erforderliche Griffigkeit und Bruchfestigkeit.

Zusätzlich setzt das Projekt den Radweg touristisch in Wert, da abgesehen von der Attraktion horizontaler Photovoltaik-Module eine Zähleranzeige vorhanden sein wird, die den Besuchern zeigt, wie viel Energie gewonnen wird.

Das Projekt Solarradweg hat durch seine innovative und nachhaltige Ausrichtung eine Auszeichnung verdient. Es verbindet mit seinem Ansatz drei Handlungsfelder synergetisch. Die Verkehrssituation des Stadtteils wird optimiert, nachhaltige Mobilität wird gestärkt und die versiegelten Verkehrsflächen werden einer klimafreundlichen Zweitnutzung zugeführt. Überdies ermöglicht das Projekt durch seine Pionierleistung jungen Start-ups, ihre Produkte zu platzieren, und bereitet so den Weg für nachhaltige Innovationen.

17

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Durch innovative Verkehrsinfrastruktur den Wandel der Mobilitätsmuster aufs Fahrrad zu unterstützen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Hohe öffentliche Aufmerksamkeit und Zustimmung zu den Methoden und Zielen
- **FINANZIERUNG:**
Die Stadt erhält für das Projekt Fördermittel vom BMUB aus der nationalen Klimaschutzinitiative.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2017–2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Erfststadt baut deutschlandweit den ersten Solarradweg. Die Stadt erhält für das Projekt Fördermittel vom BMUB aus der nationalen Klimaschutzinitiative. Ziel ist es, zum einen im Ortsteil Liblar durch moderne Verkehrsinfrastrukturen den Wandel der Mobilitätsmuster durch Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs vom Pkw auf das Fahrrad und zu Fuß zu unterstützen und gleichzeitig durch die Nutzung von innovativer horizontaler Photovoltaik versiegelte Flächen einer nachhaltigen Zusatznutzung zuzuführen.

Projektmanagement:

- Stadt Erfststadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tim Alers
- E-Mail: tim.alers@erfststadt.de
- Projekthomepage: keine



18

Radschnellverbindungen: „ ... – sie sind ein Baustein. Sie bieten vor allem in Metropolregionen und Ballungsgebieten eine komfortable, sichere und schnelle Alternative zur Straße. Und dort entlasten sie Stautrecken und Verkehrsknoten besonders“, so Hendrik Wüst, Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen (radschnellwege.nrw/news).

Und was ist mit Radschnellwegen im ländlichen Raum?

Obwohl OWL in NRW an der Peripherie liegt, hat unsere Region einen starken Mittelstand mit vielen größeren Unternehmen. Hier sind vor allen Dingen größere, eigentümergeführte Unternehmen zu nennen (z.B. SieMatic, Bugatti, Melitta, MERKUR).

In den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke gibt es eine der höchsten Autobesitzquoten in gesamt NRW (600 Autos pro 1.000 Einwohner). So gibt es entlang unserer Städtekette viele Pendler, die derzeit keine Alternative zum MIV sehen. Daher hat sich 2013 ein Arbeitskreis zusammengefunden und in der Teilnahme zum Wettbewerb Radschnellwege NRW die große

Chance gesehen, eine gangbare Alternative zum MIV anzubieten. Angespornet durch den Wettbewerbserfolg konnte anschließend auch eine Machbarkeitsstudie, in der bereits die Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit einbezogen wurden, erfolgreich durchgeführt werden.

Die beteiligten fünf Städte und ein Kreis haben nun etwa fünf Jahre Überzeugungsarbeit, Planung und Engagement geleistet. Die derzeit laufenden Planungen, die in der ersten Phase den zentralen Abschnitt der Verbindung mit den Städten Bad Oeynhausen und Löhne betreffen, werden voraussichtlich im Sommer 2018 an Straßen.NRW zur weiteren Planung und Umsetzung übergeben. Damit sind wir eines der schnellsten und mit 36 km Länge eines der größten Radschnellwegprojekte in NRW. Der Deutsche Fahrradpreis wäre eine Bestärkung unserer Arbeit und ein anspornendes Signal an alle Radschnellwegprojekte. Vor allem aber wäre es ein Signal an ländliche Räume, dass auch hier das Ziel einer Verlagerung des Pendlerverkehrs vom Auto zum Fahrrad durch Radschnellverbindungen sinnvoll verfolgt werden kann.

Projektmanagement:

- Stadt Bad Oeynhausen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Linda Noack
- E-Mail: l.noack@badoeynhausen.de
- Projekthomepage: <http://radschnellwege.nrw/rs3-radschnellweg-minden-herford/>

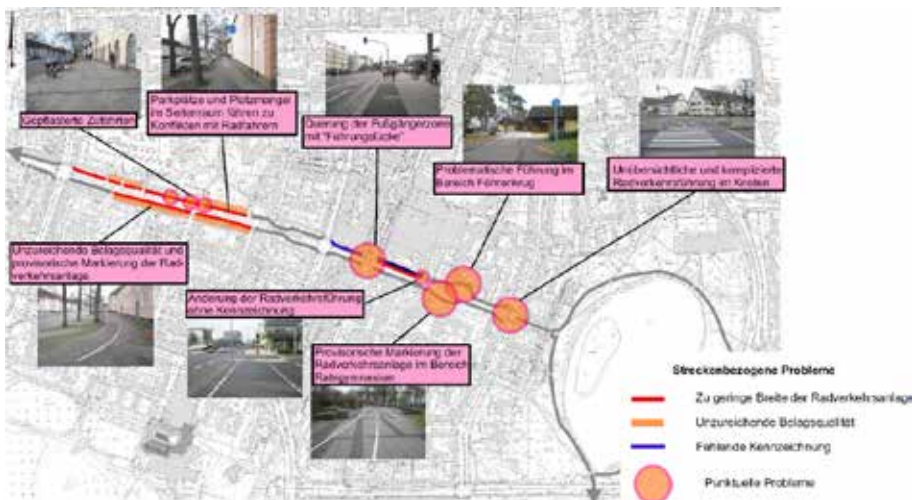
KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Radschnellverbindung im ländlichen Raum in Ostwestfalen-Lippe(OWL)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Wettbewerb, Machbarkeitsstudie, Planung
- FINANZIERUNG:
Bad Oeynhausen, Löhne, Kreis Herford, Herford, Porta Westfalica, Minden, Straßen.NRW/MBWSV
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
2013–2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Städte Bad Oeynhausen und Löhne erstellen derzeit die Planungen zu einer Radschnellverbindung. Das Besondere daran ist die Lage der Trasse in einer ländlichen Region ohne Einbeziehung eines Oberzentrums. Die Potenzialbetrachtung im Rahmen der Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass auch eine Radschnellverbindung im ländlichen Raum, die mehrere Mittelzentren miteinander verbindet, Sinn macht. Gerade für Pendler wird damit eine echte Alternative zum Auto für Entfernungen von etwa 10 bis 15 km geboten.

OST-WEST-RADACHSE



19

Ein ausdrückliches Ziel der Stadt Wolfsburg ist es, den Radverkehr insbesondere im Innenstadtbereich zu fördern. Aus diesem Grund wurde 2013 eine Konzeption zur Umsetzung einer innerstädtischen Ost-West-Radachse erstellt mit dem Ziel, eine durchgehend komfortable und sichere Hauptroute anbieten zu können. Sie soll die Fahrbeziehungen von den östlichen Stadtteilen zur Innenstadt als Versorgungs-, Arbeits- und Bildungsschwerpunkt bündeln. Aber nicht nur der innenstadtgerichtete Zielverkehr, auch der Durchgangsverkehr in Richtung Westen zu den Fahrradabstellanlagen des Volkswagenwerkes, AutoVision und AutoUni soll auf dieser Premiumroute verlaufen. Vom Berliner Ring aus führt diese Achse um den Schillerteich über die Stresemannstraße, die Pestalozziallee und die Goethestraße bis zur Lessingstraße.

Die Ergebnisse dieser Studie stellen für Wolfsburger Verhältnisse Besonderheiten dar: So soll die an den Schillerteich als Stichstraße anschließende Stresemannstraße zur Fahrradstraße werden (bisher gibt es hiervon noch keine einzige), wäh-

rend auf der Pestalozziallee und der Goethestraße konsequent Schutzstreifen bei gleichzeitiger Freigabe der Gehwege für Radfahrer angeboten werden. Die Aufhebung der gegenwärtigen Benutzungspflicht auf großen Teilen dieser Strecke führt somit zur Wahlfreiheit der Radfahrenden. Die Einrichtung der beidseitigen Schutzstreifen wird zudem eine Reduktion der Kfz-Spuren auf jeweils eine pro Richtung bedeuten.

Durch Erstellung von bedarfsgerechten und regelkonformen Radverkehrsanlagen und einheitlichen, übersichtlichen Radverkehrsführungen in den Knotenpunkten sollen Sicherheit, Fahrkomfort und Attraktivität gegenüber heute deutlich erhöht werden.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind in mehreren Sitzungen des langjährigen Arbeitskreises Radverkehr, der aus Vertretern von Verwaltung, Polizei, Verkehrswacht und Radverkehrsverbänden besteht, vorgestellt und diskutiert worden. Im weiteren Verlauf sind in zwei Terminen des hiesigen Bürgerbeteiligungsprozesses

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Komfortable Führung und Bündelung des Radverkehrs auf einer bedeutenden innerstädtischen Trasse
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Konzeptstudie; zweiteiliger Bürgerbeteiligungsprozess; Objektbeschluss; Baubeginn 2018
- **FINANZIERUNG:**
Städtische Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf einer zentralen, die Wolfsburger Innenstadt durchquerenden Ost-West-Achse wurde eine neue, konsequente Radverkehrsführung erarbeitet. In einem offenen Bürgerbeteiligungsprozess erfuhr dieses Konzept Anpassungen, aber auch Akzeptanz. Neuheiten dieser Radachse umfassen Wolfsburgs bis dato einzige Fahrradstraße und beidseitige Schutzstreifen auf einem bisher ausschließlich dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Straßenzug. Damit soll das Radfahren sicher, attraktiv und komfortabel werden.

Projektmanagement:

- Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination

Kontakt:

- Ansprechpartner: Miroslaw Walkowiak, Radverkehrskordinatorator
- E-Mail: miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de
- Projekthomepage: <https://www.wolfsburg.de/newsroom/2016/12/06/14/36/dokumentationen>

OST-WEST-RADACHSE



19

„BürgermitWirkung“ die Maßnahmen den Bürgern vorgestellt worden. Fragen, Anregungen, Änderungs- und Ergänzungswünschen der Bürgerinnen und Bürger ist hier großer Spielraum eingeräumt worden. Diese Aspekte wurden in das Konzept eingearbeitet und somit konnte eine gemeinsame Lösung zur Radverkehrsführung gefunden werden, die (trotz darin enthaltener ungewohnter Neuheiten) die Akzeptanz von Politik und Bürgern findet.

Nach dem Objektbeschluss im September 2017 durch den Rat der Stadt werden nun die Ausführungspläne mit detaillierten Markierungs- und angepassten Signalzeitenplänen erarbeitet. Der erste Abschnitt der Ost-West-Radachse soll dann ab Frühjahr 2018 umgesetzt werden.

SANDHUSNRINGEL – RUND UM DIE BINGESTADT GEYER

Zur Förderung der Radtouristik im Mittelgebirge beschäftigt sich im Stadtrat Geyer eine Arbeitsgruppe damit, für Radurlauber und Radwanderer (Familien auf Trekkingrädern) eine geeignete Route im Waldgebiet um Geyer (65 km²) festzulegen, auszubauen und auszuweisen, die die Sehenswürdigkeiten und den hohen Erlebniswert verbindet.

Das Vorhaben ergänzt und erweitert die Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014 und die Radwegekonzeption des Erzgebirgskreises 2018, um das touristisch-wirtschaftliche Potenzial der Region Zwönitztal-Greifensteingebiet besser als bisher zu nutzen.

In Kooperation mit den Nachbarkommunen Zwönitz, Elterlein, Tannenberg, Thermalbad Wiesenbad, Ehrenfriedersdorf und Thum werden schrittweise Gemarkungsgrenzen auch überschreitend Anschlussstrecken ausgebaut und überregionale Fernradwege (Zschopautalradweg, Mulde-Chemnitz II-12 und R6) mit einbezogen.

Da die Radroute überwiegend land- und forstwirtschaftlich mitgenutzt wird, können nach sächsischer Konzeption keine Radwege ausgewiesen werden, sondern es gilt, einen wirtschaftlich vertretbaren Kompromiss zu finden.

Vorrangig sind der Ausbau von Anschlussstrecken und Regelungen für die Unterhaltung. Die topografischen Bedingungen erfordern, steile Anstiege in der Route zu vermeiden, wobei die zunehmende E-Bike-Nutzung sich günstig auswirken wird.

An touristisch relevanten Zielen werden in Geyer der Lotterhof, das Wachturm-Museum, das Freizeitbad-Greifensteine, die Sprungschanzen und die Binge einbe-

zogen. In enger Nachbarschaft befinden sich viele weitere Zeugen des Altbergbaus (Röhrgraben, Stolleneingänge und Reste bergbaulicher Werkstätten). Die Route führt zum Naherholungsgebiet Greifenbachstauweiher mit Badestrand, Bootsverleih und Spielplatz. Die benachbarten Greifensteine mit Aussichtsplattform, Touristinformation, Kletterfelsen, Kletterwald, Naturbühne, Jugendherberge und Berghotel sind attraktiv.

Der ca. 20 km lange Rundkurs in einer Höhenlage zwischen 580 und 700 m führt an der Jugendherberge Hormersdorf und am Hochmoor vorbei über die Geyersche Platte zum Fernsehturm Geyer (höchster Punkt der Strecke mit 744 m ü. NN), überquert die Staatsstraße S 260, passiert den Drei La-genstein (alte Gemarkungsgrenzen) und ermöglicht interessante Fernblicke nach Annaberg-Buchholz sowie zu den Basaltkuppen des Pöhlberges, des Bärensteines und des Scheibenberges bis zum Erzgebirgskamm mit Fichtel- und Keilberg.

Das am Stadtrand von Geyer liegende Gruppenhaus bietet günstige Übernachtungsmöglichkeiten.

Neben den genannten Kommunen sind in das Projekt die Landkreisverwaltung, die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH und der Tourismusverband Erzgebirge einbezogen.

20

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Entwicklung einer familienfreundlichen und erlebnisorientierten Rundroute um Geyer (Erzgebirgskreis)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Festlegung der Route, Absprachen mit Nachbargemeinden
- **FINANZIERUNG:**
Kommunale Haushalte, Fördermittel, Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**
Planungsphase
- **ZEITRAUM:**
Planung 2016 bis Frühjahr 2018 – Fertigstellung Sommer 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Ziel ist die Entwicklung einer familienfreundlichen Rundroute um Geyer und die Verbindung zum regionalen und überregionalen Radwegenetz:

- Erzgebirgskreis – eine Mountainbike-Region, alternativ dazu eine Route für Trekkingräder
- Enge Kooperation mit Nachbargemeinden
- Verbindung zu vorhandenen Radrouten
- Sehr interessante Streckenführung: viele Sehenswürdigkeiten, Altbergbau, Verbindung zur Kulturmeile Geyer-Tannenberg und Freizeitmöglichkeiten
- Familienfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten

Projektmanagement:

- Stadtrat und Stadtverwaltung Geyer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Ralf Schädlich
- E-Mail: schaedlich@geyer.km3.de
- Projekthomepage: www.stadt-geyer.de

RADWEGLÜCKENSCHLUSS L 290 ALMKE–HEHLINGEN



21

Anstatt des klassischen Spatenstiches wurde im September 2017 der Baubeginn des neuen Geh- und Radweges entlang der L 290 zwischen Almke und Hehlingen mit Fahrradklingeln „eingeläutet“.

Mit 5,5 km Länge handelt es sich um den längsten zusammenhängenden Radwegneubau in Wolfsburg. Seit Jahren verfolgt Wolfsburg den flächendeckenden Ausbau des Radwegenetzes zur Anbindung und Verbindung aller Ortsteile an die Innenstadt und untereinander. Dabei ist Wolfsburgs Siedlungsstruktur sehr aufgelockert und ähnelt eher einem Landkreis mit einer verhältnismäßig kleinen Innenstadt und 20 verstreuten Ortsteilen.

Dessen ungeachtet investiert Wolfsburg allein in 2017 außer der Verbindung Almke–Hehlingen in zwei weitere Radwege an klassifizierten Straßen: Spatenstiche erfolgten im Herbst diesen Jahres auch für

eine sichere Ortsverbindung für Radfahrer entlang der K 72 zwischen Sülfeld und Ehmen sowie entlang der K 114 als Fortführung der direkten Verbindung mit dem benachbarten Landkreis Gifhorn.

Der Lückenschluss zwischen Hehlingen und dem südöstlichsten Ortsteil Almke ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Niedersachsen und der Stadt Wolfsburg. Die Baukosten des Radweges werden je zur Hälfte von den Vertragspartnern getragen. Die Stadt investiert rund 2 Mio. Euro in das Gesamtprojekt. Es wird mit einer Bauzeit von einem Jahr gerechnet. Der Radweg wird in 2,50 m breiter Asphaltbauweise ausgeführt. Am Ortseingang Almke wird am Beginn des Radweges eine Mittelinsel erstellt, die einen sicheren Übergang an der Stelle gewährleisten soll. Im Zuge des Streckenverlaufs wird zum Überqueren eines Baches eine separate Brücke gebaut. Am Ende des Neubauprojektes wird die

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Anbindung äußerer Ortsteile an das Radwegenetz zur Innenstadt; Glasfaserausbau
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
„Einläuten“ des Baubeginns mit Fahrradklingeln am 28. September 2017
- **FINANZIERUNG:**
Kostenteilung zwischen Stadt Wolfsburg und Land Niedersachsen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2011 (Planungsbeschluss) bis 2018 (voraussichtlicher Bauabschluss)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Neubau des 5,5 km langen Rad- und Gehweges entlang der Landesstraße 290 zwischen den Wolfsburger Ortsteilen Hehlingen und Almke schließt eine lange bestehende Lücke im Radwegenetz. Nun wird auch der äußerste Südosten des Stadtgebietes an die Innenstadt angebunden. Gleichzeitig erfolgt auch die Leerrohrverlegung für den Glasfaserausbau, der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert wird.

Projektmanagement:

- Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination

Kontakt:

- Ansprechpartner: Miroslaw Walkowiak, Radverkehrskordinator
- E-Mail: miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de
- Projekthomepage: keine

RADWEGLÜCKENSCHLUSS L 290 ALMKE–HEHLINGEN



Einmündung der Landesstraße 322 in die Landesstraße 290 optimiert und den Rahmenbedingungen angepasst.

Im Zuge dieses Vorhabens erfolgt auch die Leerrohrverlegung für den Glasfaserausbau der Stadt. Dadurch lassen sich Synergien in der Bauabwicklung nutzen. Die Stadt Wolfsburg strebt an, sich mit der Initiative #WolfsburgDigital zur internationalen Modellstadt der Digitalisierung zu entwickeln. Hierzu zählt der Ausbau einer digitalen Infrastruktur mit flächendeckendem Glasfasernetz im Gigabitbereich. Mit dem Bau des Radweges ist somit die Gelegenheit genutzt worden, zeitsparend und kosteneffizient auf dieses ambitionierte Ziel zuzuarbeiten.

21

AUSBAU VON KOMFORTRADWEGEN



Radfahren in der Stadt Nordhorn ist bereits eine Klasse für sich. 2016 belegte die Stadt zum zweiten Mal den zweiten Platz im ADFC Fahrradklimatest in der Stadtgrößengruppe 50.000 bis 100.000 Einwohner. Für die Stadt Nordhorn ist dies ein Ansporn, noch besser zu werden. Ziel ist es, den Alltagsradverkehr zu steigern und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu verbessern. Der bereits hohe Anteil des Radverkehrs am Modal Split (39%) soll nicht nur gehalten, sondern auf 40% plus gesteigert werden. Ein Schritt in diese Richtung ist das in 2017 erstellte und beschlossene Radverkehrskonzept für die Stadt, welches u.a. den Ausbau von Komfortadwegen vorsieht.

Projektmanagement:

- Stadt Nordhorn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Uta Richter
- E-Mail: uta.richter@nordhorn.de
- Projekthomepage: keine

Der Radweg „Am Verbindungskanal“ ist einer der am meist frequentierten Radwege der Stadt und gilt somit als Hauptfahrradstrecke. Er stellt innerörtliche, notwendige Radverkehrsbeziehungen mehrerer Stadtteile in das Stadtzentrum her. In 2016 hat die Stadt mittels Förderung nach dem Niederländischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einen rd. 450 m langen Abschnitt dieses Radwegs unter Beachtung einer doppelreihigen denkmalgeschützten Lindenallee zweispurig ausgebaut. Aufgrund der Anforderungen des Denkmalschutzes war die Verbreiterung des vorhandenen Weges nicht möglich. Es musste daher eine innovative, an die Örtlichkeit angepasste Lösung gefunden werden, um die vorhandene Breite von 1,80 m zu verbessern. Die Herstellung eines parallel verlaufenden zweiten Weges und zwischen den Linden liegende Querverbindungen zum Ausweichen oder Umfahren von langsameren Personen ermöglichen nun eine optimale und komfortable Nutzung für Radfahrer und auch Fußgänger.

Im Jahr 2018 werden zwei Kreuzungspunkte an Hauptfahrradstrecken radfahrerfreundlich umgebaut. Gefördert wird der Umbau vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages. Einer der Punkte liegt im Verlauf des bereits hergestellten Komfortadwegs „Am Verbindungskanal“. Der zweite Punkt liegt in einer sehr stark genutzten Radfahrtrasse entlang des Nordhorn-Almelo-Kanals. Diese aus den Niederlanden kommende Radwegeverbindung schließt direkt an den Radweg „Am Verbindungskanal“ an. Komfortable Breiten des Radwegs und Unterführungen von Straßen sichern

22

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Steigerung des Alltagsradverkehrs – Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zweispurige Anlegung eines Radweges unter Beachtung einer Lindenallee
- **FINANZIERUNG:**
Finanzmittel für den Radverkehr, gefördert durch das N-GVFG und das BMUB
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2016–2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Hauptfahrradstrecken werden zu Komfortadwegen ausgebaut. Nordhorns Besonderheit sind die vielen Wasserwege im Stadtgebiet und entlang dieser ein weites Radwegenetz. Unter Beachtung einer Lindenallee ist bereits ein zweispuriger, komfortabler Radweg entstanden. Es folgt der Umbau zweier Kreuzungspunkte zwischen Radwegen und Gemeindestraßen, sodass das Vorfahrtsrecht beim Radverkehr liegt. Dadurch entsteht eine durchgehende Vorfahrt für den Radverkehr durch das Stadtgebiet auf etwa 7 km Länge.

AUSBAU VON KOMFORTRADWEGEN

eine schnelle Radfahrverbindung zwischen mehreren Stadtteilen, dem Stadtzentrum und den Niederlanden. Lediglich an zwei Punkten hat der Radverkehr Kontakt zum motorisierten Verkehr und muss ihm heute Vorfahrt gewähren. Der Umbau der Kreuzungspunkte führt dazu, dass das Vorfahrtsrecht beim Radverkehr liegt. Verschiedene bauliche Veränderungen (z.B. Einengung der Fahrbahn auf 3,50 m Breite für den motorisierten Verkehr, Erneuerung

von Brückengeländern zur Verbesserung von Sichtbeziehungen, Anpassung der Beschilderung) sollen die neue Situation kenntlich machen und die Sicherheit der Radfahrer gewährleisten.

Die Kombination dieser Projekte wertet das Radwegenetz im Stadtgebiet stark auf und bietet das Potenzial, den Radverkehrsanteil am Modal Split in Nordhorn weiter zu steigern.

22



SOLARDACH ÜBER DEM RADSCHNELLWEG



Überdachung einer Versuchsstrecke des Radschnellwegs Ruhr (RS1) mit gleichzeitiger Gewinnung von Solarenergie

Nach dem neuesten „Fahrrad-Monitor Deutschland 2017“ sind es vor allem Wind und Wetter, die Menschen vom Radfahren abhalten. Im Raum Dortmund/Unna gibt es etwa 190 Regentage im Jahr. Ein Dach über dem RS1 würde dazu führen, dass der tägliche Weg zur Arbeit oder Ausbildung wesentlich wetterunabhängiger wäre und man den Radschnellweg so jeden Tag zuverlässig, weil geschützt nutzen könnte. Dies würde die Entscheidung für Pendler, das ganze Jahr hindurch das Rad zu benutzen, sehr positiv beeinflussen.

Bundesweit würde dieser Premium-Radweg für noch mehr Aufmerksamkeit sorgen und Radtouristen anziehen. Außerdem könnte ein solches Dach genutzt werden, um mit Photovoltaik umweltfreundlichen Strom zu erzeugen. Der RS1 verläuft hier vollständig in Ost-West-Richtung, sodass sich ein Solardach gut zur Sonne ausrichten ließe. Außerdem gibt es hier längere Abschnitte, die durch freies Feld führen. Etwa die Hälfte der Strecke von rund 18 km würde sich für die Installation von Solarmodulen eignen (keine Beschattung durch Bäume oder Häuser).

Geht man bei dem 4 m breiten Radweg von einem Dach gleicher Breite aus und etwa 9.000 m nutzbarer Länge, so erhält man eine für Solarmodule nutzbare Fläche von

Projektmanagement:

- ADFC Unna

Kontakt:

- Ansprechpartner: Helmut Papenberg
- E-Mail: helmut.papenberg@gmx.de
- Projekthomepage: keine

36.000 qm. Nach dem Photovoltaik-Rechner der Energieagentur NRW ist mit einem Ertrag von rund 5.500.000 kWh im Jahr zu rechnen. Das entspricht dem Strombedarf von rund 1.500 Haushalten.

Diese Doppelnutzung – einerseits ein trockenes Radeln unter dem Dach, andererseits die Erzeugung von Öko-Strom – könnte die höheren Kosten rechtfertigen. Man sollte auch bedenken, dass der RS1 ohnehin beleuchtet werden soll, d.h., man wird Kabel im Boden entlang der Trasse verlegen und in regelmäßigen Abständen Laternenmasten aufstellen müssen. Stromversorgung und Lampen könnte man unter dem Dach anbringen, was die Kosten wiederum reduziert. Auch würde der Weg weitgehend frei von Laub und Schnee bleiben, sodass der Reinigungsaufwand und damit die Folgekosten geringer wären. Eine trockene Fahrbahn würde auch zu mehr Fahrsicherheit führen.

Versuchsstrecke

„Überdachter Radschnellweg“

Die Versuchsstrecke sollte mindestens zwei Städte miteinander verbinden und nicht kürzer als 15 km sein. Die Überdachung einer nur kurzen Strecke wäre als Test nicht aussagekräftig genug. Wie groß die Akzeptanz durch ein Stück Allwetter-Radweg zwischen Dortmund und Unna wäre, lässt sich nur schwer voraussagen, würde aber mit Sicherheit die Nutzerzahlen erhöhen. Mit dieser weltweit vorbildlichen Radinfrastruktur ließe sich deutschlandweit und auch international werben.

Bitte an den Verkehrsminister des Landes NRW um Kosten-Nutzen-Rechnung.

Am 27. Oktober 2017 schickten wir einen Brief an den Verkehrsminister des Landes NRW mit der Bitte, eine Kosten-Nutzen-Rechnung für eine mögliche Überdachung des RS1 zu prüfen (siehe Anlage).

23

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Solardach über Radschnellweg:
Öko-Stromerzeugung und Nutzersteigerung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Nur Ideenskizze zwecks Prüfung an NRW-Verkehrsminister geschickt
- FINANZIERUNG:
Keine Angabe
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Regen ist ein Hauptargument, warum Menschen nicht Rad fahren. Auf einer Versuchsstrecke von 18 km zwischen Unna und Dortmund könnte man über den RS1 ein Solardach bauen (9 km wären für Stromerzeugung geeignet). Gewinn: Trocken und laubfrei radeln, Beleuchtung unter dem Dach, Öko-Stromerzeugung

NEUBAU EINER FAHRRADGARAGE UND RADWEGEVERBINDUNG IN NEUSTADT AM RÜBENBERGE



Der Ausbau der B+R-Anlage ist Bestandteil des Gesamtprojektes „Neubau des ZOB in Neustadt a. Rbge“. Der Zustand von ZOB und Bahnhofsumfeld entsprach weder der Bedeutung des Standortes als wichtiger Verknüpfungspunkt noch als Stadteingang. Am Anfang stand eine Machbarkeitsstudie, der später weitere Planungsphasen unter Beteiligung von Verkehrsplanern, Architekten, Ingenieuren und Stadt- und Landschaftsarchitekten folgten. Bauherrin und Projektleiterin ist die Region Hannover. Fördermittel kommen vom Land (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, [LNVG] und Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [NLStbV]). Ziel der Planung war es, die betrieblichen Ansprüche des Busverkehrs, städtebauliche Aspekte, Wegeverbindungen, sowie ausreichend Flächen für B+R- und P+R-Nutzer zu berücksichtigen und insbesondere durch Förderung von B+R auch Verlagerungen von P+R zu B+R zu erreichen. Durch anspruchsvolle Gestaltung sollte der gesamte Bereich aufgewertet, neue ÖPNV-Kunden gewonnen sowie städtebauliche Projekte im Umfeld angestoßen werden. Für den Bereich B+R bestanden bereits einige ältere Anlagen, die von den Kapazitäten und der Ausstattung her nicht ausreichend waren. Wild abgestellte Fahrräder, Vandalismus und Diebstahl waren die Folgen. Eine Radwegeverbindung in diesem Bereich war nicht vorhanden. Mit dem Ausbau des ZOB hat die Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereiches

im Jahr 2014 begonnen und wurde 2017 durch den Ausbau des westlichen Vorplatzes, inkl. des Baus der Fahrradgarage mit 160 abschließbaren und weiteren 64 überdachten Stellplätzen abgeschlossen. Durch die optisch ansprechende Gestaltung soll eine besondere Wertschätzung des Nutzers/Fahrradkunden deutlich werden. Eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung der beiden Bahnhof- und Stadtseiten komplettiert das Projekt und sorgt für eine gute Erschließung. Durch die optimierte Wegeverbindung für Radfahrer und die Schaffung hochwertiger Fahrradabstellanlagen soll eine Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden. Nahverkehrskunden, die bereits jetzt mit dem Fahrrad zum Bahnhof/ZOB pendeln, erhalten die Möglichkeit, ihre Fahrräder gesichert und trocken abzustellen. Neue Anreize bilden 16 Schließfächer, in denen Regenkleidung o.Ä. deponiert werden kann. Weitere 16 Schließfächer mit Stromanschluss für die Ladung von E-Bike-Akkus sind vorhanden. Die Beleuchtung der Anlage wird im Innenbereich über Bewegungsmelder gesteuert. Die Außentüren sind leicht mit einem elektronischen Chip zu öffnen. Neben den praktischen Aspekten rückt die Fahrradgarage das Thema Bike and Ride auch optisch in den Vordergrund.

Ergebnisse: Das gesamte Areal wurde umgestaltet und ist städtebaulich und funktional wesentlich aufgewertet. Die Gestaltung aller Bereiche sorgt für eine angenehme Aufenthaltsqualität. Die neue Radwegeverbindung wird sehr gut und gerne genutzt. Die vorhandenen 180 Zugangschips zur neuen Fahrradgarage mit 160 Stellplätzen sind bereits komplett ausgegeben. Die vorher schon vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind weiterhin gut ausgelastet, sodass insgesamt von einer Steigerung ausgegangen wird.

Projektmanagement:

- Region Hannover

Kontakt:

- Ansprechpartner: Karin Pfitzner
- E-Mail: karin.pfitzner@region-hannover.de
- Projekthomepage: keine

24

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Steigerung des Radverkehrsanteils durch Attraktivierung der Infrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Fahrradabstellanlage ist sehr gut nachgefragt, sämtliche vorhandenen Zugangschips sind vergeben.
- **FINANZIERUNG:**
Durch die Region Hannover mit Zuwendungen vom Land (LNVG und NLStbV)
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem großzügigen Neubau wird eine komfortable, optisch ansprechende und hochwertig ausgestattete Fahrradgarage dem Nutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt. Neue Ausstattungselemente werden getestet: Schließfächer (mit und ohne Stromanschluss) für Regenkleidung, Akkunachladung u.a., ein per Chip bedienbares elektronisches Zugangssystem sowie durch Bewegungsmelder gesteuerte Innenbeleuchtung. Außerdem wurde das gesamte Umfeld des Bahnhofs aufgewertet und eine neue Radwegeverbindung ausgebaut.

RADSTADT KONSTANZ – MARKIERUNGSKONZEPT RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR



25

In Konstanz wurde im Jahr 2016 das „Handlungsprogramm Radverkehr“ als Grundlage für den Ausbau der städtischen Fahrradinfrastruktur beschlossen. Im Sinne einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung werden die Infrastrukturmaßnahmen in Öffentlichkeitsarbeit eingebettet. Zu diesem Zweck wurde die Marke „Radstadt Konstanz“ mit einem eigenen Corporate Design geschaffen. Teil des Kommunikationskonzeptes ist es, die Radverkehrsinfrastruktur im öffentlichen Raum sichtbarer zu machen.

Markenzeichen der Konstanzer Radverkehrsinfrastruktur ist ein Begleitstrich (Schmalstrich) in Verkehrsblau, der zusätzlich zu den weißen Fahrbahnmarkierungen nach StVO aufgebracht wird. Wann immer Schutzstreifen, Radfahrstreifen und für den Radverkehr freigegebene Busspuren markiert werden, wird der blaue Begleitstrich ergänzt. So ist auf den ersten Blick erkennbar, dass Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist und wo das Radfahren erwünscht ist. Die Bemühungen der Stadt zur Radverkehrsförderung werden so im öffentlichen Raum für alle sichtbar.

Projektmanagement:

- Stadt Konstanz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Gregor Gaffga
- E-Mail: Gregor.Gaffga@konstanz.de
- Projekthomepage: keine

Einen besonderen Stellenwert im Markierungskonzept haben Fahrradstraßen. Hier wird der blaue Begleitstrich über die gesamte Länge an beiden Fahrbahnrändern markiert. Neben Längsstellplätzen verläuft die blaue Linie in ausreichendem Abstand, um Radfahrende vor Unfällen an geöffneten Fahrzeurtüren (Dooring) zu schützen. Die VerkehrsteilnehmerInnen fahren dadurch mehr in der Mitte der Fahrbahn. Zusätzlich zum Begleitstrich werden an allen Kreuzungen flächige Markierungen in Verkehrsblau aufgebracht: Überall dort, wo Radfahrende im Zuge der Fahrradstraße Vorfahrt gegenüber kreuzenden/einmündenden Straßen haben, ist der Kreuzungsbereich flächig blau markiert. Radfahrenden wird sozusagen der „blaue Teppich“ ausgerollt. Fahrradpiktogramme und die Schriftzüge „Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn machen den Sinn der Markierung noch verständlicher. Am Anfang und Ende der Fahrradstraße bzw. bei Unterbrechung der Vorfahrt wird die blaue Markierung entsprechend unterbrochen, um die Wartepflicht deutlich zu machen.

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Verbesserung von Sichtbarkeit, Wiedererkennbarkeit und Verkehrssicherheit von Fahrradinfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Markierung einer Fahrradstraße sowie mehrerer Schutzstreifen
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel der Stadt Konstanz, bei Bedarf Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als Markenzeichen der Konstanzer Radverkehrsinfrastruktur wurde ein blauer Begleitstrich etabliert, der bei allen markierten Radverkehrsführungen aufgebracht wird. Besondere Bedeutung haben flächige, blaue Einfärbungen von Kreuzungsbereichen in Fahrradstraßen zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung. Das von der Stadt Konstanz entwickelte Markierungskonzept für Radverkehrsinfrastruktur ist eingebettet in die städtische Kommunikationskampagne „Radstadt Konstanz“ mit eigenem Corporate Design.

RADSTADT KONSTANZ – MARKIERUNGSKONZEPT RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR



25

Der blaue Begleitstrich wurde bereits erfolgreich bei einer Vielzahl von Schutzstreifen und in Busspuren verwendet. Eine schon seit vielen Jahren bestehende Fahrradstraße (Schottenstraße) wurde im Jahr 2017 gemäß dem neuen Markierungskonzept markiert, was zu vielen positiven Rückmeldungen von Radfahrenden führte. Im Frühjahr 2018 wird eine neue Fahrradstraße (Petershauser Straße/Jahnstraße) eingerichtet, in der das Markierungskonzept ebenfalls zur Anwendung kommt. Damit wird die Hauptachse des Radverkehrs (Schottenstraße) über die Fahrradbrücke auf der anderen Rheinseite verlängert und wird sich in einem auffälligen, einheitlichen Erscheinungsbild zeigen.

Das Konstanzer Markierungskonzept ist problemlos auf andere Kommunen übertragbar. Es setzt neue Maßstäbe bei der Integration von Maßnahmen aus den Bereichen Radverkehrsinfrastruktur und Kommunikation und sollte daher mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet werden.





FREIE GARAGE

Wo steht mein Rad?

Die Nutzung eines Fahrrades beginnt zu Hause, dort wo ich es abgestellt habe. Wo wird das sein? Die Stadt sagt: Privatsache – muss ins Haus! Die Hauseigentümer sagen: Räder und Autos gehören auf die Straße. Dort lasse ich natürlich nur ein Rad stehen, das nicht viel wert ist. Ist es kaputt, bleibt es halt stehen. So werden teure Räder gar nicht erst angeschafft.

Die neuen Generationen von Rädern (Pedelecs, Lastenräder ...) stellen zwar ein großes Potenzial dar, um Pkw-Fahrten zu ersetzen, aber leider fehlt oft der geeignete Raum, um sie zu Hause sicher und angemessen abzustellen. Auf der anderen Seite gibt es in dicht besiedelten Wohngebieten erstaunlich viele Pkw-Garagen. Liegt es da nicht nahe, solche Garagen für bis zu zehn Räder gemeinschaftlich zu nutzen und die entstehenden Kosten zu teilen? Die Anschaffung eines teuren Rades scheitert damit nicht mehr an der Stellplatzfrage. Die in der Stadt knappe Ressource Raum kann effektiver genutzt werden. Erstaunlich, dass so etwas noch nirgendwo umgesetzt wurde.

Wie funktioniert das nun?

Wir mieten als Verein „FREIE Räder“ gemeinsam Garagen an, die von den Vereinsmitgliedern genutzt werden können. Anfallende Kosten werden über ein BieterInnen-Verfahren geteilt: In einer Mitgliederversammlung bietet jedeR Nutzende einen individuellen Beitrag. Dies wird so lange wiederholt, bis die benötigte Summe zusammengekommen ist. Eine Garagennutzung ist daher noch nicht einmal von der persönlichen finanziellen Situation abhängig. Jedes Jahr wird die Finanzierung auf diese Art erneut zusammengestellt.

Projektmanagement:

- FREIE Räder

Kontakt:

- Ansprechpartner: Wolfgang Schuch
- E-Mail: freie-garagen@gmx.de
- Projekthomepage: keine

Unvermeidliche Folgen

Wenn man sich zukünftig trauen kann, ein gutes Fahrrad anzuschaffen, haben Garagenstellplätze unvermeidliche Nebenwirkungen:

- Diebstahlprävention
- Vorbeugung von Vandalismus
- Weniger Schrotträder bedeuten mehr Platz für nutzbare Räder, was auch dem Stadtbild zugutekommt.
- Auf einem gestohlenen oder zerstörten Rad kann man schwerlich fahren. Mit einem hochwertigen Rad zu fahren, macht dagegen viel mehr Spaß!
- Und selbst Pkw-Nutzende haben einen Vorteil: Denn jeder Mensch, der ein Rad nutzt, ist am Arbeitsplatz oder beim Einkaufen ein Konkurrent weniger um den Pkw-Stellplatz.

Der Verein hat derzeit vier Garagen angemietet und wirbt im Quartier um weitere Nutzende. Zudem sind wir auf der Suche nach Garagen in anderen Stadtvierteln, die dann von Mitgliedern als sichere Abstellplätze genutzt werden können.

Warum wir gewinnen sollten

Die Idee der Garagenstellplätze und die damit verbundene besondere Organisationsform ist in Deutschland eine einmalige Antwort auf die bisher ungelöste Problematik der Fahrradstellplätze am Wohnort. Durch den Deutschen Fahrradpreis würde die Idee einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können. Mit dem Preisgeld könnten wir eine frei verfügbare Anleitung erstellen, damit andere Gruppen unsere Idee in weiteren Städten durchführen können.

Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie einfach einen Stadt- oder Verkehrsplaner Ihres Vertrauens!

26

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Radnutzung muss „naheliegend“ sein, d.h. wohnortnahe, hochwertige Abstellanlagen sind notwendig.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Vier Garagen sind angemietet, damit jeweils statt eines Pkw bis zu zehn Räder sicher untergestellt werden können.
- **FINANZIERUNG:**
Aus Eigenmitteln und Startzuschuss vom Bundesumweltministerium über „Kurze Wege für den Klimaschutz“
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Seit September 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In städtischen Verdichtungsräumen müssen Fahrräder meistens auf der Straße abgestellt werden, daher werden teure Räder (Pedelecs, Lastenräder ...) oft nicht angeschafft. Aber gerade diese Räder haben das Potenzial Pkw-Fahrten zu ersetzen. Allerdings ist in Wohnhäusern oft kein Platz dafür. Fahrradparkhäuser sind selten wohnortnah. Hingegen stellen Pkw-Garagen eine ideale Alternative dar. Für ein einzelnes teures Rad wäre eine Garage zu groß. Daher organisieren wir eine gemeinsame Nutzung.



27

Auf vielen innerstädtischen Strecken wird der Verkehr durch Grüne Wellen beschleunigt. Allerdings gilt das fast ausschließlich für Autos. Zunehmend setzen Planer jedoch auf die gezielte Förderung und Unterstützung des Radverkehrs, um schlechter Luft, begrenztem Parkraum und Stau aktiv entgegenzuwirken. Dadurch soll der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad gefördert werden.

Mit der Smartphone App Sitraffic SiBike wird für den Radverkehr automatisch Grün angefordert, wenn sich ein/eine Fahrradfahrer/-in einer Kreuzung nähert. SiBike wird üblicherweise für mehrere hintereinander folgende Kreuzungen genutzt. Die Grüne Welle wird auf dieser Strecke bedarfsgerecht an den Radverkehr angepasst – Stoppen an jeder Ampel, anstrengendes Losfahren und Zeitverlust gehören somit der Vergangenheit an. Als Grundvoraussetzung muss an den Kreuzungen SiBike installiert und die App Sitraffic SiBike auf dem Smartphone aktiv sein.

Nähert sich ein/eine Fahrradfahrer/-in mit der Sitraffic SiBike App einer Kreuzung, schaltet die Ampel binnen weniger Sekunden automatisch auf Grün um bzw. verlängert eine bestehende Grünphase. SiBike nutzt hierfür die Vorteile der Satellitennavigationstechnologie. Das Smartphone des/der Fahrradfahrers/-fahlerin bestimmt die Position mittels GPS und prüft, ob das Fahrrad einen virtuellen Auslösepunkt mit einer vorher bestimmten Geschwindigkeit passiert. Wenn das Fahrrad den Auslösepunkt erreicht, meldet die App die Aktivierung des Auslösepunktes an die Verkehrszentrale. Die Verkehrszentrale gibt daraufhin einen Befehl an die Ampelsteuerung und sorgt dafür, dass der/die Fahrradfahrer/-in grünes Licht erhält. Maßnahmen dieser Art sind einfach umzusetzen und sehr effektiv: Es sind keinerlei bauliche Eingriffe notwendig – lediglich die Programmierung der Ampelanlagen wird verändert. Dies ist vergleichsweise preiswert und lässt sich ohne größeren Aufwand umsetzen.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Grüne Welle für Radfahrer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfolgreiche Umsetzung in Marburg
- **FINANZIERUNG:**
Projekte
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

SiBike: Grüne Welle für den Radverkehr: Mit der SiBike App wird das möglich. Städte und Kommunen können das System nutzen, um den Umstieg auf das Rad zu erleichtern und mehr Menschen dazu zu bewegen, mit dem Rad zu fahren. Das kommt jedem einzelnen und der Umwelt zugute. Per GPS wird erfasst, wenn sich Radfahrer einer Kreuzung nähern, und bedarfsgenau ein Grünsignal angefordert. Da es sich um eine reine Softwarelösung handelt, ist das System leicht in bestehende Infrastruktur zu integrieren.

Projektmanagement:

- Siemens AG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Leo Birkner
- E-Mail: leonhard.birkner@siemens.com
- Projekthomepage: [https://www.siemens.com/press/de/feature/2016/mobility/2016-04-sibike.php?content\[\]=MO](https://www.siemens.com/press/de/feature/2016/mobility/2016-04-sibike.php?content[]=MO)

SIBIKE



27

In einer aufwändigen Studie der TU München wurde die Beschleunigung des Radverkehrs durch SiBike bestätigt. Auf einer Teststrecke in Marburg wurde eine Reduktion der Halte um 42% und eine Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit um 22% gemessen. Verglichen wurde dabei mit einer Grünen Welle für den Autoverkehr. Dies beinhaltet sich ein weiteres Ergebnis, welches zur Akzeptanz der Maßnahme beiträgt: Auch der Autoverkehr wird durch SiBike nicht signifikant verschlechtert.

Seit Dezember 2017 steht das System der Öffentlichkeit zur Verfügung und kann kostenlos von allen Bürgerinnen und Bürgern in Marburg getestet werden.

Infolge der Erfolgsgeschichte in Marburg haben weitere Städte, u. a. sogar an der Westküste der USA, ihr Interesse an dem System bekundet.

SiBike wird in Zukunft weiter dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern und somit Städte moderner, attraktiver und umweltfreundlicher zu gestalten.



28

Ausgangssituation

Es gibt in Deutschland ca. 2 Mio. e-Bikes und nur etwa 250 verstreute Ladestationen. Die Verbreitung einer Antriebstechnik steht immer in Abhängigkeit von der Ladeinfrastruktur. Der „Gelegenheitsnutzer“ kann gut zu Hause laden, soll das E-Bike (Pedelec, E-Lastenrad etc.) aber zu einem konkurrenzfähigen Mobilitätskonzept werden, ist neben dem Wegenetz ein Ladenetz die logische Konsequenz. Derzeit werden, neben einem Netz für die wenigen E-Pkws, vereinzelt Stationen (vorrangig für Pendler) aufgebaut mit unterschiedlichsten Ansätzen und mit zweifelhaftem Konzept. Unsere Idee und Projektziel ist es – insbesondere im urbanen Raum – eine lückenlose, nachhaltige Ladeinfrastruktur aufzubauen, wodurch Ladepunkte immer in Reichweite und verfügbar sind. Egal ob auf der Arbeit, abends im Restaurant oder bei Freuden, der Akku kann immer unweit geladen werden und das E-Bike ist immer fahrbereit; keine Sorge mehr vor leerem Akku, gerüstet für weitere Routen. Auch der Lieferverkehr per E-Lastenrad kann mit

Lade-/Tauschpunkten zur Alternative heranwachsen, die Notwendigkeit von Pkw/Lkw würde in Städten auf ein Minimum sinken. Auch im ländlichen Raum kann das E-Bike die Omnipräsenz des Autos verdrängen. In touristischen Regionen kann es zu einem schonenden Tourismus beitragen.

Konzept:

Ein junges Unternehmen aus Potsdam hat die existierende Ladeinfrastruktur untersucht und war von der Konzeptlosigkeit enttäuscht. Wir haben vier wesentliche Fehler gesehen und behoben:

1. Unsere Ladestation lädt die Akkus in wetterfesten und diebstahlsicheren Fächern (nicht per Kabel am Rad),
2. nutzt dafür ein integriertes, universelles Ladegerät (nicht mit dem Home-Ladegerät).
3. Der gesamte Ablauf von Auffinden, Buchen, Öffnen, Laden und Feedback wird mit einer App gesteuert. Die Nutzung wird somit planbar (nicht per Münzeinwurf ohne Buchungssystem).

Projektmanagement:

- oSole GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Nikolai Koehler
- E-Mail: n.koehler@osole.net
- Projekthomepage: in Arbeit

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Aufbau einer autarken Ladeinfrastruktur für E-Bikes für lebenswerte Städte mit CO₂-neutraler Mobilität
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Projektentwicklung, Prototypen, Patent
- **FINANZIERUNG:**
In Arbeit
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Finaler Prototyp bis März 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Aufbau einer autarken und smarten E-Bike-Ladeinfrastruktur für E-Bikes. Sie ist ein sinnvoller Baustein einer CO₂-neutralen Mobilität. Reichweite und Nutzbarkeit werden deutlich durch die Akkukapazität begrenzt. Ladestationen zum Nachladen/Tauschen der Akkus sind dafür der sinnvolle Weg. Durch die Steuerung per App ist die Nutzung planbar, vielfältiger und das Betreiben effektiver. Der konsequente Schritt ist es, die Ladestation mit erneuerbaren Energie zu speisen und diese autark zu betreiben.



28

4. Es bedarf des planerischen/konzeptionellen Aufbaus eines einheitlichen Netzes (an Stelle planlos verteilter einzelner Punkte verschiedener Betreiber).

Die Struktur, das Nutzungskonzept und die Verteilung sollten für jede Region einheitlich sein um die Nutzung selbstverständlich – möglichst komfortabel und reibungslos zu machen.

Wir wollen im Frühjahr 2018 das erste Pilotprojekt starten, um durch die Praxis Wirkung und Potenzial der green_station nachzuweisen.

Warum soll unser Projekt gewinnen

Wir brauchen eine CO₂-neutrale Mobilität, um unsere Klimaziele zu erreichen. Im Gegensatz zu E-Pkw ist das mit E-Bikes auch kurzfristig erreichbar. Das E-Bike braucht aber, um die dominante Mobilität zu werden, einen Motor, der durch unser nachhaltiges „Tankstellennetz“ gegeben ist. Städte können sich so wandeln, ohne Lärm, ohne Staub, ohne verstopfte Straßen.

Die green_station ist der zentrale Baustein, der fehlte!

VON DER FAHRRADSTRASSE ZUR FAHRRADZONE – DEUTSCHLANDS ERSTES RADQUARTIER



29

Die Alte Neustadt in Bremen ist wie viele Innenstadtquartiere ein gewachsenes Mischquartier. Hier wohnen knapp 3.000 Menschen und es gibt es rund 3.500 Arbeitsplätze. Darüber hinaus gibt es mit der Hochschule Bremen (9.000 Studierende) sowie Veranstaltungsstätten („Modernes“ und Shakespeare Company) überörtlich relevante Einrichtungen. Im gesamten Quartier der Alten Neustadt zwischen Osterstr./Westerstr, Langemarckstr. und den Wallanlagen soll der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart werden – und damit die erste „Fahrradzone“ Deutschlands entstehen – mit einem Bündel sich ergänzender Maßnahmen.

Ein Teil der Straßen hat derzeit noch grobes Kopfsteinpflaster. Dort wird künftig ein glattes Fahren möglich werden. Hiermit können neue, attraktive Verbindungen nicht nur innerhalb des Quartiers, sondern auch quartiersübergreifend geschaffen werden. Es soll innerhalb der Fahrradzone die klassische Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. Das Parken der Pkw wird besser geordnet, um Sichtbeziehungen, aber auch das Vorbeifahren zu verbessern. Hierzu dienen auch Gehwegnasen an den zahlreichen Einmündungen – auch zum

Aufstellen von Fahrradbügeln. Im gesamten Quartier werden insgesamt mehr als 600 neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen – sowohl im öffentlichen Straßenraum (auch auf zusätzlichen Gehwegnasen im Verlauf) wie auch an der Hochschule – teils auch überdacht und abschließbar.

Die Hochschule Bremen wird ein Fahrrad-Repair-Café errichten und mit dem ASTA betreiben. Der Standort liegt zentral auf dem Campus, direkt an der Fahrradroute, die die Bremer Altstadt mit der Neustadt verbindet. Das Fahrrad-Repair-Café soll Radserviceleistungen anbieten:

- Fahrradwerkstatt (Pannenhilfe, Fahrradwartung)
- Fahrradparken; Sonderstellplätze für Lastenräder; Verleihsystem
- E-Bike-Ladestation,
- Luftstation
- Teeküche und Waschraum mit Toilette

An den drei Standorten der Hochschule werden zudem E-Bike-Ladestationen eingerichtet. Für Studierende und Beschäftigte wird ein Leihradsystem eingerichtet – mit Pilotcharakter für den Stadtteil und die gesamte Stadt.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Fahrradmodellquartier – Einrichtung der ersten Fahrradzone Deutschlands
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Große Unterstützung in den politischen Gremien. Baubeginn ist erfolgt (November 2017).
- **FINANZIERUNG:**
2,4 Mio. Euro Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes (NKI), 300.000 Euro Stadt Bremen, 75.000 Euro Hochschule Bremen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2017–2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine ganze Nachbarschaft mit 3.000 Bewohnern, 3.500 Arbeitsplätzen und 9.000 Studierenden wird Fahrrad-Modellquartier – die Alte Neustadt Bremens erhält radfreundliche Straßen, über 600 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten, ein repair-Café, Leihräder, E-Rad-Ladestationen. Hier entsteht bis 2019 mit Förderung der NKI und in Kooperation mit der dort ansässigen Hochschule sowie mit Unterstützung zahlreicher lokaler Initiativen die erste „Fahrradzone“ Deutschlands.

Projektmanagement:

- Freie Hansestadt Bremen – Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Glotz-Richter
- E-Mail: michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de
- Projekthomepage: <https://radquartier-bremen.de/>

VON DER FAHRRADSTRASSE ZUR FAHRRADZONE – DEUTSCHLANDS ERSTES RADQUARTIER

Von besonderer Bedeutung sind auch bessere Querungsmöglichkeiten der umgebenden Verkehrsachsen, um das Quartier besser an quartiersübergreifende Radverbindungen anzuschließen. Hier bestehen hohe technische Anforderungen, da es sich z.T. auch um besondere Bahnkörper handelt. Jedoch können so deutlich verbesserte Rad- (und auch Fuß-) Verbindungen innerhalb des Stadtteils und auch stadtteilübergreifend geschaffen werden. Die Radverkehrsmaßnahmen erfordern angesichts der engen Straßenräume einen effizienteren Umgang mit dem Parken von Pkw. Weitere „mobil.pünktchen“ werden umgesetzt, denn jedes Carsharing-Auto in Bremen ersetzt 15 private Pkw, sodass hierüber eine Entspannung der Parkraumnachfrage im Stadtteil erreicht werden kann.

Begleitet werden die baulichen Maßnahmen durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit mit Vor-Ort-Terminen, Printmedien (z.B. Postkarte „Huckelig wird gestern“) und interaktiver Website.



29

BIKETRACK-APP ZUR PLANUNG DER RADVERKEHRSFÜHRUNG



Ziel der BikeTrack-App ist es, die mit dem Fahrrad gefahrenen Wege in Speyer zu erfassen, um die wichtigsten Fahrradrouten zu identifizieren. Mit der Analyse lassen sich die wesentlichen Stecken, Engpässe und ungünstige Streckenführungen schnell erkennen. Ein Langzeit-Monitoring erlaubt es, die Verschiebung des Radverkehrs durch Baustellen und Umbaumaßnahmen zu verfolgen, sodass eine Erfolgskontrolle für Verbesserungen des Radwegenetzes möglich ist.

Frau Dr. Mang und Herr Dr. Martin Moser, Mitglieder des Arbeitskreis Fahrradstadt Speyer, haben eine Software entwickelt, die gefahrene Wege anonym aufzeichnet und eine grafische Analyse der Ergebnisse ermöglicht. (Die Aufzeichnung ist abschaltbar.) Das Verfahren ist im obigen Bild dargestellt:

- 1) Die App läuft auf dem Handy, das der Radfahrer bei sich trägt. Die App ermittelt kontinuierlich mithilfe des eingebauten satellitengestützten GPS-Systems die Position des Radfahrers.
- 2) Die App übermittelt in regelmäßigen Abständen die gesammelten Daten über das mobile Internet.
- 3) Die übermittelten Daten gehen an einem zentralen Server ein, der die Daten in einer Datenbank ablegt.
- 4) Eine Analyse-Software liest die gesammelten Positionsdaten aus der Datenbank und stellt sie auf einer interaktiven Karte dar.

Projektmanagement:

- Dr. Sarah Mang-Schäfer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Martin Moser (Sprecher des AK Fahrradstadt Speyer)
- E-Mail: martin.moser@superkabel.de
- Projekthomepage: www.fahrradstadt-speyer.de

Die Karte mit den gefahrenen Strecken können Sie hier einsehen: https://biketrack-viewer-ae93c55ab.dispatcher.hana.ondemand.com/webapp/index.html?hc_reset. (Bitte den Internet Explorer oder Firefox verwenden.) Anhand der aufgezeichneten Positionsdaten lassen sich auch die am häufigsten gefahrenen Strecken mit einer sogenannten „Heatmap“ darstellen: Je roter eine Strecke, desto stärker ist sie befahren.

Der Verkehr lässt sich auch anhand der Uhrzeit auswerten, zu der die Strecken gefahren wurden: Zu welcher Tageszeit ist der Verkehr auf welchen Strecken am dichtesten? Welche Strecken nehmen die Schüler morgens auf dem Weg zur Schule? Weiterhin lässt sich untersuchen, an welchen Stellen Einbahnstraßenregelungen missachtet werden. Dies könnte z.B. eine Empfehlung dafür sein, die Straße für den gegenläufigen Radverkehr zu ertüchtigen.

Das Besondere an diesem Projekt ist, dass ein kostenloses Werkzeug geschaffen wurde, mit dessen Hilfe der Radverkehr anonym aufgezeichnet und analysiert, sowie basierend darauf das Radwegenetz optimiert werden kann. So wurde das Radwegenetz, das für Speyer von einem Beratungsunternehmen entwickelt wurde, mithilfe von BikeTrack validiert und erweitert. Die Software ist mit geringem Aufwand für andere Städte anpassbar.

Der Arbeitskreis Fahrradstadt Speyer wurde 2014 mit dem Ziel gegründet, das Radfahren in Speyer sicherer und effizienter zu machen. Seine zahlreichen Aktivitäten hat der Arbeitskreis auf seiner Webseite www.fahrradstadt-speyer.de dokumentiert. Der Arbeitskreis Fahrradstadt Speyer ist überparteilich tätig.

30

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Bessere Gestaltung des Radwegenetzes durch bessere Erfassung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gefahrene Radwege aufgezeichnet und Radwegenetz optimiert
- **FINANZIERUNG:**
Keine/privat
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die BikeTrack-App kann gefahrene Radwege aufzeichnen. Die aufgezeichneten Wege lassen sich anschließend auf vielfältige Art und Weise am Computer grafisch analysieren, um ein Radwegenetz zu entwerfen und zu optimieren. Das Besondere an unserem Projekt ist, dass es rein aus persönlichem Engagement, ohne jegliche Förderung oder Finanzierung auf vielfältige Art und Weise umgesetzt wird. Die Ergebnisse der „BikeTrack“-App haben zu Optimierungen am Radwegenetz in Speyer geführt.

FAHRRADWAND AM KONRAD-ZUSE-PLATZ, FLUGFELD BÖBLINGEN/SINDELFINGEN



31

Wer kannte sie nicht, die wellblechgedeckten Fahrradabstellanlagen der 1960er- und 1970er-Jahre. Ästhetisch und funktional eine ziemliche Katastrophe.

Aus der Not eine Tugend gemacht

Die Zielsetzung war eine attraktive, gut nutzbare und einsehbare Fahrradabstellanlage in einen Bahnhofsvorplatz zu integrieren. Primär bestand die Überlegung, dem Konrad-Zuse-Platz zum Bahnkörper hin zusätzlich zu den flankierenden, raumbildenden Gebäuden einen räumlichen Abschluss zu geben und gleichzeitig die Platzfläche zu maximieren.

Als deutlich wahrnehmbare Raumkante wurde eine 60 m lange und 2 m hohe Geländestützwand aus Betonfertigteilen geplant. Zur Ästhetisierung wurde die Stützwand mit 60° nach hinten geneigt. Und hier setzt die Vergangenheit an. Die Neigung erschien der Überlegung wert, Fahrräder in Hochstellung und damit platzsparend zu integrieren. Die Schwierigkeit bestand in der Entwicklung einer leicht handhabbaren und nutzerfreundlichen Abstellanlage. Aufgrund der Vielfältigkeit heutiger Fahrradtypen keine leichte Aufga-

be. Bevor alles in Stein gegossen war, wurde auf unsere Empfehlung gemeinsam mit dem Auftraggeber ein Prototyp aus Holz gefertigt, bei dem unterschiedliche Funktionen getestet werden konnten. Breite der Einstell-Nut, auf der die Fahrräder platziert werden, Ausrundung der Einstell-Nut, damit die Fahrräder leichtgängig und mit wenig Kraftaufwand eingestellt werden können und nach dem Abstellen nicht nach hinten wegrollen, Formgebung und Anordnung zusätzlicher Haltebügel zur sicheren Verwahrung und zur Fixierung der Fahrräder. Aber auch die Außenwirkung und das Design waren selbst gestellte Kriterien, welche zum vorliegenden Ergebnis führten: Eine sachliche, mit wenigen Details auskommende Wandskulptur, benutzer- und wartungsfreundlich.

Der Witterungsschutz besteht aus einem glasgedeckten Pultdach. Die Platzwand – oder die Fahrradabstellanlage – wird nachts mittels integrierter LED-Lichtleisten indirekt beleuchtet und damit zur leuchtenden Platzskulptur. In Gemeinschaft mit der angrenzenden membranbespannten Überdachung stellen diese beiden Funktionsbauwerke die dominanten

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Innovative, wettergeschützte Parkierungsanlagen im Bahnhofsumfeld
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nach knapp drei Jahren Nutzung zeigt sich: Die Fahrradwand ist immer gut ausgelastet, es macht den Nutzern Spaß, hier zu parken. Die Abstellanlage ist Teil der Platzgestaltung.
- **FINANZIERUNG:**
Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen im Rahmen der Platzgestaltung
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Fertigstellung 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine geneigte Geländestützwand kann auch zugleich innovative Fahrradabstellanlage sein. Schnell werden Abstellanlagen im Bahnhofsumfeld zu einem beherrschenden, ungestalteten Problem. Anspruch bei der Planung des Konrad-Zuse-Platzes war es, die geforderten überdachten Fahrradparker Bestandteil der Platzgestaltung werden zu lassen. An der 60° geneigten Geländestützwand zur Bahntrasse können 40 Fahrräder überdacht in Hochstellung eingestellt und an Haltebügel sicher angeschlossen werden.

Projektmanagement:

- Kienleplan GmbH für den Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Urs Müller-Meißner
- E-Mail: info@kienleplan.de
- Projekthomepage: keine

FAHRRADWAND AM KONRAD-ZUSE-PLATZ, FLUGFELD BÖBLINGEN/SINDELFINGEN



31

Platzprotagonisten dar. Die Lichtinszenierung erfordert für den angrenzenden Fußgängerbereich keine weitere Beleuchtung und lässt keine dunklen Ecken zu.

Insgesamt können 40 Fahrräder eingestellt werden, in Hochstellung oder in klassischer ebener Einstellung, beide Varianten sind möglich.

Auf Grund der elementierten Betonfertigteilbauweise konnte die Wand in einer Woche erstellt werden. Sie erfreut sich

auch nach mehr als zwei Jahren nach Fertigstellung (2015) großer Beliebtheit und generiert bei den täglichen Nutzern nahezu ausnahmslos eine „ordentliche“ und sichere Aufbewahrung von Zweirädern im öffentlichen Raum.

Für die Stadtgestaltung eine deutliche Win-win-Situation, bei der Ästhetik und Funktion in übereinstimmender Weise optimal vereint sind.

ÖKOLOGISCH NACHHALTIGE RADWEGEGESTALTUNG



Die Ausweitung des Radwegenetzes hat die Verlagerung des Verkehrs von CO₂-emittierenden Kraftfahrzeugen auf das umweltfreundliche Fahrrad zum Ziel. Hierdurch soll ein Beitrag zur Reduktion schädlicher CO₂-Emissionen geleistet werden.

Mit der Ausweitung des Radwegenetzes geht automatisch die Notwendigkeit der Planung von Wegeleitsystemen bzw. Beschilderungen einher. Heute werden zur Befestigung von Straßenschildern und Wegweisern Unmengen Beton im Boden versenkt. Die Produktion von Beton ist für etwa 6–9% aller menschengemachten CO₂-Emissionen verantwortlich, weiter führt die enorme Betonproduktion zu einer Verknappung der lebensnotwendigen Ressource Sand. Der Einsatz von Beton zur Befestigung von Schildern auf Radwegen widerspricht somit dem gesetzten Oberziel der CO₂-Reduktion.

Wir bieten mit unserem Produkt die Möglichkeit einer betonfreien und somit nachhaltigen Gestaltung von Wegeleitsystemen an. Der nachhaltige Vorteil der betonfreien Methode kommt, neben dem grundsätzlichen Verzicht auf Beton, insbesondere in unterschiedlichen Phasen zum Tragen:

- 1) Montage: Der mühsame Transport der Betonsäcke und ggf. von Wasser zum Montageort entfällt.
- 2) Schild ist aufgestellt: Bei einem starren Betonfundament ohne Wechselfunktion muss bei Beschädigung von Schildern zum Austausch des Schildes das kom-

plette Fundament mühsam ausgegraben werden, bevor erneut Beton in der Erde versenkt wird; unser Wechselfundament ermöglicht den minutschnellen Austausch des Schildes, das betonfreie Fundament muss nicht erneuert werden.

- 3) Nach Ende des Produktlebenszyklus müssen Betonfundamente kostenintensiv entsorgt werden, Fundament und Metallrohr sind zu trennen, da sonst Sondermüll. Unser Fundament besteht aus Stahl, ist wiederverwendbar und kann zu 100% recycelt werden.

Der Ursprung unseres Produktes liegt im Vorbild der Natur. Der Begriff „Ferradix Wurzelfahl“ symbolisiert dabei die Pfahlwurzel der Eiche. Dieser für Stabilität stehende Baum zeigt auf, dass eine dauerhafte Befestigung von Elementen in der Erde auch ohne schädlichen Elemente möglich ist. Warum also Beton verwenden, wenn es (bei uneingeschränkter Funktion) auch ohne geht?

Wir freuen uns, dass wir mittlerweile zahlreiche Kommunen und Städte von den Vorteilen unseres betonfreien Produktes überzeugen konnten. Jedoch wird die überwältigende Mehrheit von Straßenschildern weiterhin mit Beton befestigt, da andere Methoden weitestgehend unbekannt sind. Wir würden uns daher sehr freuen, wenn unsere Bewerbung für den Deutschen Fahrradpreis 2017 entsprechende Beachtung fände.

Projektmanagement:

- Gebr. Sträb GmbH & Co KG

Kontakt:

- Ansprechpartner: German Käsemeier
- E-Mail: german.kaesmeier@straeb.de
- Projekthomepage: <https://www.straeb.de/wurzelfahl-ferradix/>

32

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:
Reduzierung von CO₂-Emissionen beim Ausbau des Radwegenetzes
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Ausstattung diverser Radwege, diverse Wanderwege
- FINANZIERUNG:
Kommunale Kunden
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Befestigung von Wegweisern und Straßenschildern auf Fahrradwegen werden Unmengen von Beton in der Erde versenkt. Die Produktion von Beton ist für etwa 6–9% aller menschengemachten CO₂-Emissionen verantwortlich, weiter führt die enorme Betonproduktion zu einer Verknappung der lebensnotwendigen Ressource Sand. Ziel des Projektes ist eine betonfreie und somit nachhaltige Gestaltung von Wegeleitsystemen. Kosteneinsparungen und verbessertes Erscheinungsbild sind positive Begleit-effekte.

MODERNISIERUNG RUND UM DEN KLOSTERSTERN



33

Wir befinden uns in Hamburg im Bezirk Eimsbüttel. Der Klosterstern ist ein Kreisverkehr mit sechs einmündenden Straßen. Er ist u.a. durch alte Straßenbäume und den Altbaucharakter des Stadtteils Harvestehude geprägt. Die Fahrbahn und die Nebenflächen des Klostersterns sind sanierungsbedürftig. Unter dem Klosterstern verläuft eine U-Bahn-Linie. Für den barrierefreien Zugang zur U-Bahn musste ein Aufzug gebaut werden. Dieser Aufzug zieht Umbauarbeiten an einem Arm des Kreisverkehrs, dem Eppendorfer Baum, nach sich. Der Aufzug selbst wurde unter der Schirmherrschaft der Hamburger Hochbahn geplant und im Dezember 2016 fertiggestellt.

Mit der Sanierung des Klostersterns soll die Verkehrssituation aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Das gilt besonders für den Radverkehr. Vor Beginn der Planung gab es nur einen schmalen, nicht mehr benutzungspflichtigen Radweg direkt auf dem Gehweg. Viele Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern konnten beobachtet werden. Das soll sich nun deutlich ändern. Der Radverkehr soll auf die Straße gebracht werden, so lautet ein Ziel der Planung.

Projektmanagement:

- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ilona Putzmann
- E-Mail: ilona.putzmann@lsbg.hamburg.de
- Projekthomepage: <http://lsbg.hamburg.de/stadtstrassen/4481992/klosterstern-umgestaltung/>

Üblich ist es, den Radverkehr im Kreis abgesetzt von der Fahrbahn neben dem Gehweg zu führen. Durch Platzmangel kam diese Radverkehrsführung nicht infrage. Zusätzlich beschränken die Straßenbäume die Möglichkeiten, den Radweg nach den üblichen Vorschriften abgesetzt von der eigentlichen Fahrbahn laufen zu lassen.

Was nun tun? Es kam die Idee, den Radweg direkt an den Fahrstreifen zu legen, ihn aber mit einem 3 cm hohen Bordstein und einem Sicherheitsstreifen (mit Fahrbahnmarkierung) zu trennen. So entsteht eine Protected Bike Lane neben dem Kfz-Verkehr. Bisher gab es solch eine Lösung in Hamburg neben einem Kreisverkehr noch nicht. Der Platz für die Protected Bike Lane wurde gewonnen, indem auf die zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr verzichtet wurde. Stattdessen gibt es jetzt nur einen überbreiten Fahrstreifen ohne eine Markierung für die motorisierten Verkehrsteilnehmer (Kfz, Lkw, Bus). Klarer Vorteil bei dieser gewählten Führung des Radverkehrs ist: Der Radfahrer bleibt immer sichtbar für den motorisierten Verkehr.

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Fahrbahnsanierung mit Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer, besonders für den Radverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fertigstellung der Baumaßnahme
Oktober 2017
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Hamburg
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
1. Januar 2014 – 31. Oktober 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir befinden uns in Hamburg. Der Stadtteil Harvestehude ist ein alter Stadtteil, der durch Villen und Altbauten geprägt ist. Der Klosterstern, ein Kreisverkehr, sollte saniert werden. Hierbei werden alle verkehrlichen Belange berücksichtigt. Besondere Aufmerksamkeit wird dem Radverkehr gewidmet. Der Radverkehr kann aufgrund der räumlichen Situation nur direkt neben dem Kfz-Verkehr auf einer Protected Bike Lane geführt werden. Der Radfahrer bleibt so immer sichtbar für die Kraftfahrer.



