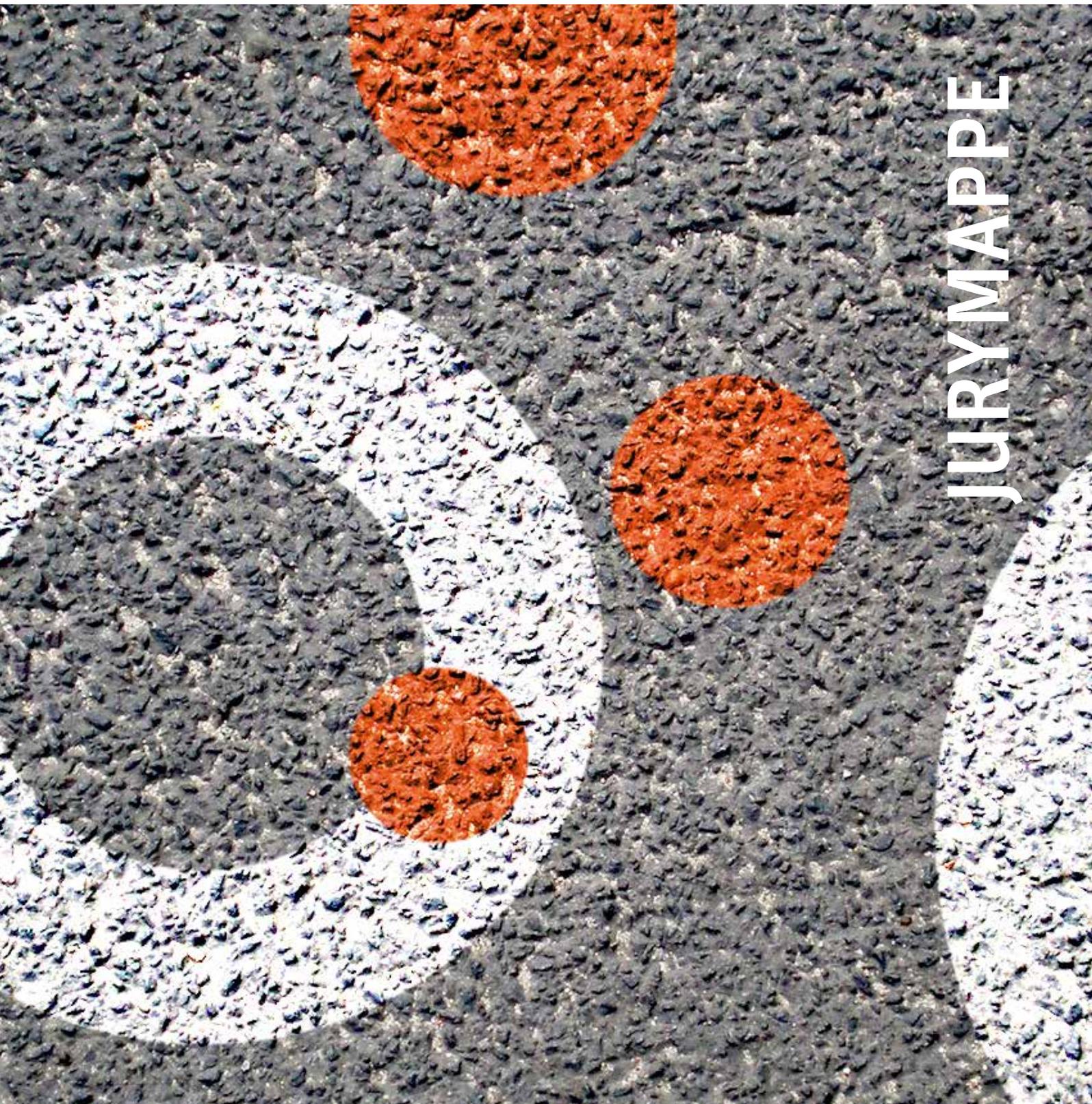


# DIE PROJEKTE 2017



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.: 0 30/183 00 30 60

Fax: 0 30/183 00 19 42

E-Mail: [buergerinfo@bmvi.bund.de](mailto:buergerinfo@bmvi.bund.de)

[www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://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](mailto:info@agfs-nrw.de)

[www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)



**Verband Service und Fahrrad g.e.V.**

Rhododendronstraße 52 B

26605 Aurich

Tel.: 0 49 41/9 91 98 51

Fax: 0 49 41/99 80 43

E-Mail: [info@vsf-mail.de](mailto:info@vsf-mail.de)

[www.vsf.de](http://www.vsf.de)



**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](mailto:contact@ziv-zweirad.de)

[www.ziv-zweirad.de](http://www.ziv-zweirad.de)



**KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:**

**P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität**

Antwerpener Straße 6–12

50672 Köln

Tel.: 0 221/2 08 94-0

Fax: 0 221/2 08 94-44

E-Mail: [info@p3-agentur.de](mailto:info@p3-agentur.de)

[www.p3-agentur.de](http://www.p3-agentur.de)



<b>INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>7</b>
01. BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR .....	8
02. 1000-BÜGELPROGRAMM .....	10
03. MOBILITÄTSCENTRUM MÜNSINGEN .....	12
04. AUSBAU DER FRIEDRICH-EBERT-STRASSE – VON DER VERKEHRSACHSE ZUM BOULEVARD .....	14
05. ERWEITERUNG MOUNTAINBIKEPARK PFÄLZERWALD .....	16
06. SB-REPARATURSTATIONEN IM LANDKREIS GÖPPINGEN .....	18
07. DONAUBRÜCKE DEGGENDORF .....	19
08. AUSBAU DES RADWEGES AM KOCHER MIT RENATURIERUNG DER UFERBÖSCHUNG .....	21
09. NATURRADTOUR KARLSRUHE .....	23
10. ÖFFNUNG DER EINBAHNSTRASSEN FÜR DEN RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG IN DER STADT HEIDELBERG .....	25
11. VERLÄNGERUNG UND BEVORRECHTIGUNG DER FAHRRADSTRASSE IN BURGDORF IN EINER TEMPO-30-ZONE .....	26
12. DÜSSELDORFER FAHRRADHÄUSCHEN .....	28
13. ALLTAGSWEGE FÜR UNSERE REGION .....	30
14. WUPPERRADWEG .....	32
15. SYSTEMATISCHE QUALITÄTSSICHERUNG DER FAHRRADWEGWEISUNG .....	33
16. RADWEGEKONZEPT NEUSTADT A.D.AISCH-BAD WINDSHEIM .....	34
17. ALLTAGSRADROUTENNETZ IM LANDKREIS STARNBERG .....	36
18. KREUZUNGSUMBAU FÜR DEN RADVERKEHR .....	37
19. KNOTENPUNKTWEGWEISUNG IM LANDKREIS BARNIM .....	38
20. PIKTOGRAMMKETTE - RADVERKEHRSFÜHRUNG FÜR EIN RÜCKSICHTSVOLLES MITEINANDER.....	39
21. UMBAU DES KNOTENPUNKTES SCHÖNGEISINGER STRASSE/ LANDSBERGER STRASSE .....	40
22. STÄDTEPARTNERSCHAFTSRADWEG BRAUNSCHWEIG-MAGDEBURG .....	42
23. RADQUADRAT – DIE RADROUTE MIT POTENZIAL .....	44
24. SIBIKE .....	46
25. UMGESTALTUNG MORITZPLATZ BERLIN, BEZIRK FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG .....	48
26. QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGENETZ SCHWÄBISCHES DONAUTAL .....	50
27. CI-BI-BO – CITY BIKE BOX .....	52
28. KLAR, KONKRET, VERBINDLICH – DAS NEUE RADVERKEHRSKONZEPT FÜR DIE KÖLNER INNENSTADT (RVKI) .....	54
29. FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERUNTERFÜHRUNG AM BAHNHOF LINGEN (EMS).....	56
30. UP! UMSTÄDTER PUMPTRACK.....	58
31. RADWEGEBRÜCKE ÜBER DEN FLUSS VOLME – IM MÜNDUNGSBEREICH ZUR RUHR .....	60
32. FAHRRADBÜGEL AUF DER FAHRBAHN IN DER FRIEDRICHSTRASSE .....	62
33. HUBBRÜCKE ÜBER DIE SCHWABACH .....	63