33

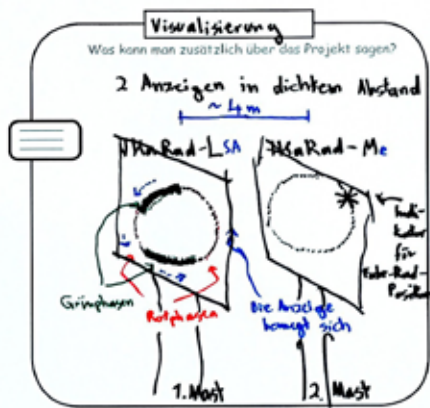
Neben den umfangreichen Abstimmungen mit den Behörden Hamburgs wurde ein mehrstufiges Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Zeitungen wurden gedruckt, in einem mobilen Planungsbüro sowie einem Workshop konnten interessierte Bürger mitreden. Viele tolle Ideen wurden an die Planer weitergegeben. Einige fanden in der Planung Berücksichtigung.



Mit der Maßnahme wurde auch eine Stadt-radstation neu eröffnet. Weiterhin wurden Bike-and-Ride-Fahrradabstellplätze geschaffen.

Seit Oktober 2017 ist die Baumaßnahme fertiggestellt. Selbst Kritiker der Maßnahme sind angenehm überrascht, wie gut der Verkehr im Klosterstern läuft. Alles in allem also eine gelungene Maßnahme.

Diese neue Idee für die Gestaltung von Radwegführungen an Kreisverkehren verdient im Rahmen des Deutschen Fahrradpreises berücksichtigt zu werden.



Bedarf

Wenn man mit dem Fahrrad auf eine Ampel zufährt, dann kann es passieren, dass sie plötzlich rot wird. In diesem Fall wäre es energetisch sinnvoller gewesen, den ganzen Straßenblock bis zur Ampel etwas langsamer zu fahren. Andersrum kann es passieren, dass man gegen eine rote Ampel bremst, diese aber dann plötzlich grün wird. In diesem Fall hätte man etwas weniger bremsen müssen. Insbesondere auf dem Fahrrad merkt man jede unnütz verbrauchte Energie direkt am eigenen Körper; dies gilt umso mehr beim Transport von schweren Päcktaschen oder der Nutzung eines beladenen Lastenrades.

Prinzip

Kernidee von IKaRad ist die Anbringung von zwei mehrfarbigen optischen Anzeigen (LED-Kreis oder möglicherweise auch LED-Linie) am Rand pro Radfahrbahn, die einen Radfahrer nach einem geringfügigen Selbst-Training ermächtigt, die eigene Geschwindigkeit an die aktuelle Ampelschaltung anzupassen. Das Prinzip ist als Zeichnung angehängt (siehe oben).

Zukunftsstadt

Die Idee ist bisher nicht umgesetzt, sondern im Zukunftsstadt-Prozess integriert, was eine hohe Öffentlichkeitswirkung und eine gute Grundlage für den Kontakt zur Verwaltung ist. Falls Dresden sich in der aktuellen Zukunftsstadt-Phase durchsetzt, werden Bundes-Gelder bereitgestellt, die jeweils ca. zur Hälfte in die wissenschaft-

Projektmanagement:

- Zukunftsstadt-Wettbewerb (BMBF) // Landeshauptstadt Dresden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jonas Bechtel
- E-Mail: post@jbechtel.de
- Projekthomepage: <https://www.zukunftsstadt-dresden.de/projekte/e11/> und <http://ikarad.de>

IKARAD

liche Begleitung und die Projektdurchführung aufgeteilt werden. Es ist aber auch denkbar, mit Systemherstellern oder Fahrradrüstern zusammenzuarbeiten.

Prototyp

Für den autofreien Tag am 16. September (im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität) wurde ein Prototyp entwickelt, der aus technischen Gründen nicht kreisförmig, sondern Linienförmig ist: Wenn man zu einer der Seiten schaut, muss man sich denken, dass die LED-Reihe auf der anderen Seite nahtlos weitergeht.

Der Prototyp wurde am 16. September bei einem autofreien Tag vorgestellt; ein Bericht ist unter dem folgenden Link abzurufen: <https://www.zukunftsstadt-dresden.de/2017/09/der-autofreie-tag-auf-der-wilsdruffer-strasse/>

Von dem Prototypen zur fertigen Lichtsignalanlagen-Ergänzung ist es noch ein weiter Weg, einerseits technisch (Geräteentwicklung, ganz viel Ampelphasen-Details) und andererseits integrativ (z.B. muss die Straßenverkehrsbehörde einverstanden sein, dass das System an die LSA angeschlossen wird, und das System muss den Nutzern erklärt werden).

Sonstiges

Der BMBF-Förderzeitraum für die Projektdurchführung wäre ca. Anfang 2019 bis Ende 2020. Das System ist anonym und ohne eigene Geräte nutzbar. Angestrebt wird eine Standardisierung der LED-Konstellationen und -Bewegungen. Das Projekt soll beim Wettbewerb gewinnen, um die bisherigen Bemühungen zu würdigen und zukünftigen Bemühungen durch den Namen „Deutscher Fahrradpreis“ mehr Aufmerksamkeit und Akzeptanz zu verleihen.

34

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Vorankündigung der nächsten Ampelphase → Energieersparnis und weniger Wartezeit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Prototyp vorgestellt
- FINANZIERUNG:
Noch keine (Prototyp privat erstellt)
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Kernidee von IKaRad ist die Anbringung von optischen LED-Anzeigen am Fahrbahnrand, mit denen man die eigene Geschwindigkeit an die aktuelle Ampelschaltung anpassen kann. Derzeit läuft das Projekt als Zukunftsstadt-Projekt, es gab/gibt aber keine zugesicherte Finanzierung. Ein Prototyp wurde der Öffentlichkeit vorgestellt, zum fertigen System fehlen aber noch ein paar Schritte und dann muss es noch etabliert werden.

SERVICE



E-BIKE-VERLEIH OHNE VERWALTUNGSAUFWAND MIT ÖRTLICHEM ZWEIRADHANDEL



E-Bikes erfreuen sich derzeit großer Beliebtheit in Deutschland. Der Schwarzwald bietet flache und einfache Wege, jedoch auch anspruchsvolle Touren. Ideal ist es, diese mit einem E-Bike zu erkunden. Die Gemeinden St. Blasien, Häusern und Höchenschwand im Schwarzwald an der südlichen B 500 gelegen wünschten sich, der Bevölkerung und den Touristen E-Bikes zur Verfügung zu stellen. Der Aufwand für einen E-Bike-Verleih soll möglichst klein gehalten werden. Zudem müssen die E-Bikes wettergeschützt und diebstahlsicher untergebracht werden und jederzeit zugänglich sein. All das bietet das Kienzler Radparksystem. Zu Beginn des Projekts kamen der Planer und das Landratsamt auf Kienzler zu.

In Zusammenarbeit mit dem Landratsamt Waldshut und dem Radhändler „Zweirad Martin“ aus Dogern wurde durch die Kienzler Stadtmobiliar der E-Bike-Verleih geschaffen. Die Firma Kienzler stellt seit einigen Jahren Fahrradboxen her. Optisch lassen sie sich am ehesten mit Schließfächern vergleichen. Aber nicht mit jenen alten Bekannten im Einheitsgrau, sondern mit ansprechend, modern gestalteten Großboxen. Ergänzt werden sie durch ein unbürokratisches Buchungs- und Zugangssystem. Warum dies nicht für einen E-Bike-Verleih nutzen?

Die Bike-and-Ride-Fahrradboxen stehen als Unterbringung der E-Bikes zur Verfü-

gung. Die Buchungsplattform www.bikeandridebox.de besteht bereits für das Buchen von Fahrradabstellplätzen. Diese wurde für das genannte Projekt adaptiert und im gewünschten Design erstellt (www.b500-sued.bike-and-park.de). Die E-Bikes werden vom Zweiradhändler vor Ort zur Verfügung gestellt und betreut. Sobald ein Nutzer ein E-Bike über das Portal gebucht hat, wird automatisch eine Info an den Händler verschickt. Dieser schaut immer mal wieder nach, ob noch alles an den E-Bikes in Ordnung ist. Die Zweiräder werden in verschiedenen Rahmengrößen angeboten. Durch einen Hinweistext bei der Buchung wird den Nutzern signalisiert, welche Rahmengrößen sich in der jeweiligen Box befinden. Bei der Buchung wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass bei der Rückgabe des E-Bikes das Ladekabel wieder an den Akku angeschlossen werden muss.

Durch das Kienzler Buchungs- und Zugangssystem können die E-Bikes für verschiedene Mietdauern bequem von zu Hause aus über PC, Laptop und Tablet oder mit dem Smartphone direkt vor Ort gebucht werden. Die Zugangsdaten werden sofort per E-Mail verschickt. Der große Vorteil liegt darin, dass kein Personal notwendig ist, das die E-Bikes oder Schlüssel einer Fahrradbox ausgibt. Zudem besteht kein Verwaltungsaufwand bei den Kommunen. Seit Ende September 2017 ist der E-Bike-Verleih in St. Blasien und Häusern verfügbar. Der dritte Standort Höchenschwand zieht im April 2018 nach. Die gesamte Strecke der B 500 soll in Zukunft mit weiteren Standorten ausgebaut werden. In gleicher Form gibt es weitere Projekte in Ebnat-Kappel (CH, www.ebnat-kappel.bike-and-park.de), Göttingen (www.goettingen.bike-and-park.de) und Altenbeken (www.altenbeken.bike-and-park.de).

35

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
E-Bike-Verleih ohne Verwaltungsaufwand und Schlüsselübergabe
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der E-Bike-Verleih steht seit Ende September 2017 in St. Blasien und Häusern im Schwarzwald.
- **FINANZIERUNG:**
Durch die Gemeinde und den europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Anfang 2016 bis April 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kienzler Bike-and-Ride Fahrradboxen stehen als Unterbringung der E-Bikes zur Verfügung. Die Buchungsplattform www.bikeandridebox.de besteht bereits für das Buchen von Fahrradabstellplätzen in Boxen und Großraumparkern. Diese wurde für das genannte Projekt adaptiert und im gewünschten Design erstellt. Die Nutzer können seit Ende September 2017 darüber bequem von zu Hause aus über PC, Laptop und Tablet oder mit dem Smartphone vor Ort ihr E-Bike buchen.

Projektmanagement:

- Kienzler Stadtmobiliar, Landratsamt Waldshut, Zweirad Martin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Iris Mangold
- E-Mail: info@kienzler.com
- Projekthomepage: www.b500-sued.bike-and-park.de

FAHRRADBOX



Um Kindern Spaß am Radfahren zu vermitteln, ist die Praxis und die Übung besonders wichtig. Wir haben festgestellt, dass viele Kinder in der Stadt oft keine Räder mehr besitzen, mit welchen sie an Radausflügen teilnehmen könnten bzw. überhaupt sicheres Radfahren üben können. Aus diesem Grund hat der Förderverein Kinderfreundliches Stuttgart e.V. einen Klassensatz (25 Stück) neue Kinderräder angeschafft und stellt diese in einer FahrradBOX Schulen und anderen Jugendhilfe-Organisationen über einen Online-Buchungskalender kostenfrei zur Verfügung. Wir wollen durch das Angebot die Möglichkeit schaffen, Fahrradaktionen oder Projekte durchzuführen, und den Pädagogen die Umsetzung erleichtern. Die Fahrräder werden regelmäßig auf ihre Verkehrstüchtigkeit überprüft und ggf. repariert. Unsere FahrradBOX wird zudem einmal wöchentlich für die Kinder des Innenstadt-Bezirks geöffnet. So können die umliegenden Schulen, Horte, Kitas und Anwohner mit den Rädern im geschützten Raum ra-

deln und üben, bevor sie sich in den Straßenverkehr begeben. Da wir als rein spendenfinanzierter Verein für das Angebot der FahrradBOX immer wieder Fundraising betreiben müssen und für die Reparatur und evtl. notwendige Ersatzteile immer Geld benötigen, würden wir uns über den Preis sehr freuen. Außerdem wäre die Projekt-konzeption mit wenig Aufwand auf andere Ballungsräume übertragbar und könnte damit als gutes Leuchtturmprojekt präsentiert werden.



Projektmanagement:

- Förderverein Kinderfreundliches Stuttgart e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Silke Schmidt-Dencker
- E-Mail: schmidt-dencker@kinderfreundliches-stuttgart.de
- Projekthomepage: www.kinderfreundliches-stuttgart.de

36

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Schulen Radausflüge erleichtern und Kinder zum Radfahren motivieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Einige Schulen nutzen den kostenlosen Radverleih für eigene Rad-Projekte oder Ausflüge. Kinder im Stadtquartier nutzen die Öffnungszeiten der FahrradBOX intensiv und nehmen regelmäßig kostenfreies Angebot wahr.
- **FINANZIERUNG:**
Ausschließlich spendenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
April bis Oktober eines jeden Jahres;
Online-Buchung ganzjährig möglich.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Kostenfreier Fahrradverleih für Schulen und andere organisierte Gruppen, die mit Stuttgarter Kindern Rad-Projekte durchführen wollen. Dafür werden 25 verkehrssichere Räder in einer FahrradBOX zur Verfügung gestellt. Kinder des Stadtbezirks Mitte, die wenig Raum und Möglichkeit zum Üben haben, können einmal wöchentlich die Räder beaufsichtigt nutzen und im geschützten Bereich radeln.

FAMILIENRAD



37

Aufgerafft und mitgemacht – fängt schon bei Kleinkindern an, um etwas für das Fahrrad zu machen. Dafür lohnt es sich abzustrampeln! Die Rikscha als Rollstuhltransporter zeigt auch die Möglichkeit auf, dass auch ein Mensch mit Handicap etwas mitmachen kann! Die Co-Pilot Tandem Versionen und das Senioren-Dreirad Tandem schließen niemanden aus – man muss nur wollen und sich aufraffen, sich zu bewegen!



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Familien Fun
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Nur Lokal Bewegung
- FINANZIERUNG:
Selbst
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
März – November

Projektmanagement:

- Perlerad

Kontakt:

- Ansprechpartner: Udo Fiebiger
- E-Mail: udo.fiebiger@gmail.com
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mehr Bewegung in der Familie ermöglichen - mit dem Fam.Tandem können die Eltern zzgl. 2-3 Kinder was erleben ggf auch als E bike Version o.als elektrischen Spaziergang mit dem Lopifit was im Aktionsrahmen von ca.70km erfahren ! Sportliche Bewegung an den Waterkanten des Lausitzer Seenlandes macht den Kopf frei ! Sport frei !

ERLEBNISRADWEG HOHENZOLLERN



Unsichtbares wird sichtbar, Vergangenes lebendig am rund 95 km langen Erlebnis-Radweg Hohenzollern, der von der ehemaligen Kaiserstadt Nürnberg bis in die Residenzstadt Ansbach führt.

Die Hohenzollern-Burg Cadolzburg wurde in den letzten Jahren von der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung aufwendig zu einem Bürgerlebnismuseum umgebaut. Die Hohenzollern waren eine der einflussreichsten deutschen Dynastien; diese interessante Geschichte, die ihre Anfänge in der Region hat, sollte erlebnisreich mit neuen Technologien in Szene gesetzt werden.

Projektmanagement:

- Regionalmanagement Landkreis Fürth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Joanna Bacik, Regionalmanagerin; Radbeauftragte
- E-Mail: regionalmanagement@lra-fue.bayern.de
- Projekthomepage: www.erlebnisradweg-hohenzollern.de (Film BR: <http://br.de/s/2stVP3x>)

Ziel war es, passend zu dieser Attraktion im Landkreis Fürth ein weiteres Highlight-Projekt zu etablieren und einen roten Faden in der Region zu spannen – die Idee des ErlebnisRadwegs Hohenzollern war geboren.

Konzeption, Koordinierung, Organisation der Projektgruppentreffen und Begleitung der Umsetzung machte das Regionalmanagement des Landkreises Fürth. Zwischen den Städten Nürnberg und Ansbach ließ sich eine abwechslungsreiche Radroute mit einer Perlenschnur an Sehenswürdigkeiten entwickeln. In Kombination mit neuen Technologien ist es gelungen, einen Radweg als besonderes touristisches Angebot in der Region zu konzipieren, denn bisher gibt es keinen Themenweg, den eine solche besondere App wie die des ErlebnisRadwegs begleitet. Insgesamt gibt es elf Orte, die mit der App zum Leben erweckt werden. Der Besucher erhält mit dem mobilen Endgerät einen Blick in die Geschichte und hinter die Fassaden der Bauwerke: 3-dimensionale Modelle, 360°-Bilder und Avatare. An jeder Sehenswürdigkeit erwartet den Besucher eine andere Animation. Eine weitere Besonderheit ist, der Besucher muss die Stationen abfahren, um in die virtuelle Welt eintauchen zu können, erst dann wird das Unsichtbare sichtbar.

Eine ausgezeichnete Vorbereitung auf eine spannende Zeitreise ermöglicht dem Besucher die offizielle Radweg-Homepage. Darüber hinaus ist ein kostenloser Kartenflyer erhältlich.

Das Projekt ist ein besonderes Beispiel interkommunaler Kooperation. Die Umsetzung des Projektes erfolgte in Zusammenarbeit von 13 Kommunen, zwei Landkreisen und dem Tourismusverband Romantisches Franken. Der Landkreis Fürth war federführend verantwortlich.

38

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schaffung eines neuen Raderlebnisses im Zeitalter der Digitalisierung (mit Augmented Reality)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Konzipierung des Themenradwegs; Umsetzung: Radwegbegleitende App, Homepage, Flyer und Beschilderung
- **FINANZIERUNG:**
Anteilig durch beteiligte Landkreise und Kommunen
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Oktober 2015 bis zur offiziellen Eröffnung am 6. Juni 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ErlebnisRadweg Hohenzollern ist mit seiner App einmalig in Deutschland. Seit Juni 2017 können mithilfe der App die Nürnberger Kaiserburg, die Cadolzburg, die Ansbacher Residenz und viele weitere Highlights in Augmented Reality entdeckt und Geschichte virtuell erkundet werden – Unsichtbares wird sichtbar und lebendig. Streckeninformationen runden das interaktive Ausflugserlebnis ab. Ob Familienausflug oder Wochenendtour, der Themenweg gehört zu den touristischen Besonderheiten in der Region.



38

Mit der Konzipierung dieses Radweges wollte der Landkreis Fürth einen neuartigen Themenradweg schaffen und somit ein gewisses Alleinstellungsmerkmal generieren; ein Projekt das eine hohe Ausstrahlungskraft hat. Neben der Vermarktung von Sehenswürdigkeiten, der Verknüpfung von attraktiven Highlights, gilt es, den Fahrradtourismus in der Region zu stärken. Der ErlebnisRadweg soll insbesondere dazu beitragen, die Bewohner der Europäischen Metropolregion Nürnberg für Region und Geschichte zu begeistern. Besucher können sich gleichzeitig über ein modernes Radangebot freuen. Von der Idee bis zum Pressetermin dauerte die Umsetzung fast eineinhalb Jahre.

Mit der Nutzung neuer Technologien gelingt es, eine spannende Kombination aus Natur- und Kulturerlebnis herzustellen und damit auch junge Menschen anzusprechen.

MOBILE PANNENHILFE

Letztendlich ist klar was passiert. Die Anzahl der Radfahrer wird weiter steigen. Dadurch auch die Anzahl der Radwege. Somit auch Pannen auf Radtouren. Somit auch Fahrer, die kein Pannenschutz dabei haben. Was liegt da also näher, als die Idee des ADFC aufzugreifen. Flächendeckende PANNENHELPER in ganz DEUTSCHLAND zu finden, dazu eine sinnvolle INFRASTRUKTUR an INFO-Tafeln schaffen. Nutzt ja wenig, wenn keiner weiß, dass es schon Pannenhelfer gibt.

Idee ist also folgende: In jeder Stadt/Kreis in Deutschland mobile Pannenhelfer zu finden. Dazu die Beschilderung mit Hinweistafeln auf allen überregionalen und regional wichtigen Radwegen versehen, sodass der Fahrer, der unterwegs eine Panne hat, durch Anruf einen Pannenhelfer vor Ort finden kann, der direkt zur Pannenstelle kommt. Dazu müssen natürlich weiter auch die Presse und das Internet an diversen Stellen mit diesen Infos gefüttert werden.

Übrigens gab und gibt es diese Art von mobiler Pannenhilfe schon seit mehr als 50 Jahren auf allen Autobahnen in Deutschland. Und das weiß auch so gut wie jeder.

Projektmanagement:

- Heiko Oelmann

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiko Oelmann
- E-Mail: haiduck@gmx.de
- Projekthomepage: keine

39

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- ZIEL:
MOBILE PANNENHILFE für Radfahrer einführen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Keine
- FINANZIERUNG:
Keine
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

PANNENHELPER können schnell Radlern helfen, die unterwegs eine Panne haben. Dazu muss deutschlandweit zuerst ein Netz von Pannenhelfern geschaffen werden. Das Ganze sollte dann so schnell wie möglich dort verbreitet werden, wo es einen mobilen Pannenhelfer gibt. Dazu bedarf es u.a. HINWEISTAFELN auf allen regionalen und überregionalen RADWEGEN. Weiter wichtig eine Verbreitung über Zeitung, Radgeschäfte, Touristikvereine, Internet, Bürgerbüros der Kommunen etc.

„LUFT- TANKSTELLEN“



Ausgangssituation und Motivation ist der im Landkreis Diepholz stetig zunehmende Radverkehr. Das landkreiseigene Fahrradleitsystem dient sowohl dem Transitverkehr, hier insbesondere auf den Routen der Fernradwege, wie z.B. dem „Hunteweg“, dem „Brückenradweg“ von Osnabrück nach Bremen und der BahnRadRoute Weser-Lippe, die durch den Landkreis Diepholz hindurchführen, aber auch Touristen, die ihren Urlaub hier verbringen und ausgewählte Touren „erfahren“. Ebenfalls nutzen natürlich auch Einheimische das Fahrradleitsystem.

Dadurch bemüht, den Servicegedanken hoch zu halten, und inspiriert durch Teilnahme an Seminaren zum Radverkehr, entstand im September 2015 die Idee zu der Aufstellung öffentlicher Luftpumpen. Bis jetzt wurden 22 sogenannte "Luft- Tankstellen" im Landkreis Diepholz, an den Routen des Fahrradleitsystems errichtet. Aufmerksamkeit erregen die „Luft-Tankstellen“ bereits in ganz Norddeutschland. Eine ganze Reihe Anfragen zu Erfahrungen mit den Pumpen wurden bereits aus größeren Städten und Gemeinden aus dem norddeutschen Bereich gestellt, vor dem Hintergrund ebenfalls Pumpen zu installieren, was teilweise auch schon geschehen ist.

Projektmanagement:

- Landkreis Diepholz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Herr Kellner
- E-Mail: hans-heinrich.kellner@diepholz.de
- Projekthomepage: keine

Wer?:

Der Landkreis Diepholz entwickelte die Idee zur Einführung der öffentlichen „Luft-Tankstellen“.

Was?

Schaffung eines Servicenetzes von „Luft-Tankstellen“ für einheimische Radfahrer und Radtouristen.

Wann?

Seit März 2016 bis heute (und fortlaufend)

Wo?

Im gesamten Bereich des Landkreises Diepholz, an ausgesuchten Stellen des Fahrradleitsystems.

Warum?

Zur Steigerung der Servicequalität im Rahmen der Fahrradmobilität an jederzeit und für jedermann zugänglichen Plätzen.

Unser Projekt sollte gewinnen, da es bundesweit nichts Vergleichbares in dieser Form gibt.

Bisher 22 „Luft-Tankstellen“ und die Zahl ist steigend, verteilt über einen Landkreis, in dem alle Städte, Samtgemeinden und Gemeinden mit wenigstens einer Pumpe versorgt sind. Die „Luft-Tankstellen“ sind zu jeder Tages- und Nachtzeit frei zugänglich und bedürfen keiner weiteren technischen Hilfsmittel wie Kompressoren usw. Lediglich die eigene Muskelkraft ist gefragt, um ggf. platte Reifen wieder auf Vordermann zu bringen.



40

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Erhöhung der Servicequalität im Bereich des Fahrradleitsystems
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Aufstellung von „Luft-Tankstellen“ sowie positive Zwischenbilanz
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch den Landkreis Diepholz
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit März 2016 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Schaffung eines flächendeckenden „Luft-Tankstellen“-Netzes im Landkreis Diepholz. Einzigartig in dem Ausmaß begrenzt auf eine Region mit stetig steigendem Radtourismus. Die Aufmerksamkeit anderer Kommunen und auch die von Wirtschaftsunternehmen wurde erregt.

CYFACE- BEQUEMER FAHREN

Cyface bietet Software zur Straßenzustandserfassung und Navigationserweiterung an. Die Idee dahinter ist so einfach wie genial: Mithilfe von Beschleunigungssensoren, GPS und Gyroskop kann jedes moderne Smartphone die notwendigen Erschütterungsdaten aufzeichnen. Das Zusammenspiel dieser Sensoren ermöglicht es, die erfassten Erschütterungen zu



speichern und anschließend lokalisieren zu können. Die erfassten Rohdaten werden via WLAN an die Cyface-Server übertragen. Ein eigens entwickelter Algorithmus verarbeitet die anonymisierten Rohdaten. Die erfassten Rohdaten werden anhand einer vierstufigen Skala klassifiziert, die sich am International Roughness Index (IRI) orientieren. Die Skala reicht von Blau = glatt, über Grün = normal und Gelb = mäßig bis hin zu Rot = rau. Die Datenpunkte können Straßenabschnitte ab 60 x 77cm widerspiegeln. Auf diese Weise werden Straßen und Radwege objektiv klassifiziert. Ergebnis ist ein realistisches und vor allem stets aktuelles Abbild des Straßenzustandes – ohne den Einsatz teurer Messtechnik. Diese Daten liefern einen Mehrwert für Navigationsanwendungen und Instandhaltungsarbeiten. Cyface kann

das Fahrerlebnis eines jeden Radfahrers verbessern, wenn die Straßenzustandsdaten in bestehenden Navigationsanwendungen eingepflegt werden. Schadhafte Straßenabschnitte, Schlaglöcher oder auch Kopfsteinpflasterstraßen können dann vermieden werden und es kann bequemer und sicherer ans Ziel gelangt werden.

Somit werden nicht nur die Nerven der Fahrer geschont, sondern ebenfalls auch der Verschleiß der Fahrräder sowie der Energieverbrauch reduziert. Mit Cyface hat jeder Bürger die Möglichkeit, sich an der Erhebung der Zustandsdaten zu beteiligen und somit nicht nur sich selbst, sondern

auch der Allgemeinheit zu helfen, indem diese von den Daten anderer profitiert. Private Nutzer erhalten über die kostenlose mobile Anwendung bzw. das Internetportal einen groben Überblick über die Straßenzustände und können Veränderungen nachverfolgen (jedoch in reduzierter Qualität).

Bisher erfolgt die Zustandserfassung des öffentlichen Straßennetzes durch die Baulastträger selbst oder durch private Vermessungsunternehmen, welche spezielle Messtechnik verwenden und deshalb einen hohen Preis fordern. Der Vorteil von Cyface gegenüber einmaliger Straßenzustandserfassung liegt in der Aktualität der Messdaten, durch wiederholte Aufzeichnungen. Für Kommunen dienen die Messdaten dazu, notwendige Messfahr-

41

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Bessere Informationslage über Radwegqualität als Grundlage für Fahrradnavigation und Instandhaltung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Funktionsfähige App, über 5.000 km mit Rad erfasst, erste Kooperationspartner im Projekt Movebis
- **FINANZIERUNG:**
2016 EXIST-Gründerstipendium; 2017 Technologiegründerstipendium; 2018 Forschungsprojekte (Umsätze)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 1. Januar 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir machen Radler zu digitalen Schlaglochdetektiven. Straßenschäden sind für Fahrradfahrer nicht nur ein Ärgernis, sondern auch zugleich ein Gefahrenpotenzial. Mit unserer Software werden Erschütterungen, die während der Fahrt entstehen, mit herkömmlichen Smartphones erfasst. Unser Algorithmus verarbeitet die anonymisierten Rohdaten, aggregiert sie und wertet sie automatisch aus. So entsteht ein realistisches und aktuelles Bild des Straßenzustandes.

Projektmanagement:

- Dr. Klemens Muthmann, Dirk Ackner, Armin Schnabel

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Ackner
- E-Mail: mail@cyface.info
- Projekthomepage: www.cyface.de

CYFACE – BEQUEMER FAHREN



41

ten mit spezieller Vermessungstechnik privater Unternehmen zu reduzieren und nur gezielte Kontrollen durchzuführen. Cyface verfolgt die Vision, Radfahrern eine sicherere Fahrt zu ermöglichen, indem Gefahrenstellen und schadhafte Straßenabschnitte vermieden werden. Dazu sollen die Technologie und die Straßenzustandsdaten in Navigationsanwendungen vor allem für Radfahrer eingebunden werden und dadurch eine neuartige Routenführung ermöglichen. Zudem soll die Cyface Pro App das meistgenutzte Werkzeug zur kosteneffizienten Erfassung und Bewertung von Straßen und Wegen werden.



FAHRRADMOBILITÄT FÜR ALLE

Der Verein hat sich 2015 – zuerst als Initiative der Bielefelder Bürgerstiftung – gefunden. Das Ziel war zunächst, die Fahrradmobilität von Geflüchteten herzustellen und einen Beitrag zur Integration zu leisten. Durch diverse Sachspenden von Bielefelder Unternehmern und Bürgern konnten wir unsere Primärziele sehr schnell umsetzen: Hilfe zur Selbsthilfe, Mobilität. Um diese Ziele erreichen zu können, wurden diverse Teilprojekte installiert:

- Projekt „Fahrrad gegen Mithilfe“
- „Projekt 200 – jedes Kind braucht ein Fahrrad“ zum 200. Jahrestag des Fahrrads
- Weiterer Ausbau der Zusammenarbeit/ Kooperationen mit gemeinnützigen Organisationen
- Projekt „Erfahrungswerkstatt“ für unsere FIMs (Flüchtlingsintegrationsmaßnahme)
- Skalierung des Projekts

Zu den Projekten:

Insgesamt wurden bisher fast 700 Räder aufbereitet! Empfänger der Räder waren Bedürftige, Geflüchtete und Schulkinder.

Die vereinseigene Selbsthilfewerkstatt ist mittlerweile komplett eingerichtet und wurde fast komplett mit gebrauchten und gespendeten Gegenständen ausgerüstet.

Die Werkstattabläufe sind auf hohem Niveau. In der Werkstatt finden regelmäßige Treffen und Termine statt. In Bielefeld-Sennestadt wurde eine zweite Werkstatt eingerichtet. Es bestehen Kooperationen mit weiteren Radorganisationen wie z. B. Rad Retter (Transition Town Bielefeld) und mit der DRK Fahrradwerkstatt.

Schwerpunkt ist unser „Projekt 200 – jedes Kind braucht ein Fahrrad“.

Der Verein war an verschiedenen Bielefelder Schulen aktiv (<http://www.westfalen-blatt.de/OWL/Lokales/Bielefeld/Bielefeld/3000019-Bielefelder-Verein-er>

haelt-5000-Euro-von-der-Stiftung-Westfalen-Initiative-Raeder-bewegen-Bielefeld-praemiert).

Im Dezember 2016 sind drei FIM-Stellen (Flüchtlingsintegrationsmaßnahme) und eine AGH-Stelle geschaffen worden. Eine Lehrwerkstatt wurde eingerichtet. Dies soll die Chancen auf einen Ausbildungsplatz oder auf eine Beschäftigung in einem Fahrradbetrieb erhöhen.

In den weiteren Stufen der Vereinsentwicklung planen wir, dass sich die soziale Teilhabe – insbesondere die Möglichkeit der Arbeit in der Werkstatt – weiter ausprägt.

Neu war der Gedanke des Transfers. Ermutigt durch verschiedene Unterstützer hat sich der Verein um ein Skalierungsstipendium der Stiftung Bürgermut/Bertelsmann Stiftung beworben und dies mit Erfolg absolviert. Erste Gespräche mit Trägern aus anderen Kommunen zum Transfer des Konzepts „Lehrwerkstatt“ sind gestartet.

Insgesamt hat sich der Verein vielfältig entwickelt. Die gesellschaftliche Wirkung ist erfolgreich messbar. Viele der ehemaligen Fahrradempfänger sind aktive ehrenamtliche Helfer geworden.

Hier ein Link zum einem Artikel im Branchenmagazin „RadMarkt“: www.radmarkt.de/nachrichten/fahrraeder-bewegen-bielefeld-neuer-fokus-kinder-preis-fuer-engagement



Projektmanagement:

- „Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Mielke
- E-Mail: STmielke@aol.com
- Projekthomepage: <http://www.fbb-ev.org/>

42

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:
Fahrradmobilität, soziale Teilhabe, Integration
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
700 Spendenräder vergeben, vier Integrationsstellen, Aufbau Selbsthilfewerkstatt
- FINANZIERUNG:
Mitgliedsbeiträge, Spenden von bürgerschaftlichen Organisationen
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.“ möchte bedürftigen Bielefeldern zur Fahrradmobilität verhelfen. Dies geschieht durch bürgerschaftliches Engagement und durch „Hilfe zur Selbsthilfe“. Dies geschieht unter anderem durch den Aufbau unserer Lehrwerkstatt. Der Verein kooperiert mit verschiedenen gemeinnützigen Trägern. Es wurde ein Skalierungsstipendium der Stiftung Bürgermut/Bertelsmann Stiftung absolviert.

NAHMOBILITÄTS-SCHABLONE

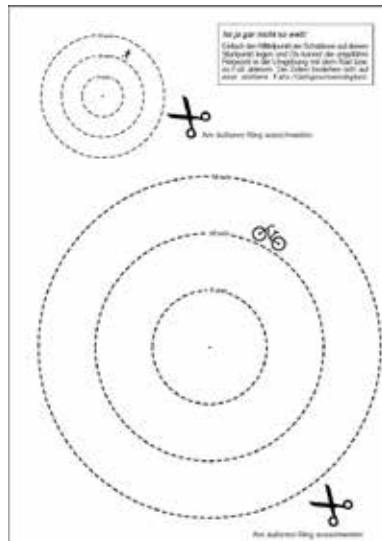
Mit den Fußgänger- und Fahrradfahrerschablonen wird dem Fußgänger bzw. dem Fahrradfahrer ein möglicher erreichbarer Umkreis angezeigt sowie auch in welchem zeitlichen Rahmen ein bestimmtes Ziel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu schaffen ist. Der Einsatz solcher Schablonen ist beispielsweise im Rahmen von Neubürgermarketingmaßnahmen denkbar; diese haben, da sie sich sowieso in Bezug auf schnelle und bequeme Wegeverbindungen neu orientieren müssen, meist eine höhere Bereitschaft ihre bisherige Verkehrsmittelwahl zu überdenken.

Bei der Anwendung der Schablone wird deren Kreismittelpunkt auf einen beliebigen Standort auf dem Stadtplan angelegt. Dadurch wird die Entfernung der Umgebung in Minuten sichtbar. Für den Fußgänger- und Radverkehr wurde ein Zeitrahmen von bis zu 15 Minuten als attraktiv in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl angenommen. Es können die Zeiten 5, 10 und 15 Minuten abgelesen werden. Die Schablonen zeigen Reichweiten bei normalen bis niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten an: 1 m/s (kleine Schablone) bzw. 1,5 m/s (große Schablone) für Fußgänger und 10 km/h (kleine Schablone) bzw. 15 km/h (große Schablone) für Fahrradfahrer. So können eventuelle Wartezeiten an Lichtsignalanlagen aufgefangen werden. Zudem ist innerstädtisch zumeist keine Luftlinienverbindung möglich, auch dieser Faktor wird mit den niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu relativieren versucht. Da es für Fußgänger und Fahrradfahrer jeweils zwei Schablonen (kleine und große) mit unterschiedlichen Reichweiten/Durchschnittsgeschwindigkeiten gibt, kann der

Anwender die Wahl der Schablone auf seine Bedürfnisse abstimmen. Für die vorliegenden Schablonen wurde der für Mönchengladbach gebräuchliche Maßstab von 1 : 20.000 gewählt. Eine Übertragbarkeit dieser Idee auf andere Maßstäbe ist möglich. Darüber hinaus sind Schablonen mit schnellen Durchschnittsgeschwindigkeiten (z.B. 1,8 m/s für Fußgänger bzw. 20 km/h für Fahrradfahrer) denkbar.

Die Fußgänger- und Fahrradfahrerschablonen wurden auf dicke Folie gedruckt, damit eine Transparenz für den jeweiligen Stadtplan geschaffen werden kann. Generell sind auch andere transparente Materialien für die Schablonen denkbar.

2015 wurden die Nahmobilitäts-Schablonen im Rahmen der „Begrüßungstüten“ der Stadt Mönchengladbach für Neubürger und neue Studenten in Kombination mit einem Stadtplan verteilt.



43

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Förderung der Nahmobilität
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Aufnahme als Best-Practice-Beispiel im Fahrradportal
- **FINANZIERUNG:**
Kommunale Mittel im Rahmen eines Verbesserungsvorschlags
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2015

Projektmanagement:

- Moritz Hilgers

Kontakt:

- Ansprechpartner: Moritz Hilgers
- E-Mail: mogers1983@yahoo.de
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Neubürger sollen dazu angeregt werden, mit einfachen Mitteln die Wahl ihres täglichen Fortbewegungsmittels zu überdenken.

RADPARCOURS BONN (RABO)



In den Bonner Grundschulen erhalten die Schülerinnen und Schüler eine gute Fahrradausbildung, die mit der Prüfung zum Fahrradführerschein endet. In den Jahrgangsstufen 5 und 6 ist der Anteil der Radfahrenden Schüler leider gering. Dies hat viele Gründe. Der Schulweg zur weiterführenden Schule ist in der Regel länger. Die Schülerinnen und Schüler sind noch unsicher im Straßenverkehr und der Umgang mit dem Rad ist wenig eingeübt.

Dennoch gibt es viele Gründe, die für die selbstständige Bewältigung des Schulweges mit dem Fahrrad sprechen. Neben dem gesundheitlichen Aspekt sollte es der Anspruch aller Erziehungsverantwortlichen sein, die Entwicklung der Kinder und Jugendlichen zu selbstständigen, selbstbewussten und verantwortungsvollen Menschen zu unterstützen. Auf dem Schulweg können soziale Kontakte gepflegt werden und die sportliche Betätigung auf dem Schulweg steigert die Konzentrations- und Lernfähigkeit.

Das Projekt ist bewusst so angelegt, dass der Aufwand für die Schulen gering ist. Die Durchführung ist kostenlos. Die Schule stellt den Schulhof zur Verfügung und die jeweiligen Klassenlehrer betreuen die Schüler während der Durchführung.

Die einzelnen Übungen im Parcours sind spielerisch angelegt. Sie werden häufig wiederholt, weil immer wieder weitere, neue Übungen hinzukommen. Der Aufbau soll Situationen im Straßenverkehr nachstellen, die ein schnelles und sicheres Fahrverhalten notwendig machen, wenn es

nicht zu einem Unfall kommen soll. Neben gewünschten Verhaltensweisen, die eingeübt werden, wird auch der sichere Umgang mit dem Fahrrad geübt und Informationen darüber vermittelt, wie ein verkehrssicheres Fahrrad ausgestattet sein muss. Tipps zu kleineren Reparaturen runden das Angebot ab. Der Aufbau der einzelnen Stationen wird an die Gegebenheiten der Schulhöfe angepasst und umfasst in der Hauptsache Übungen zum Bremsen, zum Umschauen und weitere Verhaltensweisen, die ein sicheres Radfahren ermöglichen. Kleinere Wettkampfanteile sollen den Spaß und den spielerischen Aspekt betonen und einen selbstverständlichen Lerneffekt erzeugen.

Die Materialien sind in einem Anhänger untergebracht, der mit einem Pedelec zur jeweiligen Schule gebracht wird. Das Pedelec mit Anhänger steht an zentraler Stelle im Stadtgebiet und kann von dort schnell zur jeweiligen Schule gebracht werden.

Der Parcours wird von Teams begleitet, die sich aus ehrenamtlich tätigen Personen des ADFC und aus Praktikanten zusammensetzen. Die Praktikanten sind Lehramtsstudenten, die im Projekt ein Berufsfeldpraktikum absolvieren können. Die Gesamtkoordination liegt bei der Stadt Bonn.

Zurzeit wird eine eigene Internetseite erarbeitet, die die Buchung des Parcours für die Schulen erleichtern und die Übersichtlichkeit für alle Beteiligten steigern soll.

44

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Die Verbesserung der Sicherheit und Steigerung der Freude beim Radfahren für Kinder
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Parcours wurde an einigen Schulen erfolgreich durchgeführt.
- **FINANZIERUNG:**
Kooperationsprojekt Stadt Bonn, Uni Bonn, Polizei Bonn und ADFC Bonn/ Rhein-Sieg
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Mai 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Radparcours besuchen Teams, die aus Mitgliedern des ADFC Bonn und Studenten der Uni Bonn bestehen, die Schulen, um einen verantwortungsbewussten und sicheren Umgang mit dem Rad zu vermitteln. Mit den eigenen Fahrrädern erproben die Schüler den Parcours, der auf die Radfahrausbildung in der Grundschule aufbaut. Der Parcours ist für Schüler der 5. und 6. Klassen gedacht. Die Durchführung erfolgt auf dem Schulhof der Schule durch die Teams und unter Begleitung eines Lehrers der Schule.

Projektmanagement:

- Stadt Bonn, Stadtplanungsamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Koch
- E-Mail: marlies.koch@bonn.de
- Projekthomepage: in Arbeit, (www.bonn.de/@Radparcours Bonn)

FAHRRAD-REPAIR-CAFÉ FÜR FLÜCHTLINGE



45

2009 haben wir begonnen, aus alten Fahrrädern die orangefarbenen kostenlosen Kolping Leihräder herzustellen (siehe Kolping-Emsdetten.de). Hiervon haben wir mittlerweile über 200 Stück in Emsdetten „auswildert“.

Mit Beginn der Flüchtlingswelle haben wir Fahrräder mit und für Flüchtlinge instand gesetzt und zur Verfügung gestellt. Mittlerweile sind es über 250 Fahrräder.

Die Ausgabe der Fahrräder erfolgt zusammen mit einem praxisorientierten Fahrradkurs, den der befreundete Verein Radwanderfreunde Münsterland e.V. durchführt. Hierbei lernen die Flüchtlinge nicht nur ihre Fahrräder kennen, sondern werden auch mit den örtlichen Verkehrssituationen praxisnah konfrontiert.

Ab September 2016 betreiben wir ehrenamtlich ein Fahrrad-Repair-Café für Flüchtlinge: eine Werkstatt, in der die Flüchtlinge eventuelle Fahrradschäden selber beheben können. Wir stellen die Räumlichkeiten, Werkzeug, gebrauchte und ggf. neue Ersatzteile zur Verfügung und unterstützen mit unserem Know-how. Dank der aktuell

sieben ehrenamtlichen Helfer können wir an drei Tagen (Di, Mi, Do) die Werkstatt offen halten.

Ersatzmaterial wird vielfach aus alten, zu verschrottenden Fahrrädern gewonnen. Neumaterial (Birnen, Flickzeug u.a.) wird mittels Spenden finanziert. Mittlerweile verstärken auch einige Flüchtlinge unser ehrenamtliches Radbastlerteam.

Über diese Tätigkeit hinaus sammeln wir auch Fahrräder, Werkzeug und Ersatzmaterial für die Kolping Fahrradwerkstatt in Togo/Lomé, die wir zusammen mit Kolping Togo 2014/2015 aufgebaut haben. Mittlerweile haben wir bereits zwei Containerladungen nach Togo verschickt, ein dritter ist in Planung. Ein befreundeter Verein (Fahrräder für Afrika) hat ebenfalls einen Container zu unserer Werkstatt nach Togo geschickt. Die Räder werden in Togo/Lomé instand gesetzt. Neben einer Monteurstelle sollen dort auch zwei Ausbildungsstellen geschaffen werden. Zusammen mit den Fahrrädern werden natürlich auch weitere Hilfsgüter verschickt.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Hilfe zur Selbsthilfe; Unterstützung von Flüchtlingen bei der Reparatur ihrer Fahrräder
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Seit 2015 haben wir über 250 Fahrräder instand gesetzt und an Flüchtlinge verteilt.
- **FINANZIERUNG:**
Diverse Sponsoren und Spenden für unsere drei Fahrradprojekte
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
1. September 2016 bis 31. Dezember 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir setzen Fahrräder instand und stellen sie u.a. Flüchtlingen zur Verfügung, gekoppelt mit einem praxisorientierten Fahrradkurs (durch Radwanderfreunde Emsdetten e.V.). Für spätere Reparaturen stellen wir Räumlichkeiten, Werkzeug, gebrauchte Ersatzteile und Know-how zur Verfügung. Unsere weiteren Projekte: kostenlose Kolping Leihräder; Fahrräder für Afrika – in Togo/Lomé betreiben/unterstützen wir mit Kolping Togo eine Fahrradwerkstatt durch Lieferungen von Rädern, Ersatzmaterial, Werkzeug.

Projektmanagement:

- Bereitstellung von Räumlichkeiten, Werkzeug, gebrauchten Ersatzteilen, Know-how

Kontakt:

- Ansprechpartner: Joachim Behrla
- E-Mail: behrla@t-online.de
- Projekthomepage: www.kolping-emsdetten.de

FAHRRADREPARATURSTATIONEN MIT LUFTPUMPE IM ÖFFENTLICHEN RAUM



Auf diese Weise haben sowohl Alltagsradler außerhalb der Ladenöffnungszeiten wie auch Freizeitradfahrer und Rennradler abends und am Wochenende die Möglichkeit, ihr Fahrrad umgehend wieder flott zu bekommen und ihren Weg fortzusetzen.

Die Reparaturstationen erschließen den Menschen, die Angst vor einer Panne haben, die Möglichkeit, ihre Wege innerhalb der Kleinstadt per Rad zu erledigen. Niemand muss fortan nach Hause schieben.

Nebeneffekt: Auf diese Weise hat die komplette Bevölkerung unseres Einzugsgebietes Zugriff auf hochwertige Fahrradpumpen mit Druckanzeige. Wie wir alle wissen, fährt man mit dem richtigen Luftdruck im Reifen leichter und angenehmer. Mehr Menschen werden ihr Fahrrad nutzen.

Jeder Radfahrer kennt die Situation: Plattfuß auf dem Weg zum Einkauf (oder Bahnhof, Schule ...), die Kette ist ab oder das Schutzblech schleift.

Im Rahmen des Projektes „Fahrradreparatursäulen im öffentlichen Raum“ wollen wir Abhilfe schaffen, indem an neuralgischen Punkten im Stadtbild Reparatursäulen mit integrierter Luftpumpe aufgestellt werden, an denen dank unverlierbarer Werkzeuge jedermann kleine Reparaturen an seinem Fahrrad selbst ausführen kann, ohne das Rad über Kopf in den Dreck stellen zu müssen. Egal ob Fully oder Gazelle, Räder aller Typen können ganz einfach, stabil am Sattel aufgehängt werden, so ist das ganze Rad in ergonomischer Montagehöhe.



46

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Ermöglichen von Kleinreparaturen z.B. an Bahnhof, Schule, Jugendtreff ...
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sinnvolle Standorte ausgewählt, Reparaturstation ausgesucht, aktuell Einwerben von Spenden
- **FINANZIERUNG:**
Spenden der lokalen Wirtschaft, Zuschuss durch ADFC
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Ab 1. Januar 2018 unbegrenzt

Projektmanagement:

- ADFC Ortsgruppe Pinneberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulf Brüggmann
- E-Mail: ulf.brueggmann@adfc-pinneberg.de
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ADFC Pinneberg initiiert das Aufstellen von öffentlich zugänglichen Fahrradreparatursäulen im Stadtgebiet an Punkten mit hohem Radverkehrsaufkommen (Bahnhof, Schulen, Rathaus ...). Hier können die Radfahrer Luft aufpumpen, vor allem aber auch kleine Reparaturen selbstständig ausführen, da die gängigsten Standardwerkzeuge – an langen Seilen befestigt – zur Verfügung stehen.

ONLINE FAHRRAD KONFIGURATOR

Ziel unseres Projektes ist die Erweiterung des Verkaufs von ergonomisch optimierten Rädern. Wir haben uns seit 2009 im Ladenlokal in Bremen auf das Eigenmarkenkonzept „Bremer Rad“ spezialisiert. Dieses Konzept wurde nun auf den Onlinehandel adaptiert. Wir möchten so einer breiten Masse unser Konzept anbieten. Die Generierung neuer Zielgruppen wird durch die Umsetzung weiterer Innovatio-



nen und Beratungstools sowie die Ausweitung des Sortiments auf Fahrradzubehör erreicht. Zielsetzung ist, dass der Kunde mithilfe der entwickelten Tools das richtige Radmodell herausuchen kann, um möglichst schmerzfrei und ergonomisch optimiert Rad zu fahren. Durch unser Angebot bringen wir auch Zielgruppen aufs Rad, die eigentlich nicht mehr das Fahrrad als umweltschonendes Verkehrsmittel nutzen. Die Tools haben die inhaltlichen Schwerpunkte Modellfinder, Sattelfinder und Ergofinder. Kernbereich des Projektes ist die Erweiterung der Funktionalität des Internetauftritts um den Konfigurator und den barrierefreien Zugang – hier wird dem Trend hin zu Smartphone und Tablets entsprochen. Dabei nutzt das gewählte Konzept die modernen Kommunikations- und Vertriebswege und ist die konsequente Umsetzung des aktuellen Themas „Mittelstand 4.0“:

Projektmanagement:

- Michael Gallasch

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Gallasch
- E-Mail: info@bremerrad.de
- Projekthomepage: www.bremerrad.de

- Digitale Produktions- und Arbeitsprozesse: Produktkonfiguration durch den Kunden sowie (Konfigurator-)Online-Bestellung
- Generieren des Fertigungsauftrags und der individuellen Einstellungswerte
- Rechnungsstellung erfolgt elektronisch
- Abrechnung mittels Finanzdienstleister. Abwicklung ohne Medienbruch.

Das bisherige Konzept hat sich gut bewährt; dies kann auch über Kundenrückmeldungen belegt werden. Die von uns entwickelten Modellfinder und Ergofinder geben dem Kunden online Antworten auf Fragestellungen nach der Auswahl des richtigen Sattels oder dem ergonomisch optimierten Fahrrad. Wir bieten durch unsere Tools und grafischen Darstellungen dem Kunden

den Service, zu jeder Tageszeit sein auf ihn abgestimmtes und individuelles Fahrrad zu konfigurieren. Berücksichtigt werden von uns jegliche medizinischen Indikationen, um ein möglichst schmerzfreies und ergonomisch optimiertes Radfahrerlebnis zu gewährleisten. Unser Ziel ist es, auch Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen, sowie Kunden mit besonders großer oder kleiner Körpergröße und Individualisten den Service zu bieten, sich bequem von zu Hause ihr passendes Fahrrad zu konfigurieren. Wir bieten eine umfangreiche Online-Kaufberatung an, ein weiterer Service in Form von Erklärungsvideos rundet unsere Online-Beratung ab.



47

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:
Online-Konfiguration zum ergonomisch optimierten und individuellen Fahrrad
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Projekt ist fertiggestellt und wird gut angenommen.
- FINANZIERUNG:
50% Wirtschaftsförderung,
50% Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
01. Februar 2015 bis 30. Juni 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Konfiguration eines ergonomisch optimierten und individuellen Fahrrades unter Berücksichtigung aller wichtigen medizinischen Indikationen. Mittels unseres eigens konzipierten Konfigurators hat der Endverbraucher die Möglichkeit, sich sein individuelles Fahrrad zu gestalten. Wir berücksichtigen dabei gesundheitliche Beschwerden beim Radfahren sowie individuelle Ausstattungswünsche. Animierte grafische Darstellungen sollen dem Kunden Antworten zu speziellen Fragestellungen geben.

GEFÜHRTE RADTOUREN IN DER SAMTGEMEINDE WERLTE



Gäste und Einheimische für das Radfahren und die eigene Umgebung zu begeistern stand am Anfang der Idee für die „Dienstagstouren“ im Jahr 2003, initiiert durch die Gemeinde Werlte. Die geführten Radtouren rund um Werlte starten vom Rathaus in Werlte, jetzt schon seit 14 Jahren, jeden Dienstagabend von Ende April bis Mitte September. Durch Plakate und Veröffentlichungen in der örtlichen Presse und später auch durch Mund-zu-Mund-Propaganda gewannen die Touren schon im ersten Jahr an Beliebtheit. Nach Beendigung der ersten Saison hatte sich schon eine kleine Truppe von unentwegten Radlern gefunden, die auch im Winter die Touren fortführen wollten. Seitdem treffen sich die „Mittwochsradler“ das ganze Jahr über jeden Mittwochnachmittag an der Werlter Kreuzmanns Mühle, um von dort aus ihre Fahrten zu starten. Seit 2007 gesellen sich noch die „Mittwochsradler“ des Heimatvereins in Vrees hinzu, die ebenfalls von Ende April bis Mitte September ihre Touren am Dorfteich in Vrees beginnen.

Gefahren werden Strecken zwischen 12 und 50 km, je nach Witterung und ausgesuchtem Ziel. Angesteuert werden Ziele in der näheren und weiteren Umgebung wie Großsteingräber, Mühlen oder Denkmäler. Selbst Alteingesessene werden immer wieder von der Vielfalt und vom Reiz

Projektmanagement:

- Stadt Werlte

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jens Niermann
- E-Mail: niermann@werlte.de
- Projekthomepage: keine

ihrer unmittelbaren Umgebung überrascht und lernen ihr Umfeld noch immer besser kennen. Die Gäste haben die Möglichkeit, Wege kennenzulernen, die sie als Fremde sich sonst niemals trauen würden zu fahren und so die Urlaubsumgebung auf eine ganz neue Art zu erfahren.

So weit wie möglich führen die Touren auf Wirtschaftswegen „binnendör“ (plattdeutsch für „quer durch“ oder „über Feld und Flur“), auf denen kein Autoverkehr herrscht und genügend Platz ist, um auch zu zweit, zu dritt oder sogar zu viert nebeneinanderfahren zu können. Dadurch kommt auch das Gesellige nicht zu kurz, denn so können sich die Radler nicht nur während der Pausen untereinander austauschen. Und hin und wieder wird ja auch mal in einem Café oder Ausflugslokal eingekehrt.

All dies trägt dazu bei, dass die Touren immer wieder Menschen motivieren, auf das Rad zu steigen, das Radfahren manchmal wieder neu zu entdecken und das Fahrrad auch mit in den Alltagsverkehr zu übernehmen.

Allen Ausflügen ist gemeinsam, dass Sie von Einheimischen durchgeführt werden, die jeden noch so kleinen Weg kennen und deshalb immer wieder interessante Strecken anbieten können. Natürlich tauschen sich die Radfahrer der verschiedenen Touren auch untereinander aus, denn ab und zu findet einer mal einen Weg, der bislang so noch nicht bekannt war. Die Angebote sind kostenlos, Kosten bei einer eventuellen Einkehr trägt jeder Teilnehmer selbst.

Ein Sieg beim Deutschen Fahrradpreis wäre eine große Motivation für die Leiter der Touren, denn diese versehen ihre Aufgabe zum größten Teil ehrenamtlich, und würde dabei die Kontinuität der Radtouren unterstützen.

48

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Motivation zum Radfahren durch Fahren in der Gruppe und Kennenlernen der näheren Umgebung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 1.000 geführte Touren mit durchschnittlich 15–20 Teilnehmern
- **FINANZIERUNG:**
Keine Angabe
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 06. Mai 2003

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radfahren mit Gleichgesinnten in der Gruppe abseits der beschilderten Routen zu immer neuen Zielen auf immer neuen Wegen: Diese Möglichkeit besteht in der Samtgemeinde Werlte innerhalb der Radsaison von April bis September gleich drei Mal pro Woche und ein Mal pro Woche das ganze Jahr über. Jeder ist herzlich zu den Touren eingeladen, eine Anmeldung ist nicht notwendig. Das ist in dieser Konstellation einmalig und bewegt scharenweise Gäste und Einheimische immer wieder erneut zum Radfahren.

REGIORADSTUTTART

Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS) sind in besonderem Maße geeignet, den Radverkehr zu fördern und dessen positive verkehrs-, umwelt- und sozialpolitische Wirkungen zu unterstützen. Neben der Bereitstellung von Fahrrädern, Pedelecs und E-Lastenrädern für „Direktverkehre“ bieten öffentliche FVS neue Ansätze zur Kombination von Fahrrad bzw. Pedelec mit öffentlichen Verkehrsmitteln: „Erste“ und „letzte“ Meile können in einem dichten Stationsnetz mit Leihrädern zurückgelegt werden, während für größere Distanzen die klassischen öffentlichen Verkehrsmittel Verwendung finden. Hierbei unterstützt das besondere Charakteristikum öffentlicher FVS: Die Leihräder können jederzeit an einer anderen als der Startstation zurückgegeben werden. Insoweit unterstützen und verbessern FVS insbesondere die Akzeptanz und Nutzung einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität im Umweltverbund.

Die in der Region Stuttgart praktizierte Angebotsform eines öffentlichen FVS mit festen Ausleih- und Abgabestationen bietet die für eine Einbindung in Mobilitätsrouten notwendige verlässliche Verfügbarkeit von Zweirädern und eröffnet durch die Einbeziehung von Umsteige- sowie Quelle/Ziel-Punkten des FVS ein attraktives, alternatives Mobilitätsangebot.

Ziel aller am RegioRadStuttgart beteiligten Kommunen ist es, ein günstiges, dichtes, benutzerfreundliches System mit minimalen Zugangshürden für potenzielle Kunden bereitzustellen. Durch die Bereitstellung eines hochwertigen Service* sollen die Nutzungszahlen kontinuierlich gesteigert werden.

In Stuttgart steht seit 2007 ein umfassendes, stationsbasiertes FVS zur Verfügung. 2011 wurde das FVS um Pedelecs ergänzt. Aktuell besteht das System aus 45 Verleihstationen, an denen 400 Räder und 100 Pedelecs ausgeliehen werden können. In der Region Stuttgart bestehen weitere 14 Stationen, an denen 140 Pedelecs ausgeliehen werden können. Beide Systeme werden aktuell (bis 31. Dezember 2017) von zwei unterschiedlichen Anbietern betrieben.

Durch die Erweiterung des Stuttgarter FVS um Fahrrad- und Pedelec-Verleihstationen in mehr als 80 Kommunen und die damit einhergehende Erweiterung des bestehenden Angebots zu einem integrierten, interkommunalen System mit einheitlicher Bedienung und Tarifsystem, Rückgabe der Räder an beliebigen Stationen im gesamten Betriebsgebiet und einheitlichen Betriebsprozessen unterstützt das FVS auch den regionalen Gedanken und Rad-Tourismus.

** Einbindung von E-Lastenrädern und einer Event(rad)flotte für die Landesgartenschau entlang der Rems, kostenlose Reservierungsmöglichkeit der Räder, verschiedene niederschwellige und mehrsprachige Zugangsmöglichkeiten und Callcenter, 30 Minuten kostenlose Nutzung von Fahrrädern pro Entleihvorgang, ÖPNV-Träger als Werbe- und Kooperationspartner, private Unternehmen und öffentliche Einrichtungen als Kooperationspartner eigenfinanzierter Stationen und Räder, Integration des FVS in das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) von Unternehmen, tarifliche Verzahnung mit dem ÖPNV*

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Stuttgart – Stabstelle des Oberbürgermeisters

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ralf Maier-Geißer
- E-Mail: ralf.maier-geisser@stuttgart.de
- Projekthomepage: im Aufbau; verfügbar zum Systemstart

49

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Flächendeckendes, interkommunales und regionales Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenrad-Verleihsystem
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bündelung des Interesses von 80 selbstständigen Kommunen; erfolgreiche europäische Ausschreibung
- **FINANZIERUNG:**
Miete, Werbung, kommunale Zuschüsse; private u öffentliche Kooperationen (Unternehmen, Universitäten etc.)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das RegioRadStuttgart ist ein europaweit einmaliges, interkommunales und regionsweites Fahrrad-, Pedelec- und E-Lastenrad-Verleihsystem in der Region Stuttgart. An diesem FVS beteiligen sich mehr als 80 Kommunen sowie private Unternehmen und öffentliche Einrichtungen. Die Räder werden an ortsfesten Stationen niederschwellig zur automatischen Entleihe und Rückgabe 24 Stunden täglich, ganzjährig bereitgestellt. An den Stationen werden ohne Zutun des Nutzers Pedelecs und E-Lastenräder automatisch geladen.



Viele Menschen wünschen sich unbelastete, gesunde Lebensmittel, die nach Möglichkeit regional erzeugt und direkt vertrieben werden. Das Ein-

kaufen beim Erzeuger ist jedoch aufwendig und bedeutet häufig Extrawege für den Kunden. Das Honigfahrrad übernimmt diesen Extraweg und bringt regional erzeugten Honig auf ökologische Weise direkt an die Haustür des Kunden.

Dabei passt heimischer Honig wie kaum ein anderes Lebensmittel in das Bild einer ökologischen Ernährung. Das Gleiche gilt für das Fahrrad bei der Mobilität. Ein Fahrrad-Lieferdienst für Honig stellt somit die konsequente Fortführung des ökologischen Gedankens für das Naturprodukt Honig bis zum Endkunden dar. Die komplette Ökobilanz des Honigs ist und bleibt damit einzigartig.

Die Imker, die sich dem Honigfahrrad angeschlossen haben, arbeiten unabhängig voneinander. Sie werben aber gemeinsam mit dem Logo des Honigfahrrads. Durch die Beschränkung auf die eigene Region entsteht keine Konkurrenzsituation zu anderen Imkern. Dadurch ist es möglich, dass viele Imker gemeinsam für den jeweils eigenen Honig werben.

Alle Imker des Honigfahrrads sind über eine zentrale Internetplattform erreichbar. Jeder Imker erhält eine eigene Homepage und eine eigene Internetadresse, mit der er sich und seine Imkerei vorstellen kann und mit der die

Kunden mit dem Imker Kontakt aufnehmen können. Zudem kann der Fahrrad-Imker mit Honigfahrrad-Flyern, -Aufklebern und bedruckter Kleidung auf sich und seine Imkerei aufmerksam machen. Jeder Fahrrad-Imker handelt weiterhin in eigener Verantwortung und gestaltet den eigenen Lieferdienst nach seinen eigenen Vorstellungen. Damit bleibt die Individualität und Kreativität eines jeden Imkers erhalten. Dadurch kann jeder Imker beim Honigfahrrad mitfahren, ohne besondere Auflagen erfüllen zu müssen. Die einzige Bedingung dazu ist die Bereitschaft, den eigenen Honig regelmäßig oder auf Bestellung mit dem Fahrrad auszuliefern – wobei der Lieferdienst für den Kunden kostenlos ist.

Das Honigfahrrad ist ein Angebot für Imker im deutschsprachigen Raum. Mittlerweile haben sich dieser Idee etwa 20 Imker angeschlossen. Die Erfahrung zeigt, dass es zumeist junge und kleinere Imkereien sind, die ihren Kundenstamm durch das Honigfahrrad vergrößern.

Ziel des Honigfahrrads ist es somit, Imkereien in möglichst vielen Regionen zu unterstützen und dabei auch die ökologische Bedeutung des Fahrrads hervorzuheben.



Projektmanagement:

- Imkerei Schlörholz, Plankstadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Schlörholz
- E-Mail: immen@schloerholz.de
- Projekthomepage: www.honigfahrrad.de

50

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Unterstützung von kleinen Imkereien durch Aufbau eines ökologischen Lieferservice über das Internet
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bundesweit liefern mehr als 20 Imker ihren Honig mit dem Fahrrad direkt zu den Kunden.
- **FINANZIERUNG:**
Deckung der laufenden Kosten durch geringe Mitgliedsbeiträge
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Honigfahrrad ist ein Zusammenschluss von Imkern, die ihre Kunden per Fahrrad direkt und ohne Lieferkosten mit Honig versorgen. Durch die Kombination von einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel und einem ökologisch wertvollen Lebensmittel wird das Honigfahrrad extrem positiv besetzt und trägt so zu einer gesteigerten Akzeptanz von Fahrrädern im Stadtverkehr bei.

RADTOUREN FÜR JEDEN IM DREILÄNDERECK



51

Anfang 2010 stand die Frage im Raum: Immer allein Radfahren?

Der ADFC Thüringen bot pro Jahr nur eine verschwindend geringe Zahl an Radtouren an. Bei der Teilnahme an zwei dieser Touren 2009 musste ich feststellen, dass von den Tourführern außer „Es geht los“ am Anfang während der gemeinsamen Touren kaum Erläuterungen oder Erklärungen zu Sehenswürdigkeiten und Landschaftsveränderungen zu hören waren. Es wurden auch immer die gleichen Tourziele angeboten.

Es entstand der Gedanke: Radtouren sollten Erlebnis-Touren sein, die einen „erfahrbaren“ Überblick über die Region geben. Die Verbindung sportlicher Betätigung unter gesundheitsfördernden Aspekten mit der „Erfahrung“ unserer Umgebung und damit der Erweiterung des Horizontes zu den gewaltigen landschaftlichen Veränderungen gerade in der gebeutelten Braunkohleregion um Leipzig stand im Mittelpunkt meiner Überlegungen. Die Einbindung von territoriumstypischen Veranstaltungen an den Wochenenden würde auch die Verbundenheit zur Heimat herstellen.

Projektmanagement:

- Planung, Durchführung und Auswertung von geführten Radtouren

Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Mertes
- E-Mail: mertesklaus@web.de
- Projekthomepage: Radtouren; vorbereitete und durchgeführte: www.gpsies.com mertesklaus

Ergebnis:

Ab 2010 stelle ich Umgebungskataloge mit den mit dem Rad erreichbaren interessanten Zielen auf.

Gleichzeitig erstelle ich einen jährlichen Veranstaltungskalender, aus dem ich die Wochenendtouren (manches Wochenende bis zu zehn mögliche Ziele) zusammenstellen konnte. Jeden Monat ab März bis Ende Oktober gibt es jede Woche zwei regelmäßige Radtouren. Jeden Mittwoch (durchschnittlich 75 km – weiteste 120 km) gibt es Zielfahrten zu Sehenswürdigkeiten im Altenburger Land/Kohrener Land/Neuseenland/Burgenlandkreis/Porphyrland/Holzland sowie Leipziger Umland.

Hier gibt es 19 große und 51 kleinere Seen/neun Aussichtstürme/acht naturbelassene Areale mit Wildpferden- bzw. rindern/16 Flüsse und Kanäle mit sieben Quellen/ungezählte Parks und Wälder ...

An den Wochenenden (durchschnittlich 35km) habe ich bevorzugt Touren ins Programm genommen, wo nicht nur das Radfahren, sondern auch außer Geselligkeit

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **ZIEL:**
„Erfahrung“ des sich positiv entwickelnden Umlandes Thüringen/Sachsen/Sachsen-Anhalt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Seit acht Jahren regelmäßig zwischen 50 und 60 durchgeführte Touren
- **FINANZIERUNG:**
Jeder Teilnehmer trägt die Kosten selbst.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ich habe eine Möglichkeit der Verbindung körperlicher Betätigung mit Erleben des sich entwickelnden Umlandes im Radfahren gesucht. Während andere mühsam einzelne Touren organisieren, konnte ich durch eigenes Erleben, intensives Studium diverser Kataloge/Touristeninformationen zu Sehenswürdigkeiten und die Erarbeitung eines Veranstaltungskalenders für alle drei Bundesländer die Grundlage für systematische Erkundungstouren legen. Mein Fokus liegt in der ganzheitlichen „Erkundung“ unserer Region.

RADTOUREN FÜR JEDEN IM DREILÄNDERECK



51

das Erlebnis von Feiern und Festen in der Umgebung für alle „erfahrbar“ war. Alle Touren beginnen in Lucka, die Teilnehmer kommen per Rad, aber auch per Auto mit Radträger oder „steigen“ unterwegs zu.

Es fahren Radler aus Sachsen/Sachsen-Anhalt und Thüringen mit. Am meisten fahren 29 Radler (Durchschnitt zehn) dabei. Es gibt einen Jahresplan mit allen Touren und Monatspläne mit Kilometerangabe und Streckenprofil, wo jeder sehen kann, ob die Tour etwas für ihn ist. Die Pläne

werden per Mail verteilt. Über die Jahre haben bereits mehr als 150 Radler teilgenommen. Insgesamt kommen pro Jahr Entfernungen von 3.000 bis 4.000 km zusammen; bisher ca. 24.000 km. Es macht mir Freude, andere an den Erkundungen und Erlebnissen teilhaben zu lassen. Die investierte Zeit für die Ausarbeitung, Kommunikation und nachhaltige Archivierung (hilft allen zum Nachfahren) ist sekundär. Spass bei sportlicher Betätigung in Gemeinschaft wiegt manches Mühsal auf. Bisher habe ich meinen Einsatz noch nicht bereut!

„RIDE YOUR BIKE SAFELY“



Das Projekt „Ride your bike safely“, das der ADFC Bergstraße mit Unterstützung der WIR-Koordinatorin des Kreises Bergstraße entwickelt hat, engagiert sich für eine sichere Mobilität aller Radfahrer im Kreis Bergstraße. Neu zugezogene Menschen, ohne Kenntnisse der deutschen Verkehrsregeln, können sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer durch ihr Verhalten in Gefahr bringen. Durch die Fahrrad-Verkehrserziehungskurse „Ride your bike safely“ werden neu zugewanderte Menschen mit den deutschen Verkehrsregeln vertraut gemacht und ihnen wird eine sichere Mobilität ermöglicht. Radfahren ist eine preisgünstige Möglichkeit, ein Ziel zu erreichen. Viele Flüchtlinge wurden von Helfern mit gespendeten Rädern versorgt. Eine Flüchtlingsunterstützergruppe erkannte die Gefahr, Flüchtlinge ohne Kenntnisse der deutschen Verkehrsregeln am Verkehr teilnehmen zu lassen. So entstand im April 2015 die Projektidee. Der Vorstand des ADFC Bergstraße benannte einen Projektkoordinator, der gemeinsam mit der WIR-Koordinatorin des Kreises Bergstraße die verschiedenen Kooperationspartner als Unterstützer gewann. Der ADAC Hessen stellte einen erfahrenen Moderator für die ersten Kurse. Durch Hospitation und das Durchführen eigener Kurse sammelten die ADFC-Mitglieder erste Erfahrungen. Der Kreis Bergstraße stellt für das Projekt alle Schulhöfe für die Durchführung des praktischen Unterrichts zur Verfügung, die jeweiligen Schulen oder Vereine Räume für den theoretischen Teil des Kurses.

Projektmanagement:

- ADFC Bergstraße e.V. in Kooperation mit dem Kreis Bergstraße

Kontakt:

- Ansprechpartner: Projektkoordinator Ernst Janka
- E-Mail: ernst.janka@adfc-bergstrasse.de
- Projekthomepage: <http://www.adfc-bergstrasse.de/integrationsprojekte.htm>

Über die Flüchtlingsunterstützergruppen werden Teilnehmer angesprochen und gewonnen. Begonnen haben die Kurse dann im September 2015. Bereits Ende 2015 hatten elf Kurse in sieben Städten und Gemeinden stattgefunden. Durch permanente Öffentlichkeitsarbeit war das Projekt in der Presse präsent und erfuhr dadurch von vielen Seiten positive Aufmerksamkeit und Unterstützung. Wegen der starken Nachfrage wurde das Projekt in 2016 um Multiplikatorenkurse erweitert. Ein Curriculum wurde entwickelt, um die Interessenten (Multiplikatoren) zu schulen. In zwei Kursen wurden 33 Personen, in 2017 noch mal neun Personen geschult, die jetzt in der Lage sind, eigene Kurse durchzuführen. Zur Unterstützung der Multiplikatoren und für die Kursteilnehmer nutzte und erarbeitete der ADFC muttersprachige Flyer mit den wichtigsten Verkehrsregeln. In 2016 wurde das Projekt, nach Anfrage der Stadt Viernheim, um einen Fahrradkurs für Flüchtlingsfrauen erweitert. Selbstständig mobil zu sein, weite Wege nicht mehr zu Fuß zurücklegen zu müssen oder nicht mehr vom Busfahrplan abhängig zu sein, motivierte die Teilnehmerinnen zum Mitmachen. Alle hatten Spaß, legten ihre Vorbehalte gegenüber dem Radfahren ab und konnten nach den 15 Unterrichtsstunden selbstständig Rad fahren. Ein Kurs hat in Viernheim stattgefunden, weitere Kurse sind in anderen Städten 2017 und 2018 geplant, es fehlte leider bis jetzt an geeigneten Fahrrädern.

52

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Flüchtlinge wurden mit Fahrrädern ausgestattet und lernten die deutschen Verkehrsregeln kennen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Durchführung von 17 Kursen in Fahrrad-Verkehrserziehung in zwölf Städten und Gemeinden im Kreis Bergstraße
- **FINANZIERUNG:**
Projektkosten übernimmt WIR-Koordinatorin des Kreises Bergstraße
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit April 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Ride your bike safely“ hat sich aus der Problemlage von geflüchteten Menschen entwickelt, um ihnen und anderen neu zugewanderten Menschen eine sichere Mobilität mit dem Rad zu ermöglichen. Das Projekt hat sich im Verlauf den veränderten Anforderungen angepasst und kontinuierlich weiterentwickelt. Es ist sehr erfolgreich, da eine Vernetzung zwischen verschiedenen Akteuren – ADFC Bergstraße, ADAC Hessen, Kreisverwaltung, Kommunen, Vereinen, Flüchtlingsunterstützergruppen, Schulen – gelungen ist und inzwischen Multiplikatoren eigene Kurse durchführen, ergänzt durch kleinere Radtouren.

PEDELECS ALS DIENSTRÄDER



Ein Ziel im Projekt „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ ist es, den Radverkehrsanteil deutlich, d.h. auf 25% zu steigern. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, sind Anstrengungen in verschiedenen Bereichen notwendig. Die Art und Weise, wie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung zu ihren dienstlichen Terminen kommen, hat eine Vorbildfunktion. Die Fahrräder sind in unterschiedlicher Weise als städtische Räder gekennzeichnet. Um die Wahrnehmung der städtischen Räder noch zu verstärken, soll die auffällige Kennzeichnung (siehe Foto) noch an weiteren Rädern angebracht werden.

Es wurden etwa 100 Diensträder angeschafft, davon 22 Pedelecs. Weiterhin gibt es ein Elektro-Lastenrad für die Bibliothek und einen Elektroroller. Ein weiteres Lastenrad soll für das Grünflächenamt angeschafft werden. Bei einer Mitarbeiterzahl von etwa 6.000 Personen bilden auch die städtischen Mitarbeiter eine Zielgruppe, deren Nutzungsverhalten relevant ist. Städtische Bedienstete, die die Nutzung eines Pedelecs ausprobieren können und die Vorteile „erfahren“ konnten, sind auch privat eher bereit, ein solches anzuschaffen. Die Wahl des Verkehrsmittels hat nachgewiesenermaßen einen Einfluss auf die Gesundheit und damit auf die Anzahl der Krankheitstage der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Somit stellt die Anschaffung der Pedelecs auch im Sinne des Arbeitgebers einen Vorteil dar.

Projektmanagement:

- Stadt Bonn, Fahrradteam im Stadtplanungsamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Regina Jansen
- E-Mail: regina.jansen@bonn.de
- Projekthomepage: keine

So wie viele Städte hat auch Bonn mit dem Grad der Luftverschmutzung zu kämpfen. Jede mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurück gelegte Strecke kann die Feinstaubbelastung verringern.

Um die Nutzung der dienstlichen Pedelecs zu steigern und die Kolleginnen und Kollegen mit der Handhabung der Pedelecs vertraut zu machen, wurden geführte Radtouren in der Mittagspause angeboten. Die Streckenführung wurde so gewählt, dass auch Steigungen vorkamen und gezeigt werden konnte, wie leicht diese mit den Pedelecs zu bewältigen sind. Die Vorstellung einer „schweißtreibenden“ Anreise zu einem dienstlichen Termin stellt ein Hemmnis bei der Verkehrsmittelwahl dar und konnte auf diese Weise nebenbei entkräftet werden. Die Touren wurden sehr gut angenommen und waren bald ausgebucht, sodass weitere Touren durchgeführt wurden. Hier zeigte sich besonders, dass viele Kolleginnen und Kollegen noch nie mit einem Pedelec gefahren sind und die Gelegenheit nutzen wollten, um die Handhabung zu testen. Nach einer positiven Erfahrung ist die Hemmschwelle niedriger, für den nächsten dienstlichen Termin ein Pedelec zu nutzen.

Die Erfahrungen mit den Pedelecs beschränken sich dabei nicht ausschließlich auf den dienstlichen Bereich. Es gibt im Kollegenkreis ein großes Potenzial an Personen, die aufgrund einer Entfernung von unter 10 km zwischen Arbeitsplatz und Wohnort durchaus mit dem Rad zur Arbeit fahren könnten. Hier eine positive Erfahrung zu machen führt vielleicht zu der Überlegung, auch für die eigenen Fahrten zur Arbeit und nach Hause ein Pedelec anzuschaffen und zu nutzen.

53

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Nutzung von 22 dienstlichen Pedelecs als Verkehrsmittel bei der Wahrnehmung von Terminen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die bereitstehenden Pedelecs werden sehr gut genutzt und erfreuen sich steigender Beliebtheit.
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Bonn
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bonn gehört zu den 20 größten Städten Deutschlands. Trotzdem ermöglicht die topografische Lage, dass die meisten Örtlichkeiten im Stadtgebiet gut und bequem mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Dabei sind die Ziele mit dem Fahrrad, wegen der angespannten Verkehrssituation, oft schneller zu erreichen als mit dem Pkw. Daher gibt es seit vielen Jahren im städtischen Fuhrpark etwa 100 Diensträder für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung, davon 22 Pedelecs.

RADROUTENNOTRUFSYSTEM



Der Kreis Paderborn verfügt über ein gut ausgebautes, weitreichendes Radroutennetz, welches durch landschaftlich schöne, aber auch sehr abgelegene wald- und landwirtschaftlich genutzte Gebiete führt.

Die Routen werden zunehmend auch von Radlern mit Pedelecs bzw. E-Bikes genutzt, die mit ihren elektromotorisch unterstützten Rädern besonders weite Strecken zurücklegen können.

Diese touristische Nutzung wird vom Kreis Paderborn außerordentlich begrüßt und zugleich gefördert durch die Ausweisung von Themenrouten, die auch über die Kreisgrenzen hinausgehen, und Hinweise auf Restaurationen und Übernachtungsmöglichkeiten sowie auf touristische Sehenswürdigkeiten. Gleichzeitig sieht sich der Kreis in der Verantwortung, das Mögliche zur Sicherheit der Radtouristen beizutragen.

Die Radrouten werden durch Wegweisungen gut geführt. Allerdings fällt es Radroutennutzern in Notfällen, in denen dringend sofortige Hilfe erforderlich ist, aufgrund fehlender Ortskenntnisse oftmals schwer, dem Einsatzdisponenten der Rettungsleitstelle genau zu beschreiben, wo man sich gerade befindet. Die Suche nach den Verunfallten kann dann lebenswichtige Minuten kosten.

Projektmanagement:

- Landrat des Kreises Paderborn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Franz-Josef Fichna
- E-Mail: Fahrradbeauftragter@kreis-paderborn.de
- Projekthomepage: keine

Der Kreis Paderborn hat es sich daher zum Ziel gesetzt, ein kostengünstiges Ortungssystem zu entwickeln, mit dem in Notfällen auch bei ortsfremden Personen die Position genau bestimmt werden kann. Die Lösung liegt in der Nutzung der auf sämtlichen Radrouten des Radverkehrsnetzes NRW bereits vorhandenen Ausschilderung der Kreuzungen und Abzweigungen mit Wegweisungsschildern (rote Schrift auf weißem Grund). Jeder Befestigungsposten hat eine individuelle Nummer, die mit Standortkoordinaten hinterlegt ist. Was liegt da näher, als die bereits vorhandenen Schilder an den Radrouten zu nutzen, um den Standort zu kennzeichnen und als Notrufpunkt auszuweisen.

Diese Notrufpunkte sind für interessierte Nutzer, vor allem aber auch für die Rettungsleitstelle, bei der Notrufe unter der Nr. 112 auflaufen, einsehbar unter <http://kreis-paderborn.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=bc9e71356b6f4ce397f103c6d835932b>.

Um den Hilfesuchenden auf diese Ortungsmöglichkeit hinzuweisen, wurde in Zusammenarbeit mit der Rettungsleitstelle des Kreises Paderborn ein einheitliches Layout für die an den Wegweisungsposten anzubringenden Notrufaufkleber entworfen. Auf 100 x 100 mm großen, in einem auffälligen Rot gehaltenen Aufklebern sind die Notrufnummer 112 und die Stadt bzw. Gemeinde mit Ortsteil genannt, außerdem wird auf die am Pfosten vorhandene Nummer hingewiesen. Damit kann die Leitstelle sofort im System erkennen, wo sich der Hilfesuchende genau befindet und gezielt Einsatzmaßnahmen einleiten.

Das kostengünstige Notrufsystem gibt dem Radroutennutzer das sichere Gefühl, in einem Notfall schnelle Hilfe zu erhalten.

54

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Ziel ist es, in Not geratene Radroutennutzer in abgelegenen Gebieten Hilfe zukommen zu lassen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 700 ausgesuchte Örtlichkeiten wurden mit einem Notrufhinweis ausgeschildert.
- **FINANZIERUNG:**
Kreis Paderborn
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
August 2015 bis August 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radwanderer verfügen oft nicht über detaillierte Ortskenntnisse, sodass sich im Notfall wegen ungenauer Standortangabe Hilfe verzögern kann. Mit dem Radroutennotrufsystem sind Rettungskräfte in der Lage, mithilfe der auf der Rettungsleitstelle der Kreisfeuerwehrzentrale hinterlegten Standortkoordinaten genau festzustellen, wo sich der Hilfesuchende befindet.

LASTENRADELN IN DEN NACHBARSCHAFTEN – KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT DURCH FREIE LASTENRÄDER IN ESSEN, DER GRÜNEN HAUPTSTADT EUROPAS 2017



Die Projektidee entstand aufgrund des Erfolges von ELA, dem 1. Freien Essener Lastenrad, und der Suche nach einem Mobilitätsprojekt für die Grüne Hauptstadt Europas 2017. Nach Verhandlungen mit den Fördermittelgebern wurde durch den ADFC Essen ein Förderantrag beim BMUB in der nationalen Klimaschutzinitiative „Kurze Wege für den Klimaschutz“ eingereicht. Mithilfe von ehrenamtlichen Stadteilpaten werden die Räder in verschiedenen Stadtteilen verliehen. Bisher sind die ersten drei von geplanten sechs Rädern umgesetzt. Die Möglichkeit, Lastenräder als Erst- oder Zweitwagen zu nutzen, ist oft noch außerhalb der Vorstellungskraft vieler Essener, die erst langsam das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag wiederentdecken. Trotz eines geringen Radverkehrsanteils von nur 5–7% bildete sich in den letzten fünf Jahren langsam eine Fahrradkultur in Essen aus, in der das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel genutzt wird. Dabei gibt es nur sehr langsame Fortschritte in Politik und Verwaltung, die dafür nötigen Infrastrukturen in einer alltagstauglichen Qualität zu planen und zu entwickeln. Viele der alten schmalen Radwege haben heute keinen nutzbaren Wert mehr für einen modernen Radverkehr. Gleichzeitig verfügt die Stadt über ein Netz an ehemaligen Bahntrassen, die, wie die Rheinische Bahn als Teilabschnitt des RS1, zu Vorzeigeprojekten für

den Radverkehr umgebaut werden können. Diese Radwege ermöglichen schon heute sichere und komfortable Alltagsradverkehre und dies erstmalig auch für viele Familien, Schüler, Studenten und Arbeitnehmer. Zahlreiche Kitas, Schulen, Hochschulen und Unternehmen sind über die Bahntrassenradwege zu erreichen. Dieses Potenzial gilt es weiter

zu heben und zu fördern. Lastenräder haben bisher einen sehr exotischen Status und sind sehr selten in Essen im Alltags-einsatz. Bis 2020 hat die Stadt Essen sich das Ziel gesetzt, den Anteil im Radverkehr auf 11% anzuheben; bis 2035 soll der Modal Split für alle Verkehrsmittel bei 25% liegen. Dieses Projekt zielt darauf ab, in Kooperation mit anderen Initiativen vor Ort (VeloCityRuhr, Transition Town Essen und Foodsharing), ein Unterstützungsangebot für alle radinteressierten Bürger zu bieten, über Möglichkeiten zu informieren und eigene Erfahrungen zu machen. Wir sehen das Projekt als Schnittmenge mit mehreren Zielen der Grünen Hauptstadt, die wir sehr gerne unterstützen. Insbesondere die Punkte Mobilität, Einkauf und die Umweltbildung werden wir mit dem Projekt unterstützen. Eine medienwirksame Attraktion war die „Schokofahrt #2“ nach Amsterdam, an der eines der Lastenräder teilnahm, um klimaneutrale Schokolade zu importieren (<https://goo.gl/nG3Zm7>). Aktuell läuft die mediale Bewerbung, erste Nutzer sind angemeldet und der Ausleihbetrieb ist erfolgreich angelaufen. Die Räder wurden schon für einen Firmenausflug, als Umzugshilfe oder als testweiser Autoersatz gebucht und waren schon für soziale Projekte im Einsatz. Erste Fernsehauftritte im WDR und bei Phoenix wurden ebenfalls erfolgreich absolviert.

55

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Pionierarbeit im Bereich der klimafreundlichen Nahmobilität in den Quartieren zu leisten und Nachbarschaften für Lastenräder und -anhänger im Alltagsgebrauch zu begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Start und Ausbau der Essener Lastenräder als freies spendenbasiertes Leihsystem
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch die Klimaschutzinitiative des BMUB, der Stadt Essen – Grüne Hauptstadt Europas 2017 – und einem Spendenanteil des ADFC Essen e.V.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Juli 2017 bis Juni 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dezentrale und kostenfreie Zurverfügungstellung von Freien Lastenrädern und Lastenanhängern. Die Zielgruppe sind dabei fahrradinteressierte Bürger der Stadt Essen in den verschiedenen Stadtteilen, um Anregungen zu schaffen, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel wiederzuentdecken, diese über Möglichkeiten zu informieren und erste Praxiserfahrungen ermöglichen.

Projektmanagement:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Essen e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Mirko Sehnke
- E-Mail: mirko@essener-lastenrad.de
- Projekthomepage: www.essener-lastenrad.de

BAU EINES RAD-NOTFALLKOFFERS FÜR EINFACHE REPARATUR- UND WARTUNGSARBEITEN, DIE UNTERWEGS ANFALLEN



Beim ADFC Aalen entstand die Idee zu einem „Notfallkoffer“ für Radfahrer, die außerhalb der üblichen Geschäftsöffnungszeiten Hilfe benötigen.

Da die Stadt Aalen großes Interesse an der Umsetzung hatte und vier solcher „Koffer“ für die touristischen Anlaufstellen der Stadt bestellen wollte, konkretisierte der ADFC Aalen diese Idee:

- Es muss ein eigener „Notfallkoffer“ gestaltet werden, weil die handelsüblichen Werkzeugsets nur unzureichend bestückt sind.
- Er muss alles, was für einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten benötigt wird, in guter Qualität enthalten.
- Jedes Teil muss im Koffer einen Platz bekommen, der es sicher hält.

Auf der Grundlage dieser Vorgaben übernahm Helmut Lippstreu, ein handwerklich geschickter Aktiver des ADFC Aalen, die Planung und Umsetzung der Idee.

Bei der Bestimmung des Werkzeugs und der sonstigen Teile half ein erfahrener

Fahrradmechaniker. Danach ging er auf die Suche nach einem handelsüblichen Aufbewahrungskoffer in geeigneter Qualität und Größe. Da er das Werkzeug aus Platzgründen auf zwei Ebenen verteilen wollte, entschied er sich für einen handlichen STANLEY-Koffer (L x B x H 492 x 431 x 110 mm), mit transparentem, kratz- und schlagfestem Deckel.

Damit konnte er mit der handarbeitlichen Gestaltung und Herstellung beginnen.

Mit den Erfahrungen beim Bau eines Prototyps folgte die Serienfertigung von weiteren vier Rad-Notfallkoffern.

Die Eigenentwicklung bekam den Namen „Rad-Notfallkoffer des ADFC Ortsverbandes Aalen“.

Aufbau, Inhalt und Hinweise zur Handhabung:

- Die obere Werkzeugebene lässt sich herausnehmen. Sie rastet in die untere Ebene ein und verrutscht nicht.
- Die untere Werkzeugebene ist mit dem Kofferboden verschraubt.
- Halterungen in den Werkzeugebenen sorgen für einen sicheren Halt der Teile.
- Die übersichtliche Anordnung aller Teile erleichtert die Vollständigkeitskontrolle.
- Zwei herausnehmbare Kunststoffboxen fassen die notwendigen Kleinteile.
- Auch Schläuche in den gängigen Größen haben ihren eigenen Platz.
- Geringes Verlustrisiko durch Hinterlegung eines Pfandes (Option).

Projektmanagement:

- ADFC Ortsverband Aalen (ADFC Aalen), Telemannstraße 8, 73430 Aalen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Helmut Lippstreu
- E-Mail: Helmut.Lippstreu@adfc-bw.de
- Projekthomepage: entfällt

56

KURZE PROJEKTBEDESCREIBUNG

- **ZIEL:**
Hilfe für Radfahrer, die unterwegs einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen müssen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fünf Rad-Notfallkoffer wurden gefertigt und den Ausleihstationen übergeben.
- **FINANZIERUNG:**
Kosten in Höhe von 350 Euro pro Koffer, übernommen von den Ausleihstationen.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Mai 2017 bis Juni 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es handelt sich um ein Projekt zur Entwicklung und Bereitstellung eines Rad-Notfallkoffers, der Radfahrern auch außerhalb der üblichen Geschäftsöffnungszeiten ausgeliehen werden kann, um einfache Reparatur- und Wartungsarbeiten am Rad durchführen zu können. Die Vorteile des Rad-Notfallkoffers sind seine Kompaktheit, sein zielgerichteter Inhalt, seine Übersichtlichkeit, die geringen Anschaffungskosten und das für die Ausleihstationen einfache Handling.

BAU EINES RAD-NOTFALLKOFFERS FÜR EINFACHE REPARATUR- UND WARTUNGSARBEITEN, DIE UNTERWEGS ANFALLEN.

- Zwei laminierte Verzeichnisse liegen bei. Eines enthält die nächstgelegenen Fahrradwerkstätten mit Adresse, Telefonnummer und Öffnungszeiten, das andere den Kofferinhalt mit Bestellnummern und eine E-Mail-Adresse des ADFC Aalen zur Nachbestellung von Teilen.

Alle Ausleihstationen tragen einen Aufkleber mit dem Logo des Rad-Notfallkoffers.

Informationsmöglichkeiten für Radfahrer:

- Homepage der Stadt Aalen
- Homepage des ADFC Ortsverbandes Aalen
- Radkarten und Bikelineführer des Esterbauer-Verlages (Neuaufgaben)

Die Fertigung weiterer Rad-Notfallkoffer ist jederzeit möglich.

Das Projekt sollte gewinnen, weil es Radfahrern mit Panne ideale Hilfe bietet, kostengünstig ist und den Ausleihstationen ein unkompliziertes Handling ermöglicht:

- Handlichkeit
- Geringer Platzbedarf
- Übersichtlichkeit
- Einfache Ausgabe und Rücknahme
- Schnelle Vollständigkeitskontrolle
- Geringes Verlustrisiko
- Einfache Ersatzbeschaffung

56

24 LOKALES

Landkreis und Bauherr

Wann Not am Rad ist

Eine Million über Plan

Wenn der Radfahrer einen Notfall hat, ist er oft in einer unglücklichen Lage. Er hat keine Werkzeuge dabei, um die Panne zu beheben. Das ist der Grund, warum der Landkreis Aalen und der Bauherr ein Rad-Notfallkoffer entwickelt haben. Der Koffer enthält alle Werkzeuge, die für die meisten Radpannen notwendig sind. Er ist leicht und handlich und passt in jeden Rucksack. Der Koffer ist für den Landkreis Aalen und den Bauherr entwickelt worden. Er ist ein gemeinsames Projekt. Der Koffer ist ein wichtiger Bestandteil der Radkultur. Er ist ein Werkzeug, das jedem Radfahrer helfen kann. Er ist ein Werkzeug, das jeden Radfahrer glücklich macht. Er ist ein Werkzeug, das jeden Radfahrer glücklich macht.

Wann Not am Rad ist

Der Landkreis Aalen überlegt einen Notfallkoffer für die Fahrradpanne an allen Ausleihstationen. Weitere Koffer sollen an die Städte Aalen gehen. Von Philipp Zedler

Wann Not am Rad ist

Der Landkreis Aalen überlegt einen Notfallkoffer für die Fahrradpanne an allen Ausleihstationen. Weitere Koffer sollen an die Städte Aalen gehen. Von Philipp Zedler

Wann Not am Rad ist

Der Landkreis Aalen überlegt einen Notfallkoffer für die Fahrradpanne an allen Ausleihstationen. Weitere Koffer sollen an die Städte Aalen gehen. Von Philipp Zedler

584

Immer mehr Pendler im Ostalbkreis

Kriminalfall: Einbrecher war erst 17 Jahre alt

Lions-Clubs feiern Jubiläum

584

Immer mehr Pendler im Ostalbkreis

Kriminalfall: Einbrecher war erst 17 Jahre alt

Lions-Clubs feiern Jubiläum



57

Jährlich werden ca. eine Mio. Fahrräder gestohlen – alleine in Deutschland. Martin Jäger, Gründer von Fahrradjäger, sind gleich fünf Räder in drei Jahren geklaut worden – gute Rennräder, Hollandrad, Cityrad – alles war dabei. Das wollen wir ändern.

Wir glauben an die Stärke der Gemeinschaft. Wir glauben, dass Menschen gemeinsam Großartiges erreichen können. Um diese Stärke zu nutzen, haben wir insect entwickelt – die erste community-vernetzte Diebstahlsicherung.

insect ist aus den Bedürfnissen, Ideen und Wünschen von mehreren Hundert Fahrradfahrern entstanden im Rahmen einer Crowdfunding-Kampagne. Wir haben zusammen mit Radfahrern verschiedene Lösungen für das Problem Fahrraddiebstahl durchgespielt, unsere Prototypen immer wieder hinterfragt und weiterentwickelt. insect ist das Ergebnis.

Projektmanagement:

- Martin Jäger

Kontakt:

- Ansprechpartner: Steffi Wulf
- E-Mail: steffi.wulf@fahrradjaeger.de
- Projekthomepage: <https://fahrradjaeger.de>

insect wird sicher am Fahrradrahmen verschraubt und per App verschlossen. Über Bluetooth 4.0 vernetzt es sich mit jedem Community-Smartphone in 100 m Reichweite, um

- bei Diebstahlversuch Push-Nachrichten an jedes Community-Mitglied in der Nähe zu senden,
- lauten Soundalarm zu geben und
- sich nach einem Diebstahl über jedes Community-Smartphone zu lokalisieren.

Ist der Eigentümer nicht in der Nähe, werden Informationen wie Diebstahlwarnung oder ein Standort-Update automatisch über die Community-Smartphones weitergeleitet. Die App informiert auch den Finder, dass er ein gestohlenen Rad entdeckt hat, und ermöglicht die direkte Kontaktaufnahme zum Eigentümer.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Nie wieder Fahrraddiebstahl | Gemeinsam Großartiges erschaffen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fahrradjäger App in den Stores | > 15.000 Fahrradjäger | mehrere Tausend Vorbesteller
- **FINANZIERUNG:**
Gesichert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Dezember 2014, bis keine Fahrräder mehr gestohlen werden

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Stell Dir vor, Du triffst Dich mit Deinen Freunden im Café. Du stellst Dein Rad ab – ohne es anzuschließen – und gehst rein. Du kommst wieder und es ist noch da.“ Das ist unsere Vision. Wir heben Gemeinschaft auf eine neue Ebene, weil wir glauben, dass wir zusammen viel effektiver sind. Unser Produkt ist smart, intuitiv zu benutzen und gut designt. Wir entwickeln DEN Diebstahlschutz für Fahrräder. Wir nennen ihn insect.

FAHRRADJÄGER - INSECT



57

insect ist das erste Produkt dieser Art für Fahrräder. Und vielleicht auch das mit der meisten Liebe im Detail. Wir denken, dass insect etwas Besonderes ist, weil:

- first mover
- community connected
- Live Diebstahlwarnungen an umgebende Community
- Lokalisierung durch Community
- App gesteuertes Verschlussystem
- ein Jahr+ Batterielaufzeit

In unserem Team hat jeder die Fahrrad-jäger-DNA. Wir sind zwei Gründer, drei Entwickler, zwei Marketer, ein Vertriebler, 8x Leidenschaft. Gemeinsam bringen wir über 10 Jahre Entwicklungs- und zehn Jahre Marketing Erfahrung und eine Vision ins Rennen. Unsere Mission: Fahrradfahren sicherer machen.

Der junge Markt für smarte Fahrrad-Sicherheitslösungen wird bisher von wenigen Produkten bedient. Wir positionieren uns als erste communitybasierte Lösung mit

Ortungsfunktion. Damit unterscheiden wir uns wesentlich von sämtlichen bisherigen Lösungen auf dem Markt.

Die Fahrradjäger App steht bereits kostenfrei im App Store und im Google Play Store für jeden bereit, der sein Fahrrad vor Diebstahl schützen möchte – mit oder ohne insect. Mit der App können Fahrradjäger außerdem anderen helfen, ihre gestohlenen Fahrräder aufzuspüren.

Mehrere Tausend Vorbestellungen und über 15.000 Fahrradjäger zeigen bereits jetzt einen Marketfit. B2B-seitig führen wir Gespräche mit großen Versicherungen. 35 Fahrradhändler werden insect ab Marktstart im Dezember 2017 im Handel verkaufen.

Fahrradjäger sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil wir beweisen, dass echte Gemeinschaft funktioniert.

Wir bringen das gute Gefühl zurück.



58

Es hat mit einem Projekt einer Studentin an einer Dresdner Hochschule angefangen. Mit ihr griff der ADFC Dresden den Projektplan auf: zwei „freie“ Lastenräder finanzieren, über ein Buchungssystem der Dresdner Allgemeinheit kostenlos zugänglich machen und langfristig warten. Die Konzeptphase dauerte vom Januar 2016 bis August 2016, als das erste Lastenrad öffentlich eingeweiht wurde. Inzwischen ist das Projekt auf sechs Lastenräder gewachsen. Etwa die Hälfte der Nutzer fahren

zum allerersten Mal mit dem Lastenrad und lassen sich inspirieren. Die Koordination, Wartung und fortdauernde Öffentlichkeitsarbeit erfolgt komplett ehrenamtlich in einer kleinen, engagierten Arbeitsgruppe des ADFC Dresden. Trotz aller Unkenrufe ist kein Lastenrad bisher Vandalismus oder Diebstahl ausgesetzt worden. Erforderliche (teils umfangreiche) Reparaturen konnten bisher über Spendenaufrufe beglichen werden.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Zugänglichmachung von Lastenradangeboten mit Multiplikatorwirkung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sechs Lastenräder kostenlos für alle zur Nutzung und Inspiration verfügbar
- **FINANZIERUNG:**
Hoher Spendenanteil, Stadtteilerförderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Januar 2016

Projektmanagement:

- ADFC Dresden e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nils Larsen
- E-Mail: nils.larsen@adfc-dresden.de
- Projekthomepage: www.friedafriedrich.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir stellen wenige Lastenräder kostenlos allen zur Verfügung, um einen „ansteckenden“ Effekt zu erzielen. Tatsächlich erreichen uns immer mehr Anfragen von Unternehmen und städtischen Einrichtungen, weil diese inspiriert vom Projekt eigene Lastenräder besorgen und in der Stadt einsetzen möchten, sei es wegen der Flexibilität, der Umweltfreundlichkeit oder anderen Vorzügen von Lastenrädern.

INTERAKTIVE KARTE MIT HINWEISEN ZUR BARRIEREFREIHEIT AN DER RÖMER-LIPPE-ROUTE



Flussbegleitende Radfernwege erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit bei Fahrradtouristen. Gleichzeitig spielt heutzutage die Barrierefreiheit – insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – eine immer bedeutendere Rolle für eine inklusive Gesellschaftsentwicklung. Dies gilt ausdrücklich auch für touristische Produkte, denn sowohl Menschen mit Behinderungen als auch Senioren oder Familien mit kleinen Kindern sind in Urlaub und Freizeit zumindest teilweise auf barrierefreie und somit entsprechend komfortable Angebote angewiesen.

Für Radfernwege mit ihren komplexen Rahmenbedingungen aus Wegeinfrastruktur, Beschilderung, Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben sowie Radserviceangeboten stellen sich bezüglich der Bedürfnisse der genannten Zielgruppen nochmals spezielle Anforderungen.

Projektmanagement:

- Ruhr Tourismus GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Pascal Tönnissen
- E-Mail: p.toennissen@ruhr-tourismus.de
- Projekthomepage: www.roemerlipperoute.de

Wir stellen uns den Herausforderungen

Die Römer-Lippe-Route stellt sich diesen Herausforderungen und wird nach und nach Teile ihres Angebotes barrierefrei gestalten.

Im Rahmen des EFRE-Förderprojektes „Barrierefreier Radtourismus an der Römer-Lippe-Route“ hat die Ruhr Tourismus GmbH (RTG) in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) und der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle e.V. (NatKo) eine interaktive Online-Karte mit Hinweisen zur Barrierefreiheit entlang der Römer-Lippe-Route entwickelt. Diese ermöglicht jedem Gast eine individuelle Reiseplanung, entsprechend den persönlichen Einschränkungen bzw. Bedürfnissen und den Streckenanforderungen. Auf dem Gebiet des „barrierefreien Radfahrens“ will die Römer-Lippe-Route damit nun Vorreiter sowie Vorbild für andere Radwege sein.

Zukünftig wird die Karte stetig durch weitere Informationen zur Barrierefreiheit mit entsprechenden Bildern ergänzt. Aktuell gibt es bereits Informationen z.B. zur Wegebeschaffenheit, darunter auch Auskünfte über Neigungen und etwaige Gefahrenstellen sowie Standorte von Behinderertenparkplätzen und -toiletten.

Die nächsten Schritte

Im weiteren Verlauf des Projektes werden einzelne Abschnitte der Route als barrierefreie Etappen entwickelt bzw. ausgewiesen und buchbare Pauschalen für Menschen mit Behinderung erarbeitet. In Absprache mit der Initiative „Reisen für

59

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Bereitstellung von Informationen zur Barrierefreiheit entlang der Römer-Lippe-Route
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Datenerhebung von Hinweisen zur Barrierefreiheit, Entwicklung einer interaktiven Karte
- **FINANZIERUNG:**
EFRE – Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
01 Juli 2016 bis 30. September 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Ruhr Tourismus GmbH (RTG) hat eine interaktive Online-Karte mit Hinweisen zur Barrierefreiheit entlang der Römer-Lippe-Route entwickelt. Diese ermöglicht jedem Gast eine individuelle Reiseplanung, entsprechend den persönlichen Einschränkungen bzw. Bedürfnissen und den Streckenanforderungen.

INTERAKTIVE KARTE MIT HINWEISEN ZUR BARRIEREFREIHEIT AN DER RÖMER-LIPPE-ROUTE



59

Alle“ sollen darüber hinaus Vorgaben definiert werden, die zum Abbau von Barrieren im Radtourismus beitragen und bisherige Standards zur Barrierefreiheit im Radtourismus weiterentwickeln.

Warum soll dieses Projekt gewinnen?

Eine Auszeichnung für das Projekt kann die Strahlkraft erhöhen und so das Bewusstsein für einen barrierefreien Tourismus, auch im Radtourismus, wecken.

Vermutlich ist die Römer-Lippe-Route der erste Radfernweg überhaupt, der so detailliert in Bezug auf die Barrierefreiheit untersucht und visualisiert worden ist. Wir werden in den kommenden Monaten weiter an der Optimierung der Barrierefreiheit arbeiten, um Menschen mit Behinderung einen attraktiven Radurlaub zu ermöglichen, denn: „Radfahren verbindet“!

FREIES LASTENRAD WÜRZBURG



60

Würzburg ist eine sehr autogerechte Stadt und eines der großen Probleme, um das zu ändern, ist, dass viele Menschen keine Alternative zum Auto kennen oder sich vorstellen können. Aus diesem Problem entstand die Idee, ein Lastenrad als konkrete Alternative für ein Auto in der Stadt anzubieten. Über die lokale Agenda21 entstand eine Initiative, unterstützt vom VCD KV Mainfranken-Rhön (Trägerverein), Transition Würzburg, Freirad, Privatpersonen und der Agenda21 selbst.

Hauptziel vom Anfang an war es, die Hemmschwelle für den Verleih so niedrig wie möglich zu halten und eine breite Nutzerbasis anzusprechen, die wir für Lastenräder begeistern wollen. Diese Zielsetzung setzt sich in vielen Entscheidungen durch: Der Verleih ist kostenlos und somit spendenfinanziert. Wir haben schnell Großspender und Sponsoren (u.a. Stadt Würzburg, AWO, Würzburger Umwelt und Naturstiftung, FLYERALARM) gefunden, und auch Spenden von Privatpersonen empfangen.

- Um die Buchung so einfach wie möglich zu gestalten, bieten wir eine mobiloptimierte Website mit Buchungssystem an, auf der Nutzer bis zu drei Tage pro Ausleihe buchen können.

- Um das Projekt bekannt zu machen, nutzen wir eine Facebookseite mit Neuigkeiten, Nutzererfahrungen und thematisch relevante Posts.
- Da Würzburg im Kessel liegt und anfangende Nutzer Stabilität wünschen, haben wir mit einem dreirädrigen E-Lastenrad angefangen.
- Nachdem das Rad („Louise“) sogar im Winter zu 90% ausgebucht war, haben wir uns schnell entschieden, weitere (zweirädrige) E-Lastenräder in den Verleih zu bringen. Zwischen Dezember 2016 und November 2017 erschienen vier weitere Räder unterschiedlicher Hersteller. Damit Menschen sich mit den Rädern identifizieren, haben sie alle einen Namen bekommen (Louise, Anton, Max, Clara und Zora).
- Drei Verleihstationen liegen im Stadtzentrum, eine am Unicampus, eine in einem Stadtteil.

Unsere Zielsetzung und Umsetzung haben sich gelohnt: Wir hatten bei drei Rädern 196 registrierte Nutzer (Rad 4 und 5 sind neu) und die Auslastung blieb das ganze Jahr bei 90%. 10% der Nutzer haben mehrere Räder ausprobiert. Wir haben fast 300 Facebooklikes und wurden mehrmals in der lokalen Presse vorgestellt. Es gibt

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Kostenloser E-Lastenradverleih als Alternative für ein Auto in der Stadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
fünf E-Lastenräder, fünf Stationen, 89% ganzjährige Auslastung
- **FINANZIERUNG:**
Mehr als 30.000 Euro durch Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Dezember 2016 bis November 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Freies Lastenrad Würzburg“ ist ein kostenloser E-Lastenrad-Verleih im unterfränkischen Würzburg. Das Projekt unterscheidet sich dadurch, dass wir nur E-Lastenräder verleihen. Es läuft komplett ehrenamtlich und spendenbasiert. Es gibt zwar ähnliche Projekte in Deutschland, aber noch keins hat so schnell wie wir fünf E-Lastenräder zur Verfügung gestellt. Die Auslastung lag ganzjährig bei 90% – und das in einer der fahrradunfreundlichsten Städte Deutschlands (siehe ADFC Fahrrad-Klimatest)!

Projektmanagement:

- Bas Bergervoet

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bas Bergervoet
- E-Mail: bas.bergervoet@vcd-bayern.de
- Projekthomepage: www.lastenrad-wuerzburg.de

FREIES LASTENRAD WÜRZBURG



60

Anfragen aus der Region (Veitshöchheim, Höchberg, Kitzingen und Schweinfurt), um dort Ähnliches aufzubauen.

Das Besondere an diesem Projekt ist, dass wir innerhalb eines Jahres mit einem ehrenamtlichen Team über 30.000 Euro Spenden für fünf E-Lastenräder (4.000–5.500 Euro pro Stück) zusammenbekommen haben. Die hohe Auslastung ist auch besonders, vor allem weil Würzburg im ADFC Klimatest auf dem vorletzten

Platz in Bayern (lese: sehr fahradunfreundlich) steht. Das zeigt uns, dass das Potenzial sehr hoch ist, um Menschen für eine konkrete Alternative für ein Auto in der Stadt zu inspirieren.

Der Deutsche Fahrradpreis würde die Krönung unseres ehrenamtlichen Engagements sein und das Projekt in Würzburg und Umgebung weiter vorantreiben. Vom Preisgeld könnten wir zum Beispiel zwei weitere Räder kaufen und verleihen!

DAS VIRTUAL COCKPIT FÜR DAS FAHRRAD MIT CESACRUISE UND CRUISEUP



Smartphones und Apps haben unseren Alltag erobert. Das Bewusstsein für gesunden Lifestyle und das Bedürfnis nach nachhaltiger wie uneingeschränkter Mobilität wächst. Auf dem deutschen Markt gibt es 2017 rund 79,9 Mio. Fahrräder und E-Bikes sowie rund 54 Mio. Smartphones. Im Jahr 2016 gab es ca. 81.274 Fahrradunfälle, wovon 393 tödlich endeten. Bisher wurde das Smartphone beim Radfahren oft in die Hand genommen oder ans Ohr gehalten, um zu telefonieren, da es bislang keine Lösung auf dem Markt gab, die sich der wichtigen Thematik des Freisprechens annahm. Als Alternative werden oft Kopfhörer verwendet, die aber die Wahrnehmung im Verkehrsgeschehen einschränken.

Warum

Es fehlte eine Möglichkeit, das Smartphone sicher in den mobilen Alltag zu integrieren und uneingeschränkt zu nutzen. (Was) Mit der Kombination aus Hard- und Software bietet das Start-up SMINNO eine Komplettlösung für die sichere Nutzung des Smartphones im Straßenverkehr, ganz ohne Kopfhörer und Ablenkung!

Projektmanagement:

- SMINNO GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Khesrau Noorzaie
- E-Mail: info@sminno.de
- Projekthomepage: www.sminno.de/shop/cesacruise.html# und goo.gl/YfH4Uj

Wer, wann

Mit CESAcruise, der Freisprecheinrichtung für das Fahrrad, hat SMINNO aus Kassel seit 2015 eine patentierte Weltneuheit etabliert. Die Konstruktionsform und das soundoptimierte Material der Halterung verstärken den Sound des Smartphones ohne Strom und erlauben das deutliche Verstehen von Navigation und Musik sowie das Telefonieren ohne Windgeräusche, mit beiden Händen am Lenker und ohne Kopfhörer. Die Halterung passt universell mit allen 3"- bis 6,4"-Displays und wirkt so dem wachsenden Produktmüll entgegen, der durch kurzlebiges Zubehör entsteht.

Wo

Durch eine Produktion in Deutschland wird nicht nur eine hohe Qualität gesichert, sondern auch Transportwege verkürzt und CO₂-Emissionen gesenkt. Neben dem Fahrrad und E-Bike ist CESAcruise multifunktional an verschiedenen Fahrzeugen nutzbar. Mit der Virtual Cockpit-App CruiseUp bietet SMINNO seit August 2017 eine Softwarelösung, die wichtige Funktionen auf einem Screen bündelt und mittels

61

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Barrierefreie Mobilität und sichere sowie nachhaltige Integration jedes Smartphones an jeden Lenker
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
fünfstelliger Produktabsatz deutschland- und EU-weit. On-/Offline-Preisstabilität seit 2015. Retoure 0%.
- **FINANZIERUNG:**
875.000 Euro, davon 400.000 Euro Hessen Kapital I, 300.000 Euro Innovationskredit WI Bank, 175.000 Euro Gründer
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

SMINNO ist Hersteller von innovativem und nachhaltigem Smartphone-Zubehör für den mobilen Alltag. CESAcruise ist die weltweit erste Fahrradfreisprecheinrichtung, die durch patentiertes Design und soundoptimiertes Material den Smartphone-Sound ohne Strom verstärkt. Die Virtual Cockpit-App CruiseUp bietet wichtige Informationen auf einen Blick und kann mittels Sprachsteuerung bedient werden. SMINNO bricht Barrieren und bietet eine sichere sowie komfortable Lösung für den Radverkehr.

DAS VIRTUAL COCKPIT FÜR DAS FAHRRAD MIT CESACRUISE UND CRUISEUP



61

Sprachassistent bedient werden kann. Durch CESAcruise werden alle akustischen Signale der App deutlich wahrgenommen. Ziel ist es, mit der Komplettlösung aus Hard- und Software die Sicherheitsstandards, die wir bereits aus dem Auto kennen, auf dem Fahrrad zu standardisieren. Das Virtual Cockpit schafft ein neues Fahrerlebnis und soll motivieren, öfter das Fahrrad anstatt das Auto zu nutzen, was gleichzeitig gesund, günstig und umweltschonend ist. Als Fahrradinnovation ist CESAcruise Teil der Kampagne „200 Jahre Fahrrad – Made in Germany“.

Die Verschärfung von Bußgeldern für das Telefonieren auf dem Rad und das Gesetz, dass Smartphones während der Fahrt nur per Freisprecheinrichtung genutzt werden dürfen, reichen alleine nicht aus. Es müssen passende Alternativen aufgezeigt werden, und mit CESAcruise bieten wir die sichere Lösung für den modernen Radfahrer. Im Deutschen Fahrradpreis sehen wir die Chance, unsere Reichweite als Start-up auszuweiten und gleichzeitig einen großen Beitrag zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs zu leisten.

RADFLOTTE GÖRLITZ-ZGORZELEC



Der Kühlhaus Görlitz e.V. initiierte das Projekt angesichts dessen, dass er ob seiner Lage am Stadtrand und aufgrund der typischen Schwierigkeiten einer Mittelstadt mit ausbaufähigem ÖPNV-Angebot recht schwer zu erreichen war. Mit einer Radflotte sollten Mobilität nachhaltig und flexibel für jedermann ermöglicht und zugleich Akteure in der Stadt bekannt gemacht und miteinander vernetzt werden. Der Projektvorstellung folgten Begeisterung und diverse Kooperationen. Öffentlichkeitswirksam wurde zu Fahrradspenden aufgerufen, welche dann in Workshops repariert und für die Nutzung im Straßenverkehr vorbereitet wurden – noch heute erhält der Verein stetig alte, aussortierte Räder. Ausleihstationen wurden gewählt, geschult sowie mit Rädern, Zubehör und den selbst konzipierten Ausleihformularen ausgestattet. Zudem erhielten die Stationen den selbst zusammengestellten alternativen Stadtplan „Plan B“, der Attraktionen abseits des Mainstreams auf deutscher und polnischer Seite präsentiert.

Seit der Eröffnung im Juni 2016 erfreut sich die Radflotte großer Beliebtheit. Vor allem in Frühling, Sommer und Herbst leihen sich sowohl BewohnerInnen als auch BesucherInnen der Zwillingsstädte Görlitz/Zgorzelec vielfältiger Hintergründe die Räder der Flotte derart hoch frequentiert aus, dass die Stationen teilweise ausgebucht sind. Der Plan B war mit seiner Erstauflage von 3.000 Stück bald vergriffen, sodass 2017 2.500 weitere Exemplare publiziert wurden. Die Ziele der erhöhten Mobilität in Görlitz/Zgorzelec mit Rücksicht auf As-

pekte der Nachhaltigkeit, Flexibilität und Gerechtigkeit sowie der Bekanntmachung und Vernetzung städtischer Akteure wurden nicht nur erreicht, sondern aufgrund der äußerst regen Nachfrage an Leihrädern gar übertroffen. Anfragen weiterer Akteure, in eine Neuauflage des Plan B aufgenommen zu werden, sind hoch. Zudem äußerte auch die Stadt Görlitz Interesse an einer Weiterentwicklung des Projektes. Die Besonderheit der doppelten Randlage sowohl in der Stadt Görlitz als auch in der BRD wurde vom Kühlhaus e.V. nicht als Hindernis, sondern als Chance zur Mobilitätsentwicklung, Vernetzung und Radverkehrsförderung betrachtet und auf mehreren Ebenen nachhaltig gestaltet: Mit großen Synergieeffekten der Öffentlichkeitsarbeit und Teilhabe wurden alte Räder „wiederbelebt“, Mobilität wurde umweltbewusst und gesundheitsfördernd gesteigert und dies mittels zum Teil internationaler Zusammenarbeit und Vernetzung.

So wurden nicht nur der Radverkehr gefördert und mehr Menschen zum Reparieren und Fahren von Rädern bewegt, sondern auch Bedingungen für das Radfahren im Alltag, in Freizeit und Tourismus verbessert. Die RADFLOTTE Görlitz-Zgorzelec hat also mittels ihrer Radflotte eine nachhaltige, umweltbewusste, flexible, chancengerechte und vernetzende Lösung des Mobilitätsproblems in den Schwesterstädten geliefert. All dies geschah und geschieht nach wie vor mit deutlichem Mehrwert für Umwelt und Gesundheit, internationale Zusammenarbeit und die Gesellschaft.

Projektmanagement:

- Kühlhaus Görlitz e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Juliane Wedlich, Andrea Fietzke
- E-Mail: andrea@kuehlhaus-goerlitz.de
- Projekthomepage: <http://www.kuehlhaus-goerlitz.de/kh/>
<https://www.facebook.com/radflottegoerlitz/>

62

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
An mehreren Stationen kostenlos verfügbare Räder ermöglichen nachhaltige flexible Mobilität für alle.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
25 wiederbelebte Räder, fünf Stationen, eigenes Ausleihkonzept, rege Nachfrage, alternativer Stadtplan
- **FINANZIERUNG:**
Kosten von ca. 3.300 Euro, Förderung durch die Robert Bosch Stiftung und Sponsoring der Firma Qcentris
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die RADFLOTTE Görlitz-Zgorzelec ermöglicht durch ihre 25 „wiederbelebten“ Räder, die an mehreren in der Stadt verteilten Ausleihstationen kostenlos verfügbar sind, nachhaltige, günstige und flexible Mobilität für jedermann. Um zudem Attraktionen abseits des Mainstreams aufzuzeigen und lokale Akteure zu vernetzen, ist der alternative Stadtplan „Plan B“ entstanden, welcher ebenfalls kostenlos zur Verfügung steht. So können Görlitz und seine Schwesterstadt umweltfreundlich und frei erkundet werden.



Ausgangssituation

Nach der Geburt eines Kindes steigen viele Eltern vom Fahrrad auf ein anderes Verkehrsmittel um, vor allem das Auto und das Zufußgehen. Welche Hindernisse gibt es, die Radfahren in dieser Zeit unattraktiv machen? Welche Bedürfnisse an Mobilität im Allgemeinen und speziell an das Radfahren haben Eltern mit Baby? Und welche Möglichkeiten gibt es, junge Eltern für eine Mobilität abseits des Autos zu gewinnen und ihnen die Fahrradnutzung zu erleichtern? Diesen Fragen geht das Projekt „Radfahren in der Schwangerschaft und mit Baby“ nach.

Befragung

Im Sommer 2016 wurde eine breit angelegte Online-Umfrage mit rund 650 teilnehmenden Schwangeren und jungen Eltern durchgeführt, ergänzt um acht Gesprächsrunden. Die Ergebnisse zeigen u.a.,
 ... dass das Bedürfnis nach Sicherheit und einer als sicher empfundenen Infrastruktur extrem hoch ist,
 ... dass viele Eltern unsicher sind, ab welchem Alter sie ihr Kind mit dem Rad mitnehmen dürfen, und sich um die Gesundheit ihres Babys sorgen,
 ... dass der Wunsch, bald wieder Rad zu fahren, besteht, aber die Umsetzung Schwierigkeiten mit sich bringt (fehlende Abstellmöglichkeiten für einen Kinderfahradanhänger oder ein Lastenrad, Sicherheitsbedürfnis, hohe Anschaffungskosten),
 ... dass selbst fahrradaffine junge Eltern eine Zeitlang (fast) nicht Rad fahren und

Projektmanagement:

- Verkehr mit Köpfchen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hannah Eberhardt, Anna Gering
- E-Mail: babyrad@verkehr-mit-koepfchen.de
- Projekthomepage: www.fahrrad-und-familie.de

RADFAHREN IN DER SCHWANGERSCHAFT UND MIT BABY

... dass die erste Radtour nach der Geburt vor allem von Müttern nicht selten als wiedergewonnene Freiheit erlebt wird.

Angebote

Aufbauend auf die Umfrageergebnisse wurden folgende Angebote entwickelt: Informationen: Flyer und Broschüre, die an Interessierte deutschlandweit und im Projektgebiet (Heidelberg und Umgebung) an alle Kinder- und Frauenarztpraxen verschickt werden. Arztpraxen hatten sich während der Umfrage als Ort herausgestellt, an dem Flyer und Broschüren gelesen werden.

Service-Angebote im Projektgebiet: Proberadel-Aktionstage im Rahmen von Fahrrad- oder Stadtfesten und ein Anhängerverleih über lokale Fahrradhändler. So können Eltern und Schwangere Anhänger und Lastenräder zur Babymitnahme unverbindlich testen und sich beraten lassen. Die Resonanz der teilnehmenden Eltern und Schwangeren war äußerst positiv. Empfehlungen für Politik und Verwaltung: Im weiteren Projektverlauf wird ein Leitfaden u.a. mit Hinweisen zu Infrastrukturanforderungen erarbeitet.

Kooperation mit dem Gesundheitswesen: Ärzte/ Ärztinnen und Hebammen werden einbezogen, da diese vor und nach der Geburt direkten Kontakt zu den Eltern und damit eine Multiplikatorwirkung haben.

Warum sollte das Projekt den Wettbewerb gewinnen?

Eine nachhaltige Mobilität von Kindesbeinen an ist das Ziel. Dies kann nur erreicht werden, wenn nach der Geburt eines Kindes nicht auf das Auto umgestiegen wird, sondern nachhaltige Fortbewegungsarten wie das Radfahren oder Zufußgehen weiter praktiziert werden. Das Projekt unterstützt Eltern dabei und die Resonanz zeigt, dass es auf fruchtbaren Boden fällt. Der Deutsche Fahrradpreis würde helfen, das noch junge Thema bekannt zu machen und weiter zu verbreiten.

63

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Hemmnisse und Berührungsängste beim Radfahren in der Schwangerschaft und mit Baby abbauen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 100 Teilnehmende beim Proberadeln, ca. 250 Newsletter-Abonnenten, umfassende Umfrageergebnisse
- **FINANZIERUNG:**
182.000 Euro (75%) NRVP-Förderung, 78.000 (25%) Eigenanteil
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radfahren soll für Eltern mit Baby attraktiver werden und die Hemmnisse und Ängste bei dieser Zielgruppe abgebaut werden. Als Grundlage wurde eine Befragung unter 650 Schwangeren und Eltern mit Baby durchgeführt. Aus den daraus gewonnenen Erkenntnissen konnten zielgruppengerechte Angebote zum Radfahren entwickelt werden, u.a. Informationsmaterial, Service-Angebote wie Proberadel-Aktionstage und ein Anhängerverleih, Infrastrukturempfehlungen für Verwaltungen und Politik.

INNOVATIVER STADTPLAN „MÖLLNER WEGE“



Laut einer Mobilitätsstudie sind in Mölln die Hälfte aller Wege weniger als 3 km lang, Kurzstrecken in der gerade das Fahrrad unschlagbar ist. Drei Viertel aller Wege verbleiben innerhalb der Stadt, eine gute Chance für den Umweltverbund. In mehreren Städten wurde bereits ein Fahrradstadtplan entwickelt, ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Auch bei einer Kleinstadt wie Mölln kann es schwierig sein, den kürzesten, sichersten oder attraktivsten Weg und das dafür am besten geeignete Verkehrsmittel zu finden, besonders, wenn man den gewohnten Aktionsradius verlässt. Hier würde ein derartiger Stadtplan eine gute Übersicht der möglichen Wege bieten und damit die Entscheidungsfreiheit bei der Wahl über die passenden Verkehrsmittel für den jeweiligen Weg erhöhen.

Verantwortlich für das Projekt ist die Klimaschutzmanagerin, die im Rahmen eines Förderprogrammes zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität angestellt wurde. In Zusammenarbeit mit dem Bauamt erfolgte zuerst die Aufnahme des Bestandes, d.h. der Radwege, Steigungen, Fahrradabstellplätze etc. Der Fahrradstadtplan soll jedoch nicht nur für die Bedürfnisse des Autofahrers und des Radfahrers entwickelt werden, sondern auch für die der Fußgänger und ÖPNV-Nutzer. Zusammen mit dem Bauamt, dem Verlag, der Kurver-

waltung, dem DRK, den Schulen, der Bürgerschaft und dem ADFC-SH entwickelte Frau Piechulek einen Stadtplan, der für alle Verkehrsteilnehmer gedacht ist. Für den Alltag und die Freizeit.

Zusätzlich zu den wichtigen Radverkehrsanlagen, wie Radabstellplätze und Radwege (benutzungspflichtig und nichtbenutzungspflichtig), werden weitere nützliche Informationen z.B. zum Liniennetz des Stadtbusverkehrs, zu vorhandenen Steigungen, Schulwegen, e-Ladestationen (Unterstützung E-Mobilität), Fahrradhändlern, Shopping und Gastronomie (zur Unterstützung des lokalen Handels) gegeben.

Sinn des Stadtplans ist eine erhöhte Entscheidungsfreiheit für die Optimierung von Weg und Verkehrsmittel zu ermöglichen und das Miteinander und gegenseitigen Respekt zwischen allen Verkehrsteilnehmer zu fördern. Durch die Erwähnung der wichtigen Verkehrsregeln sollten Missverständnisse zu Rechten und Pflichten aufgeklärt werden. Zusätzlich zu den Informationen, die der neue Stadtplan den Möllnern abgibt, liefert er auch dem Bauamt wichtige Informationen. Die grafische Darstellung des Status quo soll bei künftige Planungen unterstützend wirken. Projekte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, z.B. Aufstellung mehrerer Radabstellplätze, und zur Verankerung der Schulwege sollen darauf aufbauen.

Der Stadtplan wurde im Frühling 2017 in einer (kostenfreien) digitalen Form und in Papierform an mehreren Standorte zur Verfügung gestellt, vorwiegend im Bürgeramt (überreicht bei jeder An- und Ummeldung), im Stadthaus und im Museum bzw. im Tourist-Infopoint. Die digitale Auflage wird regelmäßig aktualisiert und wird über die Stadtwebsite zum Download bereitgestellt. Geplant für 2018 ist u.a. eine Übersicht von „Rolli-Wegen“.

64

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Entscheidungsfreiheit für mehr Mobilität im Alltagsverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
4.000 Exemplare wurden erfolgreich an BürgerInnen verteilt. Bisherige Kritik war äußerst positiv.
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel des Bundes
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In mehreren Städten wurde bereits ein Fahrradstadtplan entwickelt, ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Auch in Mölln kann es schwierig sein, einen Überblick über vorhandene Wege zu behalten. Ein Stadtplan der – neben den Bedürfnissen der Autofahrer – auch für die des Radfahrers und Fußgängers zugeschnitten ist, informiert nicht nur über Radverkehrsanlagen, Steigungen und Radabstellplätze, sondern auch über Schulwege, Überquerungsmöglichkeiten, Bus- und Bahnhaltstellen usw.

Projektmanagement:

- Stadt Mölln – Klimaschutzmanagement

Kontakt:

- Ansprechpartner: Estrella Piechulek
- E-Mail: Estrella.piechulek@stadt-moelln.de
- Projekthomepage: <http://www.moelln.de/klimaschutz/mobility/stadtplan.html>

FREIE LASTENRÄDER FÜR DÜSSELDORF „SCHICKE MINNA“ UND „SCHICKE ULLA“



Düsseldorfs Straßen sind voll, der Verkehr geht nur schleppend voran und die Suche nach einem Parkplatz gestaltet sich bisweilen äußerst schwierig. Das bestätigen die vom ADAC ermittelten Zahlen über die aktuellen Berufspendler, die mit fast 300.000 beziffert werden, und die exemplarisch im Düsseldorfer Stadtteil Flingern durchgeführte Parkraumanalyse der Ingenieurgesellschaft Stolz (Berichtet RP online am 11. März 2016).

Mit unseren Lastenrädern möchten wir den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern eine praktikable Alternative zum Pkw aufzeigen und anbieten. Dabei soll die Zurverfügungstellung eines Gemeingutes genauso betont werden wie die persönlichen Vorzüge des Fahrradfahrens. Da für den Gebrauch eines Lastenrades über das Fahrradfahren hinaus keine weiteren Vorkenntnisse noch ein Führerschein benötigt werden, ermöglichen wir einer Vielzahl von Menschen eine flexiblere Teilhabe am öffentlichen Leben, als es bei anderen Verkehrsmitteln der Fall ist. Um eine möglichst große Reichweite zu bekommen, haben wir uns dazu entschlossen, die Leihe kostenneutral zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist jeder Tag, an dem statt eines Pkw unsere Lastenräder unterwegs sind, ein erfolgreicher Tag für den Umweltschutz. Schließlich kommen die Lastenräder ganz ohne Dreck und Abgase an ihr Ziel. Mit den Auswirkungen des „Diesel-Skandals“ auf die (politische) Diskussion darüber, dass trotz Umweltzonen und fort-

schreitender Technologien in der Automobilbranche noch immer die Grenzwerte der Schadstoffe drastisch überschritten werden, ist der Nutzen von immissionsneutralen Verkehrsmitteln wie dem Lastenrad auch auf dieser Ebene mehr als deutlich geworden.

Konkret bietet das Lastenrad des Typs Trio-Bike boxter durch die praktische, abgerundete rechteckige Box mit ihrem rutschfesten Boden Platz für große, sperrige und schwere Gegenstände oder für bis zu vier Kinder – die selbstverständlich mit einem Gurt verkehrssicher angeschnallt werden können. Die maximale Traglast beträgt 90 kg (zzgl. Fahrer/-in).

Mit dem Lastenrad lassen sich somit problemlos Alltagssituationen wie ein Großeinkauf inklusive Getränken oder das Zur-Schule-Bringen der Kinder auch ganz ohne Auto erledigen. Unsere Aktion findet großen Zuspruch. Bis heute war die „Schicke Minna“ 2017 an 140 Tagen und die seit Anfang des Jahres dazugekommene „Schicke Ulla“ an 125 Tagen mit den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern unterwegs. Dabei brauchen sich die Lastenräder vor einem Vergleich mit einem Pkw nicht zu fürchten – unsere Lastenräder sind u.a. schon als Umzugshilfe, für einen Familienausflug, als „Brautwagen“ und zum Transport von Konzertequipment einer Düsseldorfer Nachwuchsband eingesetzt worden.

Nach einem gelungenen Start und einer erfolgreichen ersten Ausweitung dank des Sponsorings des ADFC Düsseldorf e.V. gibt es noch viel Potenzial, die Möglichkeiten für den kostenlosen Verleih der Lastenräder auszubauen und zu optimieren. Mit dem Preisgeld könnten wir bspw. unsere Reichweite vergrößern, indem wir den Standort der Lastenräder regelmäßig im gesamten Stadtgebiet rotieren, oder es in die Anschaffung weiterer Lastenräder einfließen lassen.

Projektmanagement:

- Verkehrswacht Düsseldorf e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Verkehrswacht Düsseldorf e.V.
- E-Mail: service@verkehrswacht-duesseldorf.de
- Projekthomepage: www.lastenrad-duesseldorf.de

65

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Das Lastenrad als umweltschonender Alleskönner im innerstädtischen Straßenverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Stand November 2017: die „Schicke Minna“ war in diesem Jahr an 140 und die „Schicke Ulla“ an 125 Tagen anstelle eines Pkw in Düsseldorf unterwegs.
- **FINANZIERUNG:**
Für den Entleihenden kostenlos; Unterhaltungskosten durch Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Mitte Mai 2016 die „Schicke Minna“ und seit Januar 2017 die „Schicke Ulla“.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit unseren Lastenrädern „Schicke Minna“ und „Schicke Ulla“ bieten wir den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern seit Mitte Mai 2016 eine in jeder Alltagssituation praktikable Alternative zum Pkw, insbesondere beim Transport schwerer Gegenstände. Für ein Lächeln und ein „Dankeschön“ sowie nach einer Einweisung in die verkehrssichere Handhabung eines Lastenrades stehen unsere Lastenräder jedem zur Verfügung. Denn Vorkenntnisse, die über das Radfahren hinausgehen, oder ein Führerschein werden nicht gebraucht.



Mit dem BikeFriends-Konzept will die Insel Fehmarn den Radfahrern ein engmaschiges, leicht umsetzbares und erweiterbares Netz an Servicestationen bieten.

Man will damit auch zeigen, dass Radfahrer auf der Insel willkommen sind. Überall, wo man das BikeFriends-Zeichen sieht, können Radfahrer Serviceleistungen erhalten. Das Basisangebot besteht aus der Bereitstellung einer Fahrradluftpumpe, der kostenlosen Bereitstellung von Flickzeug und Werkzeug sowie der kostenlosen Toilettenbenutzung während der Öffnungszeiten. In Ausnahmefällen, wenn es hierfür eine plausible Begründung gibt, z.B. wenn es sich um einen Privathaushalt handelt, reicht auch der Verweis auf die nächste kostenlose öffentliche Toilette, die aber nicht weiter als 100 m entfernt sein darf.

Einige BikeFriends/Fahrradfreunde – die sogenannten BikeFriendsPlus – bieten noch zusätzliche Serviceleistungen an:

- kostenlose Befüllung der Wasserflasche (mit kaltem Trinkwasser) oder Verkauf von Wasserflaschen
- Verkauf von Fahrradschläuchen in Standardgrößen
- Verkauf von lokalen Radkarten
- Verkauf von Energieriegeln, Obst oder anderen Snacks
- Ausruhen (Bank bzw. Tisch + Bank, wo man sein Mittagessen einnehmen kann)

Bei den Servicestationen, die mit einem „E“ gekennzeichnet sind, besteht zusätzlich die Möglichkeit, den Akku des Elektro-Fahrrads zu laden.

66

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung der Servicequalität für Fahrradfahrer auf Fehmarn – ggf. Übertragbarkeit auf andere Regionen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
17 Fahrradfreunde konnten gewonnen werden. Im Winter 2017/2018 soll das Projekt erstmalig evaluiert werden.
- **FINANZIERUNG:**
Nur Kosten für die Aufkleber in Höhe von 213,01 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
In der Umsetzung seit Sommer 2017
- **ZEITRAUM:**
Testphase 2017/2018. Ziel ist es, die Fahrradfreunde dauerhaft zu etablieren und noch weiter auszubauen.

The composite image includes a map of Fehmarn with blue circles indicating service station locations. To the right is a purple 'Fahrradpass Fehmarn' sticker for the years 2017 and 2018, which includes a registration form with fields for name, address, phone, and email. Below the sticker is a text box explaining the 'Bike Friends - Konzept für Fahrrad-Servicestationen' and listing the services provided at these stations. At the bottom of the composite are logos for Interreg Deutschland - Danmark and the European Union.

Projektmanagement:

- Stadt Fehmarn – Umweltrat

Kontakt:

- Ansprechpartner: Beate Burow
- E-Mail: umweltrat@stadtfehmarn.de
- Projekthomepage: http://www.fehmarn.de/de/fehmarn/aktiv_erkunden_im_meer_aktiv/fahrradfahren.php

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fahrradfreunde Fehmarn sind Servicestationen, an denen man als Fahrradfahrer schnelle Hilfe, z.B. bei einer Panne, bekommen kann. Jeder Fahrradfahrer hält eine Luftpumpe und Flickzeug bereit. Darüber hinaus kann man dort die Toilette benutzen oder es wird einem der Weg zu einer öffentlichen Toilette in der Nähe gewiesen. Die Fahrradfreunde Plus bieten noch weitere Serviceangebote und E-Bikes kann man bei den Fahrradfreunden E aufladen.

Eine Übersicht über die Fahrradfreunde Fehmarn und deren jeweiliges Angebot findet man auf der Seite des Tourismus-Service Fehmarn unter: http://www.fehmarn.de/de/fehmar/aktiv_erkunden_im_meer_aktiv/fahrradfahren.php.

Darüber hinaus sind einige Fahrradfreunde auch Stempelstationen in unserem Radwanderpass.

Das Konzept wurde zur Saison 2017 gestartet und soll bis Ende 2018 getestet werden. Ende 2017 ist eine Befragung der Teilnehmer geplant, um das Konzept zu evaluieren und Impulse für Verbesserungen zu erhalten. Geplant ist, das Konzept ab 2018 dauerhaft zu etablieren. Es gibt bereits Anfragen anderer Kommunen, ob es erlaubt ist, das Konzept zu adaptieren. Die BikeFriends verpflichten sich jeweils für zwei Jahre. BikeFriend kann jeder werden. Neben Campingplätzen, Museen, touristischen Einrichtungen und Läden sind

auch Privatpersonen dabei. Zurzeit gibt es 17 Fahrradfreunde auf Fehmarn. Für die Teilnahme wird in der Presse und bei öffentlichen Veranstaltungen (z.B. Gastgeberstage etc.) geworben. Auf der Homepage der Stadt Fehmarn kann man sich den Teilnahmebogen herunterladen und ausgefüllt zurücksenden. Dabei entscheidet jeder, welches Serviceangebot er vorhalten kann und will. Nach Abgabe des Anmeldebogens erhält der Teilnehmer einen Aufkleber für seine Tür und bei Bedarf die Datei des Logos für die eigene Homepage. Das gemeldete Serviceangebot wird auf der o.a. Homepage des Tourismus-Service veröffentlicht.

Geworben wird für das Konzept in der örtlichen Presse, auf der Homepage des Tourismus-Service Fehmarn, der Seite der Stadt Fehmarn, im Radwanderpass der Stadt und in weiteren Publikationen, u.a. in der Gästemappe oder dem Fehmarnbuch.

66

ASTA FAHRRADWERKSTATT



67

Seit Juni 2017 betreibt der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) der RWTH Aachen eine Fahrradwerkstatt für die rund 60.000 Studierenden in Aachen. Dabei war der riesige Mehrwert für eine so große Gruppe – mit wenig Geld und umso größerer Abhängigkeit vom öffentlichen Nahverkehr – bei verhältnismäßig geringem Aufwand ausschlaggebend.

Die Fahrradwerkstatt in der Innenstadt Aachens bietet mit ihrem Werkzeug, den Montageständern und der Werkbank eine geeignete Infrastruktur zur Reparatur des eigenen Fahrrads. Mittel, die sich jeder einzelne in der Regel nicht leisten kann. Die Fahrradwerkstatt wird bisher ausschließlich aus Sponsorengeldern finanziert, die schon jetzt einen Betrieb für die nächsten zwei Jahre garantieren. Durch die Unterstützung bei der Reparatur durch engagierte Studis und günstige Ersatzteile zum Einkaufspreis soll die Hürde für eine Reparatur möglichst herabgesetzt werden. Dabei lernt man gleich noch, selbst sein Fahrrad zu reparieren. Zum sozialen Aspekt kommt die Verkehrssicherheit: Viele Studierende fahren mit verkehrsuntauglichen Fahrrädern. Durch günstige und

einfache Reparaturmöglichkeiten soll es einfacher sein, sein Fahrrad wieder fahrtüchtig zu machen.

Nicht zuletzt wollen wir einen verkehrspolitischen Beitrag leisten. Der öffentliche Nahverkehr ist hoffnungslos überlastet. Durch eine geeignete Infrastruktur soll der Fahrradverkehr gestärkt werden, damit das Fahrrad zum attraktivsten Verkehrsmittel in einer kleinen Großstadt wie Aachen wird. Schließlich ist Aachen die Stadt mit der fünfthöchsten Belastung durch Feinstaub.

Mittelfristig soll in unserem Ladenlokal mit Kooperationspartnern wie der Rechtsberatung Bikeright GmbH und dem E-Bike-Verleih Velocity Aachen GmbH ein Think Tank für grüne Mobilität und die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs entstehen. Beispielsweise soll es mit dem Verleih von E-Lastenrädern dann auch möglich sein, größere Erledigungen zu tätigen. Als nächsten Schritt planen wir die Gründung einer gGmbH, um die Dauerhaftigkeit der Fahrradwerkstatt zu garantieren. Der Gewinn des Deutschen Fahrradpreises würde einen entscheidenden Beitrag dazu leisten.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Eine kostenlose Do-it-yourself-Fahrradwerkstatt für alle Studierenden Aachens
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Seit Juni 2017 mit Werkbank und guter Grundausstattung in einem Ladenlokal in Aachen eingerichtet
- **FINANZIERUNG:**
Sponsoring
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Juni 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die AStA Fahrradwerkstatt bietet Studierenden Raum und Werkzeug, ihre Fahrräder kostenlos zu reparieren. Frei nach dem Motto „Studis helfen Studis“ bekommen sie tatkräftige Unterstützung von engagierten Studierenden mit langjähriger Hobby-Fahrradschrauber-Erfahrung. Mittelfristig sollen zahlreiche Mobilitätsangebote wie ein E-Transporter und der Verleih von E-Bikes über eine Kooperation hinzukommen.

Projektmanagement:

- AStA der RWTH Aachen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Helena Krogmann
- E-Mail: hkrogmann@asta.rwth-aachen.de
- Projekthomepage: <https://www.asta.rwth-aachen.de/de/fahrradwerkstatt>

FÖRDERUNG AKTIVER MOBILITÄT IM RAUM TÜBINGEN

Geplantes Vorhaben:

Zunächst sollen die vorhandenen Infrastrukturen konzeptuell und praktisch überprüft werden. Dazu sollen in Zusammenarbeit mit den relevanten gesellschaftlichen Akteuren z. B. die Wegekonzepte überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Als Vorlage dazu sollen die Kopenhagener Urban Life Accounts, das Konzept für nachhaltige Mobilität „Verkehr des guten Lebens“ der Agora Köln, der Gefahrenatlas von I BIKE NBG, der Flächen-Gerechtigkeits-Report der Initiative clevere Städte sowie die neuesten Erkenntnisse des SWITCH-Projekts (switchtravel.eu) sowie des Forums Mensch und Verkehr dienen. Hierbei soll auch eine Befahrung mit ortsfremden und Menschen mit besonderen Bedürfnissen (mit eingeschränkter Mobilität etc.) unter möglichst schwierigen Bedingungen (Glatteis, Nacht) stattfinden, um Schwachstellen aufzudecken. Ein Schwerpunkt soll dabei die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten im Sinne des universellen Designs (Barrierefreiheit) darstellen.

Der ADFC Baden-Württemberg hat für den Radverkehr bereits Broschüren herausgebracht, die als Vorlagen dienen können und in diesem Rahmen zu aktualisieren wären. Außerdem soll die Einführung einer Meldeplattform nach dem Vorbild der Meldeplattform Radverkehr des Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagements der Region Frankfurt RheinMain (<http://www.meldeplattform-radverkehr.de/>) angestrebt werden. Zunächst sollen jedoch verschiedene thematische Karten auf einer simplen Plattform wie umaps erstellt werden. Schwachstellen in den Wegenetzen sollen außerdem über weitere Kanäle gemeldet werden können.