<b>SERVICE .....</b>	<b>64</b>
34. ONLINE FAHRRAD KONFIGURATOR .....	65
35. „PLATTENLÄDEN“ – EIN SERVICE FÜR DIE RAD FAHRENDE KUNDSCHAFT .....	67
36. URWAHN ENGINEERING .....	69
37. RADWEGEKIRCHEN IM „LIEBLICHEN TAUBERTAL“ .....	70
38. CITY CYCLIST – DIE ZUKUNFT FÄHRT FAHRRAD .....	72
39. NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB .....	73
40. FAHRRADREGISTRIERUNG .....	74
41. „HEIDELBERGER RADATOUILLE®“ .....	75
42. FERNRADWEG AMSTERDAM–BERLIN .....	76
43. BIKES FOR FRIENDS – INTEGRATIONSPROJEKT .....	78
44. REGIORADSTUTT GART .....	79
45. RADROUTENNOTRUFSYSTEM .....	80
46. TRANSPORTRADVERLEIH STADT ERLANGEN .....	81
47. CYFACE - BEQUEMER FAHREN .....	82
48. ALLERHOHEIT .....	83
49. INTERNETPRÄSENTATION UND FLYER ZUR RADRUNDTOUR VICELINWEG .....	84
50. PEDELECS ALS STÄDTISCHE DIENSTRÄDER .....	85
51. „RIDE YOUR BIKE SAFELY“ .....	86
52. RADBONUS .....	87
53. DER HOHENZOLLERN-RADWEG IN FRANKEN .....	88
54. KVB-RAD .....	90
55. MÖLLNER WEGE: MIT DEM NEUEN STADTPLAN BESSER ANKOMMEN .....	92
56. GEFÜHRTE RADTOUREN IN DER SAMTGEMEINDE WERLTE .....	93
57. SMOG-ALARM: DAS FEINSTAUBWARNSYSTEM .....	94
58. TINK – TRANSPORTRAD INITIATIVE NACHHALTIGER KOMMUNEN .....	96
59. ART SPIN BERLIN .....	98
60. RADFLOTTE GÖRLITZ-ZGORZELEC .....	100
61. EMISSIONSFREIE CITYLOGISTIK IN DER HERNER FUSSGÄNGERZONE .....	101
62. LASTENRAD „SCHICKE MINNA“ .....	103
63. 200 FÜR 200 .....	105
64. PEDELECS IM BETRIEBLICHEN GESUNDHEITSMANAGEMENT .....	107
65. ENERGIESPARFÖRDERPROGRAMM DER GEMEINDE UNTERFÖHRUNG – MASSNAHME 2.6 MOBILITÄT – ELEKTROFAHRRAD .....	108
66. LOVELO CYCLES/NEXTBIKE ERARBEITUNG VON UMWELTFREUNDLICHEN TRANSPORTSYSTEMEN .....	109



**KOMMUNIKATION .....110**

67. RESPEKT BEWEGT - GEMEINSAM ACHTSAM DURCH DIE ALTSTADT.....	111
68. CRITICAL MASS STUTTGART .....	113
69. I BIKE NBG .....	114
70. WORLD2HOT .....	115
71. SEHEN UND GESEHEN WERDEN - FÜR EIN BESSERES MITEINANDER AN DEN NEUEN SCHUTZSTREIFEN .....	116
72. HANNOVER – LUST AUF FAHRRAD .....	118
73. GRAFSCHAFTER FIETSEN-FESTIVAL .....	120
74. ADVENT, ADVENT ... (M)EIN LICHTLEIN BRENNT.....	121
75. RADREKORDTAG – GEMEINSAM AUF REKORDJAGD GEHEN .....	122
76. #WOPARKSTUDENN? – AKTION „DENKZETTEL“ GEGEN DAS PARKEN AUF RADWEGEN IN HEIDELBERG .....	123
77. FAHRRADPARADE .....	125
78. FAHRRADKAMPAGNE „RADSCHLAG. DÜSSELDORF TRITT AN.“ .....	126
79. KINOSPOT „RADSCHLAG“ .....	128
80. UNTERWEGS IN BERLIN .....	129
81. RADREGION38 .....	130
82. DONAUTAL-RADELSPASS – AUF NATUR- (GENUSS)TOUR IM SCHWÄBISCHEN DONAUTAL .....	131
83. DER INOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR VON VELOCITYRUHR .....	132
84. „ESSEN STEIGT UM AUFS RAD“ – IMAGEFILM RADVERKEHR.....	134
85. WE RIDE LEIPZIG .....	135
86. LEITBILD RADVERKEHR .....	136
87. LANDKREIS MAIN-SPESSART FÄHRT RAD – LANDRAD(T)S-TOUR, STADTRADELN UND RUNDHERUM MAIN-SPESSART .....	137
88. MOTIVKAMPAGNEN WWW.PFARR-RAD.DE .....	139
89. TU WAS FÜR DIE UMWELT FAHR RAD .....	141
90. DAS HONIGFAHRRAD.....	142
91. RADELN OHNE ALTER.....	143
92. MEIN FAHRRAD, MEINE STADT UND ICH.....	145
93. FAHRRAD-APP „RADSCHLAG“.....	146
94. FAHRTWIND-APP.....	148
95. 2RAD LÜBECK .....	149
96. ICH UND DIE ANDEREN–DIE ANDEREN UND ICH .....	150
97. KAMPAGNE „LÜBECKERFAHREN“.....	152
98. RAUS AUS DEM STAU .....	154
99. BONNER FAHRRADKLIMATEST .....	155
100. BIKEPOOL-BAYERN .....	156
101. JUGEND-FAHRRADFESTIVAL 2017 .....	158
102. „KEIN PLATZ“ – EIN VIRALES VIDEO FÜR MEHR RÜCKSICHT IN BERLIN.....	159
103. ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG RADVERKEHRSKONZEPT ILM-KREIS .....	161
104. UNTERWEGS IN DEUTSCHLAND .....	163
105. BESSER MOBIL. BESSER LEBEN. ....	164
106. FLENSBURGER RÄDER.....	166
107. WERBEKAMPAGNE „MÜNSTER FÄHRT AB AUF KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT“ .....	168
108. VOLKSENTSCHIED FAHRRAD – BERLIN DREHT SICH! .....	170
109. ANTRITT – DIE FAHRRADSENDUNG AUF DETEKTOR.FM.....	172
110. BAHN.BUSINESS CHALLENGE.....	173



111. MONNEM BIKE – DEIN RADPROJEKT .....	174
112. WAHLPRÜFSTEINE ZUM THEMA RADVERKEHR.....	176
113. MITGLIEDSCHAFT IM NETZWERK FAHRRADFREUNDLICHES NEUKÖLLN .....	177
114. „VON FREUNDEN, DIE SICH AUSKENNEN – DAS FAHRRAD“: EINE SENDEREIHE ZUM FAHRRADFahren .....	178
115. FÖRDERUNG DER FAHRRADMOBILITÄT VON SENIORINNEN – GÜTSCHNEINE FÜR E-BIKE-KURSE IN BAD BENTHEIM .....	179
116. FAHRRAD-SOMMER BAD OEYNHAUSEN A UND B.....	180
117. E BIKE DAYS MÜNCHEN.....	182
118. WETTBEWERB „DEINE RADSCHNELLROUTE“ .....	184
119. PROJEKTMANAGER „RADSTADT DES NORDENS“ .....	186
120. RADGEBER – DEIN INTERAKTIVER FAHRRADSUPPORT.....	188
121. CRITICAL MASS LEER AUF FACEBOOK .....	189
122. POSTKARTENGRÜSSE AUS DESSAU .....	191
123. FAHR. RAD! ERFURT – WAPPEN VERPFLICHTET .....	192
124. FÜR MEHR FAIRKEHR – KOMMUNALWAHLWERBESPOT DER GRÜNEN BAD OEYNHAUSEN .....	194
125. LAUFRAD .....	195
126. BSAG-ADFC FALTRAD (INCL. VIDEO) .....	196
127. FILM: „SICHER AN(GE)KOMMEN“.....	197
128. DAS DB-FIRMENRAD – MOBIL, ÖKOLOGISCH, GESUNDHEITSFÖRDERND .....	198
129. IMAGEFILM ZUM RADSCHNELLWEG RUHR .....	200

# INFRASTRUKTUR



## BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

Hamburgs Ziel, den Radverkehrsanteil bis in die 2020-er Jahre auf 25% zu steigern, erfordert, den Radverkehr als System zu denken und die weit verzweigten Zuständigkeiten so zu koordinieren, dass alle verantwortlichen Stellen in der Verwaltung an einem Strang ziehen. Im Juni 2016 haben Bürgermeister Olaf Scholz, Senatoren und Vertreter der Bezirksämter und ihrer Bezirksversammlungen dazu ein Bündnis geschlossen, das einzigartig in Deutschland ist.

Kernstück des Bündnisses ist ein jährliches Arbeitsprogramm mit konkreten Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation.

Die Bündnispartner wollen jährlich 50 km Radverkehrsanlagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet bauen oder sanieren. Dies soll vorrangig über den Ausbau des bezirks- und stadtteilübergreifenden Netzes von 14 Velorouten mit einer Länge von insgesamt rund 280 km erreicht werden. Es bündelt den Alltagsradverkehr auf mög-

lichst verkehrsarmen Strecken und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City. Außerdem sollen bezirkliche Fahrradrouten sowie Radverkehrsanlagen entlang stärker befahrener Straßen einen wichtigen Beitrag zum Erreichen des 50-km-Ziels leisten.

Begleitet wird der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch Investitionen in Bike+Ride-Angebote an Schnellbahnhaltstellen, die Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradverleihsystems StadtRAD Hamburg im Zuge der erforderlichen Neuausschreibung, die Ausweitung des Winterdienstes der Stadtreinigung auf Radwegen und die Realisierung einer Kommunikationskampagne pro Rad. Darüber hinaus sollen Bürgerinnen und Bürger Schwachstellen im Radverkehrsnetz und an Abstellplätzen über eine geeignete Plattform im Internet direkt an die zuständigen Stellen melden können.



### Projektmanagement:

- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen  
Radverkehrskordinatorin, VR

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Kirsten Pfaue
- Anschrift: Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg
- E-Mail: [Kirsten.pfaue@bwvi.hamburg.de](mailto:Kirsten.pfaue@bwvi.hamburg.de)
- Projekthomepage: keine

# 01

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Radverkehr als System denken; weitverzweigte Verwaltungsstellen ziehen an einem Strang.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Maßnahmen für 33 Mio. Euro sind abgestimmt.
- FINANZIERUNG:  
33 Mio. Euro
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
2016–2018

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In einer Vereinbarung verpflichten sich für den Radverkehr zuständige Dienststellen in Hamburg, die Stadt zur Fahrradstadt mit einem Radverkehrsanteil von ca. 25% am Verkehrsaufkommen zu entwickeln. Das Bündnis legt Strukturen zur Zusammenarbeit fest, konkretisiert Beteiligungsprozesse und benennt Ressourcen. Bestandteil des Bündnisses ist ein jährliches Programm, in dem die Bündnispartner Umsetzungsschritte und Maßnahmen festlegen. Das Bündnis für den Radverkehr ist einzigartig in Deutschland.

## BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR

Die Bezirksämter und die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation schließen über die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen jährliche Vereinbarungen ab, die verbindlicher Teil des Bündnisses für den Radverkehr werden.

Für die baulichen Maßnahmen stehen insgesamt 33 Mio. Euro allein bis 2018 zur Verfügung, davon sind 30 Mio. Euro Fördermittel des Bundes nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation trägt auch die notwendigen Personalmittel für die in den Bezirksämtern zu schaffenden Ressourcen.

Seit Unterzeichnung sind

- 25 Infrastrukturmaßnahmen mit einem Volumen von rd. 31 Mio. Euro abgestimmt,
- für 2017 insgesamt 67 km Bau und/oder Sanierung von Radverkehrsanlagen identifiziert und prognostiziert,
- sämtliche Veloroutenverläufe (14) optimiert,
- zusätzliches Personal in den Bezirksämtern eingestellt,
- an drei Schnellbahnhaltstellen Bike+Ride-Anlagen mit 690 Plätzen saniert und neu gebaut,
- an elf Schnellbahnhaltstellen Vorbereitungen für Neubau und Sanierung von 1.277 Plätzen begonnen,
- Erreichbarkeitsanalysen zur Vorbereitung von Radschnellwegekorridentoren in Auftrag gegeben,
- die Netzerweiterung des Winterdienstes von 40 auf 200 km entschieden sowie
- Haushaltsmittel für eine Kommunikationskampagne pro Rad eingeworben worden.

01

## 1000-BÜGELPROGRAMM

Mit dem Handlungskonzept Radverkehr „umsteigen: aufsteigen“ wurde ein verbindlicher Rahmen für die Radverkehrsförderung in der Region Hannover beschlossen. Ihre Kommunen sowie Verbände und Institutionen sollen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihrer Arbeit unterstützt werden. Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils in der gesamten Region Hannover bis zum Jahr 2025 auf 21% bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrs-

die Modernisierung bestehender Anlagen steigern die Attraktivität des Radfahrens in den Städten und Gemeinden. Die Region Hannover unterstützt dies ab 2016 durch das sogenannte Bügelprogramm: Sie bestellt und finanziert mit einem zusätzlichen jährlichen Etat von 100.000 Euro pro Jahr rund 1.000 Fahrradbügel, die die Kommunen in eigener Verantwortung an Orten ihrer Wahl platzieren. Auch Vereine, Einzelhandel, Schulen, Unternehmen und



sicherheit. Zur Erreichung der Ziele sind Handlungsfelder mit zehn verschiedenen Top-Maßnahmen definiert worden, welche bestehende Strategien zur Radverkehrsförderung in die Breite erweitern.