Projektmanagement:

- Simon Mader

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simon Mader
- E-Mail: responsible-mobilities@posteo.de
- Projekthomepage: keine

Der BUND Regionalverband Neckar-Alb hat bereits Interesse an einer Unterstützung angekündigt.

Geplante Aktivitäten:

Es sollen Entwicklungskonzepte für den Fuß-, Rad-, Boots- und Skateverkehr entwickelt und in einer übergreifenden Strategie zur Förderung der aktiven Mobilität zusammengeführt werden. Hierfür wird eine Zusammenarbeit mit örtlichen Interessenvertretern (Fuß- und Radverkehrsvereine, Tourismusverband, lokaler Handel und Gewerbe etc.) und Nutzern (KiTas/Kindergärten/Schulen, Jugendgemeinderat, Familienbildungsstätte, Behindertenverbände, Seniorenverbände etc.) angestrebt. Um diese zu mobilisieren, wird mit der Unterstützung der Tübinger öffentlichen Hand gerechnet.

Außerdem sollen die Hauptachsen in Zusammenarbeit mit den genannten Akteuren praktisch überprüft werden, um den Zustand ihrer Lesbarkeit und Sicherheit zu erheben und Verbesserungsvorschläge darauf basierende zu erarbeiten. Des Weiteren sollen Erreichbarkeitskarten mit Angaben zu Reisedauern für die verschiedenen Mobilitätsformen erstellt werden.

68

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:
Förderung der aktiven Mobilität im Raum Tübingen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Unterstützerkreis aufgebaut
- FINANZIERUNG:
bisher keine Ausgaben eingeplant
- PROJEKTSTATUS:
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
Seit 1. Dezember 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Ziel dieses Projekts ist es, den Zustand der Wegenetze und Infrastrukturen zu überprüfen und ein Meldesystem für akute Schwachstellen sowie Entwicklungskonzepte und eine Gesamtstrategie für die aktive Mobilität zu entwickeln.



69

oBike ist ein international agierender, app-basierter Bike-Sharing-Anbieter mit Sitz in Singapur, der neben Deutschland bereits in 46 Städten in 14 Ländern vertreten ist. Mithilfe unserer Services helfen wir Städten auf der ganzen Welt dabei, smarter und sauberer zu werden. Seit Sommer 2017 bieten wir in Rücksprache mit den jeweiligen Stadtverwaltungen unser stationsloses Bike-Sharing auch in Deutschland an. Unsere stationslosen Fahrräder bereichern das tägliche Leben von Großstadt-Einwohnern, indem sie ihre Mobilität erhöhen, Nah- und Straßenverkehr entlasten und zu einer allgemein besseren Umwelt beitragen. Darüber hinaus unterstützen wir Menschen bei einem aktiveren Lebensstil.

Das Ausleihen gestaltet sich so simpel und nutzerfreundlich wie möglich. Der/die Nutzer/-in meldet sich per App bei oBike an. Nachdem er oder sie sein Nutzerkonto aufgeladen hat, ist es ihm/ihr in Sekundenschnelle möglich, ein Fahrrad auszuleihen. Hierzu wird der QR-Code auf dem Fahrrad mithilfe der App gescannt. Anschließend öffnet sich das Schloss am Hinterrad. Nach der Fahrt wird das Schloss manuell wieder

geschlossen und die Fahrt automatisch über die App abgerechnet. Da die Fahrräder keine Stationen benötigen, kann die Fahrt jederzeit beendet und das Fahrrad an einem verkehrsgemäß erlaubten Ort abgestellt werden. Verkehrswidrig abgestellte Fahrräder werden von uns schnellstmöglich abgeholt und umgeparkt. Durch die einzigartige Flexibilität und Simplität der Anwendung setzen wir uns zum Ziel, speziell bisherige Nicht-Nutzer von Bike-Sharing-Angeboten zu gewinnen.

So planen wir längerfristig ein Umdenken zum Thema Mobilität in Städten, die gezwungenermaßen jedes Jahr mehr öffentlichen Raum an Pkw abtreten. Wir sehen die Sharing Economy als Teil der Lösung zu den wachsenden Problemen des 21. Jahrhunderts und treten selbstbewusst für einen effizient genutzten öffentlichen Raum auf. Dabei legen wir großen Wert darauf, unser Modell an die Gegebenheiten der jeweiligen Stadt anzupassen, und stehen in direktem Kontakt mit öffentlichen Vertretern, dem ADFC sowie weiteren lokalen Interessengruppen zum Thema Fahrrad, um uns nachhaltig in die lokale Fahrrad-

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Shared Mobility in Deutschland zugänglicher und attraktiver zu machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Starts in vier Deutschen Großstädten; bekundetes Interesse von vielen weiteren
- **FINANZIERUNG:**
Einnahmen über Fahrradverleih sowie mehrere private Kapitalgeber
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als agiles und pragmatisches Unternehmen streben wir an, mit unserer internationalen Erfahrung die beste und zugänglichste Bike-Sharing-Plattform auf dem deutschen Markt zu sein. Unsere Vision ist es, Fahrradfahren immer, überall und für jeden zu ermöglichen, um so eine umweltfreundliche und flexible Transportalternative zu schaffen. Wir verringern den CO₂-Ausstoß, sorgen für einfache Mobilität und verbessern die Lebensqualität in Städten Deutschlands und der Welt.

Projektmanagement:

- Marco Piu

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hanno Focken
- E-Mail: hannofocken@obikeinc.com
- Projekthomepage: <https://www.o.bike/>



69

kultur einzubringen und diese zu unterstützen. Hier grenzen wir uns deutlich von weiteren Anbietern aus dem asiatischen Raum ab. Darüberhinaus sind wir bereits im Gespräch mit verschiedenen kleineren Gemeinden, die eigenständig Interesse an unserem System bekundet haben. Da wir im Gegensatz zu bisher aktiven Mitbewerbern nicht auf öffentlichen Subventionen basieren, füllen wir hier eine Lücke, die von weiteren Anbietern weitestgehend ignoriert wurde. So profitieren längerfristig auch Einwohner weniger reicher Gemeinden von umweltfreundlicher und flexibler Mobilität.



Basierend auf dem nutzerfreundlichsten Fahrradverleih-System Deutschlands, der öffentlichen Verbreitung des Sharing-Gedankens sowie der Ausweitung des systematischen Fahrradverleihs auf Gemeinden kleinerer Größe sind wir überzeugt von unserer Chance, den Wettbewerb zu gewinnen.

NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB



70

Die Ausgangssituation war ein alter, heruntergekommener Bahnkiosk mitten in der Stadt Münsingen. Dieser sollte saniert werden und eine neue Zweckbestimmung erfahren.

Bei unserem Projekt handelt es sich um die erste und einzige Raumschaft in Deutschland, wenn nicht gar weltweit, die mithilfe der BOSCH E-Bike-Technologie flächendeckend erschlossen ist.

E-Bike-Verleih Stationen gibt es landauf, landab. Bei unserem Projekt handelt es sich um ein besucherfreundliches Angebot, das den Gast/Einheimische navigiert und anhand der neuesten Technologie tolle Urlaubsmomente vermittelt. Und das Ganze mit „Rückenwind“ und dem berühmten „Bosch-Lächeln“. Deutschlandweit/weltweit sind wir, mit Bosch als Kooperationspartner, das Pilotprojekt und haben dies sorgfältig geplant und mit regionalen Spezialitäten versehen und verknüpft.

Dabei ist die Kern-Innovation das Bosch-Nyon-Navigationssystem, das erste All-in-one-System: Antrieb > Akku > Naviga-

tion. Hier trifft die neueste Technologie des Weltmarktführers im Bereich E-Bike, der BOSCH GmbH, auf den Tourismus. Dem demografischen Wandel (Senioren + Best Ager) wird durch die E-Bikes ebenso Rechnung getragen wie der technikaffinen Jugend. Besonders kreativ ist die Einbettung des Projekts in das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Ausgangspunkt ist hierbei das neu gestaltete Mobilitätszentrum am Münsinger Bahnhof, dem Dreh- und Angelpunkt verschiedener Mobilitätsformen auf der Schwäbischen Alb. Grundsätzlich sind alle interessierten Aktivitätssuchenden angesprochen. Das Angebot richtet sich an Personen ab ca. zwölf Jahren. Besonders möchten wir auch Familien ansprechen und haben hierfür innovative Kinderanhänger zum Verleih im Programm. Daneben zielt unser Angebot aber auch auf diejenigen ab, die seit Jahren nicht mehr Rad gefahren sind und wieder sportlich aktiv sein möchten. Beim Pedelec (bis 25 km/h) sinkt hier die Hürde, einmal wieder auf ein Rad zu steigen. Zudem bietet die Navigation Sicherheit in puncto Orientierung.

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Innovative und erfolgreiche Besucherlenkung epowered by Bosch
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Viele Gäste und Einheimische, die mit einem zufriedenen „Bosch-Lächeln“ von Ihrer Tour zum Mobilitätszentrum zurückkommen
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Münsingen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt umgesetzt und in ständiger Weiterentwicklung
- **ZEITRAUM:**
Seit Mai 2016

Projektmanagement:

- Stadt Münsingen/Bosch e-Bike Systems

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hans-Peter Engelhart
- E-Mail: hans-peter.engelhart@muensingen.de
- Projekthomepage: <http://www.muensingen.com/e-Bike>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bei unserem Projekt handelt es sich um ein innovatives Projekt, das den Gästen und BürgerInnen einen klasse Mehrwert gibt! Sowohl beim Radfahren (E-Bike) als auch bei der Orientierung (Bosch Nyon) werden die Kunden unterstützt und fahren mit Topädern zu den schönsten Sehenswürdigkeiten im Biosphärengebiet Schwäbische Alb! Alles ausgehend vom Mobilitätszentrum Münsingen.

NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB



70

Unser Wettbewerbsbeitrag hat insbesondere wegen des Nyon-Navigationssystems von Bosch einen Mehrwert, da dies in mehreren Hinsichten nützlich wie innovativ ist. Unser Wettbewerbsbeitrag existiert erst seit dem 12. Mai 2016. Durch erfolgreiche Bewerbung, Medienarbeit, redaktionelle Beiträge und Pressereisen sind sowohl das neue Angebot als auch die Stadt Münsingen, das Biosphärengebiet Schwäbische Alb wie auch die Schwäbische Alb als Ganze beworben worden. Seit der Eröffnung sind die Räder mit Nyon vermietet worden und oft unterwegs. Zudem konnten bereits mehr als 50 Pedelecs im Anschluss veräußert werden. Es ist jetzt schon ersichtlich, dass sich neben unseren anderen Angeboten und Produkten die Gästezahlen abermals positiv entwickeln werden. Als Vorreiterprojekt hat es auch einen positiven Effekt für die ganze Destination, den Landkreis und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Wir erwarten steigende Gästezahlen und eine Strahlkraft in Sachen E-Mobilität.

Aufgrund der Einzigartigkeit in Deutschland bewerben wir uns und möchten als Best-Practice-Beispiel den Deutschen Fahrradpreis gewinnen.



FERNRADWEG AMSTERDAM–BERLIN TRIFFT DEN GESCHMACK DER RADTOURISTEN



Der Fernradweg Amsterdam–Berlin ist in vierjähriger Arbeit in Privatinitiative entwickelt und durch zahlreiche Befahrungen vor Ort optimiert und verifiziert worden. Er hat heute den Charakter eines Initiativ-Radwegs ohne durchgängige Beschilderung und Vermarktung. Im Zeitalter der Digitalisierung, die mit GPS-Navigation und Quartiersuche per Smartphone auch im Radtourismus schon weit fortgeschritten ist, ist das längst kein Nachteil mehr. Im Gegenteil, der inoffizielle Status bietet einige Vorteile: Er vermeidet die immensen Aufwände, die zahlreichen betroffenen Gebietskörperschaften für eine übergreifende Koordination alle an einen Tisch bringen zu müssen und bietet Freiheitsgrade bei der Wahl des Streckenverlaufs.

Sein herausragendes Merkmal ist eine Abfolge attraktiver Mittel- und Großstädte, die sich im Streckenverlauf wie auf einer Perlenkette in passenden Etappenentfernungen aneinanderreihen und sich mit guter radtouristischer Infrastruktur als interessante Übernachtungsorte anbieten. Sie bieten ausreichend Vielfalt an Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten sowie für Stadtbummel und Abendprogramm. Die Perlenkette beginnt in den Niederlanden mit Amersfoort und Deventer oder alternativ Utrecht und Arnhem und setzt sich in Deutschland fort mit Bad Bentheim, Osnabrück, Minden, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Brandenburg/Havel und Potsdam. Und auch die Landschaften, Sehenswürdigkeiten und kleineren Städte dazwischen müssen sich nicht verstecken.

Projektmanagement:

- Reinhard Niewerth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Reinhard Niewerth
- E-Mail: reinhard.niewerth@t-online.de
- Projekthomepage: www.bike-amsterdam-berlin.info

Die Strecke ist heute schon bis auf wenige kurze, verbesserungswürdige Teilabschnitte gut befahrbar. Auf niederländischer Seite verläuft sie auf nationalen Fernradrouten oder im niederländischen Knotenpunktnetzwerk, auf deutscher Seite nutzt sie eher unbekanntere Radrouten wie den West-Ost-Radweg, aber auch Teilstücke des beliebten Havelradweges oder des Europaradweges R1 und stellt natürlich entsprechende Lückenschlüsse her. Die Route verläuft sehr steigungsarm und weitgehend abseits des Autoverkehrs. Eine sehr gute Bahnanbindung erleichtert die An- und Abreise der Radtouristen. Empfohlene Abstecherrouten binden mehrere Weltkulturerbestätten und renommierte touristische POIs an den Streckenverlauf an, so z.B. das Varusschlachtmuseum bei Osnabrück, Goslar mit dem Rammelsberg, Wolfsburg mit dem „phaeno“ und der „Autostadt“ sowie das Speeremuseum „paläon“ bei Helmstedt.

Mit diesen Eigenschaften trifft der internationale Fernradweg Amsterdam–Berlin ganz offensichtlich den Geschmack der Radtouristen! Je nach Jahreszeit verzeichnet die umfangreiche Internetseite www.bike-amsterdam-berlin.info aktuell zwischen 1.000 und 1.500 Besucher im Monat mit steigender Tendenz. Den Rückmeldungen über die Webseite ist zu entnehmen, dass der Weg entgegen vorherrschender Trends vermehrt auch jüngere Leute anspricht. Der Fernradweg Amsterdam–Berlin eignet sich für eine kompakte Radreise in etwa zehn Etappen ebenso wie für einen ausführlichen dreiwöchigen „KulTourlaub“. Hartelijk welkom - herzlich willkommen!

71

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Angebot eines Fernradweges Amsterdam–Berlin mit attraktiven, überwiegend urbanen Etappenzielen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Optimierter Streckenverlauf liegt fest, umfangreiche Webseite mit GPS-Tracks ist erstellt.
- **FINANZIERUNG:**
Privat finanziert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der internationale Fernradweg Amsterdam–Berlin verbindet die niederländische und die deutsche Hauptstadt über rund 820 Fahrradkilometer miteinander und verspricht eine attraktive Radreise zwischen zwei ohnehin städtetouristisch hoch begehrten Metropolen. Durch die Anziehungskraft seiner Endpunkte und den eher urbanen Charakter seiner Etappenziele spricht er entgegen den vorherrschenden Trends im Radtourismus vermehrt auch jüngere Leute und ausländische Radtouristen an.

RADROUTENSPEICHER.METROPOLERUHR (RRS.MR)



Ausgangssituation

Die Zusammenarbeit im Geoinformationsssektor innerhalb der Metropole Ruhr wird seit Ende 2013 durch das interkommunale Geonetzwerk.metropoleRuhr gefördert und begleitet. Das Netzwerk identifiziert Aufgabenfelder, erarbeitet Handlungsleitfäden und entwickelt die technische Umsetzung von Projekten mit Geodatenbezug. Informationen über den Raum sollen für jedermann zugänglich gemacht werden.

Idee und Ziel

In enger interkommunaler Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Regionalverband Ruhr soll im Frühjahr 2018 ein erster einheitlicher Datenbestand von Radroutenverläufen in der Metropolregion vorliegen, der kontinuierlich aktualisiert wird und jedem Interessierten frei im Web zur Verfügung steht.

Dies erleichtert u.a. (Infrastruktur-)Planungen, z.B.

- zur Verdichtung des Radwegenetzes,
- Anbindungen an den Radschnellweg Ruhr (RS1),
- zielgerichtetes und fehlerfreies Routing für den Alltags- und Freizeitradverkehr,
- Optimierung emissionsarmer Verkehrsplanung (Dieselfahrverbote, CO₂-Reduzierung, Umweltzonenausweitung).

Projektmanagement:

- Geonetzwerk.metropoleRuhr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carina Feske, RVR; Helge Gierth, Stadt Bochum
- E-Mail: feske@rvr-online.de
- Projekthomepage: <https://geonetzwerk.metropoleruhr.de/de/projekte/projektsteckbrief-radwegeinformationssystem-metropole-ruhr>

Gleichzeitig stellt der Datenbestand die Grundlage für weiter gehende touristische Serviceangebote dar und wird dem Radroutenplaner NRW zur Aktualisierung des NRW-weiten Datenbestandes zur Verfügung gestellt.

Umsetzung

Bereits zu Beginn der Zusammenarbeit des Netzwerks wurde das Thema Radrouten als Handlungsschwerpunkt identifiziert, da von vielen Stellen eine digitale Führung der Radrouten beabsichtigt, jedoch noch nicht umgesetzt wurde. Hinzu kommt eine notwendig gewordene Abstimmung an Gebietsgrenzen und Zuständigkeiten, die mitunter sehr aufwendig ist. Eine einfache Darstellung der Radroutenverläufe mit Hinweis auf verantwortliche Stellen, z.B. der Unterhaltung und Pflege, fehlt bisher. Die konkrete Planung und Umsetzung des Projektes begann im Frühjahr 2016, nachdem die jährliche Mitgliederversammlung des interkommunalen Netzwerks dies beschlossen hatte. Ein Arbeitskreis, zunächst bestehend aus Mitgliedern ausgewählter Städte (Bochum, Dortmund, Witten, Essen, Gelsenkirchen, Castrop-Rauxel und Herne) und des Regionalverbandes Ruhr, entwickelte einen Leitfaden. Der Leitfaden definiert die Arbeitsprozesse und Inhalte des Radroutenspeicher.metropoleRuhr (RRS.mR). Somit kann eine einheitliche Datenbasis zu Radroutenverläufen innerhalb der Region entwickelt und über die Stadtgrenzen hinaus ausgetauscht und ergänzt werden (übergreifendes Radroutennetz in der Region).

Bislang erreichte Ziele

In mehreren Arbeitsgruppensitzungen wurde ein Leitfaden 1.0 zum RRS.mR erarbeitet, der Inhalt und Systematik für eine einheitliche Datenerstellung und Da-

72

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Einheitliches und aktuell geführtes digitales Radroutennetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr in der gesamten Metropole Ruhr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Leitfaden Radroutenspeicher Version 1.0, begleitende interkommunale Schulungen sowie technische Bereitstellung eines Erfassungswerkzeuges als GIS- und Web-Frontend
- **FINANZIERUNG:**
Umlagefinanzierung Geonetzwerk.metropoleRuhr
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Februar 2016 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Radroutenspeicher ist Werkzeug und Informationsplattform zugleich. Die zuständige Sachbearbeitung in der jeweiligen Kommune und des Regionalverbandes Ruhr digitalisieren die Radroutenverläufe. Die aktuellen Daten werden in einer Weboberfläche veröffentlicht und erleichtern zukünftig verwaltungsseitige Planungen, ebenso wie Freizeitplanungen von Bürgerinnen und Bürgern. Im Radroutenspeicher werden Standards definiert, durch die die digitale Erhebung von Radrouten in der Metropole Ruhr über alle 53 Städte hinweg vereinheitlicht wird.

tenpflege beschreibt. Um die stark unterschiedlichen personellen und technischen Voraussetzungen in der Metropole Ruhr auszugleichen, ist ein Erfassungswerkzeug erstellt worden. Dieses berücksichtigt alle lokalen Belange und Möglichkeiten und garantiert damit die Grundlage für eine gesicherte Fortführung des Datenbestandes. Mitglieder wurden in ganztägigen Veranstaltungen geschult und Anmerkungen oder Änderungswünsche sind in das Erfassungsmodell und den Leitfaden zurückgeflossen. Seit Sommer 2017 sind die Digitalisierungswerkzeuge für Verbandsmitglieder im Web verfügbar und seitdem werden die Radrouten in einer zentralen Datensammlung kontinuierlich dezentral durch die jeweiligen Verantwortlichen gepflegt.

Warum sollte das Projekt den Wettbewerb gewinnen?

Durch die gemeinsame Erstellung der Radrouteninformation in der Metropolregion mit elf kreisfreien Städten und vier Kreisen und deren angehörigen Gemeinden wird eine Nachhaltigkeit dieses zukünftig immer wichtiger werdenden Mobilitätssegmentes Radverkehr gesichert und auch für mehr als fünf Millionen Bürgerinnen und Bürger in der Metropolregion kostenfrei zur Verfügung gestellt.

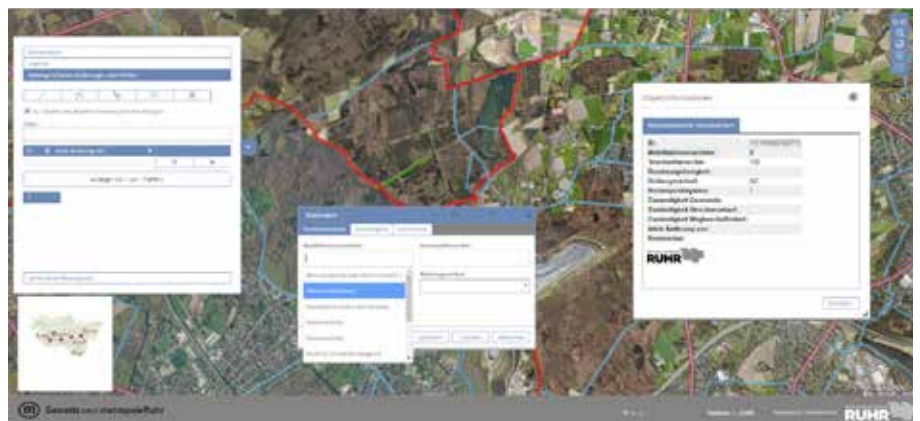
Die Daten werden nicht von einer Stelle erstellt und gepflegt, sondern dezentral und einheitlich. Dafür sorgt ein weitverzweigtes Netzwerk an Datenpflegern. Zukünftig

ist auch ein crowdsourcingbasierter Ansatz durch Datenpflege der Bevölkerung oder Open-Street-Mapper beabsichtigt. Hierdurch ist eine größtmögliche Aktualität gewährleistet.

Die vorhandenen Informationen werden unter eine Open-Data-Lizenz gestellt, so dass darauf Anwendungen entwickelt und eine Datenverschneidung z.B. zu Analyse-zwecken ermöglicht wird.

Der Leitfaden enthält ein abgestimmtes Datenmodell, das als Blaupause einfach und unkompliziert in anderen Regionen, landes- wie bundesweit in Anwendung gebracht werden kann.

72



HIGH NELLY TEA



73

High Nelly Tea tritt auf:

- bei Veranstaltungen zum Thema fairer Handel,
- bei Veranstaltungen zum Thema Afrika,
- bei Veranstaltungen zum Thema Fahrrad und umweltfreundliche Mobilität,
- bei Veranstaltungen, bei denen es irgendwie um Irland geht, z.B. Folkkonzerte,
- bei Stadtteilstesten,
- bei Sportfesten,
- ganz spontan am Sonntagnachmittag an einem beliebten Ausflugsziel, z.B. Bürgerpark.

High Nelly Tea, das ist:

- ein Fahrradklassiker vom Typ Roadster, in Irland als High Nelly bekannt und beliebt, umgebaut mit Körben oder Kisten und ausklappbarem Tisch zum mobilen Tee-Ausschank-Stand,

- schwarzer Tee, wie er in Irland getrunken wird, aus Afrika, fair gehandelt,
- ein Kelly Kettle, das ist ein CO₂-neutraler Wasserkocher,
- ein Hingucker, wenn es aus dem Teekessel qualmt und dampft und pfeift,
- ein Spendenprojekt für Fahrräder vom Typ „Old English Roadster“ in Jinja/Uganda, dort genannt „Boda Boda“.

High Nelly Tea verbreitet:

- gute Laune,
- Einsicht in die unbegrenzten Möglichkeiten, die das Transportmittel Fahrrad bietet,
- Lust auf köstlichen schwarzen Tee.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Werbung für das Fahrrad als universelles Transportmittel, Werbung für den fairen Handel
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
viele Tee-Ausschank-Aktionen in und um Bremen
- FINANZIERUNG:
Aus Eigenmitteln
- PROJEKTSTATUS:
In Durchführung
- ZEITRAUM:
Seit 9. August 2015

Projektmanagement:

- In Eigenverantwortung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Baum
- E-Mail: michabaum@web.de
- Projekthomepage: <https://www.facebook.com/HighNellyTea/>
im Aufbau: www.HighNellyTea.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

High Nelly Tea ist ein künstlerisches, ein soziales und ein sehr nachhaltiges Projekt. High Nelly Tea kocht schwarzen Tee aus fairem Handel und schenkt ihn aus an besonderen Orten, zu besonderen Anlässen. Dazu benötigt High Nelly Tea nur einen modifizierten irischen Fahrradklassiker: die High Nelly. Erlöse aus den Spenden gehen an ein Fahrradprojekt in Jinja, Uganda.

„FAHRKARTE FALTRAD“

Abstellanlage für Falträder

„Fahrkarte Faltrad“
Schneller ans Ziel mit dem Fahrrad



Die Falträder stehen den Lehrkräften des Kronberg-Gymnasiums zur freien Verfügung. Die Aschaffenburg-Versehung-GmbH unterstützt damit den Umbau des Gymnasiums und bietet diese Räder in Kombination mit der kostenfreien Nutzung der Stadtbusse als umweltfreundliche Variante zur Pkw-Nutzung an. Eine Gemeinschaftsinitiative von:



Das Projekt „Fahrkarte Faltrad“ wurde im ersten Halbjahr 2017 gemeinsam von der Stadt Aschaffenburg, dem Kronberg-Gymnasium sowie den Aschaffenburg Stadtwerken als ÖPNV-Dienstleister und Betreiber der Parkhäuser entwickelt.

Das Kronberg-Gymnasium in Aschaffenburg wird aktuell saniert und ausgebaut. Baustellenbedingt gibt es deshalb einen Ausweichstandort in der Innenstadt, der ca. 1,6 km von der Schule entfernt ist. Seit Beginn des Schuljahres im September 2017 müssen v.a. die Lehrkräfte teils mehrfach täglich zwischen den beiden Standorten pendeln. Damit auch in den Pausen der Unterrichtsort gewechselt werden kann und kein Zeitverlust durch Parkplatzsuche entsteht, hätte das Hochbauamt der Stadt Aschaffenburg 20 Pkw-Stellplätze für die Lehrkräfte in einem öffentlichen Parkhaus in der Innenstadt anmieten müssen. Dieses kostenintensive Kontingent konnte durch die Projektidee „Fahrkarte Faltrad“ reduziert werden, und die eingesparten Parkplatzgebühren bildeten dann das Budget zur Anschaffung der zehn Räder!

Die Fahrradnutzung hat auf der kurzen Strecke quer durch die Innenstadt viele Vorteile. Es können stets staufreie und attraktive Routen jenseits der Hauptstraßen gewählt werden. Die Lehrkräfte freuen sich über die gesunde Bewegungsmöglich-



keit und die frische Luft auf einer ohnehin notwendigen Transferfahrt. Von Tür zu Tür entsteht dabei sogar ein Zeitgewinn, denn auch das Fahrradparken ist an beiden Standorten sicher und komfortabel möglich. Auch die Haltestellen liegen schulortnah, während die angemieteten Pkw-Stellplätze im innerstädtischen Parkhaus einige Gehminuten entfernt sind. Zudem ist es eine umweltfreundliche Mobilitätslösung mit stadtweitem Vorbildcharakter. Mit den Falträdern wird nun auch denjenigen Lehrkräften die Nutzung des Fahrrads ermöglicht, die mit dem Pkw oder dem ÖPNV zur Schule kommen.

Die wesentliche Neuerung beim Projekt „Fahrkarte Faltrad“ ist die vollständige Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV, das Fahrrad wird selbst zur Fahrkarte! Bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit oder bei fehlender Motivation dienen die codierten Falträder auch als Fahrkarte im Bus. So besteht die Fahralternative zwi-

74

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Lehrer pendeln mit dem Fahrrad zwischen zwei Schulstandorten.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Falträder werden aktiv genutzt.
- FINANZIERUNG:
Eingesparte Pkw-Stellplatzmiete bei Stadtwerken Aschaffenburg
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
2017–2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die „Fahrkarte Faltrad“ vollendet die sinnvolle Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV: Das Fahrrad wird selbst zur Fahrkarte! Die Lehrer des Kronberg-Gymnasiums in Aschaffenburg können zwischen der Schule und einer 1,6 km entfernten Außenstelle mit eigens dafür bereitgestellten Falträdern pendeln. Wird das Wetter schlecht, es wird dunkel oder man hat keine Lust zum Radfahren? Dann ist das codierte Faltrad eine Fahrkarte im Bus und kann bei Bedarf auch zum Gepäckstück zusammengeklappt werden.

Projektmanagement:

- Stadtplanungsamt - Radverkehrsbeauftragter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jörn Büttner
- E-Mail: joern.buettner@aschaffenburg.de
- Projekthomepage: keine

„FAHRKARTE FALTRAD“

schen den Schulstandorten ganzjährig und witterungsunabhängig. Die einfache Verfügbarkeit und die hohe Flexibilität sind wesentliche Eckpunkte des Konzeptes. Die Lehrkräfte haben keinen finanziellen oder organisatorischen Aufwand durch den Gebrauch der Räder oder durch den Fahrkartenkauf. Eventuelle Reparaturen oder Ersatzbeschaffungen werden durch die Stadtwerke Aschaffenburg gewährleistet.



Die Fahrradmitnahme in den Bussen ist in Aschaffenburg kostenfrei. Während der Hauptverkehrszeiten kann es aber vorkommen, dass eine Fahrradmitnahme wegen vieler Fahrgäste nicht mehr möglich ist. Auch wenn Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühle die Stellflächen bereits besetzen, wäre eine Fahrradmitnahme ausgeschlossen. Die Falträder umgehen auch dieses Hemmnis und können im Ausnahmefall zu einem handlichen Gepäckstück umgewandelt werden.

74

BIKEKITCHEN AUGSBURG



Die Bikekitchen Augsburg wurde im Frühjahr 2011 von fahrradbegeisterten Ingenieuren und ambitionierten Autodidakten ins Leben gerufen. Zunächst wurde eine einfache Fahrradwerkstatt eingerichtet und ständig erweitert. Von Anfang an wurde das Projekt von der Bevölkerung gut angenommen (auch, da im Frühjahr und Sommer viele Fahrradläden eine Warteliste für Fahrradreparaturen haben). Mit den Besucherzahlen wuchs auch die Werkstattausstattung, und mehr Ehrenamtliche in den verschiedensten Altersklassen fanden sich ein, um auch mit neuen Ideen das Projekt zu bereichern. Es wurden die ersten Tallbikes und Freakbikes gebaut, die wiederum noch mehr Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erregten. Später wurden von den elektrisch Versierten dann noch ein Handyladerad und ein Radlino realisiert, die für den gemeinsamen Gebrauch als Bikekitchen im Haus verblieben und auf Stadtfesten, Kulturveranstaltungen und bei Jugendorganisationen seitdem großen Anklang finden.

Wir sind für jede und jeden offen und wollen helfen, Fahrradfahren für jede und jeden bezahlbar zu halten. Gespendeten alten Rädern geben wir „ein neues Leben“, indem wir sie restaurieren oder die Einzelteile ausbauen und für andere Räder verwendbar machen. Wir sind inzwischen eine feste Institution, wenn es in Augsburg um das Thema Fahrradfreundlichkeit geht.

Projektmanagement:

- ADFC Augsburg, Ehrenamtliche

Kontakt:

- Ansprechpartner: ADFC Augsburg, Bikekitchen: M.Guhra
- E-Mail: uk-w@guhra.de
- Projekthomepage: www.bikekitchen-augsburg.de



Bei uns gibt es regelmäßige Öffnungszeiten, die man im Internet leicht findet. Und sobald das Wetter es zulässt, wird auch auf dem Platz vor der Werkstatt unter freiem Himmel gearbeitet.

Wer uns besucht, lernt nicht nur, seine Bremse instand zu halten oder einen Platten zu flicken, sondern z.B. auch, sein Laufrad zu zentrieren, das Innenlager zu wechseln u.v.m.

In den letzten Jahren haben sich neben RentnerInnen, StudentInnen und BastlerInnen natürlich auch Flüchtlinge bei uns eingefunden. Vielen konnten wir zu nahezu kostenloser Mobilität verhelfen, ein paar sind als Helfer geblieben bzw. arbeiten freiwillig bei uns mit und so freuen wir uns nun über zwei Geflüchtete als feste Teammitglieder. Damit jede/-r auch sprachunabhängig verstehen kann, wie die Werkstatt funktioniert, haben wir ein Piktogramm-/Illustrationsplakat zum Thema „How to Bikekitchen“ angefertigt.

Damit wir zukünftig auch auswärts tätig werden können, planen wir aktuell eine mobile Werkstatt. Schön wäre ein E-Lastenbike, das genügend Zuladung erlaubt und das Werkzeug auch „über den Berg schaffen kann“. Damit kann man z.B. auch bei Schulen oder in Stadtteilen zur erfolgreichen Selbsthilfe verhelfen.

75

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Fahrradfahren attraktiv und bezahlbarer zu machen, DIY als Basis für positives Erleben, Schwellenabbau
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Hoher Bekanntheitsgrad, Präsenz auf kommunalen bis kulturellen Festen mit Eigenbauten
- **FINANZIERUNG:**
Nur ehrenamtliche; die Räume vom ADFC Augsburg bereitgestellt, alles Weitere via Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Mai 2011 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Bikekitchen Augsburg ist ein offenes Non-Profit-Angebot zur Stärkung der Fahrradkultur. Wir bieten einen sehr gut ausgestatteten Werkstatt-raum, gebrauchte Ersatzteile plus Know-how und Hilfe für die DIY-Fahrrad-Reparatur oder den Fahrradbau. Die Bikekitchen wird ausschließlich von Ehrenamtlichen betrieben, ein Ort, offen für jede und jeden, Soziales und Fachgespräche gibts beim Essen nach der Öffnungszeit. Geöffnet ist regelmäßig 1x die Woche abends und 1x im Monat freitagnachmittags.



Ausgangssituation:

Fahrradreparaturen beim Fachhändler kosten Geld. Geld, welches nicht nur Studierenden oft am Ende des Monats fehlt. Doch sollte nicht jeder, unabhängig von Einkommen und Fachkenntnissen, die Möglichkeit haben, das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu nutzen und zu warten? Genau hier setzt die Fahrradwerkstatt der Bauhaus-Universität Weimar an und bietet kostenfreie Hilfe zur Selbsthilfe an. Ein Team von acht Studierenden steht in vier Abendschichten in der Woche zur Verfügung, um die Besucher bei Reparaturen anzuleiten. In einem Werkstattraum auf dem Unigelände finden sich stabile Montaggeständer und fast jedes Werkzeug, das man braucht, um sein Fahrrad selber wieder auf Vordermann zu bringen. Die studentische Initiative besteht seit über 15 Jahren und wird jährlich, mit wechselnden Mitgliedern, fortgeführt. So bietet sie eine Alternative zu kommerziellen Werkstätten und vermittelt Fahrradfahrern das nötige Fachwissen. Die Finanzierung läuft über den Semesterbeitrag der Studierenden, jedoch hängt das Budget stark von geplanten Anschaffungen ab und muss beim Studierendenkonvent jährlich beantragt werden. Da die Bereitstellung von Ersatzteilen darin nicht berücksichtigt werden kann, wird das Ersatzteillager durch Teile gespendeter Fahrräder aufgefüllt.

Ziele und Ergebnisse:

Die Fahrradwerkstatt setzt es sich zum Ziel, das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel

Projektmanagement:

- Team von acht Studierenden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marco von der Heyden
- E-Mail: marco.vonder@gmail.com
- Projekthomepage: keine

in der Studierendenschaft und darüber hinaus zu etablieren. So können z. B. gespendete Gebrauchträder selber aufgebaut oder günstig erworben werden. Zusätzlich sollen ein jährlicher öffentlicher Fahrradflohmkt sowie Fahrradkurse, u. a. für internationale Studierende,

den einfachen Zugang zur Fahrradmobilität ermöglichen. Für die Zukunft ist ein Verleihservice geplant, der neben normalen Fahrrädern besonders mit Lastenrädern und Anhängern eine Alternative zum Mietauto bieten soll. Darüber hinaus erfordert der große Andrang die Anschaffung von weiteren Montaggeständern, damit größere Reparaturen nicht im Gang zwischen Tür und Angel, sondern fachgerecht erledigt werden können.

Über die Jahre hinweg wurde die Werkstatt ein wichtiger Bestandteil der Universitätsinfrastruktur. Jeden Abend werden mehrere Fahrräder repariert und wieder verkehrssicher gemacht, sei es nur ein platter Reifen oder aber ein Lenkerbruch. Um der hohen Nachfrage gerecht zu werden, war es durch eine Vergrößerung des Teams dieses Jahr möglich, die Öffnungszeiten von zwei auf vier Tage auszuweiten.

Warum wir gewinnen sollten:

Das Team der Fahrradwerkstatt arbeitet ausschließlich ehrenamtlich. Daher käme das gesamte Preisgeld der Fahrradgemeinde in Weimar zugute. Angebotene Veranstaltungen könnten besser beworben und neue Ersatzteile angeschafft werden. Außerdem würde der Deutsche Fahrradpreis der Werkstatt erstmalig größere Investitionen wie Lastenräder oder Anhänger ermöglichen, da der jährliche Etat bisher nur dafür ausreicht, Verbrauchsmaterialien und zerschlissenes Werkzeug zu ersetzen.

76

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Kostenfreie Unterstützung bei der Nutzung des Fahrrads als Verkehrs- und Transportmittel
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Vier Abende die Woche geöffnet, über 600 reparierte Räder im Jahr inklusive Know-how-Vermittlung
- **FINANZIERUNG:**
Kleine Spenden und jährlich ca. 1.000€ vom Studierendenkonvent, finanziert über den Semesterbeitrag
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit ca. 2002

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fahrradwerkstatt der Bauhaus-Universität bietet kostenfreie Unterstützung bei Reparaturen sowie einen gut ausgestatteten Werkstattraum mit Ersatzteilen. Geplant ist zudem die Ausleihe von (Lasten-)Rädern und Anhängern. Ein Team von engagierten Studierenden ist viermal die Woche ab 18 Uhr im Einsatz, um Hilfesuchenden mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Das Projekt zeichnet sich durch das ehrenamtliche Engagement des Teams sowie demokratische und hierarchiefreie Organisationsstrukturen aus.

BÜRGERBAHNHOF WINTERBERG



Im Herzen von Winterberg ist mit Eröffnung des Bürgerbahnhofs Winterberg ein zentraler Anlaufpunkt für Bürger und Gäste entstanden. Hier informiert das freundliche Team des Bürgerbahnhofs an wöchentlich über 50 Stunden an nahezu 365 Tagen im Jahr über das vielfältige Radangebot in der Ferienregion Winterberg und Hallenberg.

Ziel des Projektes war es, einen zentralen Anlaufpunkt für Bürger und Gäste zu schaffen. Neben der persönlichen Beratung hat der Gast die Möglichkeit, sich an einer großen Vielfalt kostenloser Informationsbroschüren zu bedienen. Selbstverständlich können vor Ort auch Radkarten für Touren durch das gesamte Hochsauerland käuflich erworben werden.

Der Bürgerbahnhof Winterberg ist optimal mit dem Schienenpersonennahverkehr von Dortmund aus ohne Umstieg erreichbar. Eine Fahrradmitnahme ist möglich. Mit dem öffentlichen Personennahverkehr kann der Bürgerbahnhof aus allen Regionen des Hochsauerlandkreises gut erreicht werden. Eine Fahrradmitnahme ist hier zum Großteil ebenfalls kein Problem. Auch einer entspannten Anreise mit dem Auto steht nichts im Wege, genügend kostenlose Parkplätze stehen in unmittelbarer Nähe zur Verfügung.

Nach der persönlichen Beratung durch die freundlichen Mitarbeiterinnen des Bürgerbahnhof-Teams steht dem entspannten Start zu einer Radtour also nichts mehr im

Wege. Da der Bahnhof zentral in Winterberg gelegen ist, eignet sich dieser optimal als Ausgangspunkt für ausgiebige Touren in der Ferienregion Winterberg und Hallenberg. Sei es eine Tour auf einen der beiden höchsten

Berge im Rothaargebirge, den Langenberg und den Kahlen Asten, ein Ausflug an den Hillebachsee oder eine Tour in die Nachbarstädte nach Hallenberg, Medebach, Schmallebenberg oder Olsberg.

In unmittelbarer Nähe befindet sich der in diesem Jahr neu gestaltete Startpunkt des RuhrtalRadweges. RuhrtalRadweg, dass bedeutet 240 km Radfahrvergnügen zwischen Sauerland und Ruhrgebiet. Auch der Einstieg in die Georadrouten sowie der Trailpark sind sehr gut zu erreichen.

Weiterhin ist im kommenden Jahr eine Lademöglichkeit für E-Bikes geplant. Außerdem wird ab Februar eine Schließfachanlage, ebenfalls mit Lademöglichkeit, zur Verfügung stehen. Nach einer gelungenen Radtour mit vielen neuen wunderbaren Eindrücken und Erlebnissen kann man den Tag in einem der vielen Restaurants, Bars und Kneipen in Winterberg ausklingen lassen, bevor dann am nächsten Tag eine neue Radtour startet. Natürlich wieder mit Hilfe des Bürgerbahnhof-Teams!

Warum sollte der Bürgerbahnhof Winterberg den Deutschen Fahrradpreis erhalten? Ganz einfach: Kommen Sie nach Winterberg und überzeugen Sie sich bei einer persönlichen Beratung im Bürgerbahnhof Winterberg von der Vielfalt der Radangebote in der Ferienregion Winterberg und Hallenberg!

77

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Umfangreiche, persönliche Beratung rund um Radtouren in der Ferienregion Winterberg und Hallenberg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eröffnung des Bürgerbahnhofs im Oktober 2017
- **FINANZIERUNG:**
Investor
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
1. Oktober 2016 bis 1. Oktober 2017

Projektmanagement:

- Winterberg Touristik und Wirtschaft GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Beckmann
- E-Mail: michael.beckmann@winterberg.de
- Projekthomepage: <https://www.winterberg.de/>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Bau des Bürgerbahnhofs Winterberg ist eine neue Mobilitätszentrale in Winterberg entstanden, wo Bürger und Gäste an fast 365 Tagen im Jahr eine persönliche Beratung rund um das Radangebot der Ferienregion Winterberg und Hallenberg erhalten.



„Radeln nach Zahlen“ in Sauerland und Siegen-Wittgenstein – mit dem praktischen Knotenpunktsystem bieten die beiden Regionen Radfahrern seit 2015 einfache und verlässliche Orientierung für unbeschwertem Radgenuss. Entlang der Knotenpunkte, die in Wabenstruktur miteinander verknüpft sind, lassen sich so individuelle Radtouren erstellen, die dann nur noch entlang der jeweiligen Zahlen angeradelt werden müssen. Klingt einfach, ist es auch. Als Erweiterung des Angebots steht bereits seit dem Projektabschluss eine Internetseite zur Verfügung, in der das Konzept und Tourenvorschläge vorgestellt werden. Zum Start der Radsaison 2018 wird die Homepage www.radeln-nach-zahlen.de zu einer Portalseite des Touren- und Genussradelns in Sauerland und Siegen-Wittgenstein ausgebaut. Auf Grundlage der guten Zusammenarbeit innerhalb der fünf Kreise mit ihren 52 Kommunen und des einheitlichen Auftretens, werden nun auch die Informationen im Netz an diese Standards angepasst. So setzen wir einen neuen Maßstab für interkommunale und überregionale Zusammenarbeit.

Neben einer Erläuterung zum Prinzip des Knotenpunktsystems bietet das Portal dem Gast zukünftig weitere Informationen zum Thema Radfahren. Angefangen bei der Präsentation bekannterer und zum Teil ADFC-zertifizierter Routen wie dem Ruhr-

Projektmanagement:

- Sauerland-Radwelt e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jannik Müller
- E-Mail: jannik.mueller@sauerland-radwelt.de
- Projekthomepage: unveröffentlicht: <https://www.radeln-nach-zahlen-3ickeny-tbr4z-cglcmzbu.eu.platform.sh/>

PORTALSEITE RADFAHREN SAUERLAND UND SIEGEN-WITTGENSTEIN

talRadweg, Diemelradweg, SauerlandRadring und Eder-Radweg bis hin zu kleinen Tourentipps für jede Kommune. Die Internetseite gibt zudem eine Übersicht aller Bett+Bike-Betriebe sowie zum breit gefächerten Kartenangebot.

Dem Themenfeld E-Bike kommt eine besondere Bedeutung zu. Als Mittelgebirgsregionen sind Sauerland und Siegen-Wittgenstein prädestiniert dazu, auf Touren mit elektronischer Unterstützung erkundet zu werden. Deshalb hat sich hier eine dichte Infrastruktur gebildet. Diese wird nun zentral abrufbar und erleichtert die Tourenplanung. So werden neben der Aufbereitung der Lade-, Service- und Verleihstationen auch spezielle E-Bike-Touren vorgeschlagen, die den Ansprüchen der Gäste und den technischen Anforderungen der Fahrräder entsprechen.

Alle Tourenvorschläge finden sich natürlich auch in unserem Tourenportal und der zugehörigen App, die neben den Informationen zu fast 5.000 Sehenswürdigkeiten auch eine Navigation auf der Strecke ermöglicht. Besonders wichtig ist jedoch die Darstellung der 52 Kommunen. Destinationsübergreifend gelingt uns so eine einheitliche Präsentation fahrradrelevanter Informationen. Beginnend mit den Ansprechpartnern vor Ort, über fahrradfreundliche Unterkunftsbetriebe sowie Service- und Verleihstationen bis hin zu Anreise (ÖPNV und Pkw) und Parkmöglichkeiten. Der Gast erhält zudem eine Übersicht aller Radtouren, die auf dem Gebiet der jeweiligen Kommune verlaufen. Auch die Informationen entlang der Strecke werden aufbereitet. So findet sich für jeden Ort die Übersicht der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Ab Sommer 2018 wird ein Veranstaltungskalender mit Radmessen, geführten Touren und Aktionstagen aus der Region das Konzept abrunden.

78

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Bündelung, Standardisierung und Präsentation von radrelevanten Informationen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Konzeptentwicklung, Test im bisherigen System, Start der Umsetzung
- **FINANZIERUNG:**
Eigene Mittel von Sauerland-Radwelt e.V.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Ab 1. Februar 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Hinter dem Begriff „Radeln nach Zahlen“ verbirgt sich die Orientierung nach Knotenpunkten in einem Waben-System. In den Regionen Sauerland und Siegen-Wittgenstein wird ab der Saison 2018 deutlich mehr damit verbunden. Mit dem Relaunch der Webseite entsteht eine Portalseite für das Radfahren der Regionen. Gebündelt findet der Gast zukünftig alle radspezifischen Informationen wie Touren, Gastgeber, Servicestrukturen, Sehenswürdigkeiten, Ansprechpartner und vieles mehr für jeden der 52 Orte.

RADSCHMIEDE

Die Radschmiede ist eine Initiative mit dem Ziel, Fahrräder zu erhalten und für alle nutzbar zu machen. Das Team setzt sich aus Hobbybastlerinnen und -bastlern zusammen, welche die Begeisterung für das Fahrradfahren und -reparieren verbindet. Wir bieten regelmäßige, offene Werkstattzeiten an. Das Angebot richtet sich an Menschen, die ihr Fahrrad selbst reparieren wollen oder müssen, da sie sich eine kommerzielle Reparatur nicht leisten können oder diese sich nicht lohnen würde.

Überspitzt formuliert: Wo Fahrradwerkstätten aufhören, fangen wir an. So werden vermeintlich nicht mehr rentable Räder wieder nutzbar gemacht und vor dem Verschrotten gerettet. Gleichzeitig wird das Rad bei uns auch Menschen dauerhaft zugänglich, die sich eine Reparatur in einer Fachwerkstatt nicht leisten könnten (z.B. Geflüchtete oder Geringverdienende). Durch die sehr unterschiedliche Zusammensetzung unseres Teams erreichen wir auch Nutzer/-innen jeglicher Herkunft, jeden Alters sowie jeder Gruppe oder Einstellung. Das Fahrrad stellt hierbei das verbindende Element dar – es ist wahlweise Hobby und Leidenschaft oder Verkehrsmittel und Mobilitätsgarantie. Auch viele Studierende nutzen unser Angebot, um in einer Stadt mit eher ungünstiger Infrastruktur mobil zu sein.

Manche Besucher werden mit der Zeit selbst Teil des Teams, manche kommen regelmäßig wegen des sozialen Miteinanders. Hierbei zählt weniger die fachliche Kompetenz als die Begeisterung fürs Fahrrad und der Wille, zu lernen und anderen etwas weiterzugeben.

Für die verwendeten Teile geben Besucher/-innen eine Spende; darüber hinaus leben wir von gespendeten Rädern

Projektmanagement:

- Ehrenamtliche

Kontakt:

- Ansprechpartner: Clemens Thölken
- E-Mail: clemens@radschmie.de
- Projekthomepage: radschmie.de

und Teilen sowie Werkzeugspenden. Auch so konnten wir schon viele Räder vor dem Verschrotten retten und später anderen sozialen Projekten zur Verfügung stellen (z.B. Geflüchteten-Initiativen).

Wichtig ist uns bei all dem die Hilfe zur Selbsthilfe: Nutzer/-innen sollen sich nach Möglichkeit gegenseitig helfen oder weitestgehend selbst handeln. Anleitung erhält, wer aktiv danach fragt. Das Team steht jederzeit für Fragen zur Verfügung und geht auch mit zur Hand, arbeitet aber auch weiterhin an einer Verbesserung der Strukturierung, der Räume, der Aufbewahrung der Werkzeuge und des Ablaufs.

Im Laufe der Jahre haben wir uns ein festes Netzwerk geschaffen und arbeiten mit mehreren Projekten und Initiativen zusammen, ebenso mit Fahrradfachwerkstätten. Wir arbeiten nicht in Konkurrenz, sondern als Ergänzung zur klassischen Fahrradfachwerkstatt.

Auf städtischer Ebene ist es uns ein Anliegen, alte und vermeintlich schrottreife Fahrräder zu retten und wieder nutzbar zu machen. Gleichzeitig sind wir für eine bessere Integration und Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Stadt und engagieren uns in verschiedenen Planungsgruppen hierzu.



79

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Hilfe zur Selbsthilfe bei der Fahrrad-reparatur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Wöchentlicher Termin seit ca. fünf Jahren, spendenfinanzierte Werkzeuge, Projekt trägt sich selbst
- **FINANZIERUNG:**
Spenden der Besucher, Werkzeugspenden, gespendete Fahrräder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit November 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein offenes Projekt zur „Rettung“ von Fahrrädern. Räder, bei denen sich eine kommerzielle Reparatur nicht lohnt, werden hier repariert. Ziel ist sowohl Nachhaltigkeit (Reparieren statt neu kaufen) als auch das Nutzen des Rades als Verkehrsmittel. Besucher/-innen finden bei uns Raum, Werkzeug und ggf. Anleitung. Sie lernen, ihr Rad selbst zu reparieren. Wir integrieren Menschen jeder Herkunft und jedes Lebensentwurfs und bieten Raum für ein soziales Miteinander mit dem verbindenden Faktor „Fahrrad“.

FAHRRADSELBSTHILFEWERKSTATT EBERSWALDE



Die Wege in Eberswalde sind zwar kurz, aber mit Fahrrad am schönsten!

It's not rocket science – it's bicycle science. Ein Fahrrad besteht durchschnittlich aus circa 2.000 Einzelteilen. Man muss nur mit einem Bruchteil davon umgehen können, um die üblichen Probleme lösen zu können. Und das kann jeder lernen. Dem Spirit unserer Hochschule, der Hochschule für Nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE), folgend, gründete sich im Jahr 2010 das nachhaltige Konzept einer Fahrradwerkstatt.

Eberswalde hat 2.100 nachhaltigorientierte Studierende und Fahrräder sind eine günstige und umweltfreundliche Fahrzeugalternative. Deshalb wurde vor sieben Jahren die Fahrradselbsthilfwerkstatt ins Leben gerufen. Die Räumlichkeiten sind zentral gelegen und bestehen aus einem Werkstatt- und zwei Lagerräumen. Über die Jahre konnte ein umfangreicher Pool an Werkzeugen angesammelt werden. So werden pro Semester über 250 Fahrräder wieder fahrtüchtig gemacht.

Hilfe zur Selbsthilfe

Zweimal die Woche sind Studierende nachmittags für jeweils drei Stunden eingeladen, mit ihrem Rad vorbeizurollern und sich um alle anfallenden Wehwechen zu kümmern: ein platter Reifen, fehlende Bremsen, kein Licht. Bisher konnte jedes Problem behoben werden. Die Studierenden können kommen und lernen, ihr Rad selbst zu reparieren. Gegen Spende. So be-

Projektmanagement:

- Selbstorganisation durch die ehrenamtlichen Helfer der Fahrradwerkstatt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Almuth Nitsch
- E-Mail: fshw-eberswalde@posteo.de
- Projekthomepage: keine

kommen sie Hilfe zur Selbsthilfe, müssen kein unnötiges Geld für Reparaturen ausgeben und setzen sich mit dem Prozess des Reparierens auseinander. Und hat jemand mal kein Fahrrad, kann er sich aus den vorhandenen Ersatzteilen auch eins aufbauen. Von Grund auf selbst gemacht. Die Idee der Werkstatt ist es, dass alle Studenten mit einem sicheren Fahrrad unterwegs sein können, ohne viel dafür bezahlen zu müssen.

Von Studenten für Studenten: Warum die Fahrradwerkstatt fetzt

Auf der anderen Seite steht eine Gruppe von motivierten Schraubenden. Einige sind seit Jahren dabei, andere erst seit einem Semester. Wissen wird von Generation zu Generation weitergegeben. Die einzige Anforderung ist die Motivation, mitzuarbeiten. Der Rest lässt sich lernen. Wöchentliche, interne Schrauber-Workshops helfen dabei. Fahrradfahren fetzt noch mehr, wenn man weiß, dass man beim Reifenwechseln mehr als nur eine Luftpumpe braucht.

Wir sitzen fest im Sattel

Wir werden seit Anbeginn vom Asta (Allgemeiner Studierenden Ausschuss) der Hochschule Eberswalde unterstützt, welcher unsere Räumlichkeiten finanziert. Werkzeug und Ersatzteile kommen über Spenden zusammen. In den gleichen Räumlichkeiten findet wöchentlich eine Selbsthilfwerkstatt speziell für internationale Studierende und Geflüchtete statt.

Wir entwickeln uns stetig weiter. Regelmäßige Teilnahmen an der örtlichen Critical Mass sowie der Erstsemester-Rallye tragen zur Bekanntheit der Werkstatt bei. 2018 ist ein Umzug in größere Räumlichkeiten geplant. Der Gewinn des Deutschen Fahrradpreises wäre somit nicht nur eine Wertschätzung aller freiwilligen Mithelfer der Werkstatt, sondern auch eine Möglichkeit, uns weiterzuentwickeln.

80

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Durch Hilfe zur Selbsthilfe haben alle Studenten Zugang zu einem sicheren und bezahlbaren Fahrrad.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Circa 3.500 unter studentischer Eigenregie reparierte Fahrräder
- **FINANZIERUNG:**
Die Miete wird vom Asta der HNEE getragen, Werkzeug und Ersatzteile werden durch Spenden finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2010

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der Fahrradselbsthilfwerkstatt Eberswalde können Studierende ihre Fahrräder unter der Anleitung und mit der Unterstützung erfahrener studentischer Schrauber selbst reparieren. Die Hilfe zur Selbsthilfe trägt zu einem nachhaltigeren Umgang mit Ressourcen bei, indem Wissen weitergegeben wird und abgelegte Ersatzteile in anderen Fahrrädern einen neuen Nutzen finden. Die Werkstatt wird durch Ehrenamtliche getragen und hauptsächlich über Spenden finanziert.

ELLA – LASTENRÄDER FÜR ERFURT



„Ella“ steht für „Erfurts langersehntes Lastenrad“ und verleiht seit April 2016 kostenfrei Lastenräder an die Erfurter Bevölkerung. Nach einer einmaligen Registrierung auf der Internetseite der Initiative kann das Rad von jedem frei gebucht werden. Mithilfe eines Onlinekalenders lässt sich unkompliziert ein gewünschter Ausleihzeitraum angeben und das Rad reservieren. Anschließend kann die jeweilige „Ella“ an ihrem Standort abgeholt werden. Derzeit handelt es sich um zwei regionale Bioläden, welche das Projekt – ebenfalls ehrenamtlich – unterstützen. Die Anschaffung des ersten Lastenrades sowie die laufenden Kosten für Versicherung und Wartung wurden durch ein Crowdfunding finanziert. Die Finanzierung des zweiten Rades erfolgte durch sogenannte Lottomittel des Thüringer Umweltministeriums. Die Anschaffung eines dritten Fahrrades ist für Frühling 2018 geplant.

Die Idee hinter „Ella“ ist simpel: Durch ein kostenfreies Verleihangebot soll jeder die Möglichkeit erhalten, ein Lastenfahrrad unkompliziert im Alltag zu testen, ohne sich zur Anschaffung eines eigenen Lastenrades zu verpflichten.

Mittlerweile hat „Ella“ bereits viel erlebt. Immer wieder erhält die Initiative Erlebnisberichte von NutzerInnen. So konnten dank „Ella“ bereits zahlreiche Autofahrten eingespart werden. Darüber hinaus beteiligen

sich die InitiatorInnen von „Ella“ auch immer wieder an verkehrspolitischen Aktionen in Erfurt, wie z.B. der Europäischen Woche der Mobilität oder der Critical Mass. Denn mit der Gründung der Initiative „Ella – Lastenräder für Erfurt“ verband sich auch der Wunsch, sich für eine lebenswertere Stadt zu engagieren, und lebenswert, das heißt in diesem Fall fahrradfreundlich. Mit „Ella“ wollen ihre GründerInnen nicht nur zeigen, wie sich ein autofreies Leben in der Stadt organisieren lässt, sondern auch für mehr Akzeptanz und eine bessere Infrastruktur für Radfahrende in Erfurt werben. Nicht zuletzt kann „Ella“ auch Vorbild in Sachen innerstädtischer Logistik sein.

Und das dieses Engagement ankommt, zeigt ein Blick in die Ausleihstatistik von „Ella“. So wurde allein das erste Ella-Lastenrad im ersten Jahr nach seiner Anschaffung über 250-mal ausgeliehen und war ca. 1.800 Stunden auf Erfurts Straßen unterwegs. Gerade in den Sommermonaten zwischen Mai und September war die Nachfrage sehr hoch – so lag die monatliche Auslastungsquote im August bei 95%. Darüber hinaus wird die Initiative regelmäßig von Unternehmen der Region angesprochen, um diese in Fragen der Anschaffung eines eigenen Lastenrades (als Ersatz eines Autos) zu beraten und ihre Erfahrungen einzubringen.

Die Initiative „Ella – Lastenräder für Erfurt“ bewirbt sich für den Deutschen Fahrradpreis, weil sie zeigen möchte, dass ein Engagement auf lokaler Ebene wirkt und man auch mit kleinen Schritten für mehr fahrradfreundlichkeit in Kommunen eintreten kann. Die Initiative zeichnet sich durch eine hohe Übertragbarkeit aus und kann somit beispielgebend für andere Regionen und Kommunen sein.

Projektmanagement:

- s.P.u.K. – solidarische Politik und unkommerzielle Kultur e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Claudia Hille
- E-Mail: claudia.hille@gmx.net
- Projekthomepage: www.ella-lastenrad.de

81

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schaffung eines kostenfreien Lastenrad-Verleihangebotes in Erfurt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zwei Leihräder im Betrieb, ein weiteres in Planung, über 100 registrierte Nutzer
- **FINANZIERUNG:**
Crowdfunding, klassische Spenden, Lottomittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 1 April 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ella ist ein kostenfreies Lastenrad-Verleihangebot für alle ErfurterInnen. Derzeit sind zwei „Ellas“ auf Erfurts Straßen unterwegs und zeigen auf einfache Art, wie autofreies Leben in der Stadt möglich ist. Die Einsatzzwecke sind dabei genauso verschieden wie die NutzerInnen selbst. So wird „Ella“ nicht nur für den Wocheneinkauf oder die Fahrt zum Baumarkt genutzt, sondern vor allem für Ausflüge ins Grüne mit der ganzen Familie. Sogar für Hochzeiten werden die Lastenräder regelmäßig genutzt.

INTERKOMMUNALES QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGE IM OBERBERGISCHEN KREIS UND IM RHEINISCH-BERGISCHEN KREIS



Hintergrund:

Das Wegenetz der RadRegionRheinland ist eine hochwertige Infrastruktur im NP, mit deren Hilfe die topografisch und historisch bedingten Strukturdefizite aufgefangen und gleichzeitig Tourismus, Klimaschutz und Nahmobilität gestärkt werden. Dieses System gilt es zu pflegen und nachhaltig weiterzuentwickeln. Daher ist im August 2016 ein kreisübergreifendes, synergereiches Radwegemanagement unter dem Dach des NP als Aufgabenträger für die Qualitätssicherung von Erholungs- und Freizeitangeboten eingerichtet worden mit folgenden Bausteinen.

Zentrale Koordination und Anlaufstelle „Radwegemanager“:

- EIN Ansprechpartner und Koordinator für ALLE: Verwaltung, RadfahrerInnen, Bauhöfe, BürgerInnen
- Regelmäßige Kontrolle der Wege
- Professionelles Beschwerdemanagement, direkter Kontakt mit den Kunden

Projektmanagement:

- Naturpark Bergisches Land (NP), Oberbergischer Kreis (OBK), Rheinisch-Bergischer Kreis (RBK)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Geschäftsführung Naturpark Bergisches Land: Ulf Zimmermann
- E-Mail: ulf.zimmermann@obk.de
- Projekthomepage: www.naturparkbergischesland.de

- hohe Kundenzufriedenheit, kurze Reaktionszeiten
- Enge, hoch effiziente Zusammenarbeit mit Kommunen und Bauhöfen in der Mängelbeseitigung und Pflege des Schilderkatasters mit hoher Akzeptanz
- Schlanke, effiziente Arbeitsstrukturen fördern gute Zusammenarbeit über Kreisgrenzen hinweg
- Schadensmeldungen werden in das Online-Wegekataster eingepflegt und die Arbeiten umgehend in Auftrag gegeben
- Permanente Optimierung des Streckennetzes sowie effiziente Planung und Kalkulation der Ersatzbeschaffungen und Markierungsmaterialien

Webbasiertes Online-Wegekataster:

- Digitales „Online-Wegekataster“ mit allen relevanten Informationen von Koordinaten über Katasterblätter bis Standortbilder; papierlos, auch von unterwegs nutzbar
- Jederzeit Auskunft über den Bearbeitungsstand jeder Schadensmeldung

Ehrenamtliches Wegepatensystem im Aufbau:

- Aktive Einbindung radbegeisterter Menschen als ehrenamtliche Wegepaten
- Ein Wegepate pro Teilabschnitt, der regelmäßig Kontrollen der Infrastruktur durchführt
- Identifikation der Wegepaten mit der Region, dem Radwegenetz und „ihrem“ Teilstück vor der eigenen Haustür
- Unterstützung des Radwegemanagers auf der ganzen Fläche
- Schulung und Mitgliedschaft der Wegepaten im ADFC werden durch NP getragen
- Beteiligung der Bevölkerung im regionalen Entwicklungsprozess

82

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Effiziente Unterhaltung und Entwicklung der Radinfrastruktur Hand in Hand mit Partnern und Radfahrern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Radwegemanager gibt dem Service ein Gesicht, ist Koordinierungsstelle und ansprechbar für ALLE.
- **FINANZIERUNG:**
90.000 Euro/Jahr Personal und Sachmittel werden von OBK und RBK dem NP zweckgebunden zugewiesen.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 1. August 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Qualitätsmanagement im OBK und RBK ist unmittelbar zu einem Modellprojekt in der Region Köln/Bonn avanciert: Die Radwegeinfrastruktur wird durch eine zentrale Anlaufstelle für ALLE – Verwaltung, Bauhöfe, RadfahrerInnen – effizient und mit hoher Akzeptanz unterhalten und optimiert sowie stetig unter Einsatz innovativer Online-Lösungen und unter Einbezug des Ehrenamts und aktiver RadfahrerInnen optimiert – und gleichzeitig Identifikation für das Radfahren im NP produziert!

INTERKOMMUNALES QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGE IM OBERBERGISCHEN KREIS UND IM RHEINISCH-BERGISCHEN KREIS



App „Das Bergische Fahrradland“ in Entwicklung:

- Gemeinsam mit Tourismusorganisation
- Kurze Routensteckbriefe mit Fotos und Höhenprofilen, Informationen zu Gastronomie, Bett&Bike-Betrieben, ÖPNV-Anschlüssen mit aktuellen Fahrplänen (Bergischer Fahrradbus), weiteren Service-Angebote (Fahrradverleih, E-Ladesäulen, Schlauchautomaten etc.), interaktive Radkarte
- Integration einer „Wegedetektivfunktion“, mit deren Hilfe der Nutzer direkt eine Rückmeldung zum Zustand der Infrastruktur melden kann

Marketing:

- In enger Kooperation mit der Tourismusorganisation wird ein Marketing zum Radfahren aufgebaut, entsprechend den Aspekten der Nachhaltigkeit und Einzigartigkeit eines Naturparks.

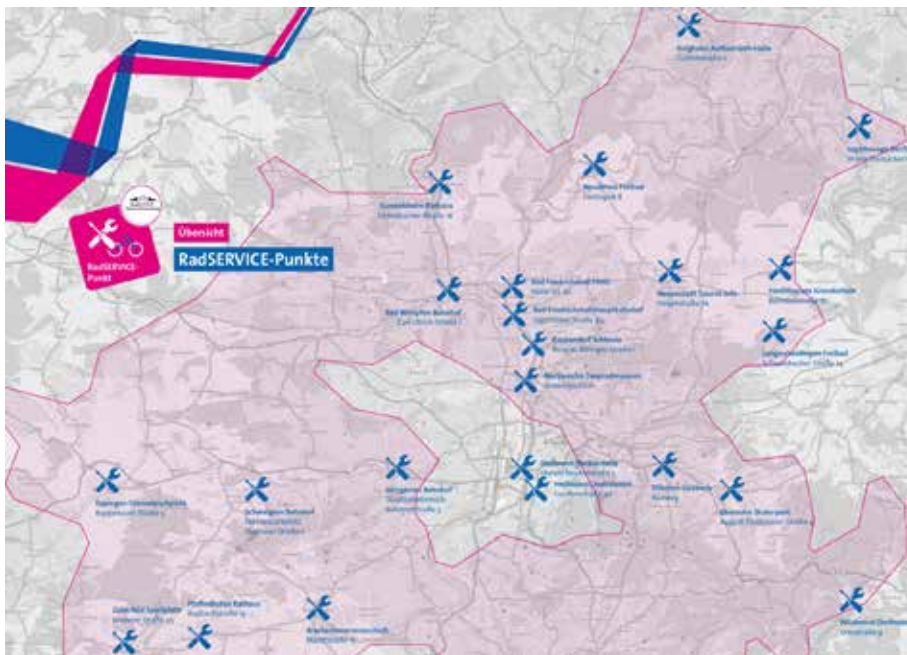
Know-How-Transfer:

- Großes Interesse bei dem zuständigen Landesministerium, Nachbarregionen und anderen Kreisen bzgl. Wissenstransfer und Übertragbarkeit

82



RADSERVICE-PUNKTE



Wer im Alltag mit dem Fahrrad fährt, ist einfach und flexibel unterwegs. Eine Panne, wie beispielsweise ein platter Reifen, kommt meist ungelegen, insbesondere, wenn das passende Werkzeug zu Hause liegt. Szenarien wie diesem möchte der Landkreis Heilbronn durch sogenannte RadSERVICE-Punkte vorbeugen.

Passend zur Vorbereitung auf die Fahrradsaison und das Fahrradjubiläum 2017 wurden an verschiedenen Anlaufstellen im Landkreis 23 Reparatur-Stationen installiert. Diese beinhalten neben einer Luftpumpe für alle gängigen Ventile wichtiges Werkzeug wie etwa Sechskantschlüssel. Die Stationen sind so konstruiert, dass sie sehr gut gegen Diebstahl und Beschädigungen durch Vandalismus geschützt sind. Somit ist immer gewährleistet, dass kleine Reparaturen schnell erledigt werden können.

Projektmanagement:

- Landkreis Heilbronn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Groß
- E-Mail: fahrrad@landratsamt-heilbronn.de
- Projekthomepage: www.landkreis-heilbronn.de/radservice

Die Touristikgemeinschaft Heilbronner-Land e.V. bietet auf touristischen Routen im Landkreis RadServiceStationen in Kooperation mit Gastwirten an. Die neuen Reparaturstationen sind, anders als die bereits existierenden, 24 Stunden täglich geöffnet und so verortet, dass sie einerseits die vorhandenen Stationen gut ergänzen und andererseits optimal auch für die Zielgruppe der Alltagsradler erreichbar sind.

Der ländlich geprägte Kreis Heilbronn zählt mit einer Fläche von 1.099 qkm zu den größeren Landkreisen in Baden-Württemberg. So war es wichtig, dass die Standorte der RadSERVICE-Punkte gemeinsam mit den RadServiceStationen ein flächendeckendes Netz ergeben, sodass die Radfahrer auf ihren Touren immer eine Anlaufstelle für Reparaturen haben.

83

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Infrastrukturverbesserung/Akzeptanz des Fahrrads als Alternative zum Auto stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Dichtes Netz an RadSERVICE-Anlaufstellen/Übernahme des Konzepts durch weitere Kommunen
- **FINANZIERUNG:**
Landkreis Heilbronn und RadKULTUR BW
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Juni 2016 bis März 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die RadSERVICE-Punkte sind fest installierte und 24 Stunden am Tag per Selbstbedienung verfügbare Radreparaturstationen. 23 Stationen wurden bis März 2017 im Landkreis verteilt aufgestellt. Sie sind mit Luftpumpe und zahlreichen Werkzeugen ausgestattet und gegen Vandalismus und Diebstahl geschützt. Das Konzept der Stationen wurde vom Landratsamt gemeinsam mit der Initiative RadKULTUR entwickelt. Weitere Kommunen in Baden-Württemberg haben dieses Konzept bereits übernommen.

RADSERVICE-PUNKTE



83

Die kreiseigenen Kommunen fungieren als Paten der einzelnen RadSERVICE-Punkte. Sie überprüfen regelmäßig die Funktionalität und stellen diese bei Bedarf wieder her. Insgesamt wurden 23 Stationen aufgestellt. Kommunen wünschen sich inzwischen weitere Stationen und auch im Landkreis ansässige Firmen haben bereits Interesse gezeigt, Service-Punkte für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf dem Firmengelände einzurichten.