Das „Handlungsfeld 1 Bauen – Neue Anlagen“ beinhaltet u.a. die Maßnahme „Förderung hochwertiger Fahrradabstellanlagen“. Mehr Fahrradabstellplätze sowie

andere Organisationen haben die Möglichkeit, über ihre Kommune Bügel zu bestellen.

Im ersten Jahr des Programms bestellten 12 der 21 Kommunen bei einer ersten Abfrage bereits knapp 1.500 Bügel, welche trotz der geplanten Begrenzung auf 1000 auch alle ausgeschrieben wurden. Durch die Sammelbestellung konnte mit ca. ei-

# 02

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Die Abstell-situation für Fahrräder in der Region soll flächig deutlich verbessert werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Es wurden an 18 der 21 Kommunen 1.500 Bügel verteilt bzw. 400 weitere Bestellungen entgegengenommen.
- **FINANZIERUNG:**  
100.000 Euro/Jahr aus eigenen Mitteln der Region Hannover
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2015–2020

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Nach dem Motto „Wer besser parkt, fährt lieber Rad“ stellt die Region Hannover mehr als 1.000 Fahrradbügel kostenfrei für ihre Kommunen sowie Vereine und nicht kommunale Einrichtungen zur Verfügung. Da die Region Hannover lediglich an wenigen Stellen die räumliche Planungshoheit, die für die Errichtung von Abstellanlagen relevant ist, hat, ist die sogenannte Anreizfinanzierung wichtig, um trotzdem handlungsfähig zu bleiben und den Radverkehr auch bei den Kommunen in die Diskussion zu bringen.

### Projektmanagement:

- Region Hannover, Fachbereich Verkehr, OE 86.04 Team Unterhaltung und Erneuerung Straßeninfrastruktur

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiko Söhnholz
- Anschrift: Hildesheimer Str. 18, Region Hannover, Fachbereich Verkehr, 30169 Hannover
- Telefon: 0511/616-23984
- E-Mail: heiko.soehholz@region-hannover.de
- Projekthomepage: keine

# 1000-BÜGELPROGRAMM



# 02

nem Drittel des ursprünglich veranschlagten ein so günstiger Einkaufspreis erzielt werden, dass im Sommer 2016 sogar von sechs weiteren Kommunen ca. 400 Bestellungen entgegengenommen wurden. Diese werden im 1. Quartal 2017 ausgegeben. Zukünftig ist geplant, dass insbesondere Vorreiterkommunen, welche bereits sehr aktiv im Austausch von Fahrradbügeln waren, eine Bezuschussung von Abstellanlagen für besondere Fahrradtypen (Lastenrad, Fahrradanhänger, Tandem, Kinderrad etc.) bekommen können.

Das Ziel, die Abstellituation für Fahrräder deutlich zu verbessern, ist somit in einigen Teilen der Region bereits erreicht. Die Situation soll in den nächsten Jahren weiter verbessert werden. Der Radverkehr wird damit erheblich aufgewertet und gewinnt gemäß der Zielsetzung im Gesamtverkehrssystem an Bedeutung. Inwieweit der Radverkehrsanteil bereits gesteigert werden konnte, wird derzeit über die Erhebung des Modal Splits ermittelt.

Die sich bereits wenige Monate nach Beginn des „1000-Bügel-Programms“ bei Bevölkerung, Kommunen sowie in positiver



Presseberichterstattung abzeichnende Zustimmung zum Vorhaben stimmt die Region Hannover optimistisch nach Erlangung des 1. Platzes im diesjährigen Bundeswettbewerb STADTRADELN und der jüngst erfolgten Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ auch einen der ersten Plätze beim DEUTSCHEN FAHRRADPREIS zu belegen und das Jahr 2016 zu einem rundum gelungenen Jahr der Radverkehrsförderung in der Region Hannover werden zu lassen.

## MOBILITÄTENZENTRUM MÜNSINGEN



### „Emotion“ kommt von Bewegung

Im neuen Mobilitätszentrum in Münsingen begeistert ein einmaliges Tourenkonzept E-Bike-Touristen von nah und fern.

### Intelligenz und Sachverstand

Das „E“ steht dabei nicht alleine für die elektrische Kraft des Motors, sondern auch für die Intelligenz der Bordelektronik. Ein handygroßes Gerät am Lenker, das „Bosch Nyon“, ist alles in einem: Tachometer, Navigationsgerät, Schalteinheit für den E-Motor, Fitness- und Bord-Computer.

Die von Hans-Peter Engelhart entwickelten Touren, die sternförmig um Münsingen herum angeordnet wurden, sind in diesem Gerät fertig einprogrammiert. Einfach die Route auswählen, und schon wird metergenau angezeigt, wo's langgeht. Leichtigkeit nicht nur beim Fahren, sondern auch bei der Routenwahl und Orientierung.

### Traumrouten

Und dann geht es los. Ein Vielfahrer wie Hans-Peter Engelhart weiß, wo es am schönsten ist. Kein Fortbewegungsmittel erschließt die Landschaft und die Schätze der Alb so intensiv und schnell. An einem einzigen Tag erlebt man Wege, Sehenswürdigkeiten und Aussichten, für die man lange wandern müsste, und ist doch nicht so schnell, dass man daran vorbeirauscht, ohne sie genießen zu können.

### Projektmanagement:

- Stadt Münsingen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Hans-Peter Engelhart
- Anschrift: Hauptstraße 13
- Telefon: 0738/1182145
- E-Mail: hans-peter.engelhart@muensingen.de
- Projekthomepage: [www.muensingen.com/e-bike](http://www.muensingen.com/e-bike)



Die Lauter mit ihren Burgruinen rechts und links, der Albtrauf mit seinen traumhaften Ausblicken, der ehemalige Truppenübungsplatz, Heiden, Höhlen, Felsen und Schluchten – Eindrücke, die nachwirken, egal wie oft man sie sieht. Museen, wie das jüdische Museum in Buttenhausen oder die Erinnerungstätte an Matthias Erzberger, zeigen alte Schätze, der berühmteste unter ihnen ist die Venus vom Hohle Fels, die man auf Tour 5 erreicht.

Nicht zu vergessen die Gastwirte, die die halbe Kilowattstunde Strom für eine Akkulation gerne zur Verfügung stellen, während ihre Gäste absteigen, um sich zu stärken. Einige von ihnen wären schon für sich genommen die Tour wert, wie der Landgasthof Hirsch in Gächingen, das Lagerhaus in Dapfen, die Wittstaig in Gundelfingen, der Hirsch in Indelhausen oder die Friedrichshöhle in Wimsen. Und heute müssen Sie nicht auf Kalorien achten, denn Sie bewegen sich ja den ganzen Tag!

# 03

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:  
E-Bike-Station mit E-Fahrzeug ab 2017
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Viele zufriedene Gäste
- FINANZIERUNG:  
Stadt Münsingen
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Aus alt mach neu. Aus einem alten Kiosk wird ein hübsches Mobilitätszentrum mit innovativer Zweckbestimmung und tollen sanitären Anlagen. Zudem kommt ab 2017 ein E-Fahrzeug, ein BMW i3, dazu!

Eine große Auswahl von 20 Rädern, Mountainbikes und Tourern stellt das Mobilitätszentrum zur Verfügung, alle ausgerüstet mit bester Elektronik und starken Akkus von 400 bis 500 Wh. Das reicht im Normalfall für jede Tour, auch ohne Nachladen.

### **Regionale Synergien**

„Da sind eine Menge Dinge gut ineinander gelaufen,“ freut sich Hans-Peter Engelhart. Für Bürgermeister Mike Münzing und Hauptamtsleiter Thomas Noack war klar: Das Gebäude am Münsinger Bahnhof musste renoviert werden und brauchte eine neue Nutzung. Nach dem entsprechenden Gemeinderatsbeschluss im Juli 2015 folgte eins aufs andere.

Dazu kam, dass das Netz der Fahrradwege vom Landkreis gerade ausgebaut und fertig ausgeschildert wurde. Zusammen mit der „wegweisenden“ Idee, zehn gut durchkonzipierte Touren über insgesamt 500 km (beschildert!) in die Navis der Bikes einzuspeichern, entstand ein Gesamtkonzept, das in der Tourismusbranche nun auch im eigentlichen Wortsinn wegweisend ist.

# 03

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



# 04



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 Fahrzeugen pro Tag dennoch reibungslos

abgewickelt werden kann, wurde durch eine Verkehrssimulation belegt. Durch die klare und eindeutig definierte Gliederung des Straßenraumes wird eine sichere und 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.

### Projektmanagement:

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

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Grimm (Radverkehrsbeauftragte)
- Anschrift: Obere Königsstraße 8, 34117 Kassel
- Telefon: 05 61/7 87-60 03
- E-Mail: Anne.Grimm@kassel.de
- Projekthomepage: <http://www.stadt-kassel.de/projekte/kernbereiche/>

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **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

Ziele der Planung:

- 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
- 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 illustrierte Postkarten und Tafeln hingewiesen.

Im Verlauf des Straßenzuges befinden sich mehrere Platzbereiche, die als Aufenthaltsbereiche mit Verweilmöglichkeiten gestaltet sind.

04

## ERWEITERUNG MOUNTAINBIKEPARK PFÄLZERWALD



**Mountainbikepark  
PFÄLZERWALD**

[www.mountainbikepark-pfaelzerwald.de](http://www.mountainbikepark-pfaelzerwald.de)

Unter der Projektleitung des LAG Pfälzerwald plus e.V. wurden die 14 neuen Strecken im Südteil geplant und ausgeschildert. Dieses Projekt erhält eine hohe Förderung vom Wirtschaftsministerium Rheinland-Pfalz. Eine Ergänzung der Teilabschnitte mit der landesweiten Radwegebeschilderung, die auf bereits vorhandenen Radwegen verlaufen, dient der umfassenden Orientierung der Nutzer. Die Zusatzbeschilderung erleichtert kurze Abstecher von der eigentlichen Mountainbikeroute zu weiteren Sehenswürdigkeiten in der Region.

Die Planung und Realisierung dieses Projektes erfolgte von Ende 2009 bis Ende 2016. Die umfassende Beschilderung erforderte einen hohen Abstimmungsbedarf mit allen Beteiligten.

Neben der Süderweiterung vergrößert sich der Mountainbikepark Pfälzerwald auch um eine neue Strecke im Bereich Landstuhl.

Mit den neuen Strecken verfügt die Pfalz nun über ein komplett ausgeschildertes Mountainbike-Streckennetz von mehr als 900 km Länge.

Die Touren im Mountainbikepark sind vielfältig und sehr unterschiedlich, was die Länge und die Höhenmeter angeht. Zwischen 24 und 78 km sind die Touren lang.

Sie haben 530 bis 1.990 Höhenmeter. So finden sich neben den Strecken für sportlich ambitionierte Fahrer auch kürzere Touren, die familientauglich sind. Alle 20 Touren haben einen hohen Singletrailanteil von bis zu 25%. Und einzelne Touren sind miteinander kombinierbar, da sie sich an mehreren Punkten kreuzen.



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. Das neue Streckennetz erschließt den Pfälzerwald nun von Kaiserslautern bis zur französischen Grenze im Süden und bis zur Deutschen Weinstraße im Osten.

Ein wichtiger Aspekt für die Macher des Mountainbikeparks Pfälzerwald ist die Lenkungsfunction, die der Mountainbike-

# 05

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Besucherlenkung und regionale Wertschöpfung durch ein attraktives Angebot für Mountainbiker
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Eröffnung am 14. Oktober 2016
- **FINANZIERUNG:**  
Durch beteiligte Kommunen mit Förderung durch das Wirtschaftsministerium Rheinland-Pfalz
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der bestehende Mountainbikepark Pfälzerwald ist durch die Ausweisung von neuen Strecken auf über 900 km erweitert worden. Damit ist er einer der größten Mountainbikeparks Deutschlands. Er trägt zur touristischen Entwicklung der Region und der damit verbundenen, steigenden Wertschöpfung bei. Die Strecken wurden in enger Abstimmung mit Landesforsten Rheinland-Pfalz, den Naturschutzbehörden und anderen Verbänden entwickelt. Die Strecken wurden mit dem bestehenden Radwegenetz verknüpft.

#### Projektmanagement:

- LAG Pfälzerwald plus und Mountainbikepark Pfälzerwald e.V.

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Stephan Marx
- Anschrift: Pirmasenser Straße 62, 67655 Kaiserslautern
- Telefon: 06 31/2 01 61-31
- E-Mail: [stephan.marx@kaiserslautern-sued.de](mailto:stephan.marx@kaiserslautern-sued.de)
- Projekthomepage: [www.mountainbikepark-pfaelzerwald.de](http://www.mountainbikepark-pfaelzerwald.de)

## ERWEITERUNG MOUNTAINBIKEPARK PFÄLZERWALD

park für den Naturpark Pfälzerwald als Teil des grenzüberschreitenden Biosphärenreservates Pfälzerwald/Nordvogesen hat. Bei der Streckenauswahl wurden insbesondere die Belange des Naturschutzes (z.B. die Kernzonen und Naturschutzgebiete) und die anderer Waldnutzer in einem

langwierigen Genehmigungsverfahren berücksichtigt.

Mit der erfolgten Erweiterung wird nun einer der größten Mountainbikeparks Deutschlands die touristische Entwicklung der Region voranbringen.

# 05



## SB-REPARATURSTATIONEN IM LANDKREIS GÖPPINGEN



Was macht man, wenn man Menschen fürs Radfahren begeistern will, obwohl die Kommunen nicht in die nötige Infrastruktur investieren? Man sucht Sponsoren und führt den Etat-Verantwortlichen mit einer kostenlosen „Anschubfinanzierung“ den Nutzen einer Maßnahme vor Augen.

Im September 2016 hat der ADFC-Kreisverband Göppingen ein Pilotprojekt in die Tat umgesetzt: Am Bahnhof der Stadt Süßen wurde die erste SB-Fahrradreparaturstation im Landkreis in Betrieb genommen. Sie ist mit Luftpumpe, Werkzeugen und Aufhängvorrichtung ausgestattet.

Ziel ist ein landkreisweites Netz einheitlicher Stationen nach Süßener Vorbild. Die Projektmacher streben mindestens einen Standort pro Kommune an, die im Lauf der nächsten zwei bis drei Jahre sukzessive entstehen sollen.