Das Konzept der Stationen wurde vom Landratsamt gemeinsam mit der Initiative RadKULTUR entwickelt.

Zusammen koordinierten sie die Umsetzung und die Öffentlichkeitsarbeit mit den einzelnen Kommunen. Neben einer Mustervorlage für die Amtsblätter wurde eine Broschüre inkl. Karte erstellt. Die Standorte der RadSERVICE-Punkte sind zusätzlich unter www.landkreis-heilbronn.de/radservice dargestellt.

Die Umsetzung der RadSERVICE-Punkte stellt vor Ort eine Infrastrukturverbesserung für den Radverkehr dar. Zugleich erzielt die Maßnahme durch die hohe Sichtbarkeit der Stationen Erfolge im Bereich Öffentlichkeitsarbeit. Die Akzeptanz des Fahrrads als Alternative zum Auto wird so gestärkt und gemeinsam mit weiteren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung können mehr Menschen dazu angeregt werden, Fahrrad zu fahren.

Die Finanzierung erfolgte durch Eigenmittel des Landratsamts Heilbronn und durch Förderung der Initiative RadKULTUR.

VERKEHRSSICHERHEIT FÜR FLÜCHTLINGE



84

Durch den hohen Anstieg der Zuweisungen von Flüchtlingen in den Landkreis Reutlingen in im gesamten Kreisgebiet verteilten Unterkünften sind viele Menschen zu uns gekommen, die aus unterschiedlichen Ländern mit unterschiedlichen Kulturen gekommen sind, mit unterschiedlichen Sprachen und verschiedenem Sozialverhalten. Diese Menschen müssen mit vielen Veränderungen in ihrem Lebensraum zurechtkommen und dazu gehört auch der Verkehrsraum. Vielen Flüchtlingen sind die Regeln und Gefahren im Straßenverkehr bei uns nicht oder nur unzureichend bekannt. Daher kommt es immer wieder völlig unerwartet zu gefährlichen Situationen oder Begegnungen. Schilderungen von besorgten Mitbürgern sowie Anrufe bei den Behörden belegen dies.

Auf der anderen Seite wurden von Bürgern und karitativen und öffentlichen Einrichtungen herrenlose Fahrräder an die Flüchtlinge abgegeben, um deren Mobilität zu erhöhen. Vor dem o.g. Hintergrund begünstigen diese wohlgemeinten Aktionen

allerdings eher gefährliche Situationen im Straßenverkehr.

Daher haben sich im Rahmen einer bestehenden Verkehrssicherheitskooperation zwischen der Verkehrswacht Reutlingen-Münsingen e.V., dem Polizeipräsidium Reutlingen und dem Landratsamt Reutlingen die drei Partner zusammengetan, sich diesem Problem zu stellen. Aufgrund der Vielzahl der Unterkünfte und der Menschen war und ist es den Partnern nicht möglich, die Flüchtlinge selbst für den Straßenverkehr fit zu machen. Wir haben ein Konzept entwickelt, mit dem Multiplikatoren zum Verkehrstraining für Flüchtlinge geschult werden können. Interessierte, die ehrenamtlich etwas für Flüchtlinge tun wollen, werden durch Fachpersonal des Polizeipräsidiums Reutlingen geschult. Die Kreisverkehrswacht Reutlingen-Münsingen e.V. und der Landkreis Reutlingen haben Unterlagen zusammengestellt und erarbeitet – vorhandene Folien aus der Powerpointpräsentation von „Gib Acht im Verkehr“: Grundregeln für Fußgänger und

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung der Verkehrssicherheit und Unfallvorbeugung durch Schulung von Flüchtlingen mittels ausgebildeter Multiplikatoren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Keine Angabe
- **FINANZIERUNG:**
Eigen- und Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Laufend
- **ZEITRAUM:**
Seit Februar 2016 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch Fachpersonal werden Multiplikatoren ausgebildet, die mit Flüchtlingen vor Ort das richtige Verhalten im Straßenverkehr einüben, um Gefahrenstellen zu erkennen und richtig einzuschätzen. Das Projekt erreicht eine Vielzahl von Flüchtlingen. Schulungen gewährleisten qualitative Trainingseinheiten auf einem einheitlichen Niveau mit umfangreichem Material. Durch Kooperation werden viele Menschen erreicht. Die Nachbarlandkreise Tübingen und Esslingen setzen für ihren Landkreis das Projekt ebenfalls um.

Projektmanagement:

- Koordinierung Landratsamt Reutlingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ingrid Wiedmann
- E-Mail: i.wiedmann@kreis-reutlingen.de
- Projekthomepage: keine



84

Grundregeln für Radfahrer, die wir im Radfahrerbereich erweitert sowie mit Fotos nachgestellter Situationen ergänzt haben. Bei der Schulung werden die Inhalte unter Verwendung der Präsentationen und der erarbeiteten Unterlagen vorgestellt. In einem anschließenden Praxisteil erfahren die Multiplikatoren, wie eine Umsetzung aussehen kann.

Durch den Einsatz ehrenamtlicher Multiplikatoren sollen mittelfristig nachfolgende Ziele erreicht werden:

- Flüchtlinge sollen sich im Landkreis angenommen fühlen. Mit dem Wissen um ihre Vita soll diesen Menschen der partnerschaftliche Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern vermittelt werden, sodass auch hier eine Wechselwirkung aus Verständnis und Akzeptanz zum Einhalten bestehender Regeln erreicht werden kann.
- Zielgruppengerechte Vermittlung von Verkehrsregeln als Basis für ein konfliktarmes Miteinander im öffentlichen Verkehrsraum

- Steigerung der Mobilität und Sicherheit als Fußgänger, aber auch besonders als Fahrradfahrer
- Reduzierung der Unfallgefährdung von Flüchtlingen und anderen Verkehrsteilnehmern auch durch Fahrradchecks vor Ort (verkehrssicheres Fahrrad)
- Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung

Das Besondere an diesem Projekt ist, dass durch die bestehende gute Zusammenarbeit der Netzwerkpartner in einer relativ kurzen Zeit mit der Erarbeitung des Projekts auf eine Situation reagiert werden konnte, um die Verkehrssicherheit im Landkreis Reutlingen zu erhöhen. Durch die positiven Rückmeldungen setzen auch die Nachbarlandkreise Esslingen und Tübingen mit den dortigen Projektpartnern (Landkreisverwaltungen, Polizeipräsidium und Verkehrswachten) das Projekt um.

EIN RAD FÜR ALLE FÄLLE



Ausgangspunkt ist die Kenntnis, dass sich immer mehr Radfahrer für ein Pedelec entscheiden, der überwiegende Einsatzbereich ist jedoch in der Freizeit. Die Bereitschaft bei einigen Pendlern, auf das Pedelec umzusteigen, ist zwar grundsätzlich vorhanden, es fehlt aber der letzte Entschluss. Hauptgründe für das Zögern sind die hohen Anschaffungskosten und die Ungewissheit, ob das Pedelec für den alltäglichen Weg zur Arbeit tatsächlich eine Alternative darstellen kann. Zu berücksichtigen ist, dass im ländlichen Raum keine durchgehend gesicherten Radverkehrsverbindungen zur Verfügung stehen sowie Verbindungen oft auf Wirtschaftswegen verlaufen.

In den Jahren 2017 und 2018 wird jeweils 50 Pendlern die Möglichkeit geboten, einen bzw. maximal zwei Monate lang vom Auto auf das Pedelec umzusteigen, je nach Länge der Pendelstrecke auch in Kombination mit dem ÖPNV. Das Pedelec wird ihnen dabei gegen eine symbolische Leihgebühr von 5 Euro/Woche zur Verfügung

gestellt, an den Umstiegshaltestellen werden abschließbare Fahrradboxen bereitgestellt.

Das Projekt greift auf Strukturen eines bestehenden Pedelec-Verleihs einer Tourismusorganisation zurück. Diese werden genutzt, um Pendlern eine Alternative zum Auto anzubieten, indem sie das Pedelec einfach über einen längeren Zeitraum ausprobieren. Durch die lange Nutzungsphase können die Teilnehmer erfahren, ob der Umstieg eine Alternative ist und ggf. ihr Mobilitätsverhalten dauerhaft verändern. Um diese Effekte zu erfassen, werden die Teilnehmer vor und nach ihrer Teilnahme befragt.

Da in vielen Regionen ein touristischer Pedelec-Verleih existiert, kann das Modell leicht übertragen werden. Durch die Nutzung vorhandener Strukturen handelt es sich um eine kostengünstige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Durch die vielfältige Berichterstattung rückt das Thema Radfahren insgesamt stärker ins öffentliche Bewusstsein.

Projektmanagement:

- Petra Gloge

Kontakt:

- Ansprechpartner: Petra Gloge, Sven Habedank
- E-Mail: petra.gloge@rhein-sieg-kreis.de
- Projekthomepage: <http://www.rhein-sieg-kreis.de/ebikependeln>

85

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen mit schwierigen topografischen Verhältnissen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erhöhte Bereitschaft der Teilnehmer zum Radfahren und zum Kauf eines Pedelecs
- **FINANZIERUNG:**
Gefördert mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Berufspendlern aus der Region werden Pedelecs, die von einer Tourismusorganisation zur Ausleihe bereitstehen, zu einem symbolischen Leihpreis für den Weg zur Arbeit über einen längeren Zeitraum zur Verfügung gestellt. Im Projektgebiet ist Radfahren aufgrund der bewegten Topografie eher ein Thema für den Freizeitverkehr. Mit den bestehenden Verleihstationen wird auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen, die durch die zusätzliche Ausleihe möglicherweise in ihrem Bestand gesichert werden kann.

EIN RAD FÜR ALLE FÄLLE



Das Projekt ist auch ein Beispiel für die Verzahnung von Verwaltung, Vereinen und privaten Unternehmen: Projektpartner sind der Tourismusverein Bergisch4, der Fahrradhändler/-verleiher sowie die vier Kommunen, die in der Tourismusorganisation zusammengeschlossen sind. Unterstützt wird das Projekt von zwei Beratungsbüros: Das Büro tippingpoints Bonn hat das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit erstellt sowie einzelne Maßnahmen unterstützt, das Büro VIA Köln begleitet das Projekt in Form einer wissenschaftlichen Beratung.

Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation:

- Presseinformationen
- Bewerberaufrufe via Printmedien, Internetseiten des Kreises sowie der Kommunen
- Gezielte Pendlerwerbung (z.B. an Umsteigepunkten)
- Unterstützung durch radelnde Bürgermeister/Landrat
- Starterpaket für die Teilnehmer mit Radroutenkarte und Warnweste mit dem Aufdruck „Ich bin ein E-Bike-Pendler“
- Erfahrungsaustausch der Teilnehmer im Rahmen der Eröffnung eines neuen Radweges im Projektgebiet
- Erfahrungsbericht einer Teilnehmerin in einem örtlichen Mitteilungsmagazin
- Präsentation des Konzeptes im benachbarten Landkreis

85

#BIKEYGEES E.V.



#BIKEYGEES e.V. organisiert seit 2016 Radfahrtrainings überwiegend mit geflüchteten Frauen. Der Verein geht aus unserem im Herbst 2015 begonnenen Engagement hervor, geflüchteten Frauen das Fahrradfahren beizubringen. Unsere Aktivitäten sind offen für alle Frauen, unabhängig von Herkunft oder Status.

Für Frauen in Unterkünften bietet das Fahrradfahren eine naheliegende Lösung, das neue Lebensumfeld zu erkunden, zumal öffentliche Verkehrsmittel oftmals eine finanzielle Barriere darstellen. Jenseits des interkulturellen Aspektes war von Beginn an wichtig, die neu erworbene Fähigkeit des Radelns als nachhaltigen Ansatz zur Gewährleistung von Mobilität und Unabhängigkeit zu betrachten und an das Fahrrad als umweltschonendes Verkehrsmittel heranzuführen.

Wir betrachten unsere Arbeit als ganzheitlichen Ansatz, der Aspekte wie Empowerment, CO₂-neutrale Mobilität, Bewegung an der frischen Luft, Lebensfreude und gemeinsame Erfolgserlebnisse vereint.

Projektmanagement:

- Annette Krüger

Kontakt:

- Ansprechpartner: Annette Krüger
- E-Mail: all@bikeygees.org
- Projekthomepage: www.bikeygees.org

Darüber hinaus wird eine Brücke zwischen körperlicher Bewegung, Ausgelassenheit und Freude zum aktiven Einsatz eines neu erworbenen Sprachschatzes geschlagen. Die Radfahrtrainings finden in Abwechslung als Workshop in verschiedenen Unterkünften und als offene, regelmäßige Trainings in der JVS Kreuzberg am Wasserplatz resp. seit Februar 2017 in Hangar 1 der Notunterkunft Tempelhof statt, um Frauen die Möglichkeit zu bieten, aus ihrer Unterkunft resp. ihrem Kiez zu kommen und in Kontakt zu anderen Frauen zu treten: sowohl Unterstützerinnen als auch Bewohnerinnen anderer Unterkünfte. Die vor Kurzem begonnene Verdichtung der Trainingseinheiten ermöglicht es, die Lernerfolge zu stabilisieren und die Fluktuation der Trainees aufzufangen.

Die Umsetzung der Radfahrtrainings erfolgt mithilfe eines international zusammengesetzten Pools von Unterstützerinnen, die einen Querschnitt der Gesellschaft repräsentieren. Das gemeinsame Ziel Radfahren führt zum Abbau von Ressentiments und Berührungängsten aufseiten der Ge-

86

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Empowerment (geflüchteter) Frauen/CO₂-neutrale Mobilität/ Lebensfreude/Erfolgserlebnisse/ Vernetzung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
In zwei Jahren > 60 Trainingseinheiten: knapp 500 Frauen lernten Fahrradfahren, 90 erhielten Radsets.
- **FINANZIERUNG:**
Spendenbasiert und Förderung über den Masterplan für Integration und Sicherheit vom Land Berlin
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

#BIKEYGEES e.V. organisiert seit 2015 Radfahrtrainings überwiegend mit geflüchteten Frauen. Unsere Trainings beinhalten mehrsprachigen Verkehrsunterricht und Reparaturkurse. Als Bildungs-/Integrationsprojekt mit niedrighschwelligem Einstieg, schnell sichtbaren Erfolgen und vielfältigen Wachstumsmöglichkeiten ist die Zielsetzung das Empowerment von Frauen, die Verbindung von Freude mit Sport, Abbau von Berührungängsten, Erfolgserlebnisse und unabhängige Mobilität statt Isolation in Unterkünften.



86

flüchteten genauso wie der Helferinnen und macht die verschiedensten Lebensweisen sichtbar. Nicht selten finden sich Teams zusammen, die separat weitermachen, üben und darüber hinaus auch weitere Unternehmungen planen.

Eine weitere wichtige Komponente der Radfahrtrainings stellt der theoretische Verkehrsunterricht dar. Durch die aktive Einbeziehung geflüchteter Frauen unterschiedlicher Herkunftsländer kann dieser in mehreren Sprachen (Deutsch, Englisch, Arabisch, Farsi) mit eigens erstelltem, leicht zugänglichem Lernmaterial angeboten werden. Nach mehreren Einheiten Verkehrsunterricht sind die Frauen in der Lage, sich im Straßenverkehr zu orientieren und mit den neu erlernten praktischen und theoretischen Fähigkeiten sicher zu bewegen.



Darüber hinaus erhalten erfolgreiche Absolventinnen der Radfahrtrainings ein eigenes Fahrrad sowie Helm, Fahrradschloss etc. Hiermit kann Routine in der Fahrpraxis erworben und vertieft werden kann.

KOMMUNIKATION



„UMWELT RADELN“ FÜR KLIMASCHUTZ, SICHERE RADWEGE UND FLÜCHTLINGSBETREUUNG IN SPEYER!



Ausgangssituation: Das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad den bedrohten Speyerer Auwald zu erkunden, war für mich Anlass, 2012 das offene „Umwelt radeln“ zu gründen, um Touren zu organisieren. Als kritische Führer konnten Biologen wie Roland Kirsch, Bernhard Glass, Susanne Mayrhofer und weitere Naturexperten ins Boot geholt werden.

Ergebnis: Unsere PR-Radtouren und Veröffentlichungen danach überzeugten sehr langsam die Forstleitung. Denn 2016 schließlich wurde der Speyerer Auwald zum Naturschutzgebiet. 2017 haben wir dort einen viel beachteten Lehrwanderpfad angelegt. Jetzt passen wir „Umwelt-radler“ auf, dass die Hiebsruhe nicht gestört wird!

Auch sicheres, attraktives Radfahren in Speyer gehört zum Engagement. Dafür kamen 2012 der Speyerer Fahrradbeauftragte Karl-Heinz Hepper und der ADFC-Vorsitzende Werner Zink an Bord. Wir drei kreierten kritische Radtouren und listeten Unfallschwerpunkte und Rad-Beeinträchtigungen auf. Unsere Verbesserungswünsche schickten wir zum Rathaus. Doch „autoschutzheilige“ Stadträte blockierten uns öfters. Uns fehlte ein schlüssiges Konzept. Dr. Gottfried Jung und Stadträte der größten Partei, die auch den OB stellt, fühlten

den Ruf der Zeit und nahmen an unseren Stadttouren teil. Plötzlich kam Bewegung. 2014 wurde unter Führung von Stadtrat Dr. Martin Moser, uns dreien und weiteren Radfreunden der Arbeitskreis (AK) Fahrradstadt Speyer gegründet. Parteienvielfalt konnten wir drei durchsetzen! OB Hansjörg Eger zog nach und rief im historischen Rathaus 2016 die „Arbeitsgruppe Radverkehr“ ins Leben. Auch hier waren wir mit Sitz und Stimme dabei!

Ergebnis: Die Planungsgemeinschaft Verkehr Alrutz Hannover bekam 2016 den Auftrag, bis 2017 für Speyer ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept zu entwickeln. Unsere AK-Erfahrungen und Ortskenntnisse waren hochwillkommen. Erste fahrradfreundliche Umbaumaßnahmen sind nun abgeschlossen. Ungebremst soll es weiter vorangehen. Dabei achten wir AK-Radler darauf, dass Maßnahmenpakete fahrradfreundlich umgesetzt werden. Denn als beharrliche Multiplikatoren mit guter Presse sind wir Fakt und angesehene Ideenschmiede:

Ergebnis: Als Radabstellplätze fanden wir 15 Standorte für insgesamt 180 Fahrräder. Nach Kontakten mit Asylbetreuerin Johanna Frank Dudenhofen führen wir unter Leitung von Werner Zink Radtouren für Flüchtlinge und Neubürger durch. Erste Ausflüge zum Kennenlernen und Orientieren ermutigen.

Mit Hans Peter Eckert holen wir 2018 eine Fahrradschule nach Speyer. Wir rechnen mit einem Preis, weil unsere ehrenamtlich erzielten Erfolge das Radfahren in Speyer populär machte, wir drei im Wechsel Samstagstouren mit gutem Zulauf anbieten, die gute Pressearbeit uns Mitstreiter und viel Anerkennung bescherte und weil unser Wirken für andere Städte ein Leuchtturmprojekt sein könnte.

87

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Sicherer Radverkehr in historischer Stadt Speyer; dicke Luft und Blechlawinen mindern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zuerst Hiebsruhe im Auwald erreicht. Erste Radwege sind markiert, sowie neue Radweg-Erleichterungen vielversprechend.
- **FINANZIERUNG:**
Stadt; Land und Bund
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2016 bis mindestens 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

City von Speyer könnte blechfrei sein! Macht das Radfahren Spaß, bleibt Auto in Garage. Wichtig, weil historisch gewachsene, enge Stadt. Wenn politisch gewollt, könnte City Radparadies sein! Aber, vor lauter Blech platzt Stadt aus allen Nähten. Warum dürfen Autos von Süd nach Nord und umgekehrt die City kreuzen, obwohl Speyer von Autobahnen umzingelt ist! An Abfahrten bräuchten nur Parkplätze und zur nahen Stadt Leihrad- und Shuttle-Stationen eingerichtet werden!

Projektmanagement:

- Hans Wels, Karl-Heinz Hepper, Werner Zink

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hans Wels
- E-Mail: Welseniortrainer@t-online.de
- Projekthomepage: keine

LÄUFT! – EINE KAMPAGNE FÜR MEHR TEMPO 30 IN HAMBURG



Mit der Kampagne „Läuft!“ setzt sich der ADFC Hamburg dafür ein, Hamburg lebenswerter zu machen. Schöner zu wohnen, ruhige, saubere Umwelt zu genießen, sicher unterwegs zu sein und doch immer zügig voranzukommen, soll kein Wunsch bleiben.

Unser Ziel ist es, langfristig den Anteil der Tempo-30-Straßen in Hamburg deutlich anzuheben. Aktuell ist auf ca. 50% der Straßen Tempo 30 angeordnet, als Ziel streben wir den Wert von Berlin mit 80% an.

Durch eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Luft- und Lärmbelastung durch den Straßenverkehr gesenkt. Außerdem wird das Radfahren auf der Fahrbahn durch geringere Differenzgeschwindigkeiten – insbesondere in den vielen Erschließungsstraßen in Wohngebieten, wo heute vielfach noch Tempo 50 gilt – attraktiver. Tempo 30 ist also ein wirksames Mittel, um den Radverkehr zu fördern, was der Gesundheit, dem Umwelt- und dem Naturschutz hilft.

Der ADFC Hamburg hat ein Online-Tool entwickelt, mit dessen Hilfe jede/jeder einen Antrag auf „verkehrsbeschränkende Maßnahmen“ (also Tempo 30) in seiner Straße stellen kann. Das Online-Tool ermittelt die benötigten Umweltdaten und bewertet diese anhand der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Dadurch erhält der/

die Nutzer/-in einen guten Eindruck von der Lage vor seiner Haustür. Außerdem bestimmt das Tool die Anschrift der zuständigen Behörde des/der Antragstellers/-in und trägt diese in einen Antragsvordruck ein, der dann heruntergeladen werden kann.

Rund 800 Menschen haben sich seit November 2016 über das Online-Tool auf www.hamburg.adfc.de/laeuft/ registriert und informiert. Von diesen 800 Interessierten haben über 350 Nutzer/-innen einen Antrag auf Tempo 30 gestellt. Die Orte der Anträge und die Umweltdaten werden in einer interaktiven Karte dargestellt und sind zur Einsicht auf der Homepage vorhanden.

Die 800 Unterstützer/-innen unseres Antragstools wollen wir weiter betreuen und neue hinzugewinnen. Damit möglichst viele Anträge auf Tempo 30 umgesetzt werden, sind oftmals Widersprüche und Klagen notwendig. Nicht jede/jeder Antragssteller/-in verfügt über die finanziellen Mittel für rechtliche Beratung und Begleitung von Klagen. Daher will der ADFC die Antragssteller/-innen unterstützen und über ein Fundraising mögliche Kostenrisiken für Klagen auffangen. Ein weiterer Baustein unseres Projekts ist das Thema Tempo 30 vor sozialen Einrichtungen, insbesondere vor Schulen und Kindergärten. Wir wollen durch die Zusammenarbeit mit diesen Einrichtungen und der lokalen Politik erreichen, dass Tempo 30 vor solchen Einrichtungen nicht die Ausnahme bleibt, sondern zur Regel wird. Durch die Kampagne und insbesondere über das Online-Tool konnte bereits eine breite Öffentlichkeit für das Thema Tempo 30 sensibilisiert werden. Dies erhöht den Druck auf die Stadt und zeigt den Hamburgerinnen und Hamburgern, dass jeder mit einfachen Mitteln etwas in seiner Stadt bewirken kann!

88

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr durch mehr Tempo-30-Straßen in Hamburg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
800 Unterstützer des Online-Tools und Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Tempo 30
- **FINANZIERUNG:**
Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Kampagne »Läuft!« setzt sich der ADFC Hamburg für mehr Tempo 30 in Hamburg ein. Durch eine flächendeckende Geschwindigkeitssenkung auf Tempo 30 wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Luft- und Lärmbelastung durch den Straßenverkehr gesenkt. Um die Hamburger Bevölkerung dabei zu unterstützen, Tempo 30 vor der eigenen Haustür durchzusetzen, hat der ADFC Hamburg ein Online-Tool entwickelt, mit dem jeder Bürger in 15 Minuten einen eigenen Antrag auf Tempo 30 bei der Behörde stellen kann.

Projektmanagement:

- ADFC Landesverband Hamburg e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jens Deye
- E-Mail: laeuft@hamburg.adfc.de
- Projekthomepage: keine

KAMPAGNE „LÜBECKERFAHREN MIT DEM RAD“



Am Anfang der Kampagne „Lübeckerfahren mit dem Rad“ stand die Frage: Wie bewegt man Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad?

Die Kampagne fokussierte sich auf diese Zielgruppe. Anfang Mai und Anfang September waren vier Radfahrende – ein Querschnitt durch die Lübecker Bevölkerung – auf insgesamt 100 „City Light Postern“ im gesamten Stadtgebiet abgebildet. Dabei wurde jeweils ein Vorteil des Radfahrens hervorgehoben:

Maike L. kommt „SCHNELLER ZUR ARBEIT – mit dem Rad“

Felix F. kommt „ENTSPANNTER ZUR ARBEIT – mit dem Rad“

Max Schön (Vorstandsvorsitzender der Poeschl-Stiftung) kommt „SPORTLICHER ZUR ARBEIT – mit dem Rad“

Timo W. (Schornefeger) kommt „GLÜCKLICHER ZUR ARBEIT – mit dem Rad“

Durch die Kampagne konnten die Autofahrerinnen und Autofahrer direkt angesprochen werden: Die City Light Poster befinden sich häufig an Kreuzungen, an denen Autofahrende vor roten Ampeln warten müssen und Radfahrende vorbeifahren sehen. Die dazugehörigen, ansprechend gestalteten Broschüren wurden vor den Parkhäusern verteilt und der Zielgruppe direkt in die Hand gedrückt.

Nach dem Prinzip „Steter Tropfen höhlt den Stein“ wurde die Aufforderung, Rad zu fahren mehrmals wiederholt: Erst auf



den Postern, dann mit der Broschüre, dann nach einigen Monaten noch einmal auf Postern. So wird ständig ins Gedächtnis gerufen: Das Fahrrad ist die Lösung deiner Probleme!

Aufgrund des sehr positiven Feedbacks wird die Kampagne in 2018 fortgesetzt. Hierzu wurden die Lübeckerinnen und Lübecker aufgefordert, sich mit ihrem persönlichen Grund für das Radfahren als „Model“ zu bewerben. Innerhalb eines Monats sind 165 Bewerbungen eingegangen.

Die Broschüre „Lübeckerfahren mit dem Rad“ kann hier heruntergeladen werden: <http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/Luebeckerfahren.pdf>

89

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Kampagne erfolgreich durchgeführt, hohe Präsenz in der Stadt, viele positive Rückmeldungen erhalten
- **FINANZIERUNG:**
Zu 100% durch die Hansestadt Lübeck; Gesamtkosten knapp 10.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

Projektmanagement:

- Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, die Fahrradbeauftragten

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nils Weiland
- E-Mail: nils.weiland@luebeck.de
- Projekthomepage: <http://stadtentwicklung.luebeck.de/files/verkehrsplanung/Luebeckerfahren.pdf>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kampagne „Lübeckerfahren mit dem Rad“ hat für den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad geworben und sich gezielt an Pendler gerichtet. In einer Broschüre und auf Plakaten werden auf lockere Art die persönlichen Vorteile präsentiert, die jede Radfahlerin und jeder Radfahrer in Lübeck genießt.

OLI RADELT

Mein desolater Lebensweg endet mit häufigem Alkoholkonsum, dies führt mich in die Alkoholabhängigkeit. 2003 schaffe ich die Kehrtwende, beende das „Trinken“ entgültig. Der Alltag ist nun geprägt von Depressionen, einer Zwangserkrankung (Zwangsgedanken und Zwangshandlungen gemischt) sowie traumatischen Störungen! Ich begeben mich aufgrund dieser seelischen Erkrankung in psychiatrische Behandlung.

2009 entdecke ich für mich das Fahrradfahren, erfahre auf diese Weise positiven Einfluss auf mein Krankheitsbild. 2013 eine weitere Schockdiagnose: Kehlkopfkrebs! Mit viel Glück behalte ich meine Stimme. Erneut gelingt es mir, meine Lebensqualität trotz der Erkrankung durch regelmäßige Bewegung – Radfahren – erheblich zu verbessern. Ich betreibe dabei ausdrücklich keinen Leistungssport, kann aber durch diese Aktivität neuen Lebensmut schöpfen.

2014 gelingt mir Unglaubliches, ich schaffe es, 5.460 Kilometer (Tages-Radtouren) zu radeln. Um Menschen mit ähnlichen Schicksalen zu ermutigen, rufe ich nun mein Projekt „Oli radelt“ ins Leben.

Seit 2015 verbinde ich Radfahren darüber hinaus mit einem guten Zweck. Als Spendenradler unterstütze ich gemeinnützige Vereine. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Über 14.000 Euro Spenden habe ich bis Juli 2017 erradelt. Bundesweit haben es sich zahlreiche Oberbürgermeister/-innen, Bürgermeister/-innen, Amtsleiter/-innen nicht nehmen lassen, mich persön-

lich zu begrüßen (Webseite Engagement und Anerkennung). Auf zahlreichen Veranstaltungen spreche ich als Gastredner über meine positiven Erfahrungen, die ich durchs Radfahren für Körper und Geist gemacht habe (Webseite Veranstaltung/Termine).

Oli radelt wird von zahlreichen Unternehmen aus der Fahrradbranche mit Sachspenden unterstützt, da ich selbst durch Frühverrentung in Armut geraten bin. Für meinen unermühtlichen ehrenamtlichen Einsatz habe ich 2016 den Ehrenamtspreis der Drogeriemarktkette dm erhalten.

Für 2018 plane ich bereits ein weiteres Projekt. Über mein gesamtes Radprojekt stelle ich Informationen auf meiner Webseite zur Verfügung, tagesaktuell informiere ich auf der gleichnamigen Facebook-Seite zum Projekt, dadurch biete ich am Thema Interessierten die Möglichkeit, meine Radaktivitäten zu verfolgen.



90

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Guter Zweck, Menschen mit ähnlichen Schicksalen ermutigen, bürgerschaftliches Engagement
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
14.000 Euro erradelte Spenden, viele Vorträge: Thema Radfahren für mehr Lebensqualität
- **FINANZIERUNG:**
Selbst, Sachspenden (Ausstattung)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2014

Projektmanagement:

- Oliver Trelenberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Oliver Trelenberg
- E-Mail: info@oli-radelt.de
- Projekthomepage: www.oli-radelt.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als Krebspatient ist es mir gelungen, durch regelmäßiges Radfahren neuen Lebensmut zu schöpfen. 2014 habe ich mein Projekt „Oli radelt“ ins Leben gerufen, seit 2015 verbinde ich Radfahren mit einem guten Zweck, unterstütze unterschiedliche gemeinnützige Vereine/Projekte.

FALSCHPARKERAKTION



Die Stadt Fürth (Bayern) und teilweise der Landkreis haben Parkplatzprobleme. Im Mai und Juni 2017 wurden zwei Feuerwehreinsätze durch Falschparker in Fürth behindert, in Berlin kam im Juni 2017 ein Radfahrer durch einen Falschparker auf einem Radstreifen ums Leben. Bei uns werden sehr gerne Radwege oder Gehwege in zweiter Reihe zugestellt und sind so teilweise gar nicht benutzbar.

Wie heißt es hier so schön, woran erkenne ich in Fürth einen Radweg oder Radschutzstreifen? An einem parkenden Auto darauf. Aus diesen Gründen haben wir die "Falschparkeraktion" ins Leben gerufen. Unsere Idee war eine freundlich gestaltete Postkarte, die das Kfz nicht beschädigt, auch nicht, wenn diese feucht wird. Auf der Vorderseite der Karte eine echte fotografierte Situation in Fürth (auf dem Radstreifen steht ein Lkw, auf der Gegenseite parkt in zweiter Reihe ein Auto und das fahrende Auto und der Radfahrer müssen dicht aneinander vorbei). Auf der Rückseite ein freundlich gestalteter Text.

Projektmanagement:

- ADFC Fürth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Florian Schmitz
- E-Mail: florianmatthiasschmitz@gmx.de
- Projekthomepage: <http://www.adfc-fuerth.de>

Die Postkarten liegen bei diversen Radhändlern in Fürth und im Fürther Landkreis aus. Es wurden bisher über 5.000 Stück ausgeliefert. Es ist geplant, wenn der Bestand aufgebraucht ist, ein neues Bild einzusetzen. Zeitraum Juli 2017 bis unbestimmt.

Unter folgenden Links sind Zeitungsartikel sind dazu erschienen:

www.nordbayern.de/region/fuerth/falschparker-sorgen-in-fuerth-fur-chaos-am-strassenrand-1.6480570?sourced=true

www.nordbayern.de/region/fuerth/radler-zucken-die-rote-karte-fur-falschparker-1.6556561?sourced=true

Des Weiteren wurde darüber im Landkreismagazin Fürth und in der Stadtzeitung Fürth berichtet. Auf Facebook steht es unter dem ADFC Kreisverband Fürth und der Critical Mass Fürth. Direkt positives Feedback von Landrat Matthias Dießl (CSU) und Stadtrat Harald Riedel (Grüne).

Natürlich werden wir durch eine Aktion die Situation nicht verbessern, aber es ist ein Weckruf an die Öffentlichkeit und an die Politik zu handeln.

91

KURZE PROJEKTbeschreibung

- ZIEL:
Ein besseres Miteinander im Straßenverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Positives Feedback über Presse, soziale Netzwerke, Politik
- FINANZIERUNG:
ADFC Fürth
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Seit Juli 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir wollen unsere Mitverkehrsteilnehmer, die Autofahrer, aus aktuellen Anlässen freundlich darauf hinweisen, dass Sie durch verkehrswidriges Parken andere behindern oder sogar gefährden. Vielen Menschen ist das nicht bewusst.

RADKARTE „GRÜNE WEGE UND ORTE“



Die AG „Nachhaltiger Tourismus“ unterhalb der Klimastadt Bremerhaven erarbeitete das Projekt „Radkarte – Grüne Wege & Orte“. Ein Kooperationsprojekt der Erlebnis Bremerhaven GmbH mit dem Stadtplanungs-, Gartenbau- und Umweltschutzamt sowie dem Vermessungs- und Katasteramt. Eine „veraltete“ Karte aus dem Jahr 1991 sollte neben einer Aktualisierung auch um aktuelle Radrouten sowie durch eine inhaltliche Hervorhebung von besonderen Grünarealen ergänzt werden. Neben der Erstellung eines Druckwerks sollen die Routen auch digitalisiert im Stadtportal angezeigt werden.

Die Karte soll BürgerInnen und BesucherInnen zu den schönsten Orten führen. Zur Erholung gelangt man in Parkanlagen oder Naturarealen. Die Radwege führen aber auch entlang von Hafengebieten vorbei an Schiffen, die den maritimen Charakter der Stadt unterstreichen. Auf kurzem Weg sind klimatisch bedeutsame Areale wie die Weser, die Geestbereiche im Norden, das Fehrmoor, die Geestniederung und die Schutzgebiete Ahnthammsmoor, Luneplate und Rohrniederung erreichbar und bieten so nicht nur am Wochenende, sondern auch im Alltag vielfältige Möglichkeiten zu Entspannung und Naturerleben. Diese „Grünen Wege und Orte“ wurden nun gebündelt dargestellt und mit fachlichen

Infos zu den 14 wichtigsten Naturräumen erläutert. Ferner wurden die verbindenden Freizeitradwege integriert.

Die Radkarte stellt einen Baustein für eine nachhaltige Mobilität dar. Somit werden die BürgerInnen und BesucherInnen Bremerhavens ermuntert, klimafreundliche Mobilitätsformen zu nutzen und erhalten zusätzliche Anregungen, die Stadt umweltverträglich zu erkunden. Als gern genutzte Strecken für die täglichen Wege zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen helfen die weitgehend autofreien „Grünen Wege“ bei der Verminderung der Abgasemissionen. Durch Sicherung und Entwicklung der „Grünen Wege“ als Grünkorridore im Stadtgebiet wird das Stadtklima positiv beeinflusst. In mehreren Projektsitzungen wurden die Inhalte und Ziele erarbeitet. Die Projektsteuerung oblag der Erlebnis Bremerhaven GmbH. Die fachliche Zulieferung der Inhalte wurde insbesondere durch die Fachämter geleistet.

Die Karte wird am 17. Oktober 2017 in gedruckter Form vorliegen. Die Digitalisierung steht noch aus und soll in den nächsten vier Wochen online zur Verfügung stehen. Eine Bewertung über den Erfolg des Projektes kann erst erfolgen, wenn die Karte vom Kunden angenommen wurde. Die Karte wird mit 2,50 Euro in den Verkauf gehen, somit liegen dann verlässliche Abnahmezahlen vor. Die Akzeptanz der Karte ist von großer Bedeutung, da dies ein wichtiger Indikator ist, denn wer eine Karte kauft, ist wirklich interessiert und wird die Wege befahren und somit die klimafreundliche Mobilitätsform annehmen. Der Verkaufsprozess und die Bekanntmachung der Karte wird durch verschiedene Marketingmaßnahmen (Presse, Social Media, Internet) begleitet. Besonders an dieser Karte ist die Vereinigung von Freizeitradwegen mit „Grünen Wegen und Orten“ im urbanen Bereich.

Projektmanagement:

- Erlebnis Bremerhaven und Gesellschaft für Touristik, Marketing und Veranstaltungen mbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Franziska Stenzel
- E-Mail: stenzel@erlebnis-bremerhaven.de
- Projekthomepage: keine

92

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Bürger und Besucher werden ermuntert, klimafreundliche und nachhaltige Mobilitätsformen zu nutzen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Karte liegt ab 17. Oktober 2017 vor.
- **FINANZIERUNG:**
Magistrat der Stadt Bremerhaven, Erlebnis Bremerhaven GmbH
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Radkarte „Grüne Wege und Orte“ stellt einen Baustein für eine nachhaltige Mobilität dar. Mit der Karte werden die BürgerInnen und BesucherInnen ermuntert, klimafreundliche Mobilitätsformen zu nutzen und erhalten zusätzliche Anregungen, die Stadt umweltverträglich zu erkunden. 14 „Grüne Orte“ wurden besonders hervorgehoben und um fachliche Informationen zu Umwelt und Naturaspekten ergänzt. Hervorzuheben ist die Vereinigung von Freizeitradwegen mit „Grünen Wegen und Orten“ im urbanen Bereich.

FUN – FLEXIBEL UNTERWEGS IM KREIS UNNA



93

Um den Anteil des Umweltverbundes an der Gesamtheit der Verkehre zu steigern, entwickelte der Kreis Unna als Ballungsrandkreis aufbauend auf den Ergebnissen einer Modal-Split-Untersuchung sowie einer Fachtagung die Strategie „FUN – Flexibel UNterwegs im Kreis Unna“.

Ziel ist die Schaffung eines multimodalen Verkehrsangebotes im Kreis Unna, in dessen Rahmen die klimafreundlichen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden. Auf diese Weise soll die Mobilität sämtlicher Bevölkerungsgruppen weiterentwickelt und gesichert werden.

Diese Strategie wird mit Partnern umgesetzt. Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU), die Radstationen und der ADFC sind wichtige Partner. Die verkehrsträgerübergreifend aktive Servicezentrale fahrtwind, angesiedelt bei der VKU, ist aufgrund ihrer personellen und technischen Voraussetzungen eine bedeutende Grundlage für die Umsetzung zukünftiger Service- und Dispositionsaufgaben. Die VKU wird mit der Servicezentrale fahrtwind als integrierter

Mobilitätsdienstleister tätig. Die Radstationen im Kreis dienen dabei als Mobilstationen. Sie übernehmen Zusatzaufgaben wie Fahrgastinformation, Gepäckaufbewahrung, Information zu Stadt, Kreis, Region etc.

Bei FUN wird das Fahrrad als originärer Bestandteil der intermodalen Mobilitätskette positioniert. Der Kreis Unna bietet mit seinem gut ausgebauten Radwege- und Radwanderwegnetz sowie einem bundesweit einmaligen Netz von Radstationen hervorragende Voraussetzungen. Um diese Voraussetzungen für breite Nutzergruppen sichtbar und zugänglich zu machen, wird mit einer umfangreichen Kommunikationsstrategie für das Radfahren geworben. Fahrräder und Leihräder werden in gemeinsamen Fahrscheinangeboten mit Bus und Bahn angeboten. Leihräder können über die Servicezentrale fahrtwind oder über die neue fahrtwind-App reserviert, gebucht und bezahlt werden. Die fahrtwind-App und der Online-Service der fahrtwind-Zentrale werden 2018 auch

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Positionierung des Fahrrades und des Leihrades als gleichwertiges Verkehrsmittel in einem flexiblen und nutzerfreundlichen Nahverkehrsangebot
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gemeinsame Ticket-Angebote für Bus, Bahn und Lehrad
- **FINANZIERUNG:**
25.700 Euro aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11.2 ÖPNV-G NRW
- **PROJEKTSTATUS:**
In kontinuierlicher Entwicklung
- **ZEITRAUM:**
01. März 2016 bis
01. September 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahrrad und Lehrad werden im Kreis Unna nicht nur als Alternative zum motorisierten Individualverkehr, sondern als Zubringer und Ergänzung des Bus- und Bahnangebotes beworben. Dahinter stehen die Servicezentrale fahrtwind, das dichteste Netz von Radstationen und eine fahrtwind-App. Diese zeigt für Strecken, bei denen es Sinn macht, Bus- und Bahnverbindungen, Fahrrad- und Fußwege. 2018 sind Lehradangebote Teil des E-Ticketings im Kreis Unna. Fahrgäste können Bus, Bahn und Lehrad flexibel nutzen.

Projektmanagement:

- Kreis Unna, Der Landrat und Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sabine Leiß (Kreis Unna), Dr. Uwe Rennspieß (VKU-Geschäftsführung)
- E-Mail: Sabine.leisse@kreis-unna.de
- Projekthomepage: www.fahrtwind-online.de



93

E-Tickets für Bus, Bahn und Leihrad bieten. In allen diesen Angeboten wird das Fahrrad für alle Strecken nicht nur als Alternative, sondern zudem als Bestandteil komfortabler Mobilitätsangebote präsentiert. Hier wird nicht nur auf die Nutzung des eigenen Rades, sondern auch auf das Angebot an Leihfahrrädern (E-Bikes und komfortablen Tourenrädern) in den Radstationen verwiesen. Das fahrtwind-Angebot, das über eine einmalige Registrierung

(single-sign-on) nutzbar ist, wird u.a. mittels eines Erklärfilms (https://youtu.be/3_20Q6IJVUE?t=9) kommuniziert. Ein gemeinsames Fahrscheinangebot für Bus, Bahn und Rad wurde bereits konventionell als „AlleWetter-Fahrschein“ auf den Weg gebracht. Dabei handelt es sich um einen Fahrscheinblock aus zehn Einzeltickets für Bus und Bahn (für „Schlechtwetter“) sowie fünf Tickets für Leih-E-Bikes (für „gutes Wetter“).

„ZUSAMMENHALTEN – GEMEINSAM RADELN“: RADFAHREN FÜR SOZIALE TEILHABE



Radfahren ermöglicht nicht nur Mobilität im Alltag, sondern auch die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Jedoch haben zahlreiche Menschen bis heute keinen Zugang zum Fahrrad, da die Nutzung an motorischen, finanziellen, kulturellen oder körperlichen Barrieren scheitert. Mit der Aktionsgemeinschaft „Zusammenhalten – gemeinsam radeln“ setzt sich die Stadt Kirchheim unter Teck zusammen mit dem Verkehrsministerium BW (RadKULTUR) für fünf innovative und lokale Radprojekte ein, die Menschen zu selbstbestimmter (Rad-)Mobilität und Teilhabe verhelfen.

Verschiedenste Zielgruppen werden durch die Projekte angesprochen:

Riki – Rikscha Kirchheim: Zusammen mit einem Pflegeheim und dem Verein Starkes Kirchheim organisieren Ehrenamtliche Rikscha-Ausfahrten für ältere Menschen und all diejenigen, die nicht mehr selbst radeln können. Mit dem Slogan „Recht auf Wind im Haar“ folgt die lokale Initiative dem niederländischen Verein „Radeln ohne Alter“ und bietet in Kirchheim seitdem ein stark genutztes Angebot an.

Pedelec-Schulung: Mit der Elektrifizierung des Fahrrades warten neue motorische und technische Herausforderungen auf alle Nutzer. Die sichere Bedienung des Elektrodrahtesels sowie dessen Wartung sorgt für Verunsicherung bei vielen Radlern. Die Pedelec-Schulung, die in Zusammenarbeit mit dem lokalen Radhandel organi-

siert wurde, sorgt für Fahr-sicherheit (durch motorische Schulung) und versorgt alle Interessierten mit fundiertem Wissen zu Versicherungs-, Akku- und Wartungsfragen.

Enkelräder: Wenn am Wochenende oder in den Ferien die Enkel, Neffen oder Nichten zu Besuch sind und die Sonne scheint, ist das der ideale Zeitpunkt für eine ge-

meinsame Radtour. Leider verfügen viele Großeltern nicht über das passende Radangebot für ihre Enkelkinder. Die Radstation bietet deshalb kostenlose Enkelräder in den gängigen Größen zum Verleih an.

Radfahrspaß: In der türkischen Community in Kirchheim gibt es zahlreiche RadFAHRER, jedoch wenige RadFAHRERINNEN. Diese haben oft großen Respekt vor dem Radfahren oder haben dieses niemals erlernt. In Zusammenarbeit mit dem Mehr-generationenhaus Linde wurde eine mehrtägige Radschulung erfolgreich angeboten und umgesetzt. Eine Wiederholung ist geplant.

Bike-Box: Seit einigen Jahren helfen Ehrenamtliche des Arbeitskreises Asyl dabei, Flüchtlingen funktionstüchtige Räder zu reparieren und diese dabei einzubinden.

All diese vielseitigen Projekte werden unter der Dachmarke der Aktionsgemeinschaft „Zusammenhalten – gemeinsam radeln“ vereint. Dadurch werden die sehr spezifischen Anliegen zu einem großen Anliegen, dem der sozialen Teilhabe, gebündelt. Gemeinsam lenkt die Aktionsgemeinschaft durch Druckerzeugnisse, Onlineartikel, Presseaussendungen und Veranstaltungen die öffentliche Aufmerksamkeit auf dieses wichtige Thema und hilft den Einzelprojekten dabei, neue Helfer zu finden und den Bekanntheitsgrad zu steigern.

Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Kirchheim unter Teck/Klimaschutzstelle

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sascha Mohnke
- E-Mail: s.mohnke@kirchheim-teck.de
- Projekthomepage: <https://www.radkultur-bw.de/radkultur-vor-ort/kirchheim-unter-teck/soziale-teilhabe-in-kirchheim>

94

KURZE PROJEKTBE-SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Mithilfe des Fahrrades Brücken bauen: Mobil sein ermöglicht soziale Teilhabe!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Umsetzung von fünf innovativen Radprojekten. Gewinnung von Unterstützern. Schaffen eines Netzwerks.
- **FINANZIERUNG:**
Finanzmittel der Stadt Kirchheim unter Teck und der Initiative RadKULTUR des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (BW)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Anfang 2017 bis Ende 2017
(Fortsetzung geplant)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radfahren ermöglicht nicht nur Mobilität im Alltag, sondern auch Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Jedoch haben zahlreiche Menschen bis heute keinen Zugang zum Rad, da die Nutzung an motorischen, finanziellen, kulturellen oder körperlichen Barrieren scheitert. Mit der Aktionsgemeinschaft „Zusammenhalten – gemeinsam radeln“ setzt die Stadt Kirchheim zusammen mit dem Verkehrsministerium BW und fünf innovativen Projekten Akzente in diesem oft vernachlässigten, Bereich der Radförderung.

GEMEINSAM NATUR ERLEBEN



Ein Ausflug in die Natur ist entspannend und gerade an Wochenenden eine willkommene Abwechslung zum Arbeitsalltag. Leider kommt es dabei in manchen Regionen immer wieder zu Problemen beim Miteinander, vor allem zwischen den Gruppen der Mountainbiker und der Wanderer. Um für die Tourismusregionen Sauerland und Siegerland-Wittgenstein präventiv ein Konzept zur Vermeidung solcher Probleme zu entwickeln, wurde unter dem Projektname „Gemeinsam Natur erleben“ ein Arbeitskreis der verschiedenen regionalen Partner ins Leben gerufen. Darin treten der Sauerländische Gebirgsverein, der Landesbetrieb Wald und Holz NRW, die Sauerland-Radwelt, der Sauerland-Tourismus, der Waldbauernverband NRW, der Touristikverband Siegerland-Wittgenstein sowie die Naturparke Sauerland Rothaargebirge, Arnsberger Wald und Diemelsee für ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander aller Naturnutzer ein. Ziel ist es, das Naturerleben in Sauerland und Siegerland-Wittgenstein konfliktarm und ohne Qualitätseinschränkungen zu gestalten.

Dabei liegt der Fokus des Projekts auf der gemeinsamen Nutzung von Wegeinfrastrukturen abseits der öffentlichen Straßen mit dem Rad und zu Fuß, auf dem Pferd sowie in den Wintermonaten auf Langlaufskiern. Gemeinsam wurden dazu elf Verhaltensregeln aufgestellt, die die wichtigsten Konfliktmotive aufgreifen und Problemlösungen vermitteln, ohne zu stark belehrend zu wirken. Zudem sensibilisieren die Regeln für einen bewussteren Umgang im Sinne des Naturschutzes und der Eigentumsrechte im Wald. Um das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit möglichst breitflächig in die Region zu transportieren und dabei sowohl die Bevölkerung als auch Urlaubsgäste anzusprechen, entwickelten die Projektpartner eine gemeinschaftliche Kommunikationsstrategie auf Basis verschiedener Medien. Diese beinhaltet neben der klassischen Pressemitteilung, Flyermaterial sowie Informationen auf den jeweiligen Internetseiten und über Newsletter auch das Aufstellen von Informationstafeln an wichtigen Ausgangspunkten für Ausflüge in der Region und eine großan-

Projektmanagement:

- Sauerland-Radwelt e.V. und Sauerland-Tourismus e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jannik Müller
- E-Mail: jannik.mueller@sauerland-radwelt.de
- Projekthomepage: keine

95

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Konfliktprävention durch Nutzerinformation
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erste Beschilderung im Gelände, 4.000 Flyer verteilt, Reichweite Facebook-Kampagne: 50.000
- **FINANZIERUNG:**
Sauerland-Radwelt e.V., Sauerland-Tourismus e.V. und Touristikverband Siegerland-Wittgenstein e.V.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Juni 2017 dauerhaft

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zahlreiche Premiumwanderwege und das umfangreiche Streckennetz in der Bike Arena Sauerland bieten beste Voraussetzungen für eine erlebnisreiche Urlaubszeit. Damit alle Naturfreunde entspannt dieses breite Freizeitangebot genießen können, wirbt die Aktion „Gemeinsam Natur erleben“ für gegenseitigen Respekt auf den Wegen: „Seid nett zueinander!“ Sauerland und Siegerland-Wittgenstein sind dabei Pilotregionen und wollen allen Naturnutzern ein schönes Naturerlebnis ermöglichen.

GEMEINSAM NATUR ERLEBEN



95

gelegte Kampagne über die Social-Media-Plattform Facebook. So wurde das Thema zu Beginn in die Breite getragen, anschaulich vermittelt und erreichte eine große Öffentlichkeit, bleibt aber auch zukünftig dauerhaft präsent und weist auf die Verhaltensregeln hin. Die Textinhalte sind dabei so konzipiert, nicht lediglich Fehlverhalten anzuprangern, sondern bereits eine Möglichkeit zur Konfliktlösung aufzuzeigen. Die multimediale Herangehensweise

bringt hier den Vorteil, verschiedene Zielgruppen und Altersschichten gleichermaßen zu erreichen. Seit Oktober messen die Projektbeteiligten zusätzlich mit zwei Fuß- und Radverkehrszählstellen quartalsweise das Nutzeraufkommen an verschiedenen neuralgischen Punkten, um daraus weitere Informationen zum Nutzerverhalten zu generieren und dies in die Arbeit einfließen zu lassen. Eine weitere Grundlage für eine gute Zusammenarbeit in der Zukunft.

PEDAL POWER SYSTEM AUF DER EXPO 2017 IN ASTANA/KASACHSTAN



96

Mit der Entwicklung unseres Pedal Power Systems, das mithilfe von vier Fahrrädern den Strom für die Performance einer Rock'n'Roll-Band erzeugt, wollten wir, die Band Cliff Barnes and the Fear of Winning, nicht nur beweisen, dass Kunst und verantwortungsvoller Umgang mit natürlichen Ressourcen Hand in Hand gehen kann, sondern wir hatten auch immer das Ziel, Musik an ungewöhnlichen Orten zu spielen – halt da, wo nicht unbedingt eine Steckdose liegt. Das haben wir in der jüngeren Vergangenheit auch öfters bewiesen mit Konzerten in Steinbrüchen, Sandgruben, am Flussufer etc.

Unser aktuelles Album, das bezeichnerweise „World2Hot“ heißt, ist zudem nahezu komplett mit alternativer Energie produziert worden – mit Sonnen- und Wasser-Energie, aber auch mit dem Pedal Power System.

Davon haben die Organisatoren des Kulturprogramms der EXPO 2017 in Astana/Kasachstan erfahren. Da die Weltausstellung in diesem Jahr unter dem Motto „Future Energy“ stattfand, fanden sie unseren Ansatz der alternativen Energiegewinnung mehr als passend und haben uns für eine Woche engagiert. Wir flogen also mit dem kompletten System – Fahrräder samt Elek-

tronik – und unseren Instrumenten in die kasachische Hauptstadt und spielten auf der EXPO insgesamt 20 Shows – auf dem Vorplatz vor dem Deutschen Pavillon, wo natürlich keine Steckdose lag. Kasachstan ist eine Radfahrernation und so ließen sich die Zuschauer nicht lange bitten und traten in die Pedale unserer Räder, um so den Strom für unsere Musik zu erzeugen.

Es war eine großartige Erfahrung, zu sehen, wie insbesondere die jungen Kasachen trotz der sprachlichen Barrieren sehr schnell den Zusammenhang zwischen Pedalieren und Rock'n'Roll verstanden.

Mit unserem Beitrag haben wir die Bundesrepublik Deutschland auf der Weltausstellung gleichermaßen glaubwürdig wie originell vertreten und einen eigenständigen Beitrag zum EXPO-Thema „Future Energy“ geliefert. Gerade Deutschland, das so viele Autos produziert, hat durch den Einsatz einer kleinen Musikgruppe aus Norddeutschland gezeigt, dass es auch anders gehen kann als gewohnt. Fahrradstrom als Zeichen der Demut und Entschleunigung in einem Land wie Kasachstan, in dem die Öl- und Gas-Ressourcen endlos zu sein scheinen und dementsprechend damit umgegangen wird.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Das CBATFOW Pedal Power System auf der EXPO 2017 im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Projekt hat nach Plan stattgefunden
- **FINANZIERUNG:**
Der Deutsche Pavillon bzw. das Kultusministerium haben die Kosten getragen.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
08. Juli 2017 bis 15. Juli 2017

Projektmanagement:

- Cliff Barnes and the Fear of Winning

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heinz Rebellius
- E-Mail: heinz@rebellius.de
- Projekthomepage: www.cbatfow.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Musikgruppe Cliff Barnes and the Fear of Winning hat ein System entwickelt und gebaut, das mithilfe von vier Fahrrädern den kompletten Strom für ihre Live-Musik-Performance erzeugt. Die Organisatoren des Deutschen Pavillons auf der EXPO 2017 in Astana/Kasachstan haben die Musikgruppe samt Pedal Power System für eine Woche in Kasachstan gebucht. Die EXPO 2017 stand unter dem Motto „Future Energy“.

ESSEN MIT DEM RAD ENTDECKEN



Ohne Frage ist Essen eine Wundertüte. Eine Ruhrgebietsmetropole, die längst das alte, verkrustete Klischee einer Industrie- und Bergbaustadt abgestreift hat. Als eine der größten deutschen Städte blickt

Essen mit seinen gut 580.000 Einwohnern auf eine mehr als 1.150 Jahre alte Geschichte zurück. Die zum Weltkulturerbe erhobene Zeche Zollverein nebst der angrenzenden Kokerei erinnern wie eine Vielzahl weiterer Industrie-Kathedralen an die Vergangenheit als Montan- und Bergbaustadt. In den 1860er-Jahren förderten 60 Zechen im Stadtgebiet das Schwarze Gold im Untertagebau und ließen Essen zur Bergbaukapitale avancieren. Davon zeugen heute allenfalls noch einige Fördertürme. Einige beeindruckende Zeugnisse aus der Zeit des Bergbaus und der Stahlverarbeitung sind jedoch geblieben. Der Bogen spannt sich von der Villa Hügel über die Margarethenhöhe bis hin zu Vorzeige-Arbeitersiedlungen wie Brandenbusch, Altenhof I und Altenhof II.

Unabhängig davon wartet Essen mit einer ungeahnten kulturellen Vielfalt auf. Vorzeigehäuser sind fraglos das Aalto-Theater, die Philharmonie, das Grillo Theater oder das Museum Folkwang mit seiner Sammlung zeitgenössischer Kunst. Nicht zu vergessen sind auch das red dot Design Museum, das Ruhr Museum und das Phänomena Erfahrungsfeld der Sinne.

Für den hohen Freizeit- und Erholungscharakter stehen neben ausgedehnten Wäldern und einer Vielzahl an Sportange-

boten u. a. der Grugapark und der Baldeysee.

Kurzum: Trotz einer langen, bewegten Geschichte erweist sich Essen als ausgesprochen lebens- und liebenswerte Stadt, die es geschafft hat, die Tradition zu wahren und gleichzeitig die eigene Zukunftsfähigkeit zu unterstreichen. Eine Stadt, die es lohnt, auf zwei Räder zu erkunden – und dies auf zum Teil erstklassigen Radwegen wie der ehemaligen Bahntrasse der Rheinischen Bahn.

Lange wurde Essen immer wieder die „rostige Speiche“ als Zeichen für die Fahrradunfreundlichkeit zugesprochen. Eine zweifelhafte Ehre, die dazu führte, dass sich die Stadt mit Siebenmeilenstiefeln aufgeschwungen hat, neue Radwege zu erschließen sowie mehr und mehr Straßen zu Fahrradstraßen umzuwidmen. Mit Erfolg. Dabei profitierten die Planer ein Stück weit auch von der Tatsache, dass die Stadt dereinst von vielen kleinen Bahnlinien durchzogen war, die als Verbindungsglied zwischen den Zechen und Stahlhütten dienten. Nach der Stilllegung der Bahnen wurden viele dieser Trassen in erstklassige Radwege umgewandelt.

Ergänzt wird das auf Radfahrer zugeschnittene Programm durch zahlreiche Fahrrad-Leihstationen im Stadtgebiet. Beste Voraussetzungen, um auch ohne eigenes Rad spontan zu einer Entdeckungstour durch die wunderbar lebens- und liebenswerte Ruhrmetropole zu starten. Die zehn ausgearbeiteten Touren führen dabei zu den schönsten Ecken der Stadt. In diesem Sinne, viel Vergnügen bei den kurzweiligen Radtouren durch Essen – es lohnt sich!

Projektmanagement:

- Karsten-Thilo Raab und Ulrike Katrin Peters

Kontakt:

- Ansprechpartner: Karsten-Thilo Raab
- E-Mail: raab@reise-themen.net
- Projekthomepage: keine

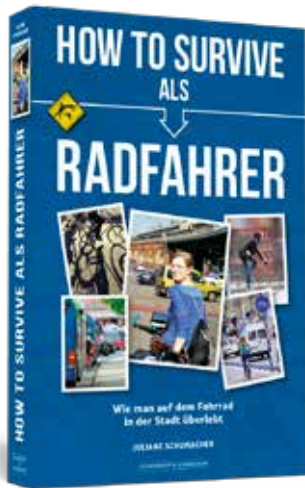
97

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Die Ruhrgebietsmetropole Essen als Fahrradstadt besser erlebbar zu machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Buchveröffentlichung mit dem Titel „Essen mit dem Rad entdecken“
- **FINANZIERUNG:**
Recherche auf Kosten der Autoren
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter dem Titel „Essen mit dem Rad entdecken“ entstand für Europas Grüne Hauptstadt 2017 ein Radführer, der im Bruckmann Verlag erschienen ist, und die Ruhrgebietsmetropole, die 2010 auch Europas Kulturhauptstadt war, sowohl für Einheimische als auch für Besucher vom Fahrradsattel aus erlebbar macht.



„HOW TO SURVIVE ALS RADFAHRER – WIE MAN AUF DEM FAHRRAD IN DER STADT ÜBERLEBT.“

98

Die Leidenschaft fürs Radfahren beeinflusst die Autorin Juliane Schumacher in allen Lebensbereichen und inspiriert sie in der Freizeit als auch im Job. Mit dem Wunsch, ihre Gedanken zu dokumentieren, entstand im Jahr 2014 das Fahrradblog radelmaedchen.de. Dieses spiegelt nicht nur die Fahrraderlebnisse der Autorin wider, sondern motiviert auch andere zum Radfahren. Das Blog verdeutlicht zusammen mit dem Auftreten von „Radelmädchen“ auf diversen Social-Media-Kanälen, dass ein mobiles Leben ohne Auto sehr gut möglich ist. [Radelmaedchen.de](http://radelmaedchen.de) lebt diese Einstellung vor!

Fahrradfahren wird immer beliebter und ist heute Teil einer Kultur und eines Lebensgefühls, die das Rad zum Alltagsgegenstand machen. Doch das Radeln, vor allem in der Stadt, ist oft kein Zuckerschlecken. Diese Feststellung ist der wichtigste Ansatzpunkt für die Entstehung und Gestaltung von „How to survive als Radfahrer“ (HTSRad).

In Zusammenarbeit mit der Literaturagentur Brinkmann und dem Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag, die über das Blog radelmadchen.de auf die Autorin aufmerksam geworden waren, entstand ein inhaltlicher Rahmen für das Buch. Die Autorin war frei in der Wahl der Themen. Diese umfassten ein weites Spektrum von der Hilfestellung, das passenden Fahrrad zu finden,

bis hin zur Suche nach der Motivation, Rad zu fahren. HTSRad behandelt alltägliche Erlebnisse eines Radfahrenden und dokumentiert Erfahrungen der Autorin, die damit Hinweise und Tipps gibt, wie das Radfahren allgemein entspannter ablaufen kann. Schon der Buchtitel „How to survive als Radfahrer – Wie man auf dem Fahrrad in der Stadt überlebt.“ verdeutlicht auf leicht überzogene Weise eine verstärkt im urbanen Raum auftretende Problematik: das Unverständnis für das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und die damit einhergehende wachsende Aggressivität. Der Wunsch der Autorin, selbst reflektierender im Stadtverkehr unterwegs zu sein und die Leser auf das eigene Verhalten aufmerksam zu machen, beeinflusste den Inhalt sehr. Der Fokus liegt auf einer Sensibilisierung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer füreinander. Gegenseitige Rücksichtnahme und die Fähigkeit, die Perspektive zu wechseln, sind die wichtigsten Schlüsselaussagen.

Die Resonanz auf das Buch, welches am 1. Mai 2017 erschienen ist, zeigt, dass die Autorin nicht allein mit ihren Gedanken ist. Nach einer dpa-Pressemeldung Ende April 2017 folgten zahlreiche Radiointerviews, Zeitungsartikel und -interviews in diversen Print- und Onlinemedien. Es wurde zu Diskussionen angeregt, die teilweise genauso hitzig verliefen wie das Verhalten einiger Verkehrsteilnehmer.

HTSRad verdeutlicht, wie wichtig die Auseinandersetzung mit dem Thema Radfahren in der Stadt ist und zeigt auf, wie divers die Positionen sind. Es soll zum selbstreflektierenden Radfahren motivieren und zeigen, wie eine positive Grundhaltung das Verhalten aller beeinflussen kann. Denn nicht nur die gute Infrastruktur spielt eine große Rolle, sondern vor allem die Denkweise der Verkehrsteilnehmer.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Motivation und Tipps für Radfahrende; Anregung zum Perspektivenwechsel und zur Rücksichtnahme im Verkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erhöhte Aufmerksamkeit fürs Radfahren; dpa-Meldung, Radio- und Zeitungsinterviews u.a. für Zeit online
- **FINANZIERUNG:**
Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag; Literaturagentur Brinkmann
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Seit April 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„How to survive als Radfahrer“ ist für alle, die es lieben, Rad zu fahren, und möchte auch für diejenigen eine kleine Hilfestellung bieten, die sich in der Stadt auf dem Rad unsicher fühlen und immer wieder vor Hindernissen stehen. Es regt zum Perspektivenwechsel im urbanen Straßenverkehr an und plädiert für gegenseitige Rücksichtnahme. Die als „Radelmädchen“ bloggende Autorin schildert dabei Erlebnisse aus ihrem Radalltag und gibt Tipps und Tricks – oft mit einem Augenzwinkern.

Projektmanagement:

- Juliane Schumacher; Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag; Literaturagentur Brinkmann

Kontakt:

- Ansprechpartner: Juliane Schumacher
- E-Mail: juliane@radelmaedchen.de
- Projekthomepage: <http://radelmaedchen.de/how-to-survive-als-radfahrer/>

AKTIONSTAG – 200 JAHRE FAHRRAD



Das Jahr 2017 ist für das Fahrrad im Allgemeinen und den Radverkehr in Erding ein besonderes. In diesem Jahr feiert das Fahrrad seinen 200. Geburtstag, außerdem begeht der ADFC Kreisverband Erding, der in den vergangenen Jahren ein überdurchschnittliches Mitgliederwachstum erfuhr (2016: bundesweit Platz 2), sein 25-jähriges Jubiläum.

Bedeutend für die Stadtverwaltung Erding war auch der Aufnahmeantrag an die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK). Denn das Thema Radverkehr rückt somit für den Zeitraum der kommenden vier Jahre in einen besonderen Fokus der Stadtentwicklung.

Aus den oben genannten Gründen und als Auftakt für die kommenden vier Jahre veranstaltete die Stadtverwaltung am 15. August 2017 den „Aktionstag – 200 Jahre Fahrrad“ auf dem Schrankenplatz mit folgendem Rahmenprogramm.

Projektmanagement:

- Stadt Erding - Sachgebiet Stadtentwicklung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Famira-Parcsetich
- E-Mail: stadtentwicklung@erding.de
- Projekthomepage: <https://www.youtube.com/watch?v=efOB9WutexM>

Zwischen 9 und 18 Uhr wurden die Besucher an folgenden verschiedenen Aktions- und Informationsständen informiert und beraten:

- Stadt Erding (Radverkehrskonzept)
- Landratsamt Erding (Touristische Routen, E-Bike-Verleih)
- Polizei Erding (Sicherheit im Straßenverkehr)
- ADFC (Radverkehrsquiz, Mitgliederservice etc.)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) (Vorstellung Faltrad, intermodale Mobilität)
- Radhaus Erding (Betreuung und Ausstattung des Testparcours)
- Dt. Alpenverein (DAV) (Mountainbiketechnik)
- Pedalhelden München (Fahradwaschanlage)
- Bayerische Verkehrswacht (Fahrad-simulator, Rauschbrillenparcours)
- Radsportfreunde Pretzen (Rennrad-tour am Abend)

Für den Vormittag konnte der ADAC mit einem Geschicklichkeitsparcours für Kinder und Jugendliche gewonnen werden. Hier wurde den Teilnehmern auf spielerische Weise das richtige Verhalten im Straßenverkehr nähergebracht. Nach Ende des Parcours und den ganzen Nachmittag über stand der abgesperrte Schrankenplatz für Testfahrten unterschiedlicher Fahrräder zur Verfügung. Das erforderliche Personal (5 Mitarbeiter) stellte die Stadtverwaltung selbst. Am Abend konnten sich die Besucher einer Rennradtour der Radsportfreunde Pretzen anschließen. Für eine alkoholfreie und isotonische Erfrischung sorgte der Erdinger Weißbräu. Den Ausschank übernahm der TSV Erding – Abteilung Radsport. Alle Einnahmen kamen dem Verein zugute.

99

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Fahrrad, ADFC Kreisverband sowie Startschuss AGFK Bewerbung feiern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Informationsaustausch, Kontaktaufnahme zu verschiedenen Multiplikatoren, Aufnahme in die AGFK
- **FINANZIERUNG:**
Städtischer Haushalt
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
15. August 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

200 Jahre Fahrrad, 25 Jahre ADFC Kreisverband Erding und der Startschuss für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen. Das Jahr 2017 ist für das Fahrrad im Allgemeinen und den Radverkehr in Erding ein besonderes. Mit dem „Aktionstag – 200 Jahre Fahrrad“ sollte dies gebührend gefeiert werden. Mit über zehn Multiplikatoren und Sponsoren sowie einem breiten Angebot ist dies an dem heißen Augusttag auch gelungen! Dies wurde in einem eigenen Film festgehalten.

AKTIONSTAG – 200 JAHRE FAHRRAD

Auch Radio Arabella war mit einer Theke vor Ort. Den ganzen Tag lang wurde dort Speiseeis verteilt. Bei über 30 Grad im Schatten eine sehr willkommene Abkühlung. Einige Tage vorher schaltete Radio Arabella dazu auch einen eigenen Werbespot.

Die Stadt Erding leistet mit dem Aktionstag nicht nur ihren Beitrag zum Geburtstag des Fahrrads, die Veranstaltung ergab sich auch als Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept, das Handlungsempfehlungen zur Öffentlichkeitsarbeit formuliert.

Nicht zuletzt unterstützte die Stadt Erding auf lokaler Ebene die Bemühungen der bayerischen Landesregierung, den Radverkehr in den Handlungsfeldern Verkehrssicherheit/-erziehung, Kommunikation und Information, Elektromobilität sowie Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu fördern.

99

PROJEKTGRUPPE „RADWEGE“ IN BAUNATAL



100

Der Weg von einer anfänglich von Autos dominierten Stadt zu einer radfreundlichen Stadt ist eine kleinteilige Arbeit. Durch den Rückbau von mehrspurigen Straßen in der Innenstadt ist eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer gelungen und das Fahrradklima ist gestiegen. Man konnte den Radfahrern etwas geben, ohne dass die Autofahrer sehr eingeschränkt werden. Das zeigen auch die Ergebnisse des Fahrradklimatests 2016. Hier belegte Baunatal den 1. Platz in der Kategorie „Aufholer“ in seiner Größenklasse.

In Form eines Aufrufs zum Mitmachen in den Baunataler Nachrichten Ende November 2005 hoffte man, genügend Interessenten zu finden, um einen neuen Weg bei der Radweggestaltung sowie der Bürgerbeteiligung im Allgemeinen einschlagen zu können. Die Ideen für die Verbesserung der Radwegesituation sollten dabei nicht allein von Politik und Verwaltung ausgehen, sondern insbesondere von den Bürgerinnen und Bürgern, denen die Maßnahmen an den Radwegen letztendlich zugute kommen, direkt erörtert werden.

Während der gesamten Laufzeit des Projektes waren die Teilnehmer rund um Baunatal auf dem Rad unterwegs, um Schwachstellen am Radwegenetz aufzudecken. In

Projektmanagement:

- Keine Angabe

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hartmut Wicke
- E-Mail: hartmut.wicke@stadt-baunatal.de
- Projekthomepage: keine

Abstimmung mit Ingo Koch wurde für jede Problemstelle ein Erfassungsbogen ausgefüllt und sofern erforderlich mit Plänen, Grafiken und Bildmaterialien ergänzt.

Um die eingegangenen Vorschläge in ein Konzept zu formulieren, regelmäßige Versammlungen zu organisieren sowie die Interessen der Projektgruppe bei der Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen durch Verwaltung und Politik nach Abschluss der Projektarbeit gemeinsam mit Herrn Koch zu vertreten, wurde der Rathausmitarbeiter Lars Geßner vom Produktbereich Umweltschutz zum Betreuer der Projektgruppe ernannt.

Insgesamt konnte die Gruppe rund 200 Schwachstellen aufdecken und Verbesserungsvorschläge ausarbeiten.

Der Grundgedanke, ein Konzept für die künftige Radweggestaltung in und um Baunatal zu erstellen, bei dem die Ideen von Bürgerinnen und Bürgern die Richtung weisen, konnte durch die Arbeit der Projektgruppe „Radwege“ mit Leben erfüllt werden.

Die Arbeitsergebnisse der Projektgruppe „Radwege“ der Stadt Baunatal zeigen auf,

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schaffung einer Plattform für Bürger zur Mitgestaltung; Umbau zur radfreundlichen Stadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Umsetzung von über 300 Maßnahmen im Radverkehr; Umsetzung Maßnahmenkonzept und Jahresprogramme
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel und Fördermittel Landkreis bei Baumaßnahmen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2005 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Grundgedanke von Baunatal's Bürgermeister Manfred Schaub, den Bürgerinnen und Bürgern eine Plattform der unmittelbaren, aktiven sowie freien Mitwirkung an der künftigen kommunalen Radweggestaltung anzubieten, war Anlass für die Gründung der Projektgruppe „Radwege“. Das Besondere ist die direkte Beteiligung der Interessierten am Umsetzungsprozess. Alle Maßnahmen sollen zu einer radfreundlichen Stadt führen.

PROJEKTGRUPPE „RADWEGE“ IN BAUNATAL



100

dass der Schritt in Richtung einer unmittelbaren Bürgerbeteiligung zukunftsweisend für weitere Projekte auch in anderen Sachgebieten sowie über die Grenzen der Stadt Baunatal hinaus sein sollte – nicht nur die Verwaltung profitiert von einer Vielfalt an Ideen, sondern insbesondere die Bürgerinnen und Bürger erkennen durch die Berücksichtigung ihrer Interessen den hohen Stellenwert der eigenen Mitwirkung für eine nachhaltige Entwicklung ihrer Gemeinde.

Nach dem Gesamtkonzept wird die Projektgruppe „Radwege“ mindestens einmal im Jahr zu einer Sitzung eingeladen, in der die Investitionen in Radverkehr und Unterhaltungsmaßnahmen beschlossen werden. Es erfolgt lediglich eine Bestätigung in den politischen Gremien. Weiterhin werden

Ausfahrten mit der Projektgruppe „Radwege“ oder Aktionen organisiert.

Ein weiteres Maßnahmenprogramm ist der barrierefreie Ausbau an Straßeneinmündungen und -übergängen. Dieser ist eines der bedeutsamsten Elemente für die Steigerung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radwegenetzes. Das Besondere ist die gemeinsame Abstimmung mit dem Behindertenbeirat, dem Seniorenarbeitskreis, der Leitstelle Älterwerden und der Projektgruppe „Radwege“. Die barrierefreien Übergänge sind auch für Rollstuhlfahrer und Fußgänger mit Rollatoren eine große Hilfe.

Seit dem Jahr 2006 wurden bereits über 260 Anlagen barrierefrei umgebaut.

KESSELROLLEN – WIE ROLLT DIE STADT VON MORGEN?



Zwei begeisterte Mitfahrer der Critical Mass Stuttgart – Roman Högerle und Felix Länge –, die nahezu zur gleichen Zeit die Idee zu einem Filmprojekt über den Stuttgarter Ableger dieser weltweiten Bewegung haben.

Direkt in der Autostadt schlechthin wächst die Gemeinde der Radfahrer jedes Jahr beträchtlich, trotz schlechter Infrastruktur und politischer Stolpersteine. In der monatlichen Ausfahrt Critical Mass und dem gemeinsamen Zusammenfinden danach in der „After Mass“ finden alle Radfahrer in der Kesselmetropole einen Platz, um sich auszutauschen, Ideen zu sammeln und sich zu vernetzen. Eine wichtige Bewegung, wie beide finden, die eine ideale Werbeplattform für das Radfahren darstellt und einen eigenen Film verdient hat.

Um einen möglichst hochwertigen Film produzieren zu können, entschließen sich Länge und Högerle, das Projekt über eine Crowdfunding-Kampagne zu finanzieren, was letztlich durch die tolle Unterstützung

der Community gelingt. Die finanziellen Möglichkeiten für professionelle Technik sind im Frühjahr 2016 da. Ab Mai 2016 beginnen die Dreharbeiten, die komplett mit Lastenrädern durchgeführt werden und sich bis in den Spätherbst 2016 erstrecken. Alles parallel zu Ausbildung (Felix Länge) und Vollzeitjob (Roman Högerle) und sozusagen ehrenamtlich. Nach Hunderten von Stunden im Sichtungsraum ist das Material dann im Frühjahr 2017 auf das Wesentliche reduziert und wird in eine stimmige Struktur gebracht. Schließlich kann die 45-minütige Dokumentation „Kesselrollen – Wie rollt die Stadt von morgen?“ am 10. September 2017 im ehrwürdigen Stuttgarter Metropol Kino Premiere feiern und bis dato fünf Vorstellungen ausverkauft.

Kesselrollen sollte den Wettbewerb gewinnen, da das Filmprojekt mit sehr viel Herzblut und größtem zeitlichen Aufwand des Filmteams entstanden ist. Gute eineinhalb Jahre haben wir daran gearbeitet, über 50 Stunden reines Interviewmaterial gesammelt, etliche Stunden im Schnittraum und der Postproduktion verbracht, um einen Film zu produzieren, der bereits jetzt eine enorme Strahlkraft entwickelt hat und noch vielmehr Strahlkraft entwickeln kann. Ein Film, der zwar die Problematik in der Kesselmetropole klar anspricht, aber dennoch das verbindende Element zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern sucht und damit Brücken schlägt, statt diese einzureißen.



101

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Durch positive Ansprache zum Nachdenken über die eigene Mobilität motivieren, Routinen hinterfragen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
45-minütige Dokumentation, die bereits fünf Mal das Kino in Stuttgart ausverkauft hat.
- **FINANZIERUNG:**
Gelungenes Crowdfunding über Startnext
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
November 2015 bis September 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Gegensatz zu vielen anderen Projekten reißt Kesselrollen die Gräben zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern nicht weiter auf, sondern versucht durch positive Ansprache gegenseitiges Verständnis zu wecken. Der Film soll dazu anregen, alte Routinen im Mobilitätsverhalten zu hinterfragen, und möchte zu einem Umdenken in der Alltagsmobilität beitragen, indem er anhand der Critical Mass Stuttgart und der daraus entstandenen Projekte die kreative Energie dieser Bewegung aufzeigt.

Projektmanagement:

- Roman Högerle, Felix Länge, Fabian Bazlen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Roman Högerle
- E-Mail: roman.hoegerle@posteo.de
- Projekthomepage: www.facebook.com/kesselrollen, <https://vimeo.com/kesselrollen>

UNTERWEGS IN BERLIN



Ich bin Tine, gebürtig aus Berlin, und ich liebe Fahrradfahren. Ich mag meine Heimatstadt sehr – genauso wie ich es liebe, sie mit dem Fahrrad zu erkunden. Auch wenn ich Zeit meines Lebens hier gelebt habe, gibt es noch so viel zu entdecken. Entlegene Orte, verfallene Häuser, Parks und allerhand Ungewöhnliches. Daher setze ich mich so oft es geht auf mein Fahrrad und fahre einfach los – irgendwohin, wo ich noch nicht war. Ich habe schon länger Radtouren durch Berlin gemacht, Freunden von meinen Erlebnissen erzählt und Fotos gezeigt. Oft hörte ich dann: „Das sieht toll aus, da war ich noch nie.“ Und da ich auch sehr gerne schreibe, hatte ich Mitte 2014 die Idee, diesen Blog zu starten. Wenn meine Freunde schon so begeistert

waren, vielleicht interessiert es ja auch jemand anderen :-). Und das hier sind meine Radtouren. Ich schreibe über Dinge, die ich gesehen habe, und über Orte, die ich entdeckte. Und ganz nebenbei zeige ich auf, wie schön es ist, in Berlin mit dem Rad unterwegs zu sein. Denn es gibt noch sehr viele Menschen, die Angst haben, in Berlin Fahrrad zu fahren. Mit meinem Blog möchte ich auch dazu beitragen, diese Angst zu verlieren und die schönen Fahrradstrecken Berlins aufzuzeigen. Darüber hinaus zeige ich meinen Lesern, dass es eben auch als Berliner wunderbar ist, Tourist in seiner eigenen Stadt zu sein. Die User des Online-Shops fahrrad.de haben meinen Blog 2016 auf Platz 12 der besten Fahrrad-Blogs in Deutschland gewählt.

Projektmanagement:

- Christine Volpert

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christine Volpert
- E-Mail: tine@unterwegs.inberlin.de
- Projekthomepage: <http://www.unterwegs.inberlin.de>

102

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Steigerung des Radverkehrs in Berlin
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Platz 12 der beliebtesten Fahrrad-Blogs von fahrrad.de, Veröffentlichungen in Zitty und Tagesspiegel
- **FINANZIERUNG:**
Keine
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2014 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Berlin ist eine tolle Stadt zum Fahrradfahren und bietet gleichzeitig so vielfältige und spannende Orte, die man auch als waschechter Berliner noch nicht kennt. Daher habe ich 2014 meinen Blog gestartet, um beides zu verbinden. Ich schreibe über Radtouren durch die Stadt – entlang der tollen Radwege und durch kleine Nebenstraßen. Ich schreibe über Dinge, die ich gesehen habe, und über Orte, die ich entdeckt habe. Und ganz nebenbei zeige ich auf, wie schön es ist, in Berlin mit dem Rad unterwegs zu sein.



Engagierte Lehrerinnen und Lehrer haben das Fahrrad als einmaliges "Bildungsvehikel" für die Erreichung ihrer

Unterrichtsziele entdeckt und beschreiben in Eigeninitiative innovative Wege, um ihre Schülerinnen und Schüler aufs Fahrrad zu bringen. An über 130 Bikepool-Schulen wird meist mit schuleigener Radausstattung und vielfältiger Zielsetzung regelmäßig im Unterricht Fahrrad gefahren. Unterricht aus Überzeugung und Leidenschaft motiviert!

Jede engagierte Lehrkraft will Wissen und Können vermitteln sowie Geist, Körper, Herz und Charakter bilden. Ist diese Lehrkraft zudem etwas sport-, fahrrad- und umweltaffin, wird sie „The Power of Bicycle“ schnell als ideales „Bildungsvehikel“ zur Erfüllung ihrer vorgenannten obersten Erziehungsziele für sich erkennen. Konkreter: Mit „Unterricht rund um das Fahrrad“ kann diese Lehrkraft bei ihren Schülern, den Erwachsenen von morgen:

- Bewegungsmangel bekämpfen und zum lebenslangen Sporttreiben motivieren
 - Sicherheits-/Unfallschutz vermitteln
 - Technikverständnis schulen
 - Umweltbildung und aktiven Klimaschutz betreiben
 - das Problem der überfüllten Schulbusse bekämpfen
 - praxisnahe Fahrradinfrastruktur um die eigene Schule und im Nahraum aktiv mitgestalten
 - „Inklusion“ und „Integration“ praktizieren
 - aktive Entwicklungshilfe leisten
- Und dies ist nur eine sehr unvollständige Aufzählung!

Seit mehr als zehn Jahren lassen bayerische Bikepool-Lehrerinnen und -Lehrer neue Wege entstehen, indem sie sie mit ihren Schülern gemeinsam radeln.

Projektmanagement:

- Michael Kreil

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Kreil
- E-Mail: kreil.michael@rsbrk.de
- Projekthomepage: www.bikepoolbayern.de

BIKEPOOL BAYERN

Einer winzigen Lehrer-Initiativgruppe ist es gelungen, ein Radausbildungsangebot für Lehrer aller Schulstufen und Schularten zu entwickeln und umzusetzen. Vom halbtägigen Schnupperkurs über mehrtägige Radfortbildungen speziell zu den Themen Sicherheits- und Verkehrserziehung, Radwandern (auch Alpencross) und Schullandheimaufenthalte bis hin zum Erwerb der Unterrichtsqualifikation Radsport (anerkannt als C-Trainer!) und angeschlossener Uni-Ausbildung. Ziel: Erhaltung, Ausbau. Damit wurde erreicht:

- Radfahren als regelmäßiges Sportangebot an über 120 Schulen aller Schularten über die Einrichtung von Sport-AGs und Radbeschaffung zu ermöglichen. Ziel: Erhaltung, Ausbau
- Jährliche Ausrichtung von Schulsportwettbewerben Mountainbike mit inzwischen über 1.000 Teilnehmern. Ziel: Erhaltung, Ausbau
- Entstehung vielfältiger Praxisbeispiele zur Nachahmung im Unterricht (Ein- und mehrtägige Radwanderungen, Alpencross, MTB-Wegekonzept Rhön 800 km Streckennetz; Mountainbike-Schullandheim Rappershausen, Pumptrailbau auf dem Schulgelände, schulartübergreifendes Spendenradeln für World Bicycle Relief mit über 1.000 gespendeten Fahrrädern für Schüler in Afrika u.v.a.m.). Ziel: Erhaltung, Ausbau
- Wissenstransfer für Schulen, Bildungspolitik, Fahrradwirtschaft und -verbände, deutschlandweit. Ziel: Ausbau



103

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Wir bringen die SchülerInnen auf das Fahrrad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
<http://www.bikepoolbayern.de/index.php/bikepool-bayern/praktische-umsetzungsbeispiele>
- **FINANZIERUNG:**
Durch den Idealismus und Einsatz der mehr als 130 beteiligten Schulen in Bayern
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2007 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

- Schulsportwettbewerbe MTB (2017: 107 Schulen/1334 TeilnehmerInnen)
- Initiative und Ausrichtung der 1. Deutschen Schülermeisterschaft MTB
- Organisation von Radausbildungslehrgängen für Lehrkräfte: vom Radwandern bis zum Diff-Sport (alle Schularten)
- Gründung/Unterhaltung von SAGs Radsport (2017: 124 SAGs)
- Teilnahme: WorldBycycleRelief, Klimatour etc.
- Unterstützung: 800 km MTB-Streckenbau in der Rhön
- Wissenstransfer der Bikepool-Schulen

1. GRAFSCHAFTER FIETSENFESTIVAL 2017



Das Fahrrad ist eines der beliebtesten Fortbewegungsmittel in der Grafschaft Bentheim. Und die Grafschafter sind leidenschaftliche Radfahrer! Mehrere Auszeichnungen als fahrradfreundlich(st)er Landkreis Niedersachsens zeugen ebenso davon wie die zahlreichen Anstrengungen, die unternommen wurden und werden, um das erreichte Niveau weiter auszubauen. Grundlagen dafür sind das Kompetenzzentrum Radverkehr, ein entsprechendes Leitbild von 2009 oder auch das 2016 beschlossene Radverkehrskonzept. Die Grafschaft im deutsch-niederländischen Grenzgebiet ist eine liebenswerte Region, die mit vielfältigen radtouristischen Angeboten (u.a. dem „Fietsenbus“) aufwartet und neben einer reizvollen Landschaft eine Menge „rund ums Rad“ zu bieten hat. Was lag da näher, als die „Fietse“ (plattdeutsch) in den Mittelpunkt einer bunten und großen Veranstaltung zu stellen?! Was steht mehr für die intelligente Verknüpfung von regionalem Image, Bewegung, Gesundheit, Natur, Umwelt sowie Tradition und Moderne als eine sympathische Veranstaltung für alle Altersklassen?! Eine „übliche“ Messe oder ein Angebot von Gemeinschaftstouren sollte es nicht sein, sondern viel eher eine bunte „Hommage“ an die „Fietse“, die gerade ihren 200. Geburtstag beging. Und sie sollte Lust machen auf alles, was mit Fahrradfahren zu tun hat. Darum auch der Begriff „Festival“. Und darum natürlich auch: Eintritt frei.

Projektmanagement:

- Landkreis Grafschaft Bentheim

Kontakt:

- Ansprechpartner: Landkreis Grafschaft Bentheim
- E-Mail: juergen.hartmann@grafschafft.de
- Projekthomepage: www.fietsenfestival.de

Unter Einbindung des ADFC-Kreisverbandes und des Grafschaft Bentheim Tourismus e.V., schließlich aber auch anderer Akteure (Fahrradhändler, Polizei, Kreisverkehrswacht, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsens, die örtlichen Verkehrsvereine), wurde ein buntes

Konzept für ein Wochenende am Kloster Frenswegen in Nordhorn entwickelt. Das Kloster, zentral in der Grafschaft und grenznah gelegen, bietet eine reizvolle Kulisse für ein lebendiges Festival und ist zudem gut über Radwege zu erreichen. Ein breites Angebot vom KMX-Parcours und Slow-Bike-Parcours über eine Fahrrad-Waschanlage, ein Fahrrad-Museum, einen Überblick über radtouristische Angebote der Region, Kunst aus Fahrradschläuchen, leidenschaftlichen Vorträgen von Globetrottern und Radsportprofis, Hövding-Präsentationen bis hin zu Talkrunden über Sicherheit und Diebstahlschutz war das Ziel. Ergänzt wurde es um ein abwechslungsreiches musikalisches Programm, einen attraktiven Streetfood-Bereich und Aktivitäten für die Kleinen. Dafür wurde vorab intensiv geworben.

Und so begeisterten sich an dem Wochenende – trotz eines stark verregneten Samstags – mehr als 11.000 Besucher beim 1. Grafschafter Fietsenfestival. Die allgemeine Resonanz – gerade auch vieler auswärtiger Gäste – lautete: Unbedingt wiederholen! Gewonnen hat durch das Fietsenfestival bei seiner Premiere letztlich die Grafschaft Bentheim, nämlich viel Zuspruch und viel Sympathien – und somit war diese bunte Veranstaltung ein ebenso wunderbares wie erfolgreiches Kommunikationsprojekt, das durchaus auch diesen Wettbewerb gewinnen dürfte.

104

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Die besondere Fahrradfreundlichkeit des Landkreises auch überregional hervorheben
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Positive Reaktionen von Besuchern, Wünsche nach Wiederholung und touristische Anfragen
- **FINANZIERUNG:**
Haushaltsmittel des Landkreises sowie Mittel und Sachleistungen von Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
19. August 2017 bis 20. August 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bunt, unterhaltsam, actionreich und zugleich informativ – das Fahrrad (die „Fietse“) im Mittelpunkt eines vielseitigen und ansprechenden Festivals in einer wunderbaren Location. Mit einer anziehenden Wirkung auf alte wie junge Fietsenliebhaber, -fanatiker und -manchmal-Fanatiker. Die mehrmals als fahrradfreundlich(st)er Landkreis ausgezeichnete Region im deutsch-niederländischen Grenzgebiet mit einer starken Leidenschaft für die „Fietse“ will für das Fahrrad als Fortbewegungsmittel und für sich werben.

„NEW STREETART – ASPHALTBLÜTEN ZWISCHEN RADWEG UND GULLI“



105

Im Mai 2014 unternahm ich mit dem Fahrrad die rund 2.500 km lange Reise von Würzburg nach Santiago de Compostela und schrieb darüber ein Buch. In vielerlei Hinsicht hielt der Jakobsweg eine ganz unerwartete Inspiration für mich bereit. Eine davon lag mir direkt zu Füßen. Denn je länger ich – über meinen Fahrradlenker gebeugt, den Kopf gesenkt – Richtung Süden fuhr, desto mehr fielen mir die vielfältigen Piktogramme auf den Radwegen und Straßen auf. Und nicht nur das: Es faszinierte mich, wie sehr sie sich von Stadt zu Stadt, von Land zu Land unterschieden – und welche bizarren Formen sie zum Teil annahmen. Diese unerwartete Kunstform hatte praktisch auf mich gewartet: Ich musste sie nur noch einsammeln – mit der Kamera. Im weiteren Verlauf meiner Radreise entdeckte ich neben Piktogrammen auch regelrechte Malereien, kunstvolle Drucke und zufällige Farbkompositionen, über die ich im mit

dem viel schnelleren Auto nur achtlos hinweggebraust wäre. Beim Einfrieren mit der Kamera entstanden dagegen Dokumente von unerwarteter Schönheit, Bilder, die an abstrakte Gemälde erinnern oder an die Werke kubistischer Maler. Aus ihrem prosaischen Zusammenhang gerissen und von der Horizontalen in die Vertikale gerückt, entwickelten Farben, Formen und Strukturen einen ganz eigenen Zauber. Das Projekt „New Streetart – Asphaltblüten zwischen Radweg und Gulli“ ist weder „Kunst am Fahrrad“ noch „Kunst für das Fahrrad“, sondern „Kunst, vom Fahrrad aus betrachtet“. Sie öffnet den Blick für die Details und zeigt, wie sehr Kunst und Alltag ineinander übergehen.

Das Projekt entstand auf einer Reise, die in meinem Buch „Trauer ist eine lange Reise – Für dich auf den Jakobsweg“ beschrieben ist. Es ist Bestandteil eines zweiten Projektes, mit dem ich mich beworben habe.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:
Kunst, vom Fahrrad aus betrachtet
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Vier Ausstellungen
- FINANZIERUNG:
Keine
- PROJEKTSTATUS:
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wenn man auf dem Rad sitzt, dann blickt man naturgemäß viel auf den Asphalt. Auf einer Radreise nach Santiago de Compostela fiel mir auf, wie sehr sich die Fahrrad-Piktogramme auf den Radwegen von Stadt zu Stadt unterscheiden. Ich war fasziniert und fing an, sie zu fotografieren. Und mit ihnen bald alles, was es an „Street-Art“ zu entdecken gab. So entstand das Material für eine Fotoausstellung, die bereits mehrfach erfolgreich präsentiert wurde, u. a. in München und Würzburg.

Projektmanagement:

- Georg Koeniger

Kontakt:

- Ansprechpartner: Georg Koeniger
- E-Mail: gk@georgkoeniger.de
- Projekthomepage: www.georgkoeniger.de

ZWEI BÜCHER ZUM THEMA FAHRRAD



Buch ist eine Liebeserklärung an das Fahrrad und ein Plädoyer fürs Radfahren in allen Lebenslagen. Kabarettistisch ausgedrückt: Autobiografien sind out, es lebe die Radbiografie!

Nur wenig später bekam das Fahrrad dann noch einmal eine ganz neue Bedeutung für mich: Als meine Frau 2013 nach neunmonatigem Leiden an Lungenkrebs starb, wollte ich ein Versprechen einlösen, das ich ihr kurz vor ihrem

Tod gegeben hatte: Im Frühsommer 2014 setzte ich mich daher in Würzburg aufs Fahrrad und befuhr von dort aus den Jakobsweg. Nach vier Wochen, 500.000 Radumdrehungen und fast 2.500 km gelangte ich nach Santiago de Compostela. Die Eindrücke dieser ganz besonderen Rad-Reise verarbeitete ich in einer Reiseerzählung. Unterwegs und im Buch verzahnen sich die Erlebnisse auf dem Jakobsweg mit den Erinnerungen an die Zeit der Krankheit meiner Frau – an die Diagnose, das Hoffen und Bangen, den Kampf gegen die Krankheit, ihr langsames Sterben, aber auch an unsere Liebe und Verbundenheit. Auf dieser Reise wurde das Fahrrad zu meinem besten Trauerbegleiter, zum Therapieinstrument und zum Katalysator für Glück und Trauer. Radfahrend konnte ich Abschied nehmen und so am Ende wieder zurück ins Leben finden.

Auf dieser Reise entstand auch mein zweites Projekt: das „Streetart“-Kunstprojekt.

Informationen zu beiden Büchern auch auf: <https://www.piper.de/autoren/georg-koeniger-2890>

Geboren in Münster, Deutschlands Fahrradstadt Nummer eins, wurden mir die Speichen praktisch in die Wiege gelegt. Ich wuchs sozusagen mit dem Fahrradsattel am Hintern auf. Ein halbes Jahrhundert später widmete ich dem Fahrrad dann ein eigenes Buch. „Bis dass die Autotür uns scheidet. Ein Leben in 12 Fahrrädern“ beschreibt 50 Jahre Radfahren, 20 Radreisen in Europa und Übersee und 12 unverwechselbare, zweirädrige „Lebens-Gefährte“. Ein Dasein ohne Fahrrad? Undenkbar und schlicht nicht lebenswert! Was liegt da näher, als die wichtigsten Etappen des eigenen Lebens einmal aus der Sicht jener rollenden Begleiter zu betrachten, auf denen ich die meisten Strecken zurückgelegt habe? In zwölf Kapiteln strampelte ich mich – aus kabarettistischer Sicht natürlich – von einem Lebensabschnitts-Gefährt zum nächsten: vom Kinderrad mit Stützrädern (Marke Zusammengeschweißt vom Nachbarn) über das erste Hollandrad (150 Kilo Lebendgewicht) und das stolze Rennrad (im Keller) bis zum E-Bike (Gott, wie peinlich!). Auf dem Mountainbike breche ich mir fast den Hals, und auf dem Tandem zerbricht fast meine Beziehung ... Das

Projektmanagement:

- Georg Koeniger /Piper Verlag

Kontakt:

- Ansprechpartner: Georg Koeniger
- E-Mail: gk@georgkoeniger.de
- Projekthomepage: www.georgkoeniger.de, www.piper.de/autoren/georg-koeniger-2890

106

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Plädoyers fürs Radfahren in allen Lebenslagen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Positive Rezensionen und enthusiastisches Feedback bei Lesungen
- FINANZIERUNG:
Keine
- PROJEKTSTATUS:
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Buch „... Autotür...“ ist eine humorvolle Liebeserklärung an das Fahrrad und ein Plädoyer fürs Radfahren in allen Lebenslagen. Im Verlauf des Bandes werden zwölf Bikes porträtiert, die mich als Alltags- und Reisegefährten begleitet haben. Später wurde das Rad auch zu meinem Trauerbegleiter. Nach dem Tod meiner Frau machte ich mich mit dem Rad auf den Jakobsweg – stellvertretend für sie. Radelnd erlebte ich eine ganz eigene Form von Trauerbewältigung. Davon handelt „Trauer ist eine lange Reise“.

SCHWETZINGEN DREHT AM RAD – DIE RADKULT(O)UR 2017



Mit zahlreichen kleinen, aber feinen Veranstaltungen, Aktionstagen, Workshops und Vorträgen würdigt die Stadt Schwetzungen im Jubiläumsjahr des Fahrrades den Erfindergeist von Karl Drais und dessen Fahrraderfindung.

Unter Federführung von Frau Christiane Drechsler und Frau Annika Lin der Tourismusinformation und mithilfe zahlreicher Akteure der Stadt Schwetzungen begannen die Planungen bereits ab 2016. Mitmach- und Erlebnisveranstaltungen für Bürger und Gäste der Stadt sollen im Einklang mit den bereits etablierten Veranstaltungen bleiben, damit eine hohe Akzeptanz erreicht wird. Die Art und Abfolge der Veranstaltungen wurde auf die entsprechende Zielgruppe ausgerichtet geplant.



Eine Bilanz kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen, da die geplanten Veranstaltungen bis Ende des Jahres stattfinden werden.

Die Besucherzahlen und die Resonanz der einzelnen Veranstaltungen dienen als Erfolgskriterium. Jede Veranstaltung bietet die Möglichkeit, in den Dialog zu kommen, um so evtl. Kritik oder Verbesserungsvorschläge aufzunehmen. Um eine nachhaltige Fahrradpolitik in Schwetzungen zu etablieren, werden Ideen, die zu Veranstaltungen geworden sind, im jährlichen Turnus im Rahmen der Aktion „Stadtradeln“ stattfinden, um eine gewisse Kontinuität zu erreichen. Diese Veranstaltungen und Aktionen werden dann entsprechend angepasst oder verändert, um den Bedürfnissen der jeweiligen Zielgruppe zum Radfahren nachzukommen.



107

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Den Radverkehrsanteil in der Stadt Schwetzungen langfristig zu erhöhen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eine Bilanz kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen, da Veranstaltungen bis Dezember geplant sind.
- **FINANZIERUNG:**
Das Budget war 20.000 Euro. Sponsoren haben Veranstaltungen oder das Aktionsjahr finanziell begleitet.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Januar 2017 bis Dezember 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Veranstaltungen unter dem Motto: „Schwetzungen dreht am Rad – die RADKULT(O)UR 2017“ fördern aktiv die Fahrradkultur der Stadt. Das Fahrrad ist als Null-Emissions-Fahrzeug ein klimaneutrales Verkehrsmittel und fördert den Klimaschutz. Durch die neue Fahrradstraße wird das Rad zu einem ernst zu nehmenden Verkehrsmittel gemacht. Radfahrer sind in der Verkehrsplanung eingebunden. Die infrastrukturellen Maßnahmen regen langfristig die Förderung und die Sensibilisierung zum Thema Radfahren an.

Projektmanagement:

- Frau Christiane Drechsler

Kontakt:

- Ansprechpartner: Patrick Cisowski
- E-Mail: patrick.cisowski@schwetzungen.de
- Projekthomepage: keine

RADWANDLUNG



Dabei möchten wir zeigen, wie schön und vielseitig unser Land ist und dass es keineswegs nötig ist, in ein Flugzeug zu steigen, um einen tollen Urlaub zu verbringen. Ein mitweltfreundliches Reisen ist möglich! Kohlenstoffdioxid ist eine Verbindung aus Kohlenstoff und Sauerstoff und natürlicher

108

Von April bis September 2017 sind wir mit unseren Rädern quer durch Deutschland gefahren. Wir wollen mit unserer RADWANDLUNG aktiv etwas für die Umwelt tun und werden im Herbst 2017 gemeinsam mit der gemeinnützigen Organisation PrimaKlima einen Wald pflanzen. So wollen wir ein Zeichen gegen den CO₂-Ausstoß setzen.

PrimaKlima ist ein gemeinnütziger Verein, der sich seit 1991 im Klimaschutz engagiert. Ihr kleines Team sitzt in einem schönen Wald in Bergisch Gladbach. Der Verein forstet weltweit auf und schafft so nachhaltige Wälder und besonders in nicht europäischen Ländern neue Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und die ganze Natur. Alleine mit der Kraft unserer Beine und mit dem Ziel einer grünen Zukunft vor Augen sind wir losgeradelt, um Aufmerksamkeit zu erregen und ein Bewusstsein zu schaffen für die Notwendigkeit der CO₂ Reduzierung.

Bäume erfüllen wichtige Funktionen für unsere Umwelt, unter anderem speichern sie CO₂ und erzeugen Sauerstoff. Einen Wald zu pflanzen, ist also ein wirksamer Beitrag zum Schutz und Erhalt unserer Mitwelt.

Bestandteil der Luft. Es entsteht unter anderem bei der Verbrennung fossiler Stoffe und ist für 60% des Treibhauseffektes verantwortlich. Deutschland steht europaweit an der Spitze der CO₂-Produzenten. Zu den Hauptverursachern gehören die Produktion tierischer Lebensmittel und technische Fortbewegungsmittel wie Flugzeug und Auto.

Deshalb fahren wir Fahrrad und verbinden dabei den Klimaschutz, das Reisen, den Sport sowie die angenehme und achtsame Fortbewegung des wohl schönsten Zweirades.

In Zukunft möchten wir hier bei uns in der Umgebung von Hildesheim Fahrradtouren anbieten (1/2 geplanten wurde schon umgesetzt), um auch die Natur hier bei uns um die Ecke zu erkunden und anderen zugänglich zu machen. Denn gemeinsam radeln ist am schönsten! Wir möchten zu Veranstaltungen im Umkreis die Rad-Mitfahrgelegenheit anbieten, um so CO₂-arm zu tollen Orten, Feiern, Märkten usw. zu gelangen. Wir engagieren uns in weiteren Initiativen zum Thema Radkultur in Hildesheim und setzen uns u.a. für ein verbessertes Radwegenetz ein.

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Werbung für das Radfahren und die Radreise. Klimafreundliches Reisen ist möglich und macht Spaß!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sechs Monate Radtour durch Deutschland. Klimaschutz. Vorträge, Radtouren, Öffentlichkeitsarbeit.
- **FINANZIERUNG:**
Während der Radtour ohne Geld. Fahrräder, Outdoorausrüstung, Werbematerialien u.a. z.T. gesponsert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit April 2016 bis 17. November 2017. Wird weitergeführt.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

RADWANDLUNG – wir radeln einen Wald! Von April bis Oktober 2017 fuhren wir mit dem Rad einmal durch Deutschland, um auf den Klimawandel aufmerksam zu machen und für die Reise mit dem Fahrrad zu werben. Dabei hielten/halten wir im Vorhinein, unterwegs und danach Vorträge und betrieben/betreiben intensive Öffentlichkeits- und Pressearbeit. Wir bieten gemeinsame Radtouren (als Begleitung während der Tour und ab jetzt im Raum Hildesheim).

Projektmanagement:

- Eigeninitiative (Najoka Janssen, Janina Wittneben)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Janina Wittneben
- E-Mail: info@radwandlung.de
- Projekthomepage: www.radwandlung.de

RADUP FOTOAUSSTELLUNG



109

Idee des Projektes/Ausgangssituation:

Über viele Jahre habe ich immer wieder Fahrräder aus verschiedenen Perspektiven fotografiert. Das 200-jährige Jubiläum war ein perfekter Anlass, die gesammelten Eindrücke in einer Ausstellung zusammenzutragen. Die 23 Leinwände sollten an möglichst vielen publikumsträchtigen Ausstellungsorten gezeigt werden.

Seit Jahren beschäftigte ich mich mit unterschiedlichsten kreativen Gestaltungs- und Verfremdungsmöglichkeiten, die das Medium Fotografie bietet. Die Fotos auf den Leinwänden sind bewusst keine typischen Fahrradfotos, sondern oftmals nur Lichtspurenbilder, die vor allem Gedankenverschiebungen ermöglichen und das lyrische Auge des Betrachters inspirieren sollen.

Eine weitere Idee meinerseits war es, möglichst viele verschiedene Menschen an einem Ort zusammenzubringen: Kunstinteressierte, Fotografierfreudige, Radfanatiker, Mobilitätsbeauftragte und, und, und.

Umsetzung:

Anfrage bei allen hochfrequentierten Ausstellungsorten. Folgende haben die Ausstellung gezeigt:

Verschiedene Stadtteilbibliotheken in Stuttgart, VHS-Stuttgart im Stuttgarter Zentrum, CMT/FER-Messe sowie das

Rathaus in Stuttgart. Innerhalb der Ausstellungsorte habe ich versucht presstechnisch aktiv zu werden, um möglichst viele Fotografierinteressierte, Künstler, Rad- und Nicht-Radfahrer in die Ausstellung und zum Thema Fahrrad und Mobilität zu lotsen.

Das Thema wurde in der Tagespresse (online und print), in Radmagazinen wie auch in Radiosendungen aufgegriffen. Außerdem habe ich u.a. mit dem ADFC-Kreisverband Stuttgart eine Podiumsdiskussion „Ist Stuttgart eine Fahrradstadt“ parallel mit der Ausstellungseröffnung gelegt, um so erneut Synergieeffekte zu nutzen. Zur Finissage im Rathaus in Stuttgart konnte sowohl der Baubürgermeister für eine Ansprache gewonnen werden wie auch die Filmemacher des bekannten Filmes „Kesselrollen“. Es darf als besonderer Erfolg gewertet werden, dass die Besucher der Finissage das Angebot mit Handkuss annehmen – fast alle folgten der Einladung, den Film kostenfrei im Anschluss ansehen zu können.

Grundsätzlich habe ich versucht, nicht nur meine Fotos zu präsentieren, sondern generell auf das Fahrrad und auf die Veränderungen in der Mobilität hinzuweisen und auch aufzuzeigen, welche Institutionen und Personen sich insbesondere für dieses Thema einsetzen.

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Möglichst viele Menschen auf das Fahrrad und dessen Mobilitätsmöglichkeiten aufmerksam machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Ausstellung wurde bereits an sechs großen Ausstellungsorten in Stuttgart und Heidelberg präsentiert.
- **FINANZIERUNG:**
Circa 2.700 Euro Eigenfinanzierung – Teilkostendeckung durch Verkauf von Werken
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
01. Januar 2017 – 31. Dezember 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Fahrrad bewegt seit 200 Jahren – nicht nur den Körper, sondern auch die Sinne

Die Ausstellung enthält ausgewählte Fotografien zum Thema „fahrRad“ und dokumentiert zwei Leidenschaften der Künstlerin Marlies Ibele: Radfahren und Fotografieren. Technische Rückschau zum Fahrradjubiläum gibt und gab es viele. Einen Gegenpol dazu setzt M. Ibele mit dieser Ausstellung: Sie spielt mit Perspektiven in zweifacher Hinsicht.

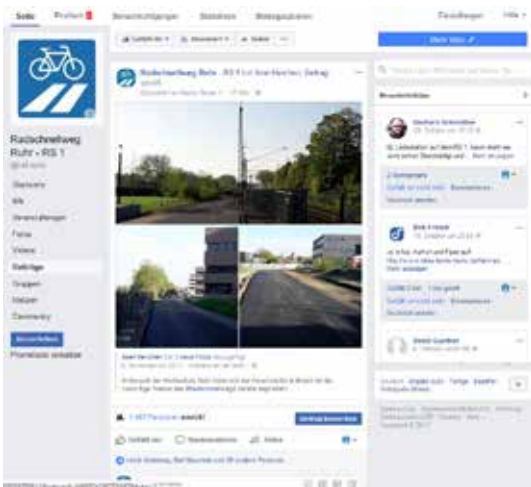
Projektmanagement:

- Marlies Ibele

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Ibele
- E-Mail: marliesibele@gmx.de
- Projekthomepage: www.adfc-bw.de/veranstaltungen/radup-fotoausstellung/

DER INNOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR – DIE FANSEITE DES RS1



dass die Referenten des RVR die Facebook-Seite als inoffizielle Fanseite in den Präsentationen und auf dem Internetauftritt mit aufgenommen hatten.

Gleichzeitig wuchs die Unterstützung der interessierten Leserschaft, Nachrichten, Hinweise und Bilder von Baumaßnahmen wurden eingeschickt, zahlreiche Fragen zur Umsetzung und zum Ablauf gestellt. Aus den Fragen ergeben sich aber auch immer wieder Blogbeiträge, die auch kritische Fragen zur Umsetzung stellen, da einige Gestaltungspunkte

für Diskussionsstoff sorgen und einige Städte bisher anscheinend nur halbherzig hinter dem regionalen Leuchtturmprojekt zu stehen scheinen.

Die Fragen wurden an den RVR gespiegelt und wieder über die FAQ in einer WIKI zur Verfügung gestellt. Mittlerweile stehe ich als „Projektmanager“ im Austausch mit den zuständigen Stellen des RVR (Öffentlichkeitsarbeit und Planung), um die Seite mit aktuellen Informationen zu versorgen. Ich werde auch als externer Unterstützer zu Terminen eingeladen und stelle den planenden Stellen „Nutzer-rückmeldungen“ zur Verfügung.

Das Kommunikationsprojekt wird getragen von einem kleinen Team interessierter Personen, die zwischen Duisburg und Hamm leben und ehrenamtlich als Reporter vor Ort aktiv sind. Der Schwerpunkt liegt baubedingt zurzeit noch auf dem Abschnitt zwischen Duisburg und Mülheim, da die „Rheinische Bahn“ hier befahrbar ist und teilweise dem beabsichtigten Endausbau des „Radschnellwegs Ruhr“ schon sehr nahe kommt.

Die Projektidee entstand aufgrund der massiven Überlastung des Velocityruhr-Nachrichtentickers mit den (inter)nationalen Meldungen zum Radschnellweg Ruhr, die in Frequenz und Häufigkeit unsere sonstigen Social-Media-Aktivitäten zum Radfahren in der Ruhrregion überlagerten.

Gleichzeitig stieg das Interesse der Leser in der Region an der Durchführung und der Streckenführung.

Da wir immer wieder gefragt wurden, wo genau und wie der Weg jetzt die Städte des Ruhrgebietes verbinden soll, haben wir auf Basis der Machbarkeitsstudie die Strecke abgeradelt und mithilfe eines Flickr-Photostreams online gestellt. Mittlerweile stehen mehrere hundert Bilder online, die die Strecke und den Umbau auch zeitlich dokumentieren.

Zu Beginn sind wir als inoffizieller Kanal gestartet, haben dann den Kontakt mit dem Bauträger Regionalverband Ruhr (RVR) gesucht, nach der Erlaubnis für die Verwendung der Logos gefragt und überraschenderweise auch bekommen. Nach einigen Monaten stellten wir aber fest,

Projektmanagement:

- VeloCityRuhr.net, ein Projekt der Initiative für Nachhaltigkeit e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simon Knur
- E-Mail: simon.knur@velocityruhr.net
- Projekthomepage: www.RS1.VelocityRuhr.net

110

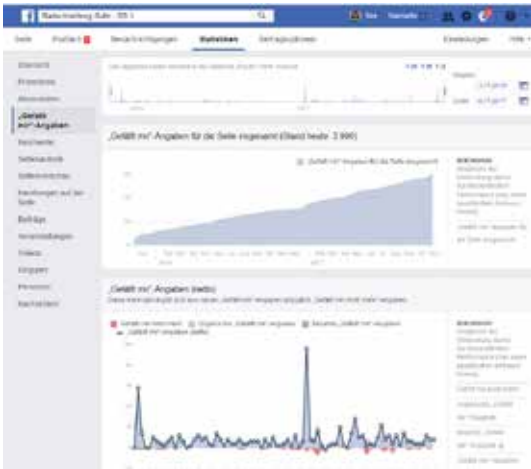
KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Bewerbung und Positivkommunikation des Radschnellweg Ruhr für alle Interessierten und Dokumentation des Fortschrittes
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfolgreicher Aufbau Facebookseite (3.990 Fans, 4.027 Abonnenten), Twitterkanal (ca. 1.180 Follower), FlickrStream und zur „offiziellen“ Fanseite ernannt
- **FINANZIERUNG:**
Ehrenamtlich durch Spenden, ohne Budget mit viel Freizeit durch ein kleines Team von Freiwilligen aus der Region
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Start im Dezember 2014 mit dem Twitterkanal, im Januar 2015 mit der Facebookseite. Das Projekt wird weiter fortgesetzt.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bürgerschaftlich getragenes regionales Kommunikationsprojekt, um Radschnellwege bekannter zu machen, sowie mithilfe von Blogbeiträgen als Dokumentation, Nachrichtenticker und Social-Media-Kanäle, um Interessierte zu informieren. Zunehmend auch als kleiner „Verkehrsfunk“, der durch Nutzerhinweise gespeist wird.

DER INNOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR – DIE FANSEITE DES RS1



110

Für die nächsten geplanten Ausabschnitte in 2017/2018/2019 haben sich schon weitere „Lokalredakteure“ (z.B. Mülheim, Gelsenkirchen, Dortmund, Bochum und Hamm) für die Facebook-Seite gemeldet, die über die Fortschritte vor ihrer Haustür berichten werden.

In Summe wächst das Interesse an der Seite und den Informationen viel schneller und umfangreicher, als wir das zu Beginn angenommen haben, dazu zählen mittlerweile sogar Interviewanfragen von Medien (Zeitschriften, Fernsehen). In dem letzten Jahr wurde rund ein halbes Dutzend Drehtermine für Reportagen unterstützt und die offizielle Bürgerbeteiligung des Straßenbaulastträgers Straßen.NRW wird ebenfalls von uns mit beworben.

Gleichzeitig dient die Seite auch der Berichterstattung zu Veranstaltungen am RS1.

RAD-EVENT „RUNDE SACHE – DIE WESERMARSCH-TOUR“



111

Dort Radfahren, wo andere Urlaub machen: Die Wesermarsch ist ein Radfahrer-Paradies und lädt mit 840 km ausgebauten und beschilderten Radwegen zu erholsamen Ausflügen auf zwei Rädern ein. Um die vielseitigen Wege durch die Wesermarsch sowohl Einheimischen als auch Gästen näherzubringen, plant die Touristengemeinschaft Wesermarsch (TGW) von Juli bis September eines jeden Jahres Aktionswochen zum Thema Radfahren. Jede Kommune bietet hierfür eine Rundtour (Tourenlängen ca. 25–50 km) an, die zu der nächsten Gemeinde und wieder zurück zum Startpunkt führt. In neun Wochen wird so die ganze Wesermarsch mit dem Rad erkundet. In jedem Jahr gibt es ein bestimmtes Thema, unter dem geradelt wird. Bei jeder Tour wird ein kleines Highlight hierzu ausgearbeitet. Das erste „Rad-Event“ 2015 fand im Themenjahr Radfahren statt. Die neun Touren führten von einer Kommune in die andere. Am Ziel trafen beide Bürgermeister der jeweiligen Kommunen aufeinander und übergaben ein Puzzleteil aus Holz. Bei der neunten Tour wurden alle Puzzleteile gemeinsam von den Bürgermeistern zu einem Bild zusammengesetzt. Daraus entstanden ist die Karte der Wesermarsch, erstellt von einer Künstlerin aus Olden-

burg. Aus dem Motiv wurden im Nachhinein Marketing-Produkte wie ein Puzzle von Ravensburger und ein Poster erstellt. Das aus Holz geschnitzte und zusammengesetzte Puzzle hängt nun beim Landkreis Wesermarsch vor dem Sitzungssaal. Da die Resonanzen der ersten Tour durchweg positiv waren, entschied sich die TGW dazu, das Projekt fortzuführen und zu erweitern. 2016 lautete das Thema Kulinarik, bei der Tour wurden Spezialitäten aus der Region angeboten. 2017 hieß das Motto Plattdeutsch. Unter anderem gab es plattdeutsches Theater, Lesungen und Führungen auf Platt. Anders als in den vergangenen beiden Jahren wurden im Jahr 2017 erstmalig Rundtouren erstellt. Im Jahr 2018 wird das Thema Landleben – Landlebe sein, bei dem die Höfe der Region gemeinsam erkundet werden.

Wer an mindestens drei Touren teilgenommen hat, nimmt an einer Verlosung teil. So konnte man z.B. 2016 einen Kurzurlaub im Nordseepark CenterParcs im Wert von 500 Euro gewinnen. Für alle Vielfahrer, die an mindestens sechs Touren teilnehmen, gibt es eine besondere Wertschätzung, so konnten sich 2017 fast 20 Vielfahrer über eine besondere Radfahrweste aus

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Geplante Radtouren sollen ein positives Bild unserer Region schaffen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Drei Events mit jeweils ca. 600 RadfahrerInnen
- **FINANZIERUNG:**
Durch die TGW und durch Einnahmen von 5 Euro pro Person. Das Budget lag bei 6.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2015–2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Touristengemeinschaft Wesermarsch veranstaltet seit drei Jahren das Rad-Event „Runde Sache – die Wesermarsch-Tour“. Zwischen Juli und September wird an neun aufeinanderfolgenden Sonntagen die Wesermarsch mit dem Rad erkundet. Die Besonderheit besteht darin, dass bei jeder Tour immer zwei Kommunen angefahren werden und so eine Kommunikation zwischen den jeweiligen Orten zustande kommt. Zudem wird in jedem Jahr ein Thema zur jeweiligen Tour ausgearbeitet.

Projektmanagement:

- Touristengemeinschaft Wesermarsch

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sophia Wolfram
- E-Mail: wolfram@wesermarsch.de
- Projekthomepage: www.nordsejadeweser.de

RAD-EVENT „RUNDE SACHE – DIE WESERMARSCH-TOUR“



111

Lemwerder freuen. Kommuniziert wurde die Veranstaltung über stetige Pressemitteilungen, Facebook, Flyer und Plakate. Die Flyer, die für jedes Jahr neu aufgelegt worden sind, wurden auf Messen sowie von Fahrradhändlern in und außerhalb der Umgebung verteilt. Ausgearbeitet und vorher abgefahren werden die Touren von den Touristikern aus den Kommunen. Der Landkreis hat die ausgearbeiteten Touren abgestimmt und überprüft. Ebenfalls unterstützt hat uns bei jeder Tour die Feuerwehr aus der entsprechenden Kommune. Diese hat Straßen abgesperrt und für die nötige Sicherheit während der Fahrt gesorgt. Begleitet wurden die Touren ebenfalls von den jeweiligen Bürgermeistern.

PEDALOMETER



Das Fahrrad ist angesichts der flachen Topografie Meerbuschs ein ideales Verkehrsmittel – sowohl in Ergänzung zum ÖPNV für Berufspendler als auch für Alltagserledigungen oder in der Freizeit. Die geografische Lage der acht Ortsteile in Meerbusch und ihre Nahversorgungszentren bieten ideale Voraussetzungen für eine „aktive Mobilität der kurzen Wege“ innerhalb des Stadtgebietes. Darüber hinaus liegen auch die Entfernungen zu den Zentren der Nachbarstädte Krefeld und Düsseldorf in einem Bereich, der problemlos mit dem Fahrrad zu bewältigen ist.

Die „Förderung des Radverkehrs“ ist ein zentraler Baustein im Rahmen der gesamtstädtischen Klimaschutzkonzeption und ihrer Zielsetzung. Welche Einsparpotenziale durch eine vermehrte Fahrradnutzung z.B. bezüglich CO₂ möglich sind, lassen sich näherungsweise ermitteln:

- Der Umstieg von 1% der Autofahrer (MIV) sowohl im Binnen- als auch im Quell- und Zielverkehr auf das Fahrrad spart täglich ca. 1,4 t CO₂ ein.

Projektmanagement:

- Stadt Meerbusch

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johanna Neumann
- E-Mail: johanna.neumann@meerbusch.de
- Projekthomepage: keine

- Wird nur eine Wegstrecke (Wegehäufigkeit 3,9/Tag) statt mit dem Auto mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt, kann das ca. 5 Tonnen CO₂ täglich einsparen.

Der Umstieg auf das Auto ist zeitgemäß, gesund, gut für das Klima und die Lebensqualität einer Stadt. Eine verstärkte Radverkehrsförderung verursacht indirekte CO₂-Einsparungen, die langfristig über eine Modal-Split-Analyse näherungsweise erfasst werden können.

Um die kurzen Radentfernungen innerhalb Meerbuschs zu veranschaulichen, wurde ein PedaloMeter entwickelt. Bei dieser Distanzscheibe werden die folgenden Attribute durch einfache Handhabung – ähnlich einer Parkscheibe – ersichtlich:

- Entfernung der Ortsteile voneinander entlang von Radwegen
- Dauer der Fahrt
- Einsparung von CO₂-Emissionen
- Verbrauchte Kalorien
- Kosteneinsparung im Vergleich zum Pkw

Das PedaloMeter ist dabei Teil der Kampagne „Meerbusch Radaktiv“ und soll als Give-away auf Aktionsständen und weiteren Aktionen die Kommunikation und die Auseinandersetzung mit den Themen Gesundheit und Klimaschutz fördern. Darüber hinaus soll das PedaloMeter aber auch im schulischen Kontext Verwendung finden, da es einen „fast“ spielerischen Einstieg in den Themenkomplex ermöglicht.

„Meerbusch Radaktiv“ umfasst eine Vielzahl von Aktionen, Informations- und Kommunikationsmaßnahmen und soll als strategisches Vorgehen mittelfristig über mindestens zwei Jahre in Meerbusch Bestand haben. Ziel ist es, allmählich eine

112

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Steigerung des innerörtlichen Radverkehrsanteils
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Kampagne „Meerbusch Radaktiv“ mit Logo und Entwicklung eines PedaloMeters
- FINANZIERUNG:-
Förderzuschuss Öffentlichkeitsarbeit als AGFS-Kommune und Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das PedaloMeter ist Teil der Öffentlichkeitskampagne „Meerbusch Radaktiv“. Es veranschaulicht, dass das Radfahren Aspekte der Gesundheit und des Klimaschutzes vereint. Diese als Give-away auf Aktionen gedachte Scheibe soll insbesondere die Kommunikation und die Auseinandersetzung mit dem Thema anregen und fördern. Sie kann darüber hinaus auch im schulischen Kontext Verwendung finden, da sie einen fast spielerischen Einstieg in die Themenfelder Bewegung, Sport und Klimaschutz ermöglicht.

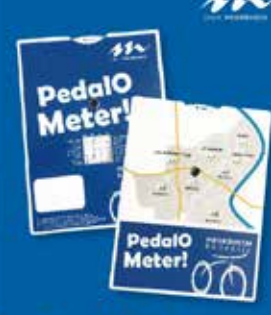
PEDALOMETER

Die Stadt Meerbusch hat im Jahr 2017 mit einem breiten Klimaschutz- und Mobilitätsmaßnahmen ergriffen. Ein wichtiger Teil dieser Strategie ist die Förderung der städtischen Fahrgemeinschaft auf Langstrecken. Neben weiteren Maßnahmen sind auch Bürgerbusdienste...

Von Tür zu Tür in Meerbusch (per Busse)

Strecke	ÖPNV	PKW	zu Fuß
Strecke Innenstadt Meerbusch Rathaus	0,75 €	2,70 €	0,88 €
Städtisches Zentrum	0,75 €	2,70 €	0,88 €
Landesbibliothek	0,75 €	2,70 €	0,88 €

Ach, übrigens!
Das Ganze rechnet sich doppelt, schließlich müssen sie in den meisten Fällen auch wieder zurück!
Ein Grund mehr!



Radfahren rechnet sich

– nicht nur für das Klima

MEERBUSCH RADAKTIV

Radfahrer:
Stadt Meerbusch
Die Bürgerbuslinie
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Technische Hilfe
40047 Meerbusch
Telefon: 0 21 52 - 1 8 141
E-Mail: radaktiv@meerbusch.de
Web: www.meerbusch.de

Stand: 06/2017

112

„neue Kultur“ des Radfahrens im Alltag zu verankern: „Von der individuellen Verhaltensänderung zum kollektiven Klimaschutz“.

In Zusammenarbeit mit einer lokalen Druck- und Medienagentur wurde im Vorfeld ein Logo entworfen, das zukünftig auf Plakatserien, Werbeartikeln, Presseaufrufen etc. erscheinen soll und so einen Wiedererkennungswert in Verbindung mit allen fahrradfördernden Aktionen erhält.

Erste Umsetzungen stellen den Anfang einer Informations- und Kommunikationskampagne dar, in der ein abgestimmtes Maßnahmenbündel den Anteil des Radverkehrs signifikant erhöhen soll.

MEHR ALS NUR EIN FAHRRAD!



Unser erstes Video entstand, längst bevor wir es uns überhaupt hätten vorstellen können, so viele Menschen auf Youtube für unsere Aktionen zu begeistern.

Wir haben die Feststellung gemacht, dass viele junge Menschen heute nicht mehr raus in die Natur gehen, um sich zu bewegen – stattdessen verbringen viele ihre Freizeit virtuell hinter einem Bildschirm. Im Sommer 2015 starteten wir unsere erste größere Fahrradtour von Frankfurt an die Nordsee. Um auch unsere Freunde für diese Aktion zu begeistern, filmten wir die spannendsten Momente und schnitten daraus ein Video zusammen. Wir haben schon oft bemerkt, dass es einfacher ist, Menschen für eine Sache zu gewinnen, wenn man sie in einem qualitativ hochwertigen Video daran teilhaben lässt, anstatt nur davon zu berichten.

Am 27. Februar 2016 stellten wir unser Radtour Video auf Youtube, um nun noch mehr Menschen zu zeigen, wie viel Spaß man mit einer so einfachen und günstigen Tour haben kann. Auf dieser Tour entstand auch das Bild, das bis jetzt unser Kanallogo ist. Im darauffolgenden Jahr fingen wir an, meist aus Haushaltsgegenständen verückte Gefährte und Fluggeräte zu bauen. So wandelten wir ein Fahrrad in ein Amphibienfahrrad um, mit dem man über Wasser fahren kann, bauten ein Snowboardbike,

und betrieben ein Rad mit einem Propeller. Außerdem machten wir im Sommer 2016 unsere zweite Radtour bis nach Kroatien und teilten unsere Erfahrungen und Erlebnisse ebenfalls auf Youtube. Mit der wachsenden Zuschauerzahl eröffneten sich uns immer neue Möglichkeiten und so bauten wir zu guter Letzt ein fliegendes Fahrrad. An das Rad montierten wir Flügel aus Leitern, Styropor und Betttüchern und schafften es tatsächlich, einen Meter hoch zu fliegen. Auch dieses Video erregte Aufmerksamkeit auf Youtube und wurde u.a. vom STERN gefeatured.

Auch wenn viele unserer Projekte nicht mehr leicht nachzuahmen sind, glauben wir daran, dass wir durch unsere Videos Menschen dazu bewegen können, rauszugehen und aktiv zu werden. Kommentare von Zuschauern, die uns z.B. berichten, nach unseren Videos das Bedürfnis zu haben, sich auf ihr Rad zu setzen und einfach loszufahren, bestätigen uns dabei täglich. Wir bekommen immer wieder Nachrichten von Teenagern, die durch unsere Videos zu größeren Radtouren motiviert wurden und ihr Fahrrad jetzt auch im Alltag mehr benutzen.

Wir haben vor, noch weitere Touren zu machen, im Frühjahr wollen wir ein Tandem selber bauen und mit diesem nach Afrika fahren. Außerdem sind wir dabei, ein Fahrrad zu entwickeln, mit dem wir den Weltrekord für das schnellste E-Bike brechen wollen.

Mit diesem Projekt können wir auf eine völlig neue Thematik aufmerksam machen und eine neue Zielgruppe für das Fahrradfahren begeistern.

Da wir sehr viel Aufwand in unsere Projekte stecken und diese zum Teil sehr kostspielig sind, würden wir uns sehr über das Preisgeld freuen!

113

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung des Images des Fahrrades; Motivation rauszugehen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Insgesamt über 2,45 Mio. Zuschauer bei Videos über Fahrrad-umbauten/ Radtouren
- **FINANZIERUNG:**
YouTube Adsense; Sponsoring
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
27. Februar 2016 bis
12. November 2025

Projektmanagement:

- Johannes und Philipp Mickenbecker

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johannes Mickenbecker
- E-Mail: thereallifeguys1@gmail.com
- Projekthomepage: youtube.com/thereallifeguys

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir produzieren auf unserem YouTube-Kanal Videos, in denen wir zeigen, wie viel Spaß jeder u.a. mit Fahrrädern haben kann. Mit unserem Motto „Do Something“ möchten wir Menschen motivieren, rauszugehen, Rad zu fahren und das Leben im „Real Life“ zu leben!

TANZKINDER



114

Die Band „Tanzkinder“ ist das Musikprojekt um den Sport- und Musiklehrer Stefan Witzany.

Bevor Stefan in das Lehramt wechselte, tourte er einige Jahre professionell mit dieser Band durch die Republik.

Mittlerweile wird die Band auf Hobby-Basis im kleinen Rahmen weiter betrieben mit dem Ziel, möglichst viele Kinder zu motivieren, sich sportlich oder musikalisch zu betätigen.

Als Leiter des Wahlfaches Mountainbike an einer bayerischen Realschule entstand so die Idee, mit dem „Bikepool Song“ möglichst viele Kinder auf das Wahlfach Mountainbike aufmerksam zu machen.

Projektmanagement:

- Stefan Witzany

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Witzany
- E-Mail: stefanwitzany@gmx.de
- Projekthomepage: tanzkinder.de

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Kinder und Jugendliche zum Biken animieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Viele Biker herangezogen :-)
- FINANZIERUNG:
Selbst
- PROJEKTSTATUS:
Musik
- ZEITRAUM:
Schon die letzten zehn Jahre

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bei dem „Bikepoolsong“ handelt es sich um einen Motivations-/Werbesong mit dem Ziel, möglichst viele Kinder im Rahmen des Projektes „Bikepool Bayern“ zu motivieren, Biken zu gehen. Der „Radl Song“ entstand schon vor einigen Jahren, ebenfalls mit dem Ziel, einen Song für die „ältere Generation“ unter uns zu entwerfen, der möglichst viele Menschen motiviert, eine Fahrradtour zu starten. Das Motto bei beiden Songs: „Biken und Singen“.

LEITBILD RADVERKEHR



Eine durchdachte Radverkehrsstrategie formuliert Ziele und arbeitet konsequent auf die Erfüllung dieser Ziele hin. Bisher lag eine ausschließlich auf den Radverkehr fokussierte Agenda in Wolfsburg nicht vor. Für eine weiter gehende, strukturierte, konzeptionelle Förderung des Radverkehrs in Wolfsburg hat die Verwaltung nunmehr ein neues Leitbild erarbeitet. Es stellt eine systematische und umfassende Betrachtung des Radverkehrs in seiner Gesamtheit in Wolfsburg dar.

Zur Erarbeitung der Inhalte des Leitbildes Radverkehr wurde das standardisierte, internationale BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) angewendet. In diesem im Kern aus drei moderierten Treffen bestehenden Prozess untersuchte eine über 20-köpfige Gruppe von engagierten Vertreterinnen und Vertretern aus Interessenverbänden, Politik und Stadtverwaltung zuerst den Status quo der Radverkehrsförderung in Wolfsburg und entwickelte daraus ein 24-Punkte-Programm.

Dieses Programm umfasst die Bereiche Infrastruktur, Service und Dienstleistungen. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Wirkungskontrolle, personelle und finanzielle Ausstattung usw. und ist erst-



malig als gemeinsamer Konsens formuliert worden.

Bisherige Umsetzung

Seit der Verabschiedung des Leitbildes Radverkehr hat die Stadtverwaltung ein beachtliches Tempo in der Umsetzung der Ziele und zur allgemeinen Verbesserung der Radverkehrssituation vorgelegt:

- Die Fußgängerzone Mittlere Porschestraße ist für ein Jahr testweise außerhalb der Geschäftszeiten für Radfahrer freigegeben worden. Anschließend wurde diese Regelung dauerhaft fortgesetzt.
- Die Stadt Wolfsburg ist der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. beigetreten.
- Eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Radschnellweges zwischen Braunschweig und Wolfsburg wurde durchgeführt. Derzeit wird eine Planungsvereinbarung zwischen den Gebietskörperschaften und dem Regionalverband Großraum Braunschweig erarbeitet.
- Der Bau einer innerstädtischen Ost-West-Radachse ist beschlossen worden.

115

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Zustandsbewertung der Radverkehrsförderung und Ableitung von Zielsetzungen bis 2025
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Mitglied der AGFK Niedersachsen/Bremen e.V., Fußgängerzone für Radfahrer frei, Broschüre Leitbild Radverkehr
- **FINANZIERUNG:**
Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Mai 2015 bis Mai 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Für eine strukturierte, konzeptionelle Radverkehrsförderung in Wolfsburg wurde gemeinsam von Politik, Stadtverwaltung und Interessenverbänden das Leitbild Radverkehr entwickelt und durch den Rat der Stadt verabschiedet. Es weist die Richtung für die nächsten Jahre, indem es 24 Ziele formuliert, die bis 2025 im Radverkehr erreicht werden sollen. Es handelt sich um die erste Agenda für den Radverkehr in Wolfsburg und die erste von drei Stufen einer gesamtstädtischen Radverkehrsstrategie.

Projektmanagement:

- Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination

Kontakt:

- Ansprechpartner: Miroslaw Walkowiak, Radverkehrskordinator
- E-Mail: miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de
- Projekthomepage: <http://www.wolfsburg.de/newsroom/2016/04/28/14/55/leitbild-radverkehr>

- Sukzessive werden einzelne Radwegenutzungspflichten überprüft, gegebenenfalls aufgehoben und in eine gesetzeskonforme Lösung überführt.
- Mit der neuen Themenroute „Allerhoheit“ wurde in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gifhorn ein gutes Freizeitangebot für hiesige Radfreunde und Radtouristen entwickelt.
- Gemeinsam mit der Samtgemeinde Velpke und Oebisfelde ist eine zusätzliche Freizeitradroute entstanden, die das ehemalige Sandsteinabbruchgebiet „Velpker Schweiz“ mit seinen naturräumlichen Besonderheiten in den Fokus rückt.

Ausblick

Die Wolfsburger Radverkehrsstrategie ist in drei Stufen gegliedert. Das Leitbild Radverkehr stellt als erste Stufe die Weichen zur Radverkehrsförderung. Als zweiter Schritt werden nun erstmalig Haupt- und Nebenrouten im Wolfsburger Stadtgebiet definiert und auf das Straßen- und Radwegenetz umgelegt. Der dritte Schritt stellt ein detailliertes gesamtstädtisches Radverkehrskonzept in Form eines Maßnahmenkataloges dar.

115

VOM GLÜCK AUF ZWEI RÄDERN



Wir haben den 200. Geburtstag des Fahrrads zum Anlass genommen, einen Film über die Faszination des Radfahrens zu machen. Wie es Menschen verändert und warum es glücklich macht.

Um das herauszufinden, begibt sich Nachrichtenmoderatorin Barbara Hahlweg erst an die Mosel, um die fünfköpfige Familie Brand bei ihrem Fahrradurlaub zu begleiten.

In Kopenhagen erlebt sie, wie es zu schaffen ist, dass beinahe jeder zweite Bürger nur noch auf zwei Rädern unterwegs ist – mit 4 m breiten Radwegen, Brücken nur für Fahrradfahrer und getakteten Fahrradampeln zum Beispiel.

In London ist Fahrradfahren deutlich weniger komfortabel, aber dafür stilecht. Zumindest beim Tweed Rund, wo sich einmal im Jahr Hunderte begeisterte Engländer in Schale schmeißen und auf ihren Rädern durch die Stadt pilgern, gemeinsam Tee trinken und picknicken.



In Hamburg beanspruchen die Fahrradfahrer zumindest einmal im Monat die Straßen für sich: So versucht die „Critical Mass“ für mehr Aufmerksamkeit für Radler zu werben. Barbara Hahlweg erlebt, wie weit entfernt deutsche Städte trotz viel guten Willens noch von Kopenhagen entfernt sind.

Im Deutschen Fahrradmuseum wird klar, wie sich das Fahrrad entwickelt hat und welche Rolle die Erfindung des Fahrrads auch für Frauen und die Emanzipation spielte.

Und schließlich zeigt ein begeisterter Mountainbiker in den Alpen, was den Flow auf dem Fahrrad ausmacht.



116

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Die Freude am Radfahren vermitteln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ausstrahlung am 3. Oktober 2017 mit 2,48 Mio. Zuschauern
- **FINANZIERUNG:**
ZDF
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
3. Oktober 2017

Projektmanagement:

- Bewegte Zeiten

Kontakt:

- Ansprechpartner: Barbara Hahlweg
- E-Mail: hahlweg.b@zdf.de
- Projekthomepage: www.zdf.de/dokumentation/vom-glueck-auf-zwei-raedern-102.html

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wer radelt, hat mehr vom Leben. Das wollten wir vermitteln – in einer 60-minütigen Fernseh-Dokumentation zur besten Sendezeit im ZDF. Nachrichtenmoderatorin Barbara Hahlweg – natürlich auch im Sattel – traf Menschen, für die Fahrradfahren das ganz große Glück bedeutet. Von reinen Freizeitfahrern an der Mosel, über Hardcore-Mountainbiker in den Alpen bis hin zu Stadtplanern in Dänemark, die Kopenhagen zur Fahrradstadt Nummer eins gemacht haben.

BÜRGERDIALOG ZUR RADVERKEHRSENTWICKLUNG



Der Radverkehrsanteil in Mittelhessen rangiert mit ca. 4% auf einem bundesweit hinteren Platz. Andererseits verliert das Auto als dominantes Verkehrsmittel zunehmend sein positives Image. In dieser Situation machte der Landkreis Marburg-Biedenkopf seit 2015 die Radverkehrsentwicklung zu einem Kernthema und initiierte über einen multimedialen Kommunikationsmix einen Dialogprozess mit zahlreichen dezentralen Veranstaltungen in Teilregionen des Landkreises, digitalem Dialog und viel Infotainment. Die Strukturiertheit, mit der der Landkreis diesen Beteiligungsprozess angeht, hat in den Themenfeldern Radverkehr und Bürgerbeteiligung Modellcharakter.

Mit der Aufnahme des Radverkehrsdialogs konnten bislang folgende Ergebnisse erzielt werden:

- Die durch den Landkreis bereitgestellten Informationen förderten das Verständnis für die Komplexität des Themas und halfen, die vonseiten der Bürgerschaft gesetzten Erwartungen realistischer einzuschätzen. Die Arbeitsatmosphäre in den Veranstaltungen verbesserte sich stetig und die anfängliche Skepsis verringerte sich.
- Der Beteiligungsprozess führte in der Bürgerschaft einzelner Kommunen zu einer sich intensivierenden Diskussion zum Thema Radverkehr.
- Einzelne Initiativen und Gesprächskreise entstanden, um auf lokaler Ebene über die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und des -klimas zu sprechen und mit Vorschlägen und Ideen auf die Verwaltungen zuzugehen.
- Das Thema erscheint auf der Agenda zahlreicher Kommunalparlamente.

Projektmanagement:

- Kreisausschuss Marburg-Biedenkopf

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ruth Glörfeld/Thomas Meyer
- E-Mail: GloerfeldR@Marburg-Biedenkopf.de, meyerth@marburg-biedenkopf.de
- Projekthomepage: www.mein-marburg-biedenkopf.de

- Der Netzentwurf für den Radverkehr konnte um weitere Verbindungen ergänzt werden.
- Ergebnis wird ein kreisweiter, verbindlich abgestimmter Maßnahmenplan sein, als Grundlage zukünftiger Ausbaupläne.
- Verstärkung der Bürgerbeteiligung durch Gründung eines kreisweiten Radverkehrsforums

Herausragend an dem über zwei Jahre durchgeführten Dialog ist, dass es gelang, Vertrauen in der Zivilgesellschaft und bei den Lobbyisten zu schaffen, sie direkt in den Diskussionsprozess einzubinden und für eine aktive Mitarbeit zu gewinnen. Seitens der Verwaltung bot der Dialogprozess die Chance, Kenntnisse und Verständnis für die Komplexität der Querschnittsaufgabe Radverkehr in die Bürgerschaft zu vermitteln und die Expertise der Bürgerschaft zum Radverkehr in den Prozess einfließen zu lassen. Auf kommunale Eigenständigkeit pochenden Bürgermeistern konnte die Sinnhaftigkeit des Prozesses vermittelt und ihre konstruktive Mitarbeit erreicht werden. Im Ergebnis mündete der aufwendig gestaltete Dialogprozess in ein von gegenseitigem Vertrauen geprägtes Arbeitsverhältnis und eine realistische Einschätzung der Aufgabe bei allen Beteiligten. In dem Auftrag zur Gründung eines Radverkehrsforums als Arbeitsgemeinschaft aller an der Radverkehrsentwicklung Interessierten in Verwaltungen und Zivilgesellschaft, konnte der in Gang gesetzte Prozess nachhaltig verstetigt werden. Der Dialogprozess wurde zum Katalysator für die öffentliche und mediale Wahrnehmung des Themas Radverkehr. Die besondere Herausforderung besteht darin, alle Akteure auf Augenhöhe in einen umsetzungsorientierten Entwicklungsprozess dauerhaft einzubeziehen und mitzunehmen.