Die Kosten der „Pilotstation“ in Höhe von 1.600 Euro wurden von der ortsansässigen Firma Strassacker übernommen. Eine Info-Tafel an der Station weist auf den Spender hin. Die Einweihung erfolgte publikumswirksam durch den Bürgermeister und die Projektbeteiligten im Beisein von Gemeinderäten und der Öffentlichkeit. Stuttgarter Zeitung, die Göppinger Kreiszeitung NWZ und weitere Medien berichteten darüber. Schon 14 Tage später waren dank der Berichterstattung Spender für zwei weitere Standorte im Landkreis gefunden.

### Projektmanagement:

- ADFC Kreisverband Göppingen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Gotthardt
- Anschrift: Postfach 103, 73001 Göppingen
- Telefon: 0171/3339976
- E-Mail: thomas.gotthardt@adfc-bw.de
- Projekthomepage: keine



Inzwischen haben die ersten Rathäuser Interesse bekundet, Reparaturstationen gegebenenfalls auch auf eigene Kosten aufzustellen. Das ist ganz im Sinn des Projekts: Es geht nicht darum, den Kommunen die Finanzierung abzunehmen. Anhand von funktionierenden Praxisbeispielen soll den Verantwortlichen stattdessen vorgeführt werden, dass sich Investitionen in Radinfrastruktur lohnen. Süßen ist ein lebendiges Beispiel: Die Reparaturstation wird rege genutzt. Nicht nur von Bahnpendlern, sondern von Radlern und Radlerinnen aus dem ganzen Ort.

Die SB-Reparaturstationen sind nur der Anfang. Im nächsten Schritt möchte der ADFC-Kreisverband die Standorte zu „Fahrrad-Hotspots“ weiterentwickeln: Denkbar sind E-Bike-Ladestationen, Radweg-Übersichtstafeln, Rastbänke und -tische, Radständer (wenn noch nicht vorhanden) und vieles mehr. Dank dem bisherigen Verlauf ist die Projektgruppe überzeugt, dass die Investitionsbereitschaft der Kommunen zunimmt. Und wenn nötig, sollen Entscheidungsträger nochmals mithilfe von Sponsoren „zu ihrem Glück gezwungen“ werden.

# 06

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Aufbau eines landkreisweiten Netzes von SB-Reparaturstationen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erste Installation September 2016: zwei Stationen terminiert (Februar 2017), fünf Standorte in Planung
- **FINANZIERUNG:**  
Spenden/Sponsoren (im weiteren Verlauf auch durch Kommunen möglich)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2016–2019

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt „Flächendeckende SB-Reparaturstationen im Landkreis Göppingen“ ist ein Mosaikstein im Bestreben des ADFC-Kreisverbands Göppingen, die Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Die Finanzierung erfolgt durch Spenden von ortsansässigen Firmen und Privatpersonen. In einem späteren Schritt sollen die Standorte in Zusammenarbeit mit den Kommunen zu Fahrrad-Mobilitätspunkten („Hotspots“) weiterentwickelt werden.

## DONAUBRÜCKE DEGGENDORF



Bis 2014 befand sich der einzige Donau-übergang 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-Richtung 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 bietet einen hohen Erlebniswert sowohl für den Nutzer als auch den Betrachter. Der

### Projektmanagement:

- Stadt Deggendorf

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Busch, Stadtplanung
- Anschrift: Franz-Josef-Strauß-Straße 3, 94469 Deggendorf
- Telefon: 0991/296 04 13
- E-Mail: klaus.busch@deggendorf.de
- Projekthomepage: <http://mayr-ludescher.com/geh-und-radwegbruecke-zur-landesgartenschau-2014-deggendorf-dsd.html>

# 07

### 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:**  
Bau: 2011–2014, seitdem in öffentlicher Nutzung

### 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



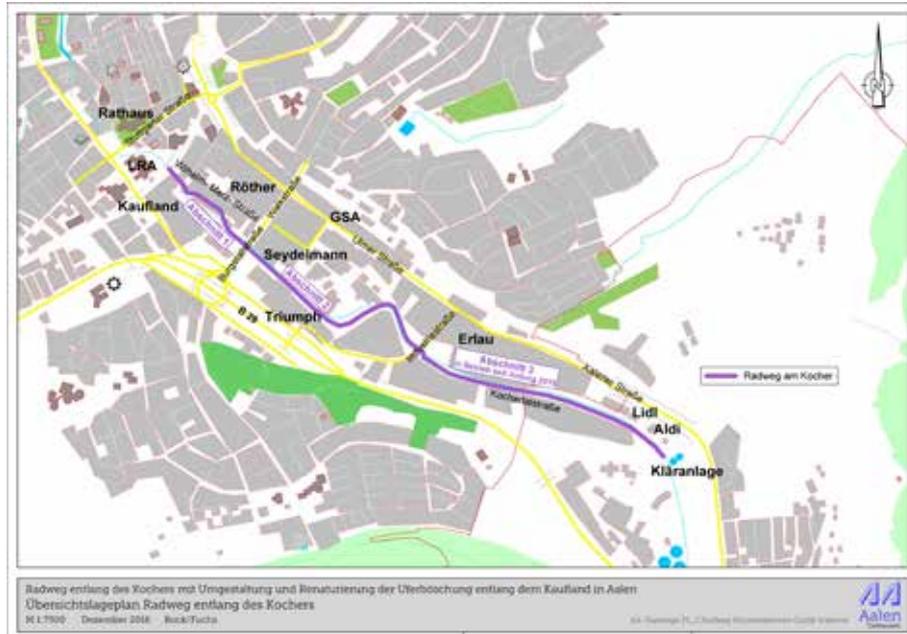
Holzbohlenboden aus Lärchenholz misst z.B. 5,50 m in Ufernähe und verjüngt sich bis zur Mitte der Brücke auf 3,80 m. Die stählerne Fachwerkkonstruktion erstreckt sich über sechs Felder mit einer Höhe der Fachwerkträger zwischen 4,30 m an beiden Widerlagern und 8,50 m über der 106m breiten Schiffahrtsöffnung. Die maximale Steigung auf der Brücke und den anschließenden Rampen zu den Donau-deichen beträgt moderate 3%. Das 1,20m 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 2 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 besondere 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.

07

## AUSBAU DES RADWEGES AM KOCHER MIT RENATURIERUNG DER UFERBÖSCHUNG



Der Kocherradweg dient als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt Aalens und dem Ortsteil Unterkochen und ist im Zielnetz des Landes Baden-Württemberg enthalten. Im Gewerbegebiet Aalen-Süd sowie in Unterkochen und im weiteren Verlauf in Oberkochen findet sich eine Vielzahl an Gewerbebetrieben, deren MitarbeiterInnen regelmäßig mit dem Rad fahren und keine gute und sichere Anbindung zum Bereich der Innenstadt haben. Zudem ist der Ausbau dieses Abschnitts entlang des Kochers ein wichtiger Teil des vor allem auch touristisch genutzten Kochertalradweges. Eine adäquate familienfreundliche Strecke gibt es in diesem Bereich nicht.

Die Realisierung des neuen Kaufhauses läuft seit Mitte 2016. Der Radweg wird im Anschluss an diese Teilfläche über städtische Grundstücke in diesem 1. Bauabschnitt bis an die Burgstallstraße herangeführt. Weiter den Kocher begleitend erfolgt der weitere Ausbau zwischen der

Burgstallstraße und der Industriestraße voraussichtlich im Jahr 2018 als 2. Bauabschnitt.

Die Breite des geplanten Zweirichtungsradweges beträgt nach ERA im Bereich des Supermarktes 3,50m anschließend 3m. Der Radweg wird mit einer Asphalttragschicht und Feinbelag hergestellt.