117

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
 - Erhöhung des Radverkehrsanteils durch kreisweite Koordination
 - Kampagnenarbeit
 - Nutzung bürgerschaftlicher Expertise
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
 - Aktivierung bürgerschaftlicher Expertise und der Kommunen
 - Vernetzung der Akteure
 - Gründung des Radverkehrsforums
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel des Landkreises
- **PROJEKTSTATUS:**
In Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2015 als dauerhaftes Projekt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Kern des Dialogprozesses ist die Abstimmung eines koordinierten Vorgehens unter Einbindung der Kreisgesellschaft (zugehender Ansatz) und aller relevanten Akteure. Ziel ist, Infrastruktur und Akzeptanz zugunsten des Radfahrens zu verbessern. Der Dialog intensiviert die mediale Aufmerksamkeit und die Diskussion in Kreiskommunen und Zivilgesellschaft. Auf den Radverkehrsentwicklungsprozess hat er katalysierende Wirkung. Die Besonderheit ist, alle Akteure auf Augenhöhe einzubeziehen und mitzunehmen.

„ICH BIN 1,5 M BREIT“ - AUFKLÄRUNG ÜBER DEN ÜBERHOLABSTAND



Projektidee:

Die Stadt Hamburg verlegt den Radverkehr zunehmend auf die Fahrbahn. Egal ob im Mischverkehr oder auf Rad- und Schutzstreifen: Auto- und Radfahrer fahren nun direkt nebeneinander. Das ist für viele Menschen noch ungewohnt. Bei zahlreichen Radfahrern lösen insbesondere zu geringe Überholabstände Angst aus und halten sie so auch von der Nutzung der Fahrbahn ab. Daher weichen viele regelwidrig auf die Gehwege aus und behindern und gefährden damit den Fußverkehr. Diesbezüglich hat der ADFC Hamburg die öffentlichkeitswirksame Kampagne „Ich bin 1,5 m breit“ gestartet, um sowohl Autofahrer über den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m zu informieren als auch Radfahrern Tipps zum Radfahren auf der Fahrbahn zu geben.

Projektziel:

Durch das Projekt sollen möglichst viele Menschen über den Überholabstand aufgeklärt werden.

Denn nur wenn möglichst viele Menschen den Überholabstand kennen und einhalten, wird die Nutzung von Radfahr- und Schutzstreifen in allen Bevölkerungsteilen akzeptiert werden – nur dann fühlen sich Radfahrer dort wohl. Gleichzeitig würde auch die objektive Sicherheit erhöht. Denn wenn Radfahrer plötzlich erschrecken, Hindernissen ausweichen, stürzen, ein

Projektmanagement:

- ADFC Landesverband Hamburg e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Viktoria Wesslowski
- E-Mail: info@hamburg.adfc.de
- Projekthomepage: keine

Schlagloch umfahren oder in den Luftsog großer Fahrzeuge geraten, ist ein ausreichender Überholabstand absolut notwendig. Die Radverkehrssicherheit steigert sich dadurch!

Projektergebnisse:

Zur Aufklärung über den Überholabstand von 1,50 m wurde ein Motiv zu dem Thema entworfen, das wir im Sommer 2017 auf Turnbeutel gedruckt haben. Der Aufdruck ist für nachfolgende Autofahrer lesbar, wenn Radfahrer den Turnbeutel tragen. Für Turnbeutel haben wir uns aus folgenden Gründen entschieden: Sie sind günstig, nützlich, gerade unter jüngeren Leuten zur Zeit beliebt und lockern die Verkehrserziehung auf – im Vergleich z.B. zu Warnwesten. Außerdem kann in den Turnbeutel weiteres Material zum Überholabstand eingelegt werden. Produkte wie der Beutel sollen der persönlichen Identifizierung und niederschweligen Fremdinformation dienen.

Zusätzlich haben wir einen einfach verständlichen Flyer mit Erläuterungen zum Radfahren auf der Fahrbahn und zum Überholabstand mit dem Hauptmotiv in Form eines beidseitig bedruckbaren Aufklebers drucken lassen, welcher den Turnbeuteln beigelegt wird.

Darüber hinaus haben wir Aufkleber mit dem Hauptmotiv drucken lassen, die am eigenen Rad oder Auto angebracht werden können.

Die Turnbeutel verteilen wir kostenlos bei öffentlichen Aktionen wie z.B. dem Parkingday 2017. Insbesondere bei jüngeren Menschen kommen die Turnbeutel sehr gut an und vermitteln gleichzeitig eine wichtige Verkehrssicherheitsinformation. Außerdem haben schon mehrere ADFC-Gliederungen aus dem gesamten Bundesgebiet den Turnbeutel und/oder den Flyer angefragt oder nachgedruckt.

118

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Auto- und Radfahrer über den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m informieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Verteilung von 1.000 Flyern und Turnbeuteln sowie 5.000 Aufklebern
- **FINANZIERUNG:**
Sammelfonds für Bußgelder von der Justizbehörde Hamburg
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt klärt Auto- und Fahrradfahrer über den vorgeschriebenen Überholabstand von 1,50 m auf. Das Überholen mit zu geringem Abstand ist durch die Zunahme des Radverkehrs auf der Fahrbahn ein Thema, das viele Radfahrende in Hamburg bewegt. Das Anliegen wurde in Form eines Motivs über Turnbeutel, Flyer und Aufkleber verbreitet. Zielgruppe für die Turnbeutel, die das Thema Verkehrssicherheit auflockern, sind insbesondere junge Menschen, die einen Großteil der Radfahrenden in Hamburg bilden.

DANKE-AKTIONEN FÜR RADFAHRER



119

Insgesamt fünf Danke-Aktionen wurden von Mai bis September 2017 an stark frequentierten Radverkehrsknotenpunkten in Essen in der Zeit von 7 bis 9 Uhr durchgeführt.

Die Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017 bedankte sich auf diese Weise bei den Radfahrern mit einem kleinen Präsent für den persönlichen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in Essen.

Insgesamt wurden ca. 1.500 Fahrradfahrer mit diesen Aktionen erreicht. Eine Begleitung der Aktionen erfolgte über die Medien und Social-Media-Kanäle.

Die Danke-Aktionen fanden an folgenden Tagen und Orten statt:

- * 30.05. Rellinghausen, Rüttenscheid, Radschnellweg 1 (RS1) an der Universität Duisburg-Essen
- * 21.06. Rüttenscheid, Innenstadt, Altenessen
- * 12.07. Steele, Rüttenscheid, Essen-Süd, Universitätsviertel

- * 20.09. Borbeck, Holsterhausen, Rüttenscheid
- * 22.09. Altenessen, Frohnhausen, Innenstadt

Diese Give-aways wurden in einem Leinenbeutel ausgegeben:

- Trinkflasche
- Klingel
- Reflektor
- Pannenset



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Radfahrern für ihren Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Essen zu danken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Insgesamt wurden ca. 1.500 Fahrradfahrer mit diesen Aktionen erreicht.
- **FINANZIERUNG:**
3.000 Euro (Eigenmittel Projektbüro GHE 2017)
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
01. Mai 2017 bis 30. September 2017

Projektmanagement:

- Projektbüro „Grüne Hauptstadt Europas – Essen 2017“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Mühlenkamp
- E-Mail: michael.muehlenkamp@egc2017.essen.de
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit fünf Danke-Aktionen in der Zeit von Mai bis September sollte Radfahrern mit einem kleinen Präsent für ihren Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Essen gedankt werden.

ADFC FREUNDE AUF DREI RÄDERN



Raus an die Sonne und rein in die frische Luft geht's mit dem Rollstuhl-Fahrrad. Das Gefährt der „Lebenshilfe Donau-Iller“ aus Senden haben wir angemietet und es steht uns für Radtouren zur Verfügung. Es kann einen Gast zusammen mit seinem Rollstuhl aufnehmen, d.h., dass dieser sitzen bleiben und einfach auf die Radtour mitgenommen werden kann. Zielgruppe sind ältere bzw. behinderte Menschen, die sich ansonsten alleine nicht auf Fahrradtouren begeben. Etwa zehn ehrenamtliche Helfer (erfahrene Piloten) des ADFC Neu-Ulm bringen das Gefährt buchstäblich in Schwung. Mit Kraftunterstützung eines E-Motors gelangen sie gezielt an Plätze in der Region oder genießen einfach die Fahrt ins Blaue. Die Nachfrage nach dieser Art von Ausflügen in den Senioren- und Pflegeheimen ist sehr groß, jedoch die Anschaffung von eigenem Equipment oftmals aus Kostengründen nicht möglich. Im Rahmen dieses Projekts sind Ausfahrten (ca. eine halbe bis eine Stunde) ab Neu-Ulm möglich, denn wir verfügen über ausgezeichnete Fahrradwege, sei es am bayerischen Donauufer Neu-Ulm oder in den Wiley-Anlagen, also auf dem Freizeitgelände der ehemaligen Landesgartenschau. Der ADFC hat die Kompetenz und das Potenzial, um hier Angebot

Projektmanagement:

- ADFC KV Neu-Ulm

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hans-Peter Gester
- E-Mail: rikschafahrer@adfc-neu-ulm.de
- Projekthomepage: keine

und Nachfrage zusammenzuführen, und er übernimmt auch das erste Fahrtraining/ Fahrausbildung mit dem leeren Fahrzeug. Den Anstoß haben wir bereits gesetzt. Das Fahrzeug war auch schon bei der Mittwochsradtour mit am Start und konnte nach ein paar Kilometern wieder in die Park-Box zurückkehren. Bei einer anderen Ausfahrt mit einer über Hundertjährigen fragte die begleitende Ergotherapeutin, ob es der Dame nicht zu kalt sei, als wir oben auf der windigen Donaubrücke einen Blick zum Ulmer Münster genossen. Darauf gab sie zur Antwort: „Eine ehemalige Baum-schulgehilfin hat nicht zu frieren.“ Die Gäste im Rollstuhlfahrrad genießen ganz offensichtlich die Fahrt an der frischen Luft und erhalten in dieser Zeit die ungeteilte Aufmerksamkeit des Piloten. Aber auch noch nach den Ausfahrten wird bei den Gästen und Heimleitungen über das noch nicht angeschaffte Fahrrad gesprochen. Was nun noch fehlt, ist etwas Geld.

Es gehört schon eine Portion Mut dazu, wenn Senioren sich während des Sommerfestes einem jungen und dynamischen ADFC-Piloten anvertrauen. Es stellte sich heraus, dass sich die Senioren zum Teil zuvor noch nicht kannten, obwohl sie vielleicht unter demselben Dach wohnen. Die Resonanz bei den Seniorenheimen bzw. in der Behinderteneinrichtung äußert sich durchgehend in regelrecht begeistertem Zuspruch bei Jung und Alt. Im Eingangsbereich hängen Fotos und interne Pres-sedienste schreiben über das gelungene Projekt. Die lokalen Zeitungen und das regionale TV haben bereits im Juli darüber berichtet. Es zeigt uns auf, dass wir zur richtigen Zeit auf die entsprechende Nachfrage getroffen sind. Ziel soll sein, dass eine Residenz gefunden wird, die sich ein geeignetes Fahrzeug anschafft und wo die Angehörigen bzw. Mitarbeiter somit ihre Bewohner selbst ausfahren können.

120

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Fahrradtouren mit Behinderten und Senioren in Heimen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Hervorragende Resonanz bei allen Beteiligten
- FINANZIERUNG:
Spendenbasis
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
2017–2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir nehmen Rollstuhlfahrer mit auf Radtouren. Zielgruppe sind Menschen, die aus eigener Kraft nicht mehr Rad fahren können – und das werden immer mehr. Seien es Senioren in Heimen oder behinderte Menschen, wir machen ehrenamtliche organisierte Ausfahrten und haben uns hierfür ein Rollstuhltransportfahrrad (Velo Plus) und eine Fahrradrickscha (Fun2Go) aus einer anderen Stadt angemietet, weil es so etwas bei uns in Neu-Ulm bisher noch nicht gibt. Ziel ist es, dass Equipment für die Heime angeschafft wird.

KONSTRUKTIVER SCROLLYTELLING-BEITRAG ÜBER KOPENHAGEN

Mehr Platz in den Städten, saubere Luft, gesündere Menschen, mehr Einkünfte für kleine Ladenbetreiber – das Rad hat viele Vorteile. Die kann es aber nur ausspielen, wenn die Infrastruktur stimmt. Wie die Stadt Kopenhagen ihre Wege zugunsten der Radfahrer ausbaut, ist ein Lehrstück für deutsche Gemeinden. Durch den Aufbau des Textes als simple Scrollytelling-Reportage mit vielen anschaulichen Fotos und Videos lässt sich für den Leser gut nachvollziehen, was die Besonderheiten Kopenhagens ausmacht.

Zur Recherche war ich vor Ort in Kopenhagen (natürlich mit dem Rad) und habe u.a. die Masterclass Copenhagenize besucht, einen dreitägigen Workshop mit Städteplanern und Fahrradenthusiasten aus der ganze Welt. Die Ergebnisse sind in den Text eingeflossen.

Alle Fotos und Videos wurden von mir selbst erstellt. Der Beitrag wurde mit mir in der Intention verfasst, dass für ein breites Publikum verständlich wird, wie eine sichere Fahrradstruktur in jeder Stadt ermöglicht werden kann und wie Kommunen und ihre Bürger davon profitieren. Der Beitrag wurde in der Wirtschaftswoche veröffentlicht, wodurch nicht nur ein klassisch „grünes“ Publikum erreicht wird, sondern auch eine eher konservative und stark wirtschaftlich orientierte Leserschaft.

Alle Preisgelder, die ich hierfür eventuell erhalten sollen, fließen in einen weiteren konstruktiven Beitrag zur Fahrradinfrastruktur, an dem ich bereits arbeite.

121

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Konstruktiver Umweltjournalismus über Radinfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
26.000 Leser, überdurchschnittlich lange Verweildauer
- **FINANZIERUNG:**
Dieser Text ist im Rahmen des Stipendiums „Nachhaltige Wirtschaft“ entstanden.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

Projektmanagement:

- Daniela Becker

Kontakt:

- Ansprechpartner: Daniela Becker
- E-Mail: presse@daniela-becker.de
- Projekthomepage: <http://ow.ly/XIKF30gzqMI>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit meiner Scrollytelling-Reportage „Kopenhagen zeigt der Welt, wie man Fahrrad fährt“ auf den Online-Seiten der Wirtschaftswoche zeige ich, was andere Städte und Kommunen von dem Best-Practice-Beispiel lernen können.



detektor.fm widmet sich jeden Monat ausführlich allen Facetten des Radfahrens. Radio und digitale Audioinhalte erfreuen sich immer größerer Beliebtheit, doch die Programme des klassischen Radios sind relativ starr und stehen Seiteneinsteigern nicht offen. Gleichzeitig nimmt das Fahrrad in der Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert ein, während viele Printmagazine mit sinkender Auflage und entsprechend erschwerten Produktionsbedingungen zu kämpfen haben. Vor diesem Hintergrund reifte bei Fahrradjournalist Gerolf Meyer und Christian Bollert von detektor.fm die Idee einer Fahrradradio-sendung, die gleichermaßen überzeugte Radfahrer_Innen wie auch Neueinsteiger ansprechen soll: Mit dem an sich beliebten Thema und einer schier unerschöpflichen Zahl an weltweiten Gesprächspartnern, die sich aus der Rolle des Fahrrads ergeben, müsste sich eine gute Sendung machen lassen.

Zusammen mit dem ausgezeichneten Onlineradio detektor.fm hat Gerolf Meyer diese Idee weiterentwickelt und im März 2015 die erste Ausgabe der Fahrradsendung „Antritt“ in Leipzig produziert. Jeden Monat entsteht seitdem eine neue Ausgabe der Sendung, die wöchentlich wiederholt wird. In jeweils vier Gesprächen werden aktuelle Themen aufgegriffen (z.B. Volksentscheid Fahrrad in Berlin, erstes Heft der BikeBild, Fahrradtransport mit der Deutschen Bahn etc.), Technikfragen kompetent und verständlich erörtert (Serie „Klingeln bei Klötzer“ in Kooperation mit TOUR Magazin) und kommt das Publikum in der Serie „Ausfahrt des Monats“ zu Wort: Hörer_Innen sprechen hier über ihre Radfahrten, egal ob Kontinentdurchquerung oder die schnelle Brötchenrunde zum Bäcker. Die Gesprächspartner erreicht „Antritt“ dabei auf bisher drei Kontinenten. Ob Berlin, Tokyo oder Seattle: Per Telefon, Aufnahmegerät oder Skype werden sie Teil der Sendung und bringen die weite

Projektmanagement:

- Gerolf Meyer und Christian Bollert

Kontakt:

- Ansprechpartner: Gerolf Meyer und Christian Bollert
- E-Mail: christian.bollert@detektor.fm
- Projekthomepage: <https://detektor.fm/serien/antritt>

122

KURZE PROJEKTBE-SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Etablierung einer deutschlandweiten Fahrradsendung mit Podcastverbreitung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
3.500 Podcastabonnenten;
ca. 20.000 Kontakte je Ausgabe
- **FINANZIERUNG:**
Über die BEBE Medien GmbH, die das Onlineradio detektor.fm betreibt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 01. März 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Antritt – Die Fahrradsendung auf detektor.fm“ ist eine monatliche Radiosendung, die die Merkmale des klassischen Rundfunks und moderner Podcasts in sich vereint. „Antritt“ widmet sich dem Thema Fahrrad aus verschiedenen Blickwinkeln – alle möglichen Fahrradgattungen haben ihren Platz – immer mit Tiefe, Sorgfalt und Zugänglichkeit. Die Nutzer können die Inhalte selbstbestimmt hören: als Sendung mit Musik im Livestream, als Podcast mit extralangen Interviews oder in Form einzelner Beiträge.



122

Fahrradwelt direkt zum Publikum. Diese Stärke des Radios nutzt „Antritt“ konsequent und hat u.a. eine Gesprächsreihe mit den amerikanischen Gründervätern des Mountainbikes initiiert, das 2016 seinen 40. Geburtstag gefeiert hat. 2017 spielt das 200-jährige Jubiläum des Fahrrads eine wichtige Rolle.

Neben der Sendung im Programm wird „Antritt“ als Podcast ausgespielt und nutzt die Möglichkeiten des Internetradios: Viele Gespräche werden auch als Langversion aufgezeichnet, die dann im Podcast eingebunden wird. Hier können Beiträge auch 30 Minuten lang sein, z.B. mit dem Konstrukteur der ersten zehn Mountainbike-

rahmen oder der Rennfahrerlegende Jens Voigt. Die „Ursprungsstruktur“ der auf 60 Minuten begrenzten Sendung (inkl. Musik und Zwischenmoderationen) sorgt dabei für inhaltliche Stringenz, von der auch der Podcast profitiert.

„Antritt“ erfreut sich konstant wachsender Beliebtheit im gesamten deutschsprachigen Raum. Aktuell hat die Sendung ca. 3.500 Podcast-Abonnenten. Auch auf Facebook (www.facebook.com/antritt-radio) werden über 1.600 „Freunde“ erreicht. Über den Shortlink detektor.fm/antritt kann man alle Beiträge jederzeit direkt ansteuern.

DONAU – VON DER QUELLE BIS ZUR MÜNDUNG



Zuerst war es mein eigenes persönliches Interesse, einen Fluss als Persönlichkeit von Beginn bis zum Ende zu erleben. Bei meinen Vorträgen spürte ich das rege Interesse der Zuhörer, konnte Fragen beantworten und motivieren.



123

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Die Donau mit dem Fahrrad erfahrbar machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Erfahrungen sind in mein Buch eingeflossen.
- **FINANZIERUNG:**
Keine Fremdfinanzierung. Habe alles mit meinem privaten Geld bezahlt.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

Projektmanagement:

- Projekt als Autorin, Fotografin und Beamer-Show-Vortragende

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carmen Rohrbach
- E-Mail: carmen.rohrbach@t-online.de
- Projekthomepage: www.carmen.rohrbach.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dadurch, dass ich allein mit meinem Fahrrad unterwegs war, kam ich sehr nah und intensiv mit Menschen und Natur in Kontakt.

SÜSSES ODER SAURES – GEISTERRADLER-AKTION



Seit 2013 wirbt die Stadt Osnabrück mit der Kampagne „Osnabrück sattelt auf“ für mehr Radverkehr und ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr. 2016 lag der Schwerpunkt auf dem Thema Verkehrssicherheit. Neben den an die Autofahrer gerichteten Medien und Aktionen zu Mindestabstand beim Überholen und Schulterblick richtet sich die Kampagne auch direkt an die Radfahrer und will sie zu mehr Selbstschutz (z.B. Sichtbarkeit) und Regeltreue motivieren.

Die Geisterradler-Aktion

Mal eben elegant über den Gehweg abkürzen ist für viele Radfahrer ein Kavaliersdelikt. Sie denken nicht daran, dass sie mit diesem Verhalten sich und andere gefährden. Auch am Rosenplatz, einem innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt, der vor einigen Jahren als Platzfläche umgestaltet wurde, ist dies häufig zu beobachten.

Mit der Geisterradler-Aktion wollten die Stadt Osnabrück und die Polizei, ohne erhobenen Zeigefinger, die Radfahrer auf charmante Art darauf hinweisen und waren dazu mit einer gespenstischen Begleitung unterwegs.

Eine Begegnung der besonderen Art erlebten die Radfahrer am 31. Oktober 2016 am Rosenplatz. Passend zu Halloween gab es Süßes oder Saures, je nach ihrem Fahrstil. Die Radfahrer, die sich an den Radfahrstreifen und die Ampel hielten, wurden mit

einem Dankeschön und einer Schokohexe belohnt. Diejenigen, die über die den Fußgängern vorbehaltenen Platzfläche fuhren, bekamen neben ermahnenden Worten der Polizei extra saure Drops.

Zutaten für den gespenstischen Auftritt:

- 1 Gespensterkostüm
 - 2 Polizisten
 - 1 Radverkehrsbeauftragte
 - 3 motivierte Studentinnen
- Postkarten „Süßes oder Saures? Worauf fährst du ab?“
Viele Schokohexen und saure Drops

Wirkung und Aufwand

In zwei Stunden wurden 110 Radfahrer angehalten, 75 fuhren fröhlich weiter und freuten sich über die Schokolade. 35 schoben etwas geknickt ihr Rad weiter. Die Medien waren gut vertreten, die Berichterstattung in Zeitung und Lokalfernsehen war durchweg positiv. Der finanzielle und logistische Aufwand war gering.

Fazit

Der Einsatz des Geistes spielt mit den Themen „Halloween“ und „Geisterfahrer“. Die Kombination aus der „Respektperson“ Polizist und dem verkleideten Gespenst erzeugt eine interessante Spannung, die bei den angesprochenen Radfahrern mehr Offenheit für die vermittelten Inhalte erzeugte. Das „Dankeschön“ und die Belohnung an diejenigen, die sich an die Regeln halten, ist ebenso wichtig, zeigt Wertschätzung und verstärkt das gewünschte Verhalten.

Eine Aktion mit wenig Aufwand und guter öffentlicher Wirkung. Sie passt nicht nur zur Problematik Gehwegradler, sondern ist auch gut einsetzbar bei unerlaubtem Radfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung. Gut vorstellbar ist auch, sie gemeinsam mit Schülern im Schulumfeld einzusetzen – am besten natürlich zu Halloween.

Projektmanagement:

- Stadt Osnabrück – Fachbereich Städtebau

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulla Bauer – Radverkehrsbeauftragte
- E-Mail: bauer@osnabrueck.de
- Projekthomepage: www.osnabrueck-sattelt-auf.de

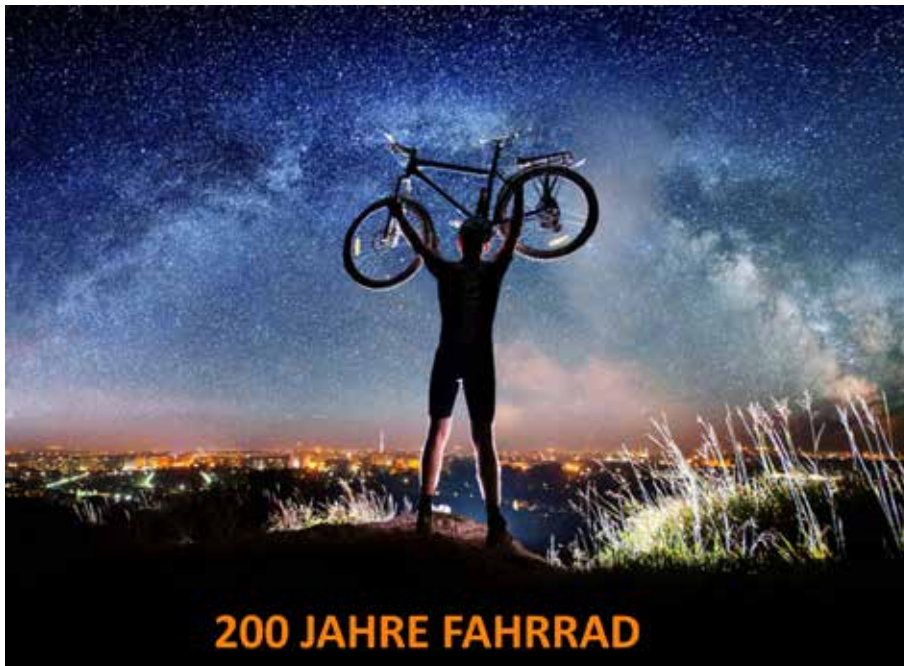
124

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Mehr Regeltreue von Radfahrern durch überraschende motivierende Ansprache erreichen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bisher einmalige Aktion mit guter öffentlicher Aufmerksamkeit. Wiederholung ist geplant.
- **FINANZIERUNG:**
Geringe Kosten: ca. 500 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Geisterradler-Aktion wird mit Witz und Charme für Regeltreue gewonnen und Radfahrer werden direkt für richtiges Verhalten belohnt bzw. auf ihr Fehlverhalten angesprochen. Durch die Kombination Halloween/Gespenst fällt die Aktion in der Öffentlichkeit auf und wird medial positiv wahrgenommen. Der finanzielle und logistische Aufwand ist gering. Die Aktion wäre auch gut einsetzbar in schulischen Aktionen.



125

In dem Vortrag wird das Leben von Karl Drais in seiner Zeit nachgezeichnet und es wird der Frage nachgegangen, was Drais zu seiner Erfindung geführt hat.

Derzeit gibt es schätzungsweise 1,5 Milliarden Fahrräder auf der Welt. Der Vortrag will aufzeigen, welche technischen und sozialen Faktoren diesen Erfolg gefördert haben und welche Hemmnisse dem entgegenstanden. Es wird dargelegt, dass das Fahrrad, wie wir es heute kennen, viele evolutionäre Entwicklungsschritte auf dem Wege vom Knochenschüttler bis zum Sicherheitsniederrad durchlaufen musste.

In weiteren Abschnitten wird auch die Rolle des Fahrrades bei der Emanzipation der Frauen und die Rolle des Fahrrades im Dritten Reich dargestellt.

Projektmanagement:

- ADFC Kreisverband Unna

Kontakt:

- Ansprechpartner: Werner Wülfing
- E-Mail: w.wuelfing@dokom.net
- Projekthomepage: keine

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:
Darstellung der Entwicklungsgeschichte des Fahrrades
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Zwei Vorträge
- FINANZIERUNG:
–
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
8. Juni 2017 bis 17. Januar 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Vor zweihundert Jahren erfand Karl Drais die Laufmaschine. Heute ist das Fahrrad so selbstverständlich, dass man kaum noch nachvollziehen kann, welche gedanklichen Leistungen erforderlich waren, um das Zweiradprinzip zu kreieren.

WEG DER ERINNERUNG – EINE FAHRRADTOUR AUF DEN SPUREN JÜDISCHEN LEBENS UND LEIDENS



126

Ausgangssituation:

Die Gesellschaft für christlich-jüdische Zusammenarbeit (GCJZ) hat überwiegend ältere Mitglieder, mit ihren Veranstaltungen erreicht sie kaum junge Menschen. Für Jugendliche bleibt Geschichte als Welt- und nationale Geschichte abstrakt, wenn lokale Bezüge fehlen. Aus der Geschichte zu lernen, ist schwer möglich, wenn diese Geschichte mich und mein Umfeld scheinbar gar nicht betrifft.

Idee:

1992 haben die GCJZ und Träger der kirchlichen Jugendarbeit das Projekt „Weg der Erinnerung“ an den 9. November 1938 entwickelt, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird. Selbst wer nur Teilnehmer ist, muss doch „in die Pedale treten“, sich mit anderen zusammen bewegen.

Ziel:

Jugendliche und andere Interessierte jeden Alters lernen einen wichtigen Teil ihrer Ortsgeschichte kennen und setzen sich mit der Bedeutung für die Gegenwart auseinander.

Projektmanagement:

- Gesellschaft für christlich-jüdische Zusammenarbeit Dresden e.V. (GCJZ) in Zusammenarbeit mit Partnern

Kontakt:

- Ansprechpartner: GCJZ Dresden e.V., Hildegart Stellmacher (ev. Vorsitzende)/ Franziska Mellentin (kath. Vorsitzende)
- E-Mail: info@cj-dresden.de
- Projekthomepage: www.cj-dresden.de

Wer?

GCJZ in Zusammenarbeit mit der Evangelischen Jugend, der Katholischen Dekanatsjugendseelsorge und der Jüdischen Gemeinde. Schulklassen und Jugendgruppen aus Gemeinden werden in die Vorbereitung einbezogen. Lehrende aus drei Dresdner Schulen gehören zum Vorbereitungsteam.

Was?

Der „Weg der Erinnerung“ führt per Fahrrad zu verschiedenen Stätten jüdischen Lebens und Leidens in Dresden. Der Weg steht jedes Jahr unter einem Thema, Jugendliche bereiten einzelne Stationen vor und nähern sich auf diese Weise dem Thema jüdisches Leben in Vergangenheit und Gegenwart. Sie entdecken dabei neue Facetten ihrer Heimatstadt und deren Geschichte. An bisher nicht gekennzeichneten Plätzen werden provisorische Gedenktafeln angebracht.

Wann?

Seit 1992 jeweils am Sonntag nach dem 9. November, Dauer ca. drei Stunden

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Öffentliches Erinnern an den Pogrom vom 9. November 1938
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
26 durchgeführte Veranstaltungen seit 1992, steigende Professionalisierung und Teilnehmerzahlen
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel des Freistaates Sachsen, der Landeshauptstadt Dresden und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung, jährlich seit 1992
- **ZEITRAUM:**
1992 bis 2017 und fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der „Weg der Erinnerung“ an den Novemberpogrom ist eine Gedenkveranstaltung unterwegs, die besonders für Jugendliche konzipiert ist und aktive Auseinandersetzung ermöglicht. Erinnern wird mit Bewegen verbunden. Mit dem Fahrrad werden Orte jüdischen Lebens und Leidens in Dresden aufgesucht, um an historische Ereignisse oder Personen zu erinnern. Schulklassen und Jugendgruppen bereiten die Stationen inhaltlich vor. Die Radtour ist für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger offen.

WEG DER ERINNERUNG – EINE FAHRRADTOUR AUF DEN SPUREN JÜDISCHEN LEBENS UND LEIDENS

Wo?

Jeweils andere Orte in der ganzen Stadt werden aufgesucht. Dadurch entsteht eine vielseitige und differenzierte Sicht auf die lokale Geschichte, die jährlich erweitert werden kann.

Warum, und warum gerade mit dem Fahrrad?

Die Auseinandersetzung mit der Vergangenheit und die Frage, was daraus für unser Handeln folgt, ist wichtig für alle Bürgerinnen und Bürger. Wir wollen geschichtliche Ereignisse und Personen auf ungewöhnliche Weise in Erinnerung rufen und nutzen dafür das Fahrrad als Medium: Fast jeder Jugendliche und Bürger hat ein Fahrrad, unser „Weg der Erinnerung“ ist ein niederschwelliges Angebot, auch für Körperbehinderte mit ihren besonderen Fahrrädern (Tandem, Dreirad).

- Körperliche Bewegung und Ortsveränderung fördern geistige Beweglichkeit.
- Der Fahrradkorso wird in der Öffentlichkeit wahrgenommen (die Polizei begleitet und sperrt ab, der übrige Verkehr muss warten). Fähnchen und Schilder am Gepäckträger weisen auf den Anlass hin.
- Unterwegs können die Teilnehmer miteinander kommunizieren.
- Es macht Freude, auf den Straßen gemeinsam frei zu radeln. Geschichte muss nicht als nur bedrückend wahrgenommen werden.
- Durch das Rad können größere Strecken zurückgelegt werden als zu Fuß.

Ziel erreicht?

Jährlich nehmen am Weg – abhängig vom Wetter – zwischen 100 und 200 Menschen teil. Der Weg endet mit einer Besichtigung der Neuen Synagoge und Abschluss in der Jüdischen Gemeinde – für viele Jugendliche die erste Berührung mit dem Judentum und dem Leben von Juden in Dresden. Für viele ist der „Weg der Erinnerung“ oft der erste Anlass, sich näher mit der Thematik zu befassen.

126



127

„Build it and they will come!“

Das Credo der internationalen Radverkehrscommunity bringt es auf den Punkt: Eine gute Infrastruktur für den Radverkehr ist essentiell für die Akzeptanz des Fahrrads im Straßenverkehr. Sind Radverkehrsanlagen sicher und einfach, dann werden sie auch mehr genutzt. Ist genügend eigene Fläche für den Radverkehr vorhanden, so gibt es auch weniger Reibungspunkte mit Verkehrsteilnehmern anderer Fahrzeuge.

So sieht es auch das Blog Darmstadt fährt Rad. Mit einem guten Radwegenetz fängt alles an. Alles andere kommt automatisch. Darmstadt fährt Rad inspiriert mit den fahrradpolitischen Ansätzen der Dänen und Niederländer, die es erreicht haben, durch konsequenten Umbau der Infrastruktur den Radverkehrsanteil im Modal Split drastisch zu erhöhen.

Das Blog sammelt die neuesten internationalen Innovationen zum Thema und versucht Ideen anhand von Planungsbeispielen vor allem auf die Stadt Darmstadt zu übertragen. Es macht aufmerksam auf

die Missstände im Radverkehrsnetz und gibt Anstöße für die Zukunft. Dabei werden sowohl die rechtlichen und planerischen Aspekte beleuchtet als auch die sozialen. Das Blog versucht der Kontroverse innerhalb des Themas mit Witz und Ironie zu begegnen.

Darmstadt fährt Rad zeigt, dass mehr Menschen Rad fahren, wenn eine integrierende Infrastruktur angeboten wird. Es geht darum, Ängste vor Veränderung zu nehmen. Es geht darum, zu zeigen, dass das Fahrrad ein sehr cleveres Verkehrsmittel ist, das eine ganze Menge städtischer Probleme lösen kann. Hin zu einer lebenswerteren urbanen Zukunft. Für die, die heute noch nicht Rad fahren, für die, die es niemals tun würden, und natürlich für die, die schon immer auf dem Sattel sitzen.



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Information, Anregung und Zukunftsvision zum Thema Radverkehrsinfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Blog ist der informative Teil einer aktiven städtischen Radverkehrsbewegung.
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Januar 2017 bis heute

Projektmanagement:

- Timm Kress

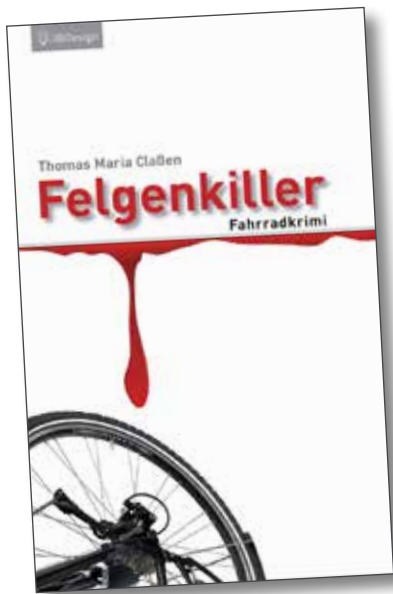
Kontakt:

- Ansprechpartner: Timm Kress
- E-Mail: info@darmstadtfaehrtrrad.org
- Projekthomepage: www.darmstadtfaehrtrrad.org

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Darmstadt fährt Rad ist Information, Anregung und Zukunftsvision für ein lebenswerteres Darmstadt und andere Städte. Ein Blog für Radfahrende, für die, die es werden wollen, und für alle anderen.

FELGENKILLER, DER ERSTE DEUTSCHE FAHRRADKRIMI



Das Buch ist hier am Niederrhein gut angekommen. Im November 2017 – nach nur sieben Monaten – erschien die 3. Auflage. In Mönchengladbach und Umgebung hat es eine sehr gute Presseresonanz gegeben mit positiven Berichten in Zeitungen, Lokalradio und City-TV.

Auf der Buchwebsite gibt es dazu einen Pressespiegel:
<http://www.felgenkiller.de/PDF/Pressespiegel-Felgenkiller.pdf>

Zum Buch:

Morde wühlen die niederrheinische Großstadt Grawenhorst auf. Während einer Radtour stirbt ein unbekannter Mitfahrer nach einem mysteriösen Unfall im Wald. In den Tagen danach sterben weitere Menschen. Immer waren sie mit dem Rad

unterwegs. Dezimiert da ein Wahnsinniger die Fahrradfahrer der Stadt? Die Kriminalpolizei ermittelt in alle Richtungen. Mittendrin Manfred (Manni) Hanraths, bei dessen Tour der erste Mord passiert. Auch Manfred wird verdächtigt und recherchiert selbst.

Taschenbuch: 308 Seiten
12 Euro
ISBN 978-3-9611123-1-9

Über den Autor:

Der Autor, Thomas Maria Claßen, ist in seiner Freizeit gerne mit dem Fahrrad am Niederrhein und in der niederländischen Provinz Limburg unterwegs. Er ist Mitglied im VDS Verband Deutscher Sportjournalisten e.V. und im Vorstand des ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. in Mönchengladbach. Dort ist er auch als Tourenleiter tätig.

Eine Leseprobe mit dem ersten Kapitel finden Sie hier:
<http://www.felgenkiller.de/PDF/Leseprobe-Felgenkiller.pdf>

Es gibt auch eine Autorensseite bei Facebook:
www.facebook.com/ThomasMariaClassen

128

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Einen Roman zu veröffentlichen, der in der Fahrradszene spielt und den Spaß am Radfahren vermittelt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Das Taschenbuch erschien im April 2017. Die 3. Auflage (2.001–3.000) erschien Ende November 2017
- **FINANZIERUNG:**
Privat
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

Projektmanagement:

- Thomas Maria Claßen (Autor)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Rheydt, ADFC-Vorsitzender in Mönchengladbach
- E-Mail: dirk.rheydt@adfc-mg.de
- Projekthomepage: www.felgenkiller.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ich finde es positiv, dass Fahrradfahrer und der ADFC nun auch „ihren Krimi“ haben und dass „unser Ding“ wieder ein Stück mehr in die Köpfe der Leute kommt. Dadurch werden u.a. Menschen angesprochen, die sich bis jetzt noch nicht so richtig für das Fahrrad begeistern konnten.



129

Noch an der Universität Ulm schrieb ich mein rororo-Fahrradbuch (130 Tausend) und das Folgetaschenbuch „Radfahren in der Stadt“, die als erste seriöse Ratgeber nach dem Kriege den öffentlichen Dialog auf eine rationale Basis stellten. Danach brachte acht Jahre lang die FRANKFURTER ALLGEMEINE meine Fahrrad-Vorstellungen mit Lifestyle-Grafiken (unter Pseudonym), die mit Foto bis heute etabliert sind. Im Aufbaustab des Mannheimer Technoseums gelang mir, die historische Fahrradliteratur von 1817 bis 1897 – allesamt rarissima – als Reprints wieder in den Buchhandel zu bringen. Seit Anbeginn nahm ich an der International Cycling-History Conference (ICHC) als einziger Deutscher teil, entlarvte dort das angebliche Leonardo-Kettenfahrrad als Fälschung und holte die Tagung zweimal in die Bundesrepublik. Erst im Ruhestand konnte ich mit meiner Drais-Biografie die Zweiraderfindung mit dem Hungerjahr 1816/17 verknüpfen und den Erfinder als politisch verfolgten Demokraten rehabilitieren. Mit Tony Hadland als Co-Autor brachte ich im Verlag des renommierten Massachusetts Institute of Technology (MIT) die erste technische Fahrradgeschichte auf dem Stand der ICHC auf den Weg, die bereits zu einer chinesischen

Lizenz Ausgabe geführt hat. Damit konnte zudem Karl Drais im anglofonen Sprachraum bekannt gemacht werden. Im Jubiläumsjahr des Fahrrads kam eine populäre Kulturgeschichte des Fahrrads hinzu, wovon es eine südkoreanische Übersetzung geben wird. Damit begann ein Paradigmenwechsel in der Mobilitätsgeschichte, nämlich dass das Fahrrad der Wegbereiter von Motorrad, Auto und Aeroplan war, also die älteren Rechte auf den Straßen hat. (Im Februar 2018 feiert der Antragsteller 80. Geburtstag.)



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Das Fahrrad-Image durch seine geschichtliche Bedeutung zu stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
40 Jahre Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad mit 20 Büchern und in anderen Medien
- **FINANZIERUNG:**
Ohne; zwei Farbdruckkosten-Zuschüsse durch Mannheimer Stiftungen
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
1. Januar 1977 bis 31. Dezember 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Nach sieben Sachbüchern, 13 Reprints und über 100 Zeitungsartikeln zeigten sich beim zweihundertjährigen Jubiläum 2017 erste Erfolge (FAZ: „Fahrradpapst“). Das Image des Fahrrads lag vor 40 Jahren am Boden: überall Desinteresse oder Diskriminierung. Der Fahrraderfinder galt als unbedarft, dito der Radfahrer. Als Gegenstrategie empfahl sich mehr Aufklärung und – siehe Autobranche – historische PR (so die Türschilder im Daimler-Firmenarchiv): „Wer Oldtimer liebt, wird auch heutige Fahrer gut finden“.

Projektmanagement:

- Prof. Dr. habil. Hans-Erhard Lessing, Hauptkonservator a.D.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Prof. Dr. habil. Hans-Erhard Lessing, Hauptkonservator a.D.
- E-Mail: helessing@t-online.de
- Projekthomepage: keine

KIDICAL MASS 2017

KIDICAL MASS
DIE STRASSE GEHÖRT UNS!

SAMSTAG
16.9.2017, 12 UHR
WEICHSELPLATZ



Ausgangssituation

Der Berliner Bezirk Neukölln gehört zu einem der am dichtesten besiedelten Gebiete in Deutschland. Der knappe Straßenraum wird jedoch vom Autoverkehr dominiert. Infrastruktur für den Radverkehr ist kaum vorhanden. Für viele Eltern ist es undenkbar, mit ihren Kindern auf den Straßen Neuköllns Fahrrad zu fahren – von selbstständiger Kindermobilität mit dem Fahrrad ganz zu schweigen. Der Bezirk hat sich selbst zu Kinder- und Familienfreundlichkeit verpflichtet, für den Bereich der Verkehrssicherheit und Teilhabe durch Mobilität für alle fehlt es jedoch an Verständnis und Engagement. Die Kidical Mass soll auf diesen Missstand hinweisen. Eltern und Kinder sollen ermutigt werden, sich aktiv für ihr Recht auf Fahrradmobilität in der Stadt einzusetzen.

Umsetzung

Inspiziert von Kidical-Mass-Aktionen in den USA hat das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln gemeinsam mit den Partnern cargobike.jetzt, Kinderradfinder und der Initiative „Mehr Kiez für Rixdorf“ erstmalig eine Kidical Mass in Deutschland organisiert. Sie fand nach nur sehr kurzem Vorlauf während der Europäischen Mobilitätswoche am 16. September 2017 mit etwa 150 TeilnehmerInnen statt. Die angemeldete Route führte gezielt über Neuköllner Hauptverkehrsstraßen, die von der Polizei professionell vom Autoverkehr abgeschirmt wurden. Ganz vorne im

Projektmanagement:

- Netzwerk fahrradfreundliches Neukölln

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Stein
- E-Mail: thomas@fahrradfreundliches-neukoelln.de
- Projekthomepage: <http://fahrradfreundliches-neukoelln.de/blog/erste-kidicalmass-neukoelln>

Fahrradkorso fuhren Kinder mit großer Begeisterung hinter dem Führungswagen der Polizei. Der Rest des Fahrradkorso bestand aus einer bunten Mischung von Kindern und Eltern – mit Laufrädern, Kinderrädern, Fahrrädern mit und ohne Kinderanhänger sowie Lastenrädern. Ein Soundbike spielte Kindermusik und versprühte Seifenblasen. Bei einer Zwischenkundgebung nahmen die Kinder die Eröffnung einer Fahrradstraße durch symbolisches Zerschneiden eines Absperrungsbandes vorweg.

Erreichte Ziele

Die Resonanz der teilnehmenden Kinder und Eltern war begeistert. Die gute fotografische und filmische Dokumentation hat darüber hinaus viele Menschen erreicht und Radfahren von Kindern in der Stadt mit positiven Bildern zum Thema gemacht. Initiativen aus mehreren deutschen Städten haben sich gemeldet und wollen 2018 ebenfalls eine Kidical Mass organisieren. Dank einer Reihe neuer engagierter Eltern wird es in Neukölln im Frühjahr 2018 auf jeden Fall die nächste Kidical Mass geben – dann als regelmäßige Veranstaltung. Denn bis Kinder sich in Neukölln selbstständig und sicher auf dem Fahrrad fortbewegen können, ist es leider noch ein weiter Weg.

130

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Wir wollen zeigen, dass die Straße uns allen gehört – auch den Kindern.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erste Kidical Mass im September 2017
- **FINANZIERUNG:**
Keine Finanzierung, ehrenamtliche Arbeit
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Kidical Mass holen wir Kinder und ihre Räder auf die Straße. Dem Ansatz der „Critical Mass“ folgend, nehmen sich Eltern und Kinder gemeinsam ihr Recht auf Fahrradmobilität in der Stadt. Straßen sollen für Kinder auf dem Fahrrad erlebbar und benutzbar gemacht werden. Aufmerksamkeit für fehlenden Bewegungs- und Sicherheitsraum für Kinder in der Stadt soll durch positive Bilder geschaffen werden. Abgesichert von der Polizei fährt ein Fahrradkorso mit Menschen allen Alters durch Neukölln.



131

Wir haben mittlerweile pro Schuljahr ca. 40 Kinder, die im Wechsel im zweiwöchigen Rhythmus (jeweils ca. zehn Kinder pro Gruppe) das Wahlfach Mountainbike besuchen.

Unser „Bikepool“ besteht aus mittlerweile 17 Mountainbikes.



Natürlich sind der Verschleiß und die Abnutzung entsprechend hoch. Ein „kleiner Preis“ würde der Nachhaltigkeit unseres Bikepools sehr guttun, da die Finanzierung der Bikes nicht aus schulischen Mitteln gefördert werden kann, sondern wir uns lediglich über Spendengelder finanzieren.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Jugendförderung, Schulsport-Erweiterung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Viele sportbegeisterte Kinder und Jugendliche
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**
In Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2016–2017

Projektmanagement:

- S. Witzany

Kontakt:

- Ansprechpartner: S. Witzany
- E-Mail: wtz@wolffskeelschule.de
- Projekthomepage: keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir sind eine Schule aus dem Stadtteil Versbach bei Würzburg. Wir versuchen die Begeisterung für das Mountainbiken und den Radsport allgemein zu wecken und dies den Kindern als sinnvolle Freizeitaktivität „schmackhaft“ zu machen.

OFFENBACH FÄHRT FAIR



In einem Offenbacher Fahrradgeschäft trafen sich im Winter 2014/15 Vorstandsmitglieder des ADFC, des ADAC, der Verkehrswacht, des Fußgängerverbands „Fuß e.V.“, ein Mitarbeiter der Offenbacher Eigenbetriebe SOH, der Inhaber des Fahrradladens und eine Grafikerin zur Besprechung einer möglichen Initiative gegen den rüden Umgangston, der unter Verkehrsteilnehmern üblich und dabei übel ist. Wo, von wem, wann und unter welchen Umständen die Motivation zu einem Treffen dieser Art entstanden war, das lässt sich nicht mehr rekonstruieren. Man war sich einig über die Notwendigkeit, dass hier etwas getan werden müsse, das wirkungsvoll in den öffentlichen Diskurs Eingang finden sollte. Es kam zu ersten Entschlüssen: Es müsse ein Logo entwickelt werden, ebenso ein griffiger Name und mangels Geldmitteln sei klein anzufangen mit einem Flyer, der zu mehreren Tausend Exemplaren an Fahrrädern und Autos anzubringen sei. Die Zusammensetzung der Gruppe änderte sich jedoch im Verlaufe der nächsten Monate: Es schied aus der ADAC, weil eine Zustimmung in der Verbandshierarchie hängen blieb; es kam eine andere Grafikerin hinzu, ebenso die Fahrradbeauftragten der Stadt und des Planungsverbandes Rhein-Main,

eine Mitarbeiterin des Amtes für Energie, Umwelt- und Klimaschutz. Es wurde der Name der Kampagne kreiert, und es kam zu Finanzierungszusagen der beteiligten Organisationen bzw. Behörden. So konnten weitere Werbemaßnahmen geplant werden: Plakate im DIN A1-Format zur öffentlichen Aufstellung und Plakate in den städtischen Bussen. Im Moment ist eine zweite, überarbeitete Plakatserie in Vorbereitung. Vermutlich wirkungsvoll ist auch unsere Bierdeckelverteilung: bisher 6.000 Exemplare in den Gaststätten.

Inwieweit wir Erfolge messen können – das ist bei dieser Anlage fast nicht möglich ohne eine wissenschaftliche Begleitung. Die Befragung rundum zeigt aber immer wieder, dass die Einschätzungen der Wirkung der Kampagne insofern positiv sind, als unser Umfeld bestrebt ist, die Prinzipien der Kampagne selbst als Vorbild zu demonstrieren, und dabei feststellt, dass das respektvolle Verhalten oder auch der Wink „Dankeschön“ zunehmend bei anderen Verkehrsteilnehmern festzustellen ist. Unsere Kampagne gewinnt – auch durch unsere Pressearbeit – an Sympathie und Bekanntheit – bis in die Nachbargemeinden und in die Hessische Staatskanzlei hinein. Zur weiteren Verbreitung könnte die Unterstützung durch den Deutschen Fahrradpreis erheblich beitragen.



Projektmanagement:

- ADFC Offenbach-Stadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Wolfgang Christian
- E-Mail: teichchrist@t-online.de
- Projekthomepage: [ADFC-Offenbach-Stadt.de/Offenbach fährt fair-Veränderung](http://ADFC-Offenbach-Stadt.de/Offenbach-fährt-fair-Veränderung)

132

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung des Verhaltens im Straßenverkehr, insbesondere für und von Radfahrern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Exakte empirische Feststellung nur unter sehr hohem Aufwand möglich.
- **FINANZIERUNG:**
Ca. 3.000 Euro Eigenmittel und 3.000 Euro staatliche Zuwendung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mittels verschiedener Werbemittel (Plakate, Handzettel, Aufkleber, Bierdeckel und v.a. Pressearbeit) wollen wir das kommunikative Verhalten der Verkehrsteilnehmer insofern verbessern, als sie konfrontative Verhaltensweisen zugunsten von Respekt voneinander ändern. Das Projekt bezieht sich in erster Linie auf das Verhältnis zwischen Auto- und Radfahrern, aber auch auf alle anderen Teilnehmer am Straßenverkehr, insbesondere auf die Fußgänger.

VELOVERSTY



Die E-Learning-Plattform veloversity soll die in der Sekundarstufe I bestehenden Lücken im Hinblick auf die Behandlung des Radfahrens im Unterricht fächerübergreifend schließen und mit einem innovativen Blended-Learning-Ansatz Lehrkräfte wie Schülerinnen und Schüler (SuS) motivieren, sich mit dem Radfahren auseinanderzusetzen. Veloversity beinhaltet sowohl das Wort „velo“ (französisch für Fahrrad) als auch das Wort „versity“ als Abkürzung von university bzw. Universität oder auch Diversität. In drei Schwierigkeits- beziehungsweise Altersabstufungen für die Klassen 5 bis 9 wurden zu verschiedenen Themenfeldern Online-Unterrichtseinheiten realisiert. Die fahrradspezifischen Unterrichtseinheiten verteilen sich auf die Themenfelder Physik und Mathematik, Mobilität und Umwelt, Gesundheit, Sicherheit und Werkstatt. Design und Inhalte wurden durch einen Schüler- und Lehrerprojektbeirat geprüft und optimiert. Während der technischen Entwicklungsphase wurden fortlaufend Evaluationen mit Schülern und Lehrern durchgeführt.

Dabei nutzt veloversity die bestehende Affinität der Zielgruppe zu Geräten wie PC, Smartphone und Tablet und verknüpft sie mit der aktuellen Schulentwicklung, denn E-Learning wird im schulischen Kontext stark an Bedeutung gewinnen. Kinder und Jugendliche sollen auf diese Weise die notwendige Wissensgrundlage erlangen,

die sie zu einer nachhaltigen, sicheren und lebenslangen Nutzung des Fortbewegungsmittels Fahrrad befähigt und motiviert. Zugleich soll veloversity Lehrkräfte in ihrer täglichen Arbeit entlasten, indem alle Lerneinheiten ohne lange Vorbereitungszeit direkt in die Praxis umgesetzt werden können. Die meisten bestehenden E-Learning-Angebote lassen sich in Hinblick auf Design und Funktionalität nicht mit veloversity vergleichen und sind für SuS wie Lehrkräfte sehr viel unattraktiver. E-Learning-Angebote zum Thema Radfahren existieren bislang lediglich zum Thema Verkehrssicherheit für Grundschulen wie z.B. von der Deutschen Verkehrswacht.

Veloversity sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil es im Bereich E-Learning innovativ und einzigartig ist und zum anderen einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten kann.



133

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schülerinnen und Schüler für das Fahrrad begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Abschluss des Projektes und sehr gute Schüler- und Lehrer-evaluationen
- **FINANZIERUNG:**
NRVP
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2014–2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die E-Learning-Plattform veloversity richtet sich an alle Lehrkräfte der weiterführenden Schulen, die ihren Klassen ohne Zeit- und Kostenaufwand einen abwechslungsreichen und attraktiven Unterricht zum Thema Fahrrad bieten möchten. Mithilfe von Videos, praktischen Aufgaben und spannenden Experimenten haben Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit, unterschiedliche Themengebiete rund um das Radfahren zu erforschen. Ziel ist es, die SuS zu begeistern und sie dadurch aktiv zum Radfahren zu motivieren.

Projektmanagement:

- Institut für Natursport und Ökologie, Deutsche Sporthochschule Köln

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Achim Schmidt
- E-Mail: schmidt@dshs-koeln.de
- Projekthomepage: www.veloversity.de

DER GURKENRADWEG – AUF DEN SPUREN DER SPREEWALDGURKE



Initiator & Vermarkter:

Tourismusverband Spreewald für die Mitgliedsorte

Streckenverlauf:

260 km, durchquert das gesamte Reisegebiet Spreewald mit dem UNESCO-Biosphärenreservat und den touristischen Zentren Burg, Lübben, Lübbenau, Schlepzig, dem Unterspreewald, dem Oberspreewald sowie den angrenzenden Bereichen Peitzer Land, der Lausitzmetropole Cottbus, Region um Goßen

Tourenbeginn:

Überall möglich (sehr gute Verkehrsverbindungen)

Tourenende:

Überall möglich (sehr gute Verkehrsverbindungen)

Schweregrad:

Leicht, familieneignet, flache Landschaft (bis auf ein paar Spreewaldbrücken)

Besonderheiten:

Besucherführungen „Wie kommt die Gurke ins Glas?“ in der Konservenfabrik RABE in Boblitz bei Lübbenau, im Gurkenmuseum in Lehde, Werksverkauf in Besuchershops, bewusste Einbeziehung traditionell bewirtschafteter Anbauflächen des Gemüseanbaus – auf Wunsch mit Urlaubserführungen, Führungen und Themenveranstaltungen, Hinweis auf www.gurkenradweg.de zu aktuell bewirtschafteten Flächen bzw. wo man einen Gurkenflieger antreffen kann; geschütztes Markenzei-

Projektmanagement:

- Tourismusverband Spreewald, Projekt der GLC Glücksburg Consulting AG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Annette Ernst, Leiterin Tourismusverband Spreewald
- E-Mail: annette.ernst@spreewald.de
- Projekthomepage: www.gurkenradweg.de

chen des Tourismusverbandes Spreewald

Ziele/Kundengruppen:

Radler, Aktivurlauber, von Alleinreisenden über Paare bis hin zu Familien/Kleingruppen. Auch für Tagesgäste/Bewohner der Region als Tagestour auf Teilstrecken erlebbar

USP des Radweges:

Kennenlernen der gesamten Reiseregion, Anbauggebiete, Verarbeitungsbetriebe erfahren/erleben; außergewöhnliche Zusammenarbeit von Landwirtschaft und Tourismus sowie auch führender Tourismusorte und kleiner Randorte; nachhaltige Vermarktung von Kultur, Tradition und Brauchtum

Nachhaltiger Effekt des Produktes:

Stärkung des Radreisetourismus in der ländlichen Region, Mehrwert für Bewohner der Region, Steigerung der Wertschöpfung, Sicherung Arbeitsplätze, Steigerung Übernachtungszahlen, Auslastung auch dezentraler touristischer Anbieter/Orte, Förderung musealer, kultureller Einrichtungen, Schaffung eines Wir-Gefühls aller beteiligten Akteure

Positive Veränderungen des Produkts seit Markteinführung:

Möglicher Ausbau von weiteren Teilstrecken um Calau, Lieberose. Mehr Hinweise auf www.gurkenradweg.de zu aktuell bewirtschafteten Flächen bzw. wo man einen Gurkenflieger antreffen kann. Professionalisierung der Vermarktung im Internet, durch Flyer, Vermarktung auch auf Landesebene Reiseland Brandenburg und durch den Spreewald-Verein. Der positive Vermarktungseffekt des Gurkenradweges für die am Weg befindlichen Orte und Anbieter ist deutlich erkennbar und führt zu weiteren Ausbau- und Anbindungs- sowie Vermarktungsanfragen.

134

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verknüpfung: Agrarproduktion mit Tourismus; nachhaltige Vermarktung: Werte, Tradition und Brauchtum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Im ø werden 1065 ÜN p.a. mit 165 Radtouristen über den TVS vermittelt. Die Besucherzahl ist viel größer.
- **FINANZIERUNG:**
Kommunal je Kommune betreffendes Teilstück, Vermarktungsfinanzierung durch TVS
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
1999–2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Gurkenradweg führt auf 260km durch das UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald vorbei an Fließen, Dörfern, Sehenswürdigkeiten, Gurkenfeldern und -vermarktungsbetrieben. Merkmale: beliebteste Radreiseroute, nachhaltige landwirtschaftliche Produktion des zertifizierten Qualitätsproduktes und Tourismusmarketing ideal verknüpft; Stärkung des Radreisetourismus in der ländlichen Region inkl. dezentraler Orte, Mehrwert für Bürger, Sicherung von Arbeitsplätzen; Wertschöpfung von Produktion, Tourismus bis Gastronomie.

KUNST UND FAHRRAD



Ich bin bildender Künstler, lebe in Neuss und bewege mich seit fast 30 Jahren in verschiedenen Disziplinen der Kunst. Erste Arbeiten entstanden im Bereich der Fotografie. Später kamen die Bereichen der plastischen Kunst/Skulptur/Kinetik/Installation/Druckgrafik hinzu. Außerdem führte ich Projekte für Kinder und Jugendliche durch. Ausstellungen im In- und Ausland sind ebenfalls zu erwähnen. Auf der Seite www.axelnass.de sind viele meiner Kunstwerke zu entdecken. In der Darstellung meiner Aktivitäten werden nur Arbeiten gezeigt, die von mir ohne fremde Hilfe erstellt worden sind. Alle Arbeiten sind auf: <https://fahrradkunst.blogspot.de> zu sehen. Die dortigen Fahrräder sind alle fahrbar und auf der Basis alter, günstig erworbener Räder entstanden. Da gibt es „das erste wirklich vollgefederte Fahrrad“, das mit hunderten von Gänsefedern beklebt wurde. Ein Wortspiel sicherlich, aber auch ein Hinweis auf eine Entwicklung im Bereich der Fahrradkultur ... Das Fahrrad mit dem Titel „Beim Fahrradfahren braucht man starke Beine“ ist letztlich eine fahrbare kinetische Skulptur, die sich mit Fitness und dem Drang nach körperlicher Ertüchtigung beschäftigt. Es werden auch mit den Kunstwerken Fragen gestellt. Kann man in der Wohnung Fahrrad fahren, die Socken im Rad aufbewahren und gehen Schubladen von hinten auf? Darf oder sollte ein Hometrainer vielleicht doch lieber auf die Straße entlassen werden? Kann ein Mountainbike an den Hörnern eines bergerfahrenen Widders gelenkt werden? Funktioniert der Gegenwind-

Projektmanagement:

- Axel Naß

Kontakt:

- Ansprechpartner: Axel Naß
- E-Mail: axelnass@gmx.de
- Projekthomepage: <https://fahrradkunst.blogspot.de> und www.axelnass.de

antrieb des überlangen Rades mit den orangen Trichtern? Sollte das Paukenrad „Timmtimmbumm“ den Schützenzug im nächsten Jahr anführen? Geht Segeln und Fahrradfahren gleichzeitig? Ist das erste fliegende Fahrrad erfunden worden und kann man damit Fliegen fangen? Ist es wirklich Verwöhnung, Kinder auf zu große Fahrräder zu setzen? Gibt es ein Fahrrad, an dem mehr Federn verbaut wurden? Die Räder sind Rätsel auf Rädern, die zu beantworten es Spaß macht, denn eigentlich hat sich das Fahrrad, abgesehen von technischen Feinheiten, im Grundsatz gar nicht besonders gewandelt. Es hat einen Lenker, einen Sattel, meistens zwei Räder, einen Rahmen und einen Antrieb. Meine Arbeiten sind anders! Dann gibt es noch die Fahrräder, die für die Quadriennale 2014 in Düsseldorf gebaut wurden. Alle Objekte sind unter dem Obertitel „Über das Morgen hinaus“ entstanden. Auch hier werden Behauptungen und Fragen aufgestellt. Kann mithilfe eines Rades in die Sterne geguckt werden? Funktioniert der Raketenantrieb? Reicht die Energie eines fahrenden Fahrrades, um Dreck in Gold zu verwandeln? Welche Tiere werden in der Dunkelheit gefangen?

Die Videos auf meiner Seite dienen der Dokumentation.

„Summer one“ und „Reuschenberg“ zeigen den Prozess der Bewegung. Meine Aktivitäten zeigen meine Vorliebe für Bewegung im körperlichen sowie im geistigen Sinne. Sie regen die Fantasie an, stellen unsere Sehgewohnheiten infrage und machen hoffentlich einigen Leuten Spaß und interessante Gedanken.



135

KURZE PROJEKTbeschreibung

- ZIEL:
Das Fahrrad in der Kunst – neue Wege/überraschende Fragen und Antworten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Ein Internetblog, Videos, Fotos, 17 Kunsträder, Ausstellungen und Aktionen
- FINANZIERUNG:
Nicht immer leicht!
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit 2011 beschäftige ich mich mit dem Thema: „Das Fahrrad als Kunstobjekt“ Dabei sind verschiedene Fahrradobjekte, Videos, ein Blog mit dem Thema „Kunst und Fahrrad“ und Postkarten entstanden. Meine Räder waren in verschiedenen Ausstellungen und auf einer Fahrradmesse zu sehen. Zu der Quadriennale 2014 in Düsseldorf habe ich sechs Fahrräder gebaut, die Monate unterwegs waren. Ich wage zu behaupten, einer der wenigen Künstler zu sein, die sich in solcher Intensität mit dem Thema befasst haben.

STRESS-TEST: SO NERVIG IST ES WIRKLICH FÜR RADLER



Als gebürtiger Kölner fahre ich viel Rad. Das ist sehr praktisch, da so vieles einfach zu erreichen ist. Doch schlechte Radwege, unübersichtliche Kreuzungen und unachtsame Autofahrer machen jede Strecke zu einer einzigen Tortour. Jedes Jahr fallen immer mehr Radfahrer in Köln schweren Unfällen zum Opfer. Daran muss sich etwas ändern. Und zwar schnell! Die Bürger und die Stadt Köln sollen dringend auf die unakzeptablen Rad-Verhältnisse aufmerksam gemacht werden. Planungen zur Verbesserung der Rad-Verkehrswege müssen deutlich schneller umgesetzt werden. Ein Pilotprojekt der Stadt Köln möchte 2018 auf einem begrenzten Straßenabschnitt in der Kölner Innenstadt Radfahrern endlich mehr Platz geben. Das klingt erstmal gut. Aber wie schlimm ist die Situation in der Kölner Innenstadt tatsächlich? Und wie akut besteht Handlungsbedarf? Nach einer Umfrage, die ich vor Ort fertigte, machte ich den Selbsttest. Ich schrieb

Projektmanagement:

- Jakob Wißmeier; Kölner EXPRESS

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jakob Wißmeier
- E-Mail: Jakob.Wissmeier@dumont.de
- Projekthomepage: www.express.de

eine Reportage, die ich mit auf der Fahrt aufgenommenen Fotos und Videos untermauerte. Neben einem großen Print-Artikel, wurde dies auch online (mit Fotos und Videos) veröffentlicht und dank des großen Interesses zusätzlich von Focus online geteilt/publiziert.

Die Links:

<https://www.express.de/koeln/der-grosse-express-test-so-stressig-ist-radfahren-in-koeln-wirklich-28739144>

http://www.focus.de/regional/koeln/koeln-so-stressig-ist-radfahren-in-koeln-wirklich_id_7787000.html

Die Reportage:

Stress-test: So nervig ist es wirklich für Radler

Köln - Das beschlossene Radverkehrskonzept sorgt für hitzige Diskussionen. Radler sollen mehr Platz auf den Straßen bekommen, Autos weniger. Ist das nötig? Wie erleben Radler die jetzige Situation? EXPRESS machte den Selbsttest und radelte die Ringe entlang.

Am Ebertplatz geht es los. Was für ein Beginn der Ring-Tour: Die Radwege sind viel zu schmal und manche enden irgendwo auf der Fahrbahn. Entspannt geht anders. Am Hansaring werden die Radwege besser. Aber wartende Fußgänger an Ampeln versperren den Weg. Da hilft nur Klingeln! Lautes Klingeln!

Richtung Friesenplatz werden die Radwege wieder eng – viel zu eng. Trotz markierter Spur muss ich immer wieder ausweichen: falsch parkende Autos sowie unachtsame Fußgänger, die plötzlich den Radweg kreuzen. Ich bin gestresst.

An der Friesenstraße blockiert eine Baustelle meine Spur. Zwischen parkenden Autos also auf die Straße. Einige Autofahrer hupen mich an, sie meinen: „Du bist hier falsch!“

136

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Menschen und Stadt Köln auf die prekären Radfahr-Verhältnisse in Köln aufmerksam machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zuspruch von vielen Lesern; Veröffentlichung von Focus Online; viele Menschen aufmerksam gemacht
- **FINANZIERUNG:**
Kölner Express
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Seit 31. Oktober 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Situation für Radfahrer ist in Köln momentan katastrophal. Schlecht ausgebaute Radwege und unübersichtliche Verkehrsführung machen das Radfahren sehr gefährlich. Daran muss sich dringend etwas ändern. Deswegen machte ich einen Selbsttest und schrieb eine Reportage aus der Perspektive eines Radfahrers, um möglichst viele Menschen auf die Missstände hinzuweisen und eine schnellere Handlungs- und Planungs-umsetzung zu erzielen.

STRESS-TEST: SO NERVIG IST ES WIRKLICH FÜR RADLER



136

Am Zülpicher Platz läuft einiges falsch: Lieferwagen halten und parken einfach auf der Radspur. Als Radler muss man Slalom fahren und auf die Autospur ausweichen. Es kommt noch dicker: Einige Autofahrer ignorieren den Radler neben sich komplett – etwa, wenn sie rechts abbiegen. Es gibt mehrere brenzlige Situationen bis zum Ubierring. Endlich angekommen. Mit strapazierten Nerven. Fazit: Bis zur fahrradfreundlichen Stadt ist auf dem Ring noch einiges zu tun. Und erst recht für die Akzeptanz des Rads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel – in ganz Köln.

TOURENKARTE MOUNTAINBIKEPARK PFÄLZERWALD



Die Touren im Mountainbikepark sind sehr vielfältig und unterschiedlich, was die Länge und die Höhenmeter angeht. Zwischen 24 und 78 km sind die Touren lang. Sie haben 530 bis 1.990 Höhenmeter. Und sie sind miteinander kombinierbar, da sich die Touren an mehreren Punkten kreuzen. Neben Strecken für sportlich ambitionierte Fahrer gibt es auch kürzere Touren, die familientauglich sind.

Projektmanagement:

- Geschäftsstelle Mountainbikepark Pfälzerwald e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stephan Marx
- E-Mail: info@mountainbikepark-pfaelzerwald.de
- Projekthomepage: keine

Die Touren erschließen unterschiedliche Landschaftsräume im Pfälzerwald: Den inneren Pfälzerwald um Johanniskreuz (Touren 1 bis 6), den Wasgau mit seinen bizarren Felsformationen (Touren 11 bis 20) und das Hinterland des südlichen Teils der Deutschen Weinstraße (Touren 7 bis 10).

Gemeinsam ist allen Touren die perfekte Markierung und die regelmäßige Kontrolle und Pflege durch lokale Scouts. Ein weiteres Plus: Durch den Untergrund im Pfälzerwald sind die Touren ganzjährig befahrbar.

Die Tourenkarte zeigt die Eigenschaften der einzelnen Touren ebenso an wie die Möglichkeiten, Touren miteinander zu kombinieren. Sie ist die ideale Grundlage für die Planung des Mountainbikeurlaubs im Pfälzerwald.

Entstanden ist die Karte in Zusammenarbeit mit dem Grafikbüro c-sign, Christoph Riemeyer aus Erfweiler.

137

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Übersicht über das Angebot im Mountainbikepark Pfälzerwald
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sehr positive Resonanz von Gästen, über 20.000 Exemplare wurden bisher nachgefragt.
- **FINANZIERUNG:**
Über den Marketinghaushalt des Mountainbikepark Pfälzerwald e.V.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Mountainbikepark Pfälzerwald e.V. hat eine überarbeitete Übersichtskarte herausgegeben. Die Karte bildet auf der einen Seite das Streckennetz ab. Auf der Rückseite sind alle 20 Touren mit Höhenprofil, Wegelänge, Höhenmeter und Singletrailanteil sowie weiteren Infos beschrieben. Die Karte kann kostenlos über die Homepage www.mountainbikepark-pfaelzerwald.de bestellt werden. Sie ist außerdem in allen Tourist Informationen der Mitgliedskommunen erhältlich.

GENERATION FAHRRAD – DANKESAKTION



Die Dankesaktion am 31. August 2017 bildete den Abschluss der Fahrradaktionen des Jahres. Zuvor wurde über das Jahr hinweg die AGFS-Aktion „Generation Fahrrad“ mit ihren vorgegebenen Aktionsformen durchgeführt (Aktionsstand auf dem Stadtparkfest [Zielgruppe = Familien mit Kindern], Beachflags und Pappaufsteller in Eingangsbereichen städtischer Gebäude, Plakatierung mit City-Light-Postern im Bochumer Gesamtnetz [= 320 Flächen]). Die Materialien kamen aber auch bei weiteren und teils eigenständigen Formaten zum Einsatz (Vorstellung neuer Radtouren mit der Bevölkerung, Abschluss Stadtradeln, Sitzungen parlamentarischer Gremien). Auch im Rahmen der Dankesaktion wurden Materialien der „Generation Fahrrad“ genutzt.

Mit der Dankesaktion sollten möglichst viele aktive Radfahrende, die das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag nutzen, erreicht werden. Während sich die anderen Aktionsformen an die Bevölkerung bzw. an Radfahrende im Allgemeinen richteten, konnte die Stadt hier die Alltagsradlerinnen und -radler am ersten Arbeitstag nach den Sommerferien direkt ansprechen.