Die Trasse verläuft uferbegleitend unmittelbar in verhältnismäßig weiten Radien entlang des Kochers. In der Lage nutzt die Trasse weitestgehend ungenutzte Nebenflächen und weist eine Gradienten ohne Steigungen auf.

Die Markierung und Beschilderung erfolgt in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde. Eine Radwegebeleuchtung ist vorgesehen, da zu erwarten ist, dass dieser Radweg eine zentrale Verbindungsfunktion in Aalen übernehmen und demzufolge verhältnismäßig stark frequentiert werden wird.

### Projektmanagement:

- Tiefbauamt der Stadt Aalen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Veit-Stephan Bock
- Anschrift: Tiefbauamt, Marktplatz 30, 73430 Aalen
- Telefon: 073 61/52-1311
- E-Mail: veit-stephan.bock@aalen.de
- Projekthomepage: keine

# 08

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Umgestaltung der Uferböschung und Neugestaltung des Eingangsbereiches des Supermarktes
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Vorlagen für den GR Zusuchantägen, Ausführungsplanung, Wasserrechtliche Genehmigung
- **FINANZIERUNG:**  
Radweg Kosten 280.000 Euro, Ufergestaltung 230.000 Euro im Haushalt bereitgestellt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Aalen koordiniert und baut die Umgestaltung der Uferböschung und dem Neubau eines Parallelen Radweges entlang des Kochers im Zuge des Neubaus eines Supermarktes. Dieser Radweg dient als innerstädtische Vernetzung und ist im Landesradwegenetz Baden-Württemberg als Überregionale Trasse enthalten. Das alte Trogbauwerk am Kocher wird geöffnet und eine Böschung mit Sitzbänken und eine Aussichtsplattform mit Holzdeck wird erstellt. Der Radweg dient als Verbindung aller Elemente.

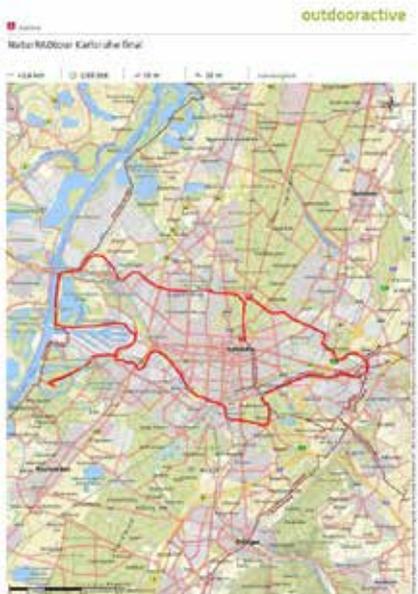


## NATURRADTOUR KARLSRUHE

Zeitpunkt der Eröffnung der Tour als Event im Rahmen des Radjubiläums 2017:  
25. Juni 2017

### Projektidee

Die NaturRADtour Karlsruhe verbindet die Themen Natur- und Stadterlebnis – eine Radtour durch die Natur innerhalb einer Stadtgemarkung. Das Stadtgebiet von Karlsruhe umfasst zahlreiche Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Die Tour um den Stadtkern Karlsruhes soll die Nähe zu Natur, Erholung und Bewegung zeigen und die Menschen direkt aus der Stadt heraus zum Radfahren in die Natur ermutigen. Zum einen soll es dem Karlsruher Bürger



zeigen, wie nah man an den Naturschutzgebieten ist, und ihn zum Radfahren motivieren, zum andern Radtouristen die optimale

Verzahnung von Natur und Stadt zeigen und diese ebenfalls zu einer Radtour in Karlsruhe einladen. Die Tour führt durch zahlreiche Schutzgebiete: Naturschutz-, Landschaftsschutz- und Natura-2000-s. Die Tour ist eben und mit 42 km Länge familientauglich. Start/Ende ist das Schloss Karlsruhe. Durch die Nähe zum Zentrum kann sie aber jederzeit entlang der Strecke begonnen und beendet werden. Die Route bekommt eine eigene touristische Beschilderung.

Medial begleitet wird das Projekt von der lokalen Presse, den BNN Badische Neueste Nachrichten, eingebettet in eine Gesamtstrecke zum Thema Radfahren in der Region. Die touristische Radtour deckt mit allen Aktionen die Bereiche Bildung, Umwelt und Mobilität ab und wird von den Partnern gemeinsam entwickelt und getragen. Eine NaturRADTour innerhalb eines Stadtgebiets ist in dieser Form neu. Parallel wurde eine weitere Tour entwickelt, die die fünf großen Naturräume im Landkreis Karlsruhe (Rheinauen, Flussauen, Hardt, Waldgebiete und Vorbergzone) sowie den Naturpark Schwarzwald verbindet. Am Event-Tag wird es Stationen der Partner entlang der Route geben. Die Kooperation mit den wichtigsten Partnern bleibt auch nach dem Event bestehen (z.B. Naturschutzzentrum Rappenwörth). Es wird ein touristischer Flyer erstellt und die Tour in Online-Radportale integriert.

Das Projekt bedient alle Kategorien des Wettbewerbs; Infrastruktur, Service und Kommunikation und ist in dieser Form neu – daher sollte es den Wettbewerb gewinnen.

### Projektmanagement:

- KTG Karlsruhe Tourismus GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Bettina Reitze-Lotz
- Anschrift: Beiertheimer Allee 11a, 76137 Karlsruhe
- Telefon: 0721/37205381
- E-Mail: [bettina.reitze-lotz@karlsruhe-tourismus.de](mailto:bettina.reitze-lotz@karlsruhe-tourismus.de)
- Projekthomepage: [www.karlsruhe-tourismus.de](http://www.karlsruhe-tourismus.de)

# 09

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Die NaturRADtour Karlsruhe verbindet die Themen Natur- und Stadterlebnis innerhalb einer Stadt.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Route festgelegt, Einführungs-termin festgelegt, Beschilderung in Planung, Flyer in Planung
- **FINANZIERUNG:**  
Beschilderung über Stadt Karlsruhe, weitere Finanzierung über die Partner
- **PROJEKTSTATUS:**  
In Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Ab 25. Juni 2017 dauerhaft

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die NaturRADtour Karlsruhe verbindet die Themen Natur- und Stadterlebnis – eine Radtour durch die Natur innerhalb einer Stadtgemarkung. Das Stadtgebiet von Karlsruhe umfasst zahlreiche Natur- und Landschaftsschutzgebiete. Die Tour um den Stadtkern Karlsruhes soll die Nähe zu Natur, Erholung und Bewegung zeigen und die Menschen direkt aus der Stadt heraus zum Radfahren in die Natur ermutigen.

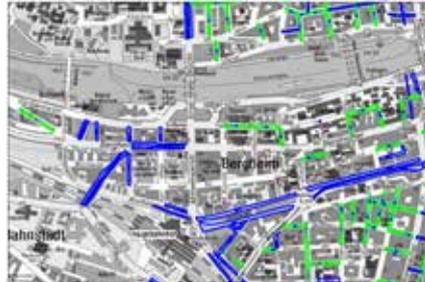


### Projektpartner

- KTG Karlsruhe Tourismus GmbH: Informationen zum Radtourismus in der Region/Rolf Huber mit Draisine
- ADFC Karlsruhe: Kooperation bei der Entwicklung der Route, Begleitung der Route am Aktionstag
- Stadt Karlsruhe/Amt für Stadtentwicklung (Radverkehr)
- Stadt Karlsruhe/Forstamt mit Waldpädagogik, Mitinitiator der Route
- Stadt Karlsruhe/Umwelt und Arbeitsschutz
- Stadt Karlsruhe/Liegenschaftsamt
- Hofgut Maxau: Informationen Naturschutzgebiet Burgau, Verpflegungsstation/Pause
- Naturschutzzentrum Rappenwörth: Führungen, Erläuterungen im Naturschutzgebiet
- BNN Badische Neueste Nachrichten mit einem Sicherheitsparcour für Kinder, Pressefahrt
- Tierpark Oberwald/Zoofreunde Karlsruhe: Erläuterungen zum Tierpark, Verpflegungsstation/Pause
- Stadtjugendausschuss: Familienprogramm

09

# ÖFFNUNG DER EINBAHNSTRASSEN FÜR DEN RADVERKEHR IN GEGENRICHTUNG IN DER STADT HEIDELBERG



Einbahnstraßen dienen in erster Linie der Lenkung des Kfz-Verkehrs. Für den Radverkehr stellen sie angesichts des wesentlich geringeren Platzbedarfs häufig eine unnötige Barriere dar. Ein Teil der Einbahnstraßen in Heidelberg wurde daher bereits vor 2012 für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Zur Verdichtung und Erhöhung der Qualität des städtischen Radverkehrsnetzes wurde in den Jahren 2011/12 nochmals infrastrukturell geprüft, welche weiteren Einbahnstraßen im Stadtgebiet in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden können. Bei der Anzahl der potenziell noch zu öffnenden Straßen kam man zu diesem Zeitpunkt auf nahezu 150 Einbahnstraßen. Der Ergebnisbericht der Eignungsprüfung legte die Zahl der geeigneten Einbahnstraßen auf etwa 120 fest, die in den folgenden Jahren geöffnet werden sollten. Noch 2012 wurde in Absprache mit der Polizei damit begonnen, die Einbahnstraßen zu öffnen. Bis zum Sommer 2016 konnten so – bis auf sieben problematische Einbahnstraßen, deren Öffnung für den Radverkehr durch verschiedene Faktoren als zu unsicher galt – alle Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung bringt, wie in Heidelberg ersichtlich, entscheidende Vorteile mit sich, von der der Verkehr in der Stadt durch den derzeitigen Stand des Einbahnstraßen-Projektes schon heute profitiert. So entstehen zwar

durch die beengte Situation im Vergleich zu einer Fahrt in Zweibahnrichtung häufiger Begegnungen zwischen Fahrradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern, jedoch ist eine verstärkte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer in Form von Geschwindigkeitsverringerung zu beobachten, welche, in Kombination mit der guten Sichtbarkeit der Radfahrer durch fehlenden Gegenverkehr, die Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer senkt und das Fahrradfahren in der Stadt sicherer und attraktiver macht. Des Weiteren ist eine Verlagerung der Radverkehrsströme von den Hauptverkehrsstraßen in die erschlossenen Straßen zu beobachten. So kann eine Entzerrung des Verkehrs sowie eine Integration der Fahrradfahrer auf die Fahrbahn gewährleistet werden. In der Vergangenheit war festzustellen, dass auch in ungeöffneten Einbahnstraßen viele Radfahrer als sogenannte Geisterfahrer unterwegs sind. In diesem Fall benutzen Radfahrer jedoch auch den Gehweg, wodurch Fußgänger stärker gefährdet sind. Diese Gefahr kann durch die Öffnung der Einbahnstraßen und die daraus folgende Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn gebannt werden. Von der Öffnung der Einbahnstraßen profitieren somit nicht nur die Radfahrer, denen ein erweitertes Wegenetz zur Verfügung steht, sondern durch die Erhöhung der Sicherheit und die Entzerrung des Verkehrs auf der Fahrbahn auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer.

# 10

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Öffnung aller Heidelberger Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Öffnung von über 80% der Heidelberger Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenfinanzierung durch die Stadt Heidelberg
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Basierend auf einer Eignungsprüfung des Amtes für Verkehrsmanagement aus dem Jahr 2012 wurde – im Zuge der Verdichtung und Erhöhung der Qualität des städtischen Radverkehrsnetzes in Heidelberg – die Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung beschlossen. 120 der noch fehlenden 150 Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr in Gegenrichtung als geeignet befunden. Bis dato konnten über 80% der Heidelberger Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

### Projektmanagement:

- Stadt Heidelberg, Stabstelle Mobilitätsmanagement

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Raab
- Anschrift: Gaisbergstraße 11, 69115 Heidelberg
- Telefon: 0 6221/5 83 05 60
- E-Mail: thomas.raab@heidelberg.de
- Projekthomepage: keine

# VERLÄNGERUNG UND BEVORRECHTIGUNG DER FAHRRADSTRASSE IN BURGDORF IN EINER TEMPO-30-ZONE



# 11

## Problemstellung

Die vorhandene Fahrradstraße ist Teil einer wichtigen Radverkehrsverbindung zwischen der Innenstadt und dem Schulzentrum in der Südstadt von Burgdorf.

Derzeit besteht eine Vorrangregelung in der Tempo-30-Zone im bereits vorhandenen Teil der Fahrradstraße durch das Verkehrszeichen 301. Das derzeitige Ende der bestehenden Fahrradstraße liegt mitten im Wohngebiet und ist für die Nutzer nicht nachvollziehbar. Die Nutzung durch den Schülerradverkehr ist ausgeprägt hoch. Die Stadt Burgdorf überprüfte im Jahr 2015 die Möglichkeiten der Verlängerung und Bevorrechtigung einer Fahrradstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone bis zum Schulzentrum: Eine Verlängerung der Fahrradstraße mit Vorfahrtsregelung ist möglich, jedoch nicht in der bisherigen Form mit dem Verkehrszeichen VZ 301. Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung führt zu Zeichen 301 aus: Das Zeichen 301 [ist] nicht häufiger als an drei

hintereinanderliegenden Kreuzungen oder Einmündungen zu verwenden.“ In Tempo-30-Zonen gilt jedoch üblicherweise rechts vor links.

## Lösungsvorschlag

Eine durchgängige Bevorrechtigung der Fahrradstraße ist aus Verkehrssicherheitsgründen in der Tempo-30-Zone anzustreben. Ungleiche Regelungen (teilweise Vorrang, teilweise Rechts vor Links) würden unklare Verhältnisse herbeiführen. Daher wird die Schaffung einer einheitlichen Regelung durch bauliche Maßnahmen an acht Knotenpunkten im gesamten Verlauf angestrebt.

Die Vorfahrt für eine Fahrradstraße ist ohne Beschilderung durch Aufpflasterung der Nebenstraßenzufahrten (Einfahren über einen abgesenkten Bord) gemäß § 10 Straßenverkehrsordnung (StVO) zu realisieren, das gewährleistet auch eine bessere Integration der Fahrradstraße in die Tempo-30-Zone als die Vorfahrtbeschilderung.

## Projektmanagement:

- Stadt Burgdorf, Tiefbauabteilung, Herr Herbst

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Claudia Vollmert
- Anschrift: Vor dem Hannoverschen Tor 27, 31303 Burgdorf
- Telefon: 05136/898125
- E-Mail: vollmert@burgdorf.de
- Projekthomepage: <https://www.burgdorf.de/stadinfo/planen-bauen/radverkehrskonzept/verlaengerung