Projektmanagement:

- Keine Angabe

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Olschowy
- E-Mail: MOlschowy@bochum.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Als Dankeschön wurden sowohl Materialien der Aktion „Generation Fahrrad“ als auch Brezeln verteilt. Um auf den Aspekt des Klimaschutzes aufmerksam zu machen, wurden auf die Brezeltüten zusätzliche Aufkleber aufgebracht, die auf die mit jedem Kilometer gesparte Menge CO₂ aufmerksam machten sowie dazu aufforderten, die Botschaft weiterzutragen. Bei der Auswahl der Backwaren wurde darauf geachtet, dass diese vegan hergestellt worden waren, um den Aspekt des Klimaschutzes besonders glaubwürdig vertreten zu können. Zu den Verteilorten wurde konsequent zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad angereist, lediglich die Anlieferung der Brezeln erfolgte direkt durch die Bäckerei mit einem Lkw.

Die Aktion fand im Berufsverkehr – also von 06:30 bis etwa 08:30 Uhr – an zwei für den Radverkehr besonders wichtigen Punkten der Stadt statt:

1. Auf der Viktoriastraße direkt in der Innenstadt, die hier die zentrale Radverkehrsachse in Nord-Süd-Beziehung ist.
2. Auf der Springorumtrasse, einer zum Geh- und Radweg umgebauten Bahntrasse, über die große Teile des südlichen Stadtgebietes erschlossen werden und auf der besonders intensiver Pendelverkehr sowohl von Berufstätigen als auch von Schülerinnen und Schülern herrscht.

Initiiert wurde die Dankesaktion durch das Umwelt- und Grünflächenamt (Bereich Klimaschutz) sowie durch das Tiefbauamt (Bereich Nahmobilität). Neben Beschäftigten der Verwaltung beteiligte sich auch der Stadtbaurat aktiv und half dabei, die Radfahrenden zu beschenken. Unterstützt wurde die Stadt Bochum dabei durch Volontäre und Volontärinnen der „Grünen Hauptstadt Europas 2017“.

138

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Positive Vermarktung des Radfahrens, Klimaschutzaspekt des Radfahrens hervorheben, Radfahrende für ihre Verkehrsmittelwahl belohnen/in ihrem Handeln bestärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Glückliche Radfahrende, Überraschung über Engagement der Stadt, positive Presseberichte
- **FINANZIERUNG:**
Kommunale Mittel des Tiefbau- und des Umwelt- und Grünflächenamtes
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Dankesaktion am 31. August 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Bochum hat sich morgens im Berufsverkehr bei Radfahrenden bedankt und sie beschenkt. Die Dankesaktion war eingebettet in weitere Aktionen zur „Generation Fahrrad“. Mit dem Dankeschön war Werbung für die Teilnahme an den Gewinnspielen der „Generation Fahrrad“ verknüpft sowie der Hinweis darauf, dass Radfahren auch einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die Aktion wurde vom Umwelt- und Grünflächenamt und vom Tiefbauamt getragen, auch der Stadtbaurat hat sich aktiv beteiligt.

GENERATION FAHRRAD – DANKESAKTION



138

Mit der Aktion wurden verschiedene Ziele verfolgt:

1. Persönlicher Dank an Radfahrende für ihre Verkehrsmittelwahl
2. Bestärken der Radfahrenden in ihrem Verhalten
3. Persönliche Kontaktaufnahme zur radfahrenden Bevölkerung
4. Interesse der Stadt an Radverkehrsförderung deutlich machen
5. Multiplikatoreneffekt erzielen (positive Erfahrung wird weitererzählt)
6. Animieren weiterer Menschen zum Radfahren
7. Klimaschutz stärken
8. Bewerben der Aktion „Generation Fahrrad“

Die Aktion ist auszeichnungswürdig, weil sie besonders viele Aspekte der Radverkehrsförderung in sich vereint und in das Jahr überspannende Aktionen eingebettet war.



Es gab seit der „AG Verkehr“, die die Brücke über die Bergstraße erstritten hatte, an der Uni lange keine Gruppe mehr, die sich mit dem Thema Nahmobilität am Campus beschäftigt hat. Im Mai 2015 hat sich dann die Hochschulgruppe Rad (HSG Rad) gefunden und komplett neu gegründet. Sie hat das Ziel, auf verschiedenen Wegen die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern: zum einen durch Informationen an die Uni-Bevölkerung über relevante Themen und Aktionen und zum anderen durch Sacharbeit, d.h., zusammen mit allen Campus-Stakeholdern Verbesserungen bei Abstellanlagen und Fahrwegen zu erwirken.

Dabei ist eine Haupttätigkeit der HSG Rad die Kommunikation: Pressearbeit, Internetveröffentlichungen und Kontakt mit der Verwaltung sowie Absprache mit anderen Verbänden und mit Uni-Professoren.

Die HSG Rad hat schon viele Aktionen, meist von Presse- und Social-Media-Arbeit begleitet, durchgeführt:

- **Schmalerer Zellescher Weg (2015):** Das Projekt „Stadtbahn 2020“ kommt zur Erhöhung der ÖPNV-Kapazität zum/vom Campus. In dem Zug wird der Zellesche Weg grundhaft erneuert. Zusammen mit dem Lehrstuhl Verkehrsökologie konnte ein Stadtratsbeschluss errungen werden, der dort mehr und sichereren Radverkehr zulasten von 1 m Autospur pro Richtung ermöglicht.
- **Aktionstag nachhaltige Mobilität (2016):** Zusammen mit dem Dez./Gruppe 4.4.4 der TU Dresden wurde das Straßenstück vor der Alten Mensa

Projektmanagement:

- Ehrenamtlich und eigenständig

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jonas Bechtel
- E-Mail: rad@mailbox.tu-dresden.de
- Projekthomepage: fahrradhsg.wordpress.com

für Autos gesperrt und mit Werkstatt, Campuskonzepten, Vereinen und Aktionen „bespielt“.

- **Podiumsdiskussion: (2016):** Im Frühling 2016 fand die Diskussion „Campus – Grün, offen, lebendig – autofrei?“ statt, zu der hochrangige Vertreter von Uni und Stadt sowie eine externe Expertin eingeladen waren. Die Diskussion war gleichermaßen von Anwohnern, Mitarbeitern und Student*innen äußerst gut besucht.
- **#mehrbuegel (2016):** Im Sommer 2016 hat die HSG Rad großflächig mit Kreide „wild“ abgestellte Fahrräder markiert, um den Stellplatzbedarf zu visualisieren und mehr Fahrradbügel (konkret: 2.500) zu fordern.
- **Parcours bei „Schampus auf dem Campus“ (2017):** Im Sommer 2017 hat der Studentenrat der TU Dresden (StuRa) ein Festival organisiert. Dort konnte die HSG Rad auf einem zentralen Wegstück einen Parcours mit zwei Longboards und einem Lastenrad durchführen, der sehr frequentiert genutzt wurde.
- **Freimachen des Radwegs an der Nürnberger Straße (2017):** Mitte November hat die HSG Rad von der Stadt gefordert, aufgrund der Baustelle an der Nürnberger Straße von dieser eine Fahrspur zu einer Bus- und Fahrradspur umzuwidmen. Dies ist leider nicht geschehen, dafür wurde aber Ende November der breite Rad- und Gehweg vollständig (!) von den Zäunen, Fahrzeugen und Containern geräumt.
- **Information über Fahrrad-Themen (2016–2017):** so z.B. Informationen über den aktuellen Bügel-Stand, Zustand der Verkehrswege zur Uni, Mieträder, Vorträge
- **Durch die Fokussierung und die vielen Aktionen** bewirkt die HSG Rad, die fast einzigartig in Deutschland ist, eine deutliche Wahrnehmung des Radverkehrs durch alle Akteure.

139

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Radverkehr an der Uni verbessern, Radfahrer informieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radweg Zellescher Weg und Nürnberger Straße, mehr Fahrradbügel am Campus
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung von StuRa und divu.de, Sachhilfe von friedafriedrich und „Feed my Soul“ (Geschäft)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Hochschulgruppe Rad setzt sich für mehr und besseren Radverkehr am und um den Campus der TU Dresden ein. Das passiert mit Straßenaktionen, Podiumsdiskussionen, Presse- und Internetveröffentlichungen, aber bedingt auch nötige Hintergrundarbeit und -kommunikation. Es darf jede Person am Campus mitmachen.

RADSCHLAG



Ziel des Fernsehbeitrags "RADschlag" ist es, ein gutes Miteinander im Straßenverkehr zu fördern – Aufklärung durch Kommunikation. Wenn sich die Gesetzgebung ändert oder neue Formen der Verkehrsführung geschaffen werden, ist vielen Verkehrsteilnehmern – seien es Radfahrer, seien es Autofahrer – das angemessene Verhalten nicht immer bekannt. So können brenzlige Situationen entstehen. Der vorliegende Fernsehbeitrag „RADschlag“ greift eine typische Situationen heraus: Ein Autofahrer und ein Radfahrer erreichen gleichzeitig eine Fahrbahnverengung, die für Verkehrsberuhigung sorgen soll. Wie der Beitrag zeigt, kann es knapp werden, wenn das richtige Verhalten an dieser Stelle nicht bekannt ist. Damit Verkehrsteilnehmer wissen, was erwartet wird, zeigt der Beitrag auch, wie man sich richtig verhält.

Die Arbeiten an der ersten Folge von „RADschlag“ begannen im Januar 2017. Marco Schneider, der schon immer den Wunsch hatte, einen Beitrag für den Offenen Kanal Speyer zu produzieren, kam mit dem AK „Fahrradstadt Speyer“ in Kontakt. Dort fand er die nötige Fachkompetenz und Begeisterung, und schnell begann die Idee vom „RADschlag“ zu gedeihen. Das Thema wurde festgelegt, das Drehbuch entstand, aber bis zum Drehbeginn sollte es noch bis in den Juli dauern. Danach ging es schnell: Die benötigten Szenen wurden an einem

Tag abgedreht, und sechs Wochen später war der Beitrag fertig geschnitten, vertont und mit Titeln versehen im Offenen Kanal Speyer zu sehen. Der Beitrag ist auch auf You Tube verfügbar. Ein Link auf der Webseite des AK „Fahrradstadt Speyer“ www.fahrradstadt-speyer.de führt direkt zum Beitrag.

Das Besondere an dem Projekt „RADschlag“ ist, dass es im Rahmen des übergeordneten Projekts AK „Fahrradstadt Speyer“ rein aus persönlichem Engagement und Begeisterung für das Thema, ohne jegliche Förderung oder Finanzierung umgesetzt wird. Lediglich die technische Ausrüstung wurde für das Projekt kostenlos durch den Offenen Kanal Speyer zur Verfügung gestellt.

Der Arbeitskreis „Fahrradstadt Speyer“ wurde 2014 mit dem Ziel gegründet, das Radfahren in Speyer sicherer und effizienter zu machen. Dazu hat er in der Vergangenheit mit Befahrungen und dazugehörigen Erfahrungsberichten, Verbesserungsanträgen zur Verkehrsführung an die Stadtverwaltung, einer Kartierungs-App für Radwege, Informationsständen, Artikelserien und anderen Aktivitäten auf sich aufmerksam gemacht. Seine Aktivitäten hat der AK auf seiner Webseite www.fahrradstadt-speyer.de dokumentiert. Der AK ist seit gut einem Jahr überparteilich tätig.

Projektmanagement:

- Marco Schneider

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Martin Moser (Sprecher des AK Fahrradstadt Speyer)
- E-Mail: martin.moser@superkabel.de
- Projekthomepage: www.fahrradstadt-speyer.de

140

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Den Menschen das richtige Verhalten beim Radfahren in kniffligen Situationen näherzubringen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Beitrag „RADschlag – Engstelle ohne Schikane“ zur Radverkehrssicherheit produziert und ausgestrahlt
- **FINANZIERUNG:**
Keine/privat
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fernsehbeitrag „RADschlag“ erklärt auf leicht verständliche Weise, wie sich Radfahrer und Autofahrer an einer kniffligen Stelle am besten verhalten. Das Besondere ist, dass der Beitrag rein aus persönlichem Engagement, ohne jegliche Förderung oder Finanzierung erstellt wurde. Dieser Antrag hebt eine der Aktivitäten zum Thema „Kommunikation“ des AK „Fahrradstadt Speyer“ hervor. Ziel des AK ist es, das Radfahren in Speyer sicherer und effizienter zu machen.



141

Das Fahrradstadt Magazin ging aus dem Podcast des ADFC Magdeburg hervor. Schnell kamen immer mehr überregionale Radverkehrsthemen dazu, sodass sich das Projekt von der Webseite des ADFC Magdeburg lösen musste und zu einem eigenständigen Projekt wurde. Ziel ist es, in Audio- und Textform über Mobilität und Urbanität zu berichten.

Im Rahmen des Magazins wurden bereits Interviews mit Bundestagsabgeordneten, Kommunalpolitikern, Radreisenden und weiteren Persönlichkeiten der Fahrradwelt geführt. Zur Bundestagswahl erschien die Themenreihe „Fahrrad wählt“. In redaktionellen Beiträgen berichtete das Magazin immer wieder über Themen der tagesaktuellen Radverkehrspolitik. In Porträts und Hintergrundberichten stellen wir interessante Projekte und Phänomene rund ums Rad vor. Immer wieder werden interessante Vorträge von Veranstaltungen in der Reihe „Mitschnitte“ veröffentlicht. Ab und zu erscheinen auch Service- und Aufklärungsbeiträge.

Projektmanagement:

- ADFC Sachsen-Anhalt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marco Starkloff
- E-Mail: marco.starkloff@adfc-magdeburg.de
- Projekthomepage: www.fahrradstadt-magazin.de

Aktuell liegt unser Fokus sehr stark auf der Radverkehrspolitik in Sachsen-Anhalt. Wir versuchen ein bis zwei Beiträge pro Woche zu veröffentlichen. Zukünftig wollen wir uns mehr mit allen nachhaltigen Verkehrsträgern beschäftigen und auch über mehr Themen außerhalb von Sachsen-Anhalt berichten. Dabei sollen auch Kultur- und Urbanitätsthemen nicht zu kurz kommen. Im Moment ist das aber aufgrund der begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen nicht möglich. Das Projekt wird von mir, Marco Starkloff, neben meiner sonstigen ehrenamtlichen Arbeit für den ADFC Magdeburg und meinem Studium betreut. Dazu gehört die Konzeption, der Aufbau und die regelmäßige Produktion neuer Inhalte. Eine externe Finanzierung gibt es bisher nicht. Der ADFC Sachsen-Anhalt trägt die Kosten für das Hosting der Webseite.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Über nachhaltige Mobilität und Urbanität berichten und aufklären
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Rund 40 Podcasts (Interviews, Berichte, Hintergründe)
- **FINANZIERUNG:**
Keine externe Finanzierung, nur ehrenamtliche Tätigkeit
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Sommer 2017 – wird weitergeführt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Fahrradstadt Magazin ist ein Online-Magazin, das über Mobilitäts- und Urbanitätsthemen berichtet. Wöchentlich erscheinen aktuell ein bis zwei Beiträge. Die Beiträge sind sowohl als Podcast hörbar, als auch auf der Webseite nachlesbar. Die Formate variieren zwischen Meldung, Hintergrundbericht, Interview und Reportage. Der Fokus der Berichterstattung liegt aktuell auf der tagesaktuellen Radverkehrspolitik in Sachsen-Anhalt. Das Magazin wurde von einer Person im Ehrenamt aufgebaut und geführt.

TAG DES GUTEN LEBENS



Der Tag des guten Lebens (TdGL) geht auf eine Initiative von Davide Brocchi zurück, der 2012 engagierte Kölner Personen und Organisationen zu einem Bündnis für einen „autofreien Sonntag“ zusammengeführt hat. Am 15. September 2013 hat der erste TdGL in Ehrenfeld stattgefunden, zu dem die Agora Köln das folgende, zugrundeliegende Leitbild zur Mobilität veröffentlichte:

„Eine lebenswerte Stadt ist ein Ort, an dem sich Menschen gerne aufhalten. Sie sollte Platz für Kinder und Erwachsene in nachbarschaftlichem Miteinander und für urbanes Grün bieten, anstatt dem motorisierten Verkehr die Dominanz zu überlassen. So eine Stadt ermöglicht darüber hinaus eine effiziente Mobilität, an der alle teilhaben können. Hierbei werden die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Große und schwere Gegenstände werden, wenn möglich, mit Lastenrädern transportiert. [...] Wir wollen nicht länger in einer autogerechten, sondern in einer menschengerechten Stadt leben. Köln kann sich Schritt für Schritt zu einer lebenswerteren Stadt verändern, in der zukünftig die Nahmobilität den Ton angibt.“

Seither hat der TdGL viermal stattgefunden – zweimal in Ehrenfeld, einmal in Sülz und zuletzt am 18. Juni 2017 in Deutz. Insbesondere im Themenfeld Mobilität gab es entsprechende Angebote – beispielsweise einen Fahrradparcours für Kinder, eine

Probestrecke für Lastenräder, oder ein Spielmobil der Caritas.

Der TdGL hat nicht nur das Ziel, bei der breiten Bürgerschaft einen Bewusstseinswandel anzustoßen – die Agora Köln möchte auch das „Engagement-Potenzial“ von interessierten und suchenden BürgerInnen heben. Dazu werden im Vorlauf zum Tag zahlreiche AnwohnerInnen und MultiplikatorInnen angesprochen, vernetzt und in die Planung des TdGL und anderer Aktivitäten der Agora Köln eingebunden. Belege für den Erfolg neuer Zielgruppen lassen sich im stark steigenden politischen Engagement für freie Gehwege oder besseren Radverkehr finden, die teilweise von der Agora begleitet werden, teilweise aber auch unabhängig davon existieren. Über die Jahre hinweg ist das Bündnis auf 133 Organisationen gewachsen.

Der TdGL hat es in den drei Vierteln geschafft, auf sehr zugängliche und aktivierende Weise ein breites Bewusstsein für nachhaltige Lebensweisen und insbesondere Fortbewegung zu schaffen – und Bürger zu eigenen Projekten anzustoßen. Damit leistet er einen besonders wertvollen Beitrag dazu, eine Grundlage für die dringend nötige Umstellung auf ein nachhaltiges Transport- und Fortbewegungssystem zu schaffen. Jahr für Jahr werden in unterschiedlichen Kölner Vierteln auch solche Menschen erreicht, für die Radfahren nicht ohnehin schon selbstverständlich ist. Durch die einzigartige Möglichkeit, einen Tag lang eine Alternative zu der sonst durch Autos geprägten Stadt zu erleben, können selbst Skeptiker sensibilisiert werden. Zudem hat der TdGL einen besonders großen Multiplikatoreffekt, da er zwischen den Kölner Stadtvierteln rotiert und die breite Bürgerschaft auch in die Vorbereitung aktiv mit einbezieht.

Projektmanagement:

- Agora Köln

Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Herrndorf, Koordinator AK Ökonomie, Agora Köln
- E-Mail: martin.herrndorf@agorakoeln.de
- Projekthomepage: www.agorakoeln.de / www.tagdesgutenlebens.de

142

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Engagement-Potenzial von BürgerInnen heben; Bewusstseinswandel anstoßen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Vier Tage des guten Lebens in drei verschiedenen Kölner Stadtvierteln
- **FINANZIERUNG:**
Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Tag des guten Lebens (TdGL) ist ein einzigartiges Realexperiment: Einen Tag lang werden die Straßen eines Kölner Viertels für den Autoverkehr gesperrt und der so gewonnene öffentliche FreiRaum von den Bewohnern des Viertels als kreative Werkstatt für langfristige Alternativen genutzt. Ziel ist es, bei der breiten Bürgerschaft einen Bewusstseinswandel anzustoßen – für nachbarschaftliches Miteinander und grüne Mobilität, an der alle teilhaben können: Fahrräder für alle anstatt Autos für wenige!

EIN LANDKREIS IN BEWEGUNG – STERNRADFAHRT DES LANDKREISES GÖRLITZ



143

Die Sternradfahrt (SRF) ist eine traditionelle Veranstaltung des Landkreises Görlitz (LK GR) und wird am 05. Mai 2018 bereits zum 17. Mal stattfinden. Im damals noch bestehenden Niederschlesischen Oberlausitzkreis war die SRF mit Zielort Rietschen bereits fester Bestandteil im jährlichen Programm. Nach der Gebietsreform wurde die SRF vom neu entstandenen Landkreis Görlitz (wir feiern 2018 zehn Jahre LK Görlitz!) übernommen. Seit 2009 wechseln jährlich die Zielorte, die über sternförmige, ausgeschilderte Touren, vorbei an Stempelstellen, per Rad erreicht werden können. Die Idee/das Ziel der Veranstaltung war und ist es, Menschen zu motivieren, aktiv zu sein. Hinzu kam die Notwendigkeit, ein gegenseitiges Kennenlernen der Nord- und Südregion im Landkreis Görlitz zu initiieren, um so zu vermitteln, dass das „Gute“ doch so nah und damit direkt vor der eigenen Haustür liegt. In diesem Sinne ist der Weg (mind. zehn verschiedene Touren mit max. 100 km Entfernung sowie ein Rundkurs) das Ziel. Wir fördern damit das Radfahren als

Breitensport und Tourismustrend. Die SRF richtet sich vor allem an Radfahrer jeglicher Altersstufe, ethnischer Herkunft sowie an Familien mit Kindern, Jugendliche, Behinderte, Touristen sowie Sport- und Interessengruppen. Ein Herzstück der SRF sind die über 65 Stempelstellen (auch in PL und CZ), die entlang der Touren liegen. Die Radler können hier Stempel einsammeln und sich mit Snacks und Getränken erfrischen. Wer mindestens drei Stempel gesammelt und am Ziel abgegeben hat, nimmt an der Tombola teil. Alle aktiven Radler erhalten eine Teilnahmeurkunde.

Die jährlich wechselnden Zielorte sind charakteristisch und helfen ein „WIR-Gefühl“ im LK Görlitz zu erzeugen. Am Zielort wird ein tolles Kulturprogramm inkl. vieler Kinderangebote und regionale Verpflegungs- und Informationsstände geboten.

Die polnischen und tschechischen Nachbarregionen wurden als feste Partner, aber auch als Gäste für die Veranstaltung gewonnen. Dies stellt insbesondere einen

Projektmanagement:

- Entwicklungsgesellschaft Niederschlesische Oberlausitz mbH (ENO) im Auftrag des Landkreises Görlitz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Landkreis Görlitz: Frau Jeanette Türpe
- E-Mail: jeanette.tuerpe@kreis-gr.de
- Projekthomepage: www.sternradfahrt.de

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:
„Ein Landkreis in Bewegung“: aktivieren – begegnen – bewegen und WIR-Gefühl aufbauen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
mehr TN, großes Netzwerk, Zusammenarbeit mit Nachbarn (BRB, LK Bautzen, PL und CZ)
- FINANZIERUNG:
Circa 70.000 Euro (z.T. Sponsorenleistung und Fördergelder)
- PROJEKTSTATUS:
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Während der SRF im LK GR haben Radfahrer aus SN, BRB, PL und CZ die Chance, an einem Tag unbekannte und außergewöhnliche Orte auf extra eingerichteten, ausgewiesenen Touren zu erkunden.

Gesamtpaket SRF = tolle Touren, Garantie – Fahrradreparaturmöglichkeit@ Stempelstellen, Fahrradparkplatz@ Zielort, Kultur- und Kinderprogramm (them. zum Zielort), gastronomische/regionale Versorgung, Rückbusse (inkl. Radtransfer) Fokus: Begegnung im dt.-poln.-tsch. 3-Länder-Eck + aktives Kennenlernen der Region

EIN LANDKREIS IN BEWEGUNG – STERNRADFAHRT DES LANDKREISES GÖRLITZ

Mehrwert für das touristische Marketing dar (u.a. verschiedene grenzüberschreitende beschilderte Touren, dreisprachige Flyer, Teilnahmepässe, Banner, Plakate, Sticker und Homepage).

Ferner konnte ein großes Netzwerk an Partnern, Förderern und Supportern aufgebaut werden (u.a. ADFC-Ortsverband, andere Radsportvereine, Little John Bikes = Servicepartner, ZVON = regionaler Verkehrsverband, diverse Busunternehmen etc.), die sich auch als Multiplikator und Botschafter der SRF verstehen.

Die SRF erfreut sich stetig steigender Teilnehmerzahlen (TN):

2004: 500 TN

2010: 1.500 TN

2017: 3.500 TN

Bezüglich des Budgets der SRF stoßen wir zunehmend an Grenzen, sind jedoch sehr bemüht, weiterhin jedes Jahr auf Wünsche der Radfahrer einzugehen und unsere Öffentlichkeitsarbeit auszubauen. Die SRF muss den Wettbewerb gewinnen, weil sie es schafft, als etabliertes trinationales Rad-Event Grenzen zu überwinden, Brücken in die Zukunft zu bauen und das Bewusstsein für Zusammenhalt innerhalb der Bevölkerung nachhaltig positiv zu stärken.
Videolink: <https://youtu.be/L-U49-EnVFO>



143

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR



144

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Belastbarere Strukturen und effiziente Prozesse zur systematischen, vernetzten Radverkehrsförderung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Abschluss Bündnis; institutionalisiertes Zusammenwirken; Personalgewinnung, Umsetzung der Maßnahmen
- **FINANZIERUNG:**
30 Mio. Euro (KInVFG; 2020) sowie rd. 20 Mio. Euro (FHH; p.a.) für Infrastruktur, Service und Kommunikation
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Unterzeichnung Bündnis 2016

Ziel ist, in Hamburg eine gut ausgebaute und ganzjährig sicher befahrbare Radverkehrsinfrastruktur sowie vielfältige Service- und Informationsangebote anzubieten. Die Stadt stand vor der Herausforderung, trotz der weit verzweigten Zuständigkeiten auf ministerieller und bezirklicher Ebene die verwaltungsinternen Abläufe so aufzustellen, dass die notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs effizient umgesetzt werden. Es bedurfte eines schlagkräftigen Instruments.

Im Juni 2016 konnten Hamburgs Erster Bürgermeister, Olaf Scholz, sowie weitere Vertreter des Senats, die Bezirksamtsleitungen der sieben Hamburger Bezirke und die Vorsitzenden der Bezirksversammlungen das Bündnis für den Radverkehr schließen. Das Bündnis legt Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation fest und gibt einen

institutionalisierten Rahmen für den Informationsaustausch auf Entscheidungs- und Arbeitsebene, einschließlich der Konfliktlösung. In einem Arbeitsprogramm werden konkrete Umsetzungsschritte von einer Arbeitsgruppe aus Vertretern der Bündnispartner zusammengestellt.

Dem Abschluss des Bündnisses gingen neun Monate Verhandlungen zwischen den 18 Bündnispartnern unter Leitung der Radverkehrskordinatorin voraus. Entscheidender Durchbruch war die Einigung über jährliche Vereinbarungen, die die Bauprogramme der Realisierungsträger maßnahmenscharf abbilden. Die Ressourcenbemessung umfasst investive und konsumtive Mittel sowie Personalmittel. Die Realisierungsträger erhalten so Planungssicherheit und können Personal einstellen. Um Arbeitskapazitäten zu schaffen, wurde vereinbart, ein Planungsbüro bezirksübergreifend für den Ausbau des Veloroutennetzes einzusetzen („zentraler Projektsteuerer“).

Projektmanagement:

- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Radverkehrskordinatorin, VR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Svenja Raschke
- E-Mail: Svenja.raschke@bwvi.hamburg.de
- Projekthomepage: keine

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur gezielten Radverkehrsförderung müssen die verantwortlichen Stellen in der Verwaltung an einem Strang ziehen und ihre Aktivitäten in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation abstimmen. 2016 haben der Bürgermeister, die Senatoren, Vertreter der Bezirksämter und ihrer Bezirksversammlungen dazu ein Bündnis geschlossen. Dies legt die notwendigen Strukturen fest, konkretisiert Beteiligungsprozesse, benennt Maßnahmen und stellt Ressourcen bereit. Die Umsetzung kommt kraftvoll voran.

BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR



144

Ergebnisse seit Unterzeichnung:

- Sämtliche 14 Veloroutenverläufe optimiert und alle Handlungsbedarfe festgelegt
- 216 Infrastrukturmaßnahmen angeschoben (Baustrecke > 150 km)
- Personal in den Bezirksämtern eingestellt
- Einsatz des zentralen Projektsteuerers nach europaweiten Vergabeverfahren
- 1.100 Abstellplätze durch B+R-Anlagen an Schnellbahnhaltstellen realisiert
- Planungen für B+R-Anlagen an ca. 80 Schnellbahnhaltstellen begonnen
- Leitprojekt „Machbarkeitsstudien für Radschnellwege“ von der Metropolregion Hamburg entschieden
- Netzerweiterung des Winterdienstes von 40 auf 200 km durchgeführt
- In Reinigung von Radwegen durch Fahrzeuge und Personal intensiviert
- StadtRAD-System erweitert und neu ausgeschrieben
- Integration von 20 E-Lastenrädern im Zuge der Neuausschreibung beschlossen
- Aufbau von sieben sichtbaren Dauerzählstellen ausgeschrieben
- Aufbau eines Radverkehrszählnetzes vorangetrieben
- Marketingkonzept für eine Kommunikationskampagne pro Rad ausgeschrieben und Haushaltsmittel eingeworben

Effiziente Verwaltungsabläufe sind unerlässlich für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung, die sichtbar wird. Das Bündnis für den Radverkehr ist einmalig in Deutschland und kann bundesweit als Vorbild für den Aufbau notwendiger Strukturen dienen.

DANKE, DASS SIE RAD FAHREN!



145

Die Kampagne des Ökolöwen – Umweltbund Leipzig e.V. „Danke, dass Sie Rad fahren“ nimmt den Fahrrad-Wettbewerb „Stadtradeln“ zum Anlass, um in einem Zeitraum von sechs Monaten das Thema Radfahren in Leipzig zu stärken und Radfahrern Wertschätzung auszudrücken. Dafür fahren wir eine ansprechende Plakat- und Postkartenkampagne mit jährlich wechselnden Motiven und einer Auflage von 25.000 Stück, die stadtweit durch einen professionellen Vertrieb verteilt werden. Um die Identifikation mit dem Radfahren in Leipzig zum Ausdruck zu bringen, verteilen und versenden wir Aufkleber mit dem Statement „I bike LPZ“ (Auflage 3.000 Stück). Während der Kampagne überraschen wir Leipzigs RadlerInnen mit verschiedenen Verteilaktionen: Auf ihren Alltagswegen überreichen wir ihnen kleine Geschenke, wie eine Radwanderkarte oder einen Energie-Riegel und sagen: „Danke, dass Sie Rad fahren“. Die Aktionen werden gern von den Medien begleitet und durch Social Media verbreitet. Zudem produzieren wir Filme und Spots für Kino und Social

Media, die zum Radfahren einladen und in Leipziger Kinos im Vorprogramm laufen.

Die Leipziger RADNACHT ist ein Höhepunkt der Kampagne und gleichzeitig Auftakt des Stadtradelns in Leipzig. Die RADNACHT bietet das einmalige Erlebnis, mit vielen Tausend anderen Radfahrern eine Rundfahrt durch ausnahmsweise autofreie Straßen zu machen. Die Leipziger RADNACHT wurde 2014 vom Ökolöwen – Umweltbund Leipzig e.V. und Projektpartnern (Leipziger Klimaschutzleitstelle und ADFC Leipzig) ins Leben gerufen. Jedes Jahr wird die Route so gewählt, dass auch Straßen befahren werden, die sonst für den Radverkehr gesperrt sind – so z.B. der Innenstadtring oder eine große Bundesstraße. Auch durch diesen besonderen Streckenverlauf wird den Radfahrern besondere Wertschätzung entgegengebracht. Streckenlänge und Veranstaltungszeitpunkt sind so gestaltet, dass auch Familien gern teilnehmen. 2017 kamen 1.500 Menschen zur RADNACHT. Dabei entstehen Erlebnisse und Bilder, die das

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung einer fahrradfreundlichen Stadtkultur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Seit Start der Kampagne 2013 nimmt der Radverkehr in Leipzig zu, was u.a. das Stadtradeln zeigt.
- **FINANZIERUNG:**
Die Kampagne erhält eine Projektförderung der Stadt Leipzig, die etwa 50% der Kosten abdeckt.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Ökolöwe möchte sich mit verschiedenen Aktionen der Kampagne „Danke, dass Sie Rad fahren!“ bei den vielen Tausend Radfahrerinnen und Radfahrern bedanken, die Leipzig zu einer lebenswerten Stadt machen. Ziel ist es, das Thema Radfahren in der Öffentlichkeit positiv zu besetzen, da oft sehr kritisch über Radfahrende berichtet wird. Wir werben mit der breit angelegten Wertschätzungskampagne, vielen Veranstaltungen und Aktionen für das Fahrradfahren in der wachsenden Stadt Leipzig.

Projektmanagement:

- Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Uhlig, Tino Supplies
- E-Mail: matthias.uhlig@oekoloewe.de
- Projekthomepage: www.oekoloewe.de/stadtradeln

DANKE, DASS SIE RAD FAHREN!



145

Thema Radfahren in der Öffentlichkeit positiv besetzen. Ein schönes Highlight der RADNACHT ist das „Fahrrad-Konzert“ einer Brass Band: Die einzelnen MusikerInnen werden während der Tour auf Lastenrädern chauffiert und sorgen mit ihrer Musik für gute Stimmung bei Mitradelnden und Schaulustigen. Von der Leipziger RADNACHT 2017 gibt es einen schönen Film, der die Stimmung sehr gut einfängt: <https://vimeo.com/234278253>

Zum Abschluss der Kampagne „Danke, dass Sie Rad fahren“ und des Stadtradelns in Leipzig werden die fahrradaktivsten RadlerInnen im Rahmen einer großen Abschlussgala in verschiedenen Kategorien ausgezeichnet. Auch diesen Rahmen nutzen wir, um per Social Media, Newsletter und Pressemitteilung allen Teilnehmenden für das Radfahren explizit zu danken und ihr Engagement zu würdigen. 2017 haben mehr als 8.000 Menschen beim Stadtradeln in Leipzig mitgemacht. Diese Zahlen werten wir als großen Erfolg, den wir nur dank der Kommunikationskampagne „Danke, dass Sie Rad fahren“ erreichen konnten.

NEUGESTALTUNG VON FAHRRAD- UND ZWEIRAD-ABSTELLANLAGEN



Im Rahmen des Kunstunterrichts der VAB-Klasse sollte der Abstellplatz aufgewertet werden. Das Vorqualifizierungsjahr Arbeit und Beruf (VAB) besuchen Schüler, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet sowie keinen Hauptschulabschluss haben. Das VAB stellt praxisrelevante Lerninhalte in den Mittelpunkt und soll theorieschwache Schüler auf den Einstieg ins Berufs- und Arbeitsleben vorbereiten. Auf dieser Basis wurde ich für die Umsetzung eines Graffiti-Workshops angefragt. Vorab wurden Probleme und Lösungsansätze im Hinblick auf die berufliche Eingliederung und Förderung der Ausbildungsfähigkeit mit der Lehrerin eruiert.

Kunstdidaktik: Im Rahmen des bewusstseinsfördernden Projekts wurden künstlerische Methoden in einem Prozess eingesetzt sowie gruppendynamische Abläufe (ein Gesamtergebnis realisieren) und Sozialkompetenzen (Teamfähigkeit) gefördert. Auch die Möglichkeit der Berufsorientierung (Tipps für Praktika etc.) stand übergreifend im Fokus.

Individuelle Förderung des Einzelnen: Durch die Vorstellung meines besonderen Schul- und Berufsweges (als Einwandererkind mit Hauptschulabschluss über die Lehre zum Mechaniker, später zum Master in Kommunikationsdesign und nun eigenes Büro und Lehrtätigkeit an der HTWG Konstanz) bekamen die Schüler Ideen für den eigenen beruflichen Werdegang und erfuhren von Schnittstellen zu Berufsfeldern. Als Schulexterner konnte ich die Schüler gut beraten und gezielte Vorbereitungs- und Orientierungshilfe geben.

Projektmanagement:

- Designstudio Eminent

Kontakt:

- Ansprechpartner: Emin Hasirci
- E-Mail: eh@designstudio-eminent.de
- Projekthomepage: Es gibt einen Artikel über das Projekt: <http://bit.ly/2ByaLBH>

Förderung des Allgemeinwissens: Ich vermittelte in einem theoretischen Intro die Anfänge von Graffiti und ihrem Aufbau und erläuterte die rechtlichen Grundlagen sowie die da-

mit verbundenen strafrechtlichen Konsequenzen. Eine weitere Maßnahme war der richtige Umgang mit der Sprühdose. Die Schüler setzten sich dann kreativ mit unterschiedlichen Themen auseinander – erst in Einzel- und dann in Gruppenarbeit. So konnten sie ein Abbild ihres Wertebildes entwickeln und dieses später auf die 10 m lange Fläche sprühen. Dabei haben sie vorbildlich das Workshopthema aufgegriffen: die Begriffsfindung für positive und negative Lebensweisen.

Zum Projekt: Es prangen keine Einzelmotive. Die Ideen der Schüler wurden in Kollektivarbeit vereint. Ihre Gedanken sind symbolisch und sichtbar verewigt. Durch den blauen Farbverlauf im Hintergrund werden die Themen miteinander verbunden. Im Raucherbereich, zu Beginn des Abstellplatzes, steht der Schriftzug »Rauchen ist tödlich«. Im Rauch der Zigarette sieht man den Hinweis auf Lungenkrebs oder Raucherlunge. Smiley, Blumen, Musiknote und ein Ying-Yang-Zeichen sind die Themen des Nichtraucherbereichs. Sie stehen für Gesundheit, Lebensfreude und Balance. Sport ist durch diverse Bälle dargestellt. Außerdem verweisen ein BMX und ein typografischer Zusatz »Radle Fit!« auf den Ort und den Kontext, um die Nutzen den anzusprechen.

Die Fertigstellung des Graffiti trägt dazu bei, dass die Schüler sich nachhaltig und besser mit der Schule identifizieren, da sie selbst in die Rolle der Mitgestaltenden schlüpfen durften.

146

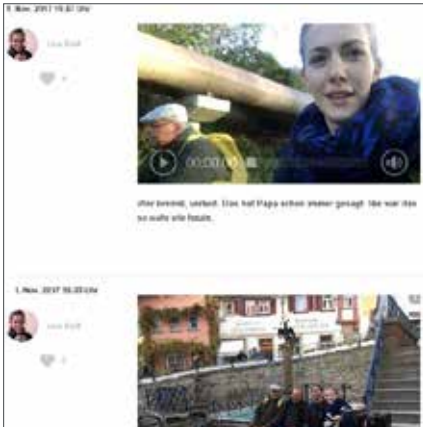
KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Individuelle und künstlerische Förderung zur Verbesserung der Berufsvorbereitung und -orientierung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Auf mehreren Ebenen
- **FINANZIERUNG:**
Durch Sparkasse Hegau Bodensee (900 Euro)
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gemeinsam in zehn Stunden ein Graffiti entwickeln und sprühen: Der zeitgemäße Workshop in der VAB-Klasse des Berufsschulzentrums Stockach erreichte viele Ziele. Primär ging es darum, Präventivarbeit zu leisten und zu erklären, dass man sich durch illegales Spraysen strafbar macht. Der zweite Fokus war die individuelle Förderung der Schüler sowie die Neukonzeption und Gestaltung des überdachten Fahrrad- und Zweirad-Abstellplatzes. Hier konnten sich die Teilnehmer mit Kunst auseinandersetzen.

FAHRRADTOUR AUF NSU-OLDTIMER-FAHRRÄDERN



Zum 200. Geburtstag des Fahrrads wird in Heilbronn lebhaft diskutiert: Das Radwegnetz sollte dringend ausgebaut werden, um auch kleinere Orte „draußen im Landkreis“ anzubinden. In der Region ist das Auto erste Wahl. Deshalb berichtet unsere Zeitung fast täglich von Baustellen und Staus, Luftverschmutzung und anderen Problemen, die das Autofahren mit sich bringt. In der Diskussion über Mobilitätsfragen, die das Autofahren in den Mittelpunkt stellt, wollte ich einen anderen Schwerpunkt setzen. Also zeigte ich den Menschen, dass man das Fahrrad, das heute alltäglich zu sein scheint, tatsächlich im Alltag benutzen und Spaß dabei haben kann. Einst war das Fahrrad in der Region ein Luxusprodukt, auf das man stolz war. Zu Fahrrädern der Marke NSU, die in Neckarsulm hergestellt wurden, haben viele noch heute persönliche Erinnerungen.

Das Ziel meines Beitrags war, die breite Bevölkerung wieder daran zu erinnern, was das Fahrrad hier in der Region einmal für die Menschen bedeutet hat. Wem die schönen Seiten am Fahrradfahren bewusst werden, der steigt womöglich eher wieder aufs Rad. Dazu wollte ich den Menschen zeigen, dass dies auch auf den wenigen, aber schönen Radwegen und auf alten Fahrrädern möglich ist.

Hierzu habe ich zwei Fahrradliebhaber ausfindig gemacht, die NSU-Räder sammeln und restaurieren. Mit ihnen habe ich am 1. November 2017 eine 10 km lange Tour

auf alten NSU-Fahrrädern gemacht – und in einem Live-Blog darüber berichtet, um den Menschen Wissenswertes über die NSU-Räder zu erklären und ihnen in kurzen Videos das Gefühl zu vermitteln, selbst dabei zu sein und „mitzufahren“.

Wichtig war mir, dass die Emotionen authentisch zum Ausdruck kommen, um zu verhindern, dass der Beitrag belehrend auf die Menschen wirkt. Der Live-Blog, in dem im Abstand von wenigen Minuten ein neuer Blogpost erschien sollte vor allem beim Zuschauen und Lesen Spaß machen, damit die Menschen den Tag über „dranbleiben“ und immer wieder reinklicken.

Ein großer Gewinn für mich war, dass meine Mitfahrer sympathisch und redselig waren. Sie können mit Herz von Fahrrädern schwärmen und erzählen, wie befreiend und entschleunigend ein Urlaub nur mit dem NSU-Rad sein kann. Um jedem die Möglichkeit zu geben, solche Erzählungen aus erster Hand zu erfahren, war es wichtig, während der Radtour Videos zu drehen.

Wie vor jeder Radtour musste auch ich hoffen, dass das Wetter mitspielt. Zum Glück hatten wir Anfang November noch strahlend blauen Himmel – diese Erleichterung spürt man am Ende der Radtour ganz deutlich.

Gewinnen sollte mein Projekt, weil die Herausforderung des Formats in seiner Einfachheit und seinem motivationalen Ansatz liegt. Kein Zeitungsartikel, kein Fernsehbeitrag hätte die Menschen mit so vielen Eindrücken und Emotionen berühren können wie dieser multimediale Live-Blog, der nichts anderes macht, als über eine Radtour auf Oldtimern zu berichten. Das funktioniert nur durch eine ungezwungene, ehrliche und spontane Art zu erzählen.

147

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schöne Seiten des Fahrradfahrens ins Bewusstsein rufen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Live-Blog auf stimme.de
- **FINANZIERUNG:**
Journalistisches Projekt, daher keine Kosten
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Was muss man über NSU-Fahrräder wissen? Und wie fühlt es sich an, zum ersten Mal auf einem solchen Oldtimer-Rad zu fahren? Als Volontärin der Heilbronner Stimme bin ich, Lisa Reiff, mit zwei Fahrradsammlern aus der Region den Neckartalradweg über den Audi-Standort Neckarsulm, wo die Räder einst gebaut wurden, bis zum Zweiradmuseum geradelt und habe live vom Drahtesel berichtet: multimedial in Text, Foto und Video.

Projektmanagement:

- Lisa Reiff

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lisa Reiff
- E-Mail: lisa.reiff@stimme.de
- Projekthomepage: <http://bit.ly/2AJkQ1u>

VOLKSENTSCHEID FAHRRAD: BERLIN DREHT SICH! – DEUTSCHLANDS ERSTES RADGESETZ



148

Berlin verabschiedete 2013 eine Radverkehrsstrategie, ohne sie mit Zeitplänen und Ressourcen auszustatten. Der Radverkehr wuchs, viele Radinitiativen entstanden, und die Zeit reifte für einen ambitionierten Plan, den politischen Rückhalt für den Radverkehr in Berlin zu erstreiten.

Ende 2015 fand ein Workshop radpolitisch Engagierter statt. Zehn Ziele für eine angemessene und machbare Fahrradstadt wurden erarbeitet. Die Initiative Volksentscheid Fahrrad wurde gegründet und wuchs schnell auf über 50 Personen. Ziel war die Durchsetzung des ersten Radverkehrsgesetzes – mithilfe eines Volksentscheids. Die Idee: Sichere und flächendeckende Radinfrastruktur lockt die Menschen aufs Fahrrad.

Ab Anfang 2016 entwarf das Team das Berliner Gesetz zur Radverkehrsförderung. Die Ziele wurden von vielen Organisationen unterstützt, z.B. von der Clubcommission und der LandesseNIorenvertretung Berlin. Hunderte Freiwillige sammelten 105.425 Unterschriften für den Antrag auf

Einleitung eines Volksbegehrens – formal wären nur 20.000 notwendig gewesen. Der Volksentscheid Fahrrad zeigte, dass Radverkehrspolitik ein mehrheits- und begeisterungsfähiges Thema ist. In repräsentativen Umfragen äußerte eine Mehrheit – auch der Autofahrer – Sympathie für die Ziele des Volksentscheids Fahrrad. Der Radverkehr wurde 2016 eines der Top-Wahlkampfthemen.

Rot-Rot-Grün verscrieb sich der Erarbeitung eines Radverkehrs- und Mobilitätsgesetzes auf Basis der Ziele des Volksentscheids Fahrrad. Nach über 15 Dialogrunden mit der Initiative stand im August 2017 ein gemeinsam verhandelter Gesetzentwurf, der die Grundlage für die Verkehrswende in Berlin legt. Mit der Verabschiedung ist im Frühjahr 2018 zu rechnen.

Zwei Stellen für Radverkehrsplanung je Bezirk und weitere in der Hauptverwaltung wurden bereits eingerichtet sowie eine Infrastrukturgesellschaft für den Radwegebau gegründet. Kurzfristig werden

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Mit dem Radverkehrsgesetz die Verkehrswende in Berlin einleiten und Vorbild für andere Städte werden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radverkehrsgesetz erarbeitet, 105.425 Unterschriften gesammelt, Entwurf Rad- und Mobilitätsgesetz verhandelt
- **FINANZIERUNG:**
Über 20.000 Stunden ehrenamtliche Arbeit, seit 2017 Büro finanziert durch Spenden und Fördermitglieder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
November 2015 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Initiative Volksentscheid Fahrrad erarbeitete 2016 in drei Monaten ein Radverkehrsgesetz und sammelte dafür in knapp vier Wochen über 100.000 Unterschriften. Die Presse- und Kampagnenarbeit machte den Radverkehr zum Thema im Berliner Wahlkampf 2016. Mit der Landesregierung verhandelte die Initiative 2017 Deutschlands erstes Rad- und Mobilitätsgesetz, das Anfang 2018 verabschiedet wird. Der Radentscheid hat politisch und kommunikativ die Verkehrswende in Berlin möglich gemacht.

Projektmanagement:

- Die Initiative Volksentscheid Fahrrad unter dem Dach von Changing Cities e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Denis Petri, Changing Cities e.V.
- E-Mail: info@volksentscheid-fahrrad.de
- Projekthomepage: <https://volksentscheid-fahrrad.de>

VOLKSENTSCHEID FAHRRAD: BERLIN DREHT SICH! – DEUTSCHLANDS ERSTES RADGESETZ



148

mindestens 50 neue Stellen besetzt und ab 2019 pro Jahr 51 Mio. Euro in den Radverkehr investiert.

Um das Gesetz umzusetzen, fördert das Team in den Berliner Bezirken Netzwerke ehrenamtlicher Experten in den relevanten Gremien. Mit kreativen Aktionen macht die Initiative weiterhin auf die Notwendigkeit kontinuierlichen Engagements für den Radverkehr aufmerksam.

Die Initiative Volksentscheid Fahrrad verdient den Deutschen Fahrradpreis, weil ...
... erstmals eine zivilgesellschaftliche Initiative die Verkehrswende in einer Großstadt angestoßen hat.

... über 1.000 Medienberichte den Radverkehr politikfähig gemacht haben.

... sie hunderte Freiwillige begeistert und in Tausenden Stunden ehrenamtlicher Arbeit den Radverkehr auf die politische Agenda gesetzt hat.

... sie geschützte Radwege zum neuen Standard in Berlin gemacht hat.

... sie nicht gegen das Auto gewettert und 80% der Bevölkerung für ein besseres Miteinander im Verkehr hinter sich vereint hat.

... Berlin als Vorbild für Politik und Engagierte zeigt, dass sich mit einer Verkehrspolitik, die aufs Fahrrad setzt, die Menschen gewinnen lassen.

RECHERCHE-DATENBANK-FAHRRAD



Die Initianten des Projektes „Recherche-Datenbank-Fahrrad“ (Maxi Kutschera und Juliane Neuß) sind gut und breit in der Fahrradbranche vernetzt, sie wissen was in diesen Archiven schlummert. Publikationen die keine ISBN haben bzw. vor 1900 erschienen sind

Schon vor ca. 20 Jahren gab es ein breites Interesse und Bestrebungen, einmal recherchierte Informationen zum Thema Fahrrad in einer Datenbank dauerhaft und öffentlich verfügbar zu halten. Juliane Neuß gehörte damals zu denen, die sich aktiv dafür engagierten ein „Forschungsinstitut Fahrrad“ zu etablieren, um die Verfügbarkeit von Informationen zu gewährleisten. Maxi Kutschera (Maxime-Verlag) networkt seit 20 Jahren mit ihrem Engagement „Fahrradbuch“ international zwischen Autoren, Verlagen und Selfpublishern.

Die derzeitige Situation

Das Interesse an einer umfassenden öffentlich nutzbaren Recherche-Datenbank wird immer deutlicher. Junge Autoren sind zunehmend bereit ihre neuen Werke auch im Netz zur Verfügung zu stellen. Alte Sammler, die in die Jahre gekommen sind, möchten gern ihr Lebenswerk (und ihr Wissen darum) im Internet sehen, bevor ihre Sammlung zerstreut wird und untergeht. Sie haben großes Interesse daran, an der Datenaufbereitung und Digitalisierung mitzuwirken (Beispiele: Katalogsammler, Fotosammler, Plakatsammler). Die Vorträge der International Cycling History Conference (ICHC) erscheinen zwar als Publikation, sind aber nicht für Buchhändler und Bibliotheken beschaffbar. Nur Teilnehmer sind berechtigt. Auch Fachvorträge anderer Konferenzen sind nicht öffentlich zugänglich.

Projektmanagement:

- Maxi Kutschera

Kontakt:

- Ansprechpartner: Juliane Neuß, Maxi Kutschera
- E-Mail: kontakt@maxime-verlag.de
- Projekthomepage: keine

und somit nicht zum Sammelauftrag der Deutschen Nationalbibliothek gehören. Einmalige Dokumente, Fotos, Glasnegative, ebenso unzählige dezentrale Forschungsarbeiten von diversen Universitäten im deutschsprachigen Raum, deren Inhalte aktuell genug sind, um unnötige und kostspielige Wiederholungen zu vermeiden und das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft zu etablieren.

Das Projekt „Recherche-Datenbank“ hat zum Ziel, gesichertes Wissen zu digitalisieren und mit Quellen und Verweisen online zur Verfügung zu stellen. Alle Dokumente sollen dadurch gut strukturiert und semantisch aufbereitet auf digitalen Endgeräten zur Verfügung stehen.

Warum unser Projekt gewinnen sollte

Eine umfassende Fahrrad-Datenbank wurde immer wieder in verschiedenen Organisationen auch auf europäischer Ebene ohne Erfolg angedacht. Alle Anläufe sind an der Aufbereitung der teils sehr komplexen Zusammenhänge der Fahrradtechnik und Fahrradgeschichte gescheitert.

Die Projektmanagerin Maxi Kutschera hat sich mit verschiedenen Informatikern und Dienstleistern für Archivierungsprojekte in Museen und Bibliotheken beraten und zu Testzwecken ein semantisches Wiki mit grundsätzlichen Strukturen und angepassten Skripten versehen (nur wenige moderne Hochschulen und Institute benutzen es).

Am bereits begonnenen Projekt arbeiten derzeit neun Personen ehrenamtlich.

149

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Umfassende zentrale Recherche-datenbank und Netzwerk
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
559 Einträge zu: Personen, Publikationen, Firmen, Vereinen, Marken, Produkten
- **FINANZIERUNG:**
Null, Ehrenamt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es soll eine umfassende deutschsprachige zentrale öffentliche Recherche-Datenbank für gesichertes Wissen zum Thema Fahrrad entstehen. Basis ist ein „semantisches Mediawiki“, welches mittels Attributen ermöglicht, unterschiedlichste Auswertungen zu generieren. Ebenso sollen Forschungsergebnisse archiviert und zugänglich gemacht werden, die seit der Abschaffung von „Forschungsdienst Fahrrad“ und dem europäischen „Bicycle research Report“ nicht mehr erfasst werden.

OFFENBACHER AUFS RAD



150

Nachdem bereits einige Pilotaktionen angelaufen sind, war der erste Schritt die Gründung einer AG Radverkehrsförderung, Service und Marketing und die Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes zur Definition und Umsetzung einer Strategie „Offenbacher aufs Rad“. In der AG Radverkehrsförderung sind neben dem ADFC und dem städtischen Radverkehrsbeauftragten u.a. der regionale Radverkehrsbeauftragte Rhein Main, die ivm GmbH, die Jugendverkehrsschule, ein Planungsbüro und Fahrrad Einzelhändler aus Offenbach vertreten. Das Kommunikationskonzept bietet der AG einen strategischen Rahmen und konkrete Handlungsansätze, wie Menschen zum (vermehrten) Radfahren motiviert werden können, in Abhängigkeit von ihrer momentanen Einstellung zum Radfahren.

Zielgruppe für die Radverkehrsförderung sind alle Offenbacherinnen und Offenbacher. Zu Beginn der Radverkehrsförderung wurden Multiplikatoren für das Radfahren gezielt ausgesucht: Vereinsvorsitzende, Politiker, Arbeitgeber oder Lehrer an Schulen wurden angesprochen, die einen

besonderen Zugang zu ihrer Zielgruppe haben. Durch ihr Netzwerk und ihre gesellschaftliche Funktion wird die Wirkung von Maßnahmen multipliziert und so können viele Einwohner in Offenbach erreicht werden. Nach und nach wurde so ein breites Netzwerk aufgebaut, was auch noch ständig wächst. Es umfasst aktuell sowohl Multiplikatoren aus Politik, Vereinen, Schulen und Firmen als auch die Fahrradeinzelhändler und die Jugendverkehrsschule. Die Akteure werden regelmäßig zusammengebracht, um neue Ideen und Aktionen für das Radfahren in Offenbach zu entwickeln. Einmal jährlich findet seit 2015 der Workshop zur Radverkehrsförderung im Rathaus statt, zusätzlich gibt es einzelne Aktionen in der Fußgängerzone und zum Stadtradeln. Als besonderes Geschenk dürfen sich seit 2014 Teams beim Stadtradeln professionell fotografieren lassen und werden mit ihrer persönlichen Aussage zum Radfahren seit 2015 im Stadtmagazin Mut & Liebe veröffentlicht. So werden die Menschen in ihrer Rolle als Multiplikatoren gestärkt und zu weiterer Vorbildwirkung motiviert. Das Prinzip, den Menschen

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Radverkehrsförderung – Offenbacher aufs Rad zu bringen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Multiplikatoren gewonnen, Aufmerksamkeit für das Thema, drei Projektanträge über die NKI
- **FINANZIERUNG:**
10.000 jährlich
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wer das Fahrrad statt des Autos nutzt, spart CO₂ und schützt das Klima. Wer Radverkehr aktiv fördert, tut noch mehr für den Klimaschutz, denn Autoverkehr ist ein Hauptverursacher für den Klimawandel. Deswegen wurde die AG Radverkehrsförderung vor vier Jahren ins Leben gerufen. Die Aktionen zur Motivation, auf das Fahrrad zu steigen, richtet sich dabei zuerst an Menschen, die auch selbst vom Radfahren profitieren. Denn Radfahren macht Spaß und unabhängig, spart Zeit und Geld und steigert die Lebensqualität.

Projektmanagement:

- Klima.Schutz.Aktion Offenbach

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anna-Christine Sander
- E-Mail: anna-christine.sander@offenbach.de
- Projekthomepage: www.offenbach.de/klimaschutz

OFFENBACHER AUFS RAD



150

in den Mittelpunkt zu stellen, ist hier praktisch ausgeführt und erreicht in der Stadtgesellschaft eine hohe Aufmerksamkeit.

Im Rahmen des ersten Workshops wurde die Kampagne „Offenbach fährt fair“ erarbeitet: eine Initiative für mehr Fairness im Straßenverkehr, welche vom ADFC Offenbach maßgeblich organisiert wird. Multiplikatoren werben dabei auf Großplakaten im städtischen Raum mit einer persönlichen Aussage für mehr Rücksicht.

Eine weitere sehr wichtige Zielgruppe in Offenbach sind Frauen, die nicht Rad fahren können. Für sie wird seit 2013 ein Anfängerkurs angeboten. In einem zwölfstündigen Kurs lernen Frauen Fahrrad fahren, auch wenn sie noch nie vorher auf einem Fahrrad gesessen haben.

Das Besondere an dieser Kampagne ist es, dass sie sehr wenig Geld zur Verfügung hat und es dennoch geschafft hat, mit wenig Mitteln die Stimmung für das Radfahren in Offenbach zu ändern.

GEMEINSAM FÜR VERBESSERUNG VON RADINFRASTRUKTUR UND VERKEHRSKLIMA IN KÖLN



151

Radverkehrsprojekte stoßen nicht immer auf Zustimmung. Insbesondere wenn es an die Umsetzung geht, regt sich Widerstand in der Bürgerschaft, weil Menschen das Gefühl haben, ihnen würde etwas weggenommen. Nur eine frühzeitige und dauerhaft begleitende Kommunikation kann verhindern, dass dieses Gefühl entsteht. Verständnis für die Belange aller Verkehrsteilnehmer ist der Schlüssel zu einem guten Verkehrsklima in der Stadt – und dieses kann nur entstehen, wenn alle gehört werden.

Die Stadt Köln hat deshalb verschiedene Beteiligungsverfahren entwickelt, die allen Akteuren aus Bürgerschaft, Politik, Verbänden und Initiativen die Möglichkeit geben, frühzeitig ihre Ideen und Wünsche an die Verwaltung heranzutragen:

- **Postfach Fahrradbeauftragter:** Unter fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de können sich Interessierte mit allen Fragen, die das Radfahren in Köln betreffen, per E-Mail an das Team des Fahrradbeauftragten wenden. Diese Form der Kommunikation wird von den Bürgerinnen und Bürgern sehr gerne genutzt.

Projektmanagement:

- Jürgen Möllers (Fahrradbeauftragter der Stadt Köln)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hendrik Colmer
- E-Mail: hendrik.colmer@stadt-koeln.de
- Projekthomepage: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/>

- **Stadtradeln:** Nach der Teilnahme Kölns am Wettbewerb „Stadtradeln“ in 2016 und in 2017 hat die Verwaltung die Meldeplattform „RADar“ beibehalten. Auf einer Karte können Hinweise zum Radverkehr direkt markiert und kommentiert werden.
- **Radverkehrskonzepte Lindenthal und Innenstadt:** Die Stadt Köln hat ein Planungskonzept für eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit intensiver Bürgerbeteiligung erarbeitet. Bürger konnten frühzeitig Hinweise einbringen, in Facharbeitskreisen wurden Lösungen entwickelt, die der Bürgerschaft erneut vorgestellt wurden. Als Ergebnis konnten der Politik Planungskonzepte vorgelegt werden, deren Umsetzung beschlossen wurde.
- **Radverkehrskonzept Ehrenfeld:** Neben Bürgerveranstaltungen bietet die Stadt Köln die Möglichkeit, auf der Plattform „RadDialog Ehrenfeld“ online Vorschläge zum Radverkehr im Stadtbezirk Ehrenfeld einzureichen und zu diskutieren. Das Verfahren wird vom Institut für Internet und Demokratie der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf wissenschaftlich begleitet.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Bürgerschaft, Verbände und Verwaltung schaffen gemeinsam Verbesserungen für den Radverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radverkehrskonzepte für die Stadtteile Lindenthal, Sülz, Klettenberg und für die Kölner Innenstadt
- **FINANZIERUNG:**
Städtische Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2013–2017 ff.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Köln verfolgt eine Kommunikationsstrategie, die den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gibt, Anregungen und Wünsche schon zu Beginn eines Planungsprozesses einzubringen und sich intensiv an der Planung zu beteiligen. Diese Strategie verfolgt das Hauptziel, den Planungsprozess möglichst transparent zu gestalten, eine hohe Akzeptanz für die umgesetzten Maßnahmen zu erhalten und dadurch gemeinsam ein besseres Verkehrsklima in einer Großstadt zu schaffen.

GEMEINSAM FÜR VERBESSERUNG VON RADINFRASTRUKTUR UND VERKEHRSKLIMA IN KÖLN



151

Erfolge:

Die neuen Formen der Bürgerbeteiligung haben dazu geführt, dass große Radverkehrsprojekte in der Bürgerschaft akzeptiert wurden und nun umgesetzt werden können:

- **Ulrichgasse:** Auf der ehemals dreispurig ausgebauten Straße steht dem Radverkehr nun ein 2,50 m breiter Radfahrstreifen zur Verfügung. Die Ulrichgasse ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im Stadtbezirk Innenstadt.
- **Öffnung Fußgängerzonen:** Die großen Fußgängerzonen in der Kölner Innenstadt konnten für den Radverkehr geöffnet werden. Eine Netzlücke in Nord-Süd-Richtung für Radfahrende konnte so geschlossen werden.
- **Umgestaltung der Kölner Ringe:** Die Kölner Ringe sind eine der Hauptverkehrsachsen der Stadt und wiesen bisher keine bzw. eine veraltete Radinfrastruktur auf. Durchgehend Tempo 30 für den MIV und für Radfahrende die Wahl zwischen Fahrbahn oder baulichem Radweg sind Meilensteine für den Radverkehr in Köln.

ADFC JUGEND-FAHRRAD-FESTIVAL



152

2017 fand das Jugend-Fahrrad-Festival (JuFaFe) passend zum 200-jährigen Fahrradjubiläum vom 28. bis 30. Juli in Mannheim statt. Ziel war es, beim ADFC eine Beteiligung von Jugendlichen zu Themen wie Politik, Technik und Kultur zu implementieren. Im Rahmen des Festivals konnten Ehrenamtliche und Jugendliche innerhalb und außerhalb des ADFC Kontakt zueinander aufbauen und so den Grundstein für neue Events und Projekte legen.

Erstmals wurden neben den ca. 11.000 jugendlichen ADFC-Mitgliedern auch Rad-Sportvereine aus ganz Deutschland und die Jugendlichen aus Mannheims Partnerstädten eingeladen. Außerdem wurde für Werbung, Berichterstattung, Mitgestaltung und Vernetzung der Teilnehmer ein Blog eingerichtet.

So meldeten sich mehr als 120 Jugendliche aus dem gesamten Bundesgebiet an, darunter 65 Einzelteilnehmer. Zwar blieb die Teilnehmeranzahl unterhalb der angestrebten Zahl, konnte im Vergleich zum Vorfestival aber mehr als verdoppelt werden. Die Altersspanne erstreckte sich dabei von 10 bis 18 Jahren, das Spektrum setzt sich also aus vielen Altersgruppen von Kindern und Jugendlichen zusammen und zeigt eine dementsprechende Spann-

breite an Interessen und Ideen auf. So konnten die 11.000 jugendlichen ADFC-Mitglieder vorab via Blog die 19 Workshops bestimmen. Dadurch ist es gelungen, Jugendliche mit unterschiedlichsten Interessen zusammenzubringen und zu einem (weiter gehenden) Engagement zu bewegen. Abschließend gezeigt hat sich das:

- in der Schlussforderung der Jugendlichen an Politik und Verwaltung, sich mehr für Radverkehr und Radinfrastruktur zu engagieren
- in einer Spendenaktion der Jugendlichen für World Bicycle Relief, die mithilfe von Fahrrädern Mobilität in Entwicklungsländer bringen, sowie
- in der Übergabe der Workshop-Ergebnisse an Vertreter des Innenministeriums; so forderten die Teilnehmer vor allem mehr Polizist*innen für die und eine qualitative Verbesserung der Verkehrserziehung.

Das Besondere am JuFaFe ist die Zusammenarbeit und der Aufbau einer Infrastruktur zwischen Jugendlichen und Ehrenamtlichen. Durch die Vorbereitung und Durchführung des JuFaFes lernen die Organisationen die Jugendlichen innerhalb des eigenen Gebietes sowie die Themen, Belange und Probleme der Teilnehmer besser kennen. Außerdem war es uns wich-

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Fahrradbegeisterte Jugendliche aus ganz Deutschland treffen sich.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
121 Jugendliche befassten sich mit dem Fahrrad (politisch, kulturell, gesellschaftlich).
- **FINANZIERUNG:**
Circa 68.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das JuFaFe stellt ein in einem zwei-Jahres-Turnus von einer Gliederung des ADFC organisiertes Beteiligungsformat für Jugendliche dar, das in Form eines Wochenendes mit Workshops von und für Jugendliche zur Vernetzung mit den Ehrenamtlichen und zur Integration von Jugendthemen in den Alltag des ADFC dient. Das Besondere am JuFaFe ist der Aufbau einer Infrastruktur zur Einbringung von jugendlichen Ideen, Themen und Interessen in den politischen Diskurs beim ADFC bzw. in der Erwachsenenwelt.

Projektmanagement:

- Eva Wettach

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Fröhlich
- E-Mail: jufafe2017@adfc-bw.de
- Projekthomepage: www.adfc-jugend.blogspot.de

ADFC JUGEND-FAHRRAD-FESTIVAL



152

tig, den Teilnehmern einfach einmal Spaß am Radfahren und an Verkehrspolitik zu vermitteln und dabei die richtige Balance zwischen Fun- und Beteiligungsformat zu finden, sodass die Jugendlichen gerne am Festival teilnehmen und sich gerne beteiligen.

Abschließend kann man also sagen, dass das JuFaFe 2017 ein voller Erfolg war. Eine Verdoppelung der Teilnehmerzahl und

eine Professionalisierung des Festivals sprechen für sich. Zudem ist es gelungen, Jugendliche aus dem gesamten Bundesgebiet zusammenzubringen und gemeinsame Ziele und Ideen zu formulieren. Das JuFaFe 2017 ist preiswürdig, weil es die Möglichkeit geboten hat, Spaß und Beteiligung für Jugendliche zu verbinden, was für den ADFC, die Teilnehmer selbst und den Themenkomplex „Fahrrad“ sehr wichtig ist.

MONNEM BIKE – WO ALLES BEGANN. MANNHEIM FEIERT 200 JAHRE FAHRRAD



Die Person Karl Drais und seine Laufmaschine zählen eher zu den Nischenthemen der deutschen Technikgeschichte. Das 200-jährige Jubiläum hätte auch als historisches Regionalthema aufbereitet werden können ohne größere überregionale Wirkung oder Bezug zu aktuellen Themen.

Die Stadt Mannheim hat sich früh entscheiden, die Bedeutung des Jubiläums als Geburtsstunde des Fahrrads zeitgemäß zu gestalten. Es sollte eine überregionale Strahlkraft für den Radverkehr vom Jubiläum ausgehen. Dazu wurden in einem „AdvisoryBoard“ mit landes- und bundesweiten „Stakeholdern“ aus dem Fahrradbereich Konzeptideen entwickelt. Auch das lokale Programm wurde mit den fahrradaktiven Partnern in der Stadt entwickelt und nicht – wie häufig bei Kampagnen üblich – eine Generalagentur mit der Konzeption und Umsetzung beauftragt.

Über 100 Einzelveranstaltungen, lokale Fahrrad-Aktionen, große Festivals, internationale Konferenzen, eine erfolgreiche Museumsschau und wichtige Verbesserungen im städtischen RadNetz: Die Bilanz ist eindrucksvoll und evtl. bislang beispiellos. Das Programm startete bereits 2016 mit einem lokalen Mitmach-Wettbewerb und einer großen Landesausstellung zum Fahr-

rad im Mannheimer TECHNOSEUM. Im eigentlichen Jubiläumsjahr folgten u.a. ein eigenes Drais-Musical, eine Kunstinstallation am „ersten Radweg der Welt“, eine mobile Fahrradkino-Reihe und eine spektakuläre Fahrrad-Show im Ehrenhof des Mannheimer Schlosses. Höhepunkt des Festjahres war ein zweitägiges Radkultur-Festival auf gesperrten Straßen mitten in der City, bei dem rund 180.000 Menschen die Stadt in ganz neuer Qualität erleben konnten.

Viele Partner und Verbände auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene beteiligten sich mit eigenen Veranstaltungen an dem Mannheimer Festjahr. Vor allem Konferenzen wie der „5. Nationale Radverkehrskongress“ und die „International Cycling Conference“ konnten Impulse für die weitere Förderung des Radverkehrs in Mannheim liefern. Mit der Fertigstellung des lange umstrittenen Umbaus der Bismarckstraße und dem Umbau der Berliner Straße zu einer attraktiven Fahrradstraße wurden im Jubiläumsjahr zwei wegweisende Großprojekte eingeweiht. Mannheim möchte seinen Radverkehrsanteil bis 2020 auf 25% steigern.

Als Stadt im Wandel und Erfinderstadt des Fahrrads erreichte Mannheim in diesem Jahr eine überwältigende Medienresonanz. Nahezu alle nationalen Leitmedien berichteten über das Jubiläum, darüber hinaus gab es viele zum Teil ausführliche Berichte in internationalen Medien rund um den Globus von Australien über Indien bis in die USA.

Bei den vielen Aktivitäten des Jahres wurde das städtische Organisationsteam durch 120 freiwillige Helfer unterstützt. Die Gesamtkosten der städtischen Veranstaltungen beliefen sich auf 1,8 Mio. Euro und blieben im vorgegebenen Kostenrahmen.

Projektmanagement:

- Stadt Mannheim, FB Stadtplanung, GS Radjubiläum

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Rossteutscher
- E-Mail: peter.rossteutscher@mannheim.de
- Projekthomepage: www.monnem-bike.de

153

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung der Radkultur und höherer Stellenwert für Radverkehr auf lokaler und überregionaler Ebene
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Positiv veränderte Wahrnehmung des Fahrrads von „Tabu“-Themen; breite lokale, nationale und internationale mediale Resonanz und Begleit-Effekte: Steigerung der Ausgaben für Radverkehr, neue Förderprogramme und Qualitätsdiskussionen
- **FINANZIERUNG:**
1,8 Mio. Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossen
- **ZEITRAUM:**
März 2016 bis Oktober 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Karl Drais erfand 1817 das „Urfahrrad“ in Mannheim. Anlässlich „200 Jahre Fahrrad“ entwickelte die Stadt Mannheim mit mehreren Jahren Vorlauf die vermutlich bislang umfassendste lokale Fahrradkampagne, an der sich viele Verbände und Ministerien auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene mit eigenen Aktionen beteiligten. Mit über 100 Einzelveranstaltungen von der lokalen Radtour bis zur internationalen Konferenz stand das Jubiläum ganz im Zeichen einer zeitgemäßen Auseinandersetzung mit dem Thema „Fahrrad“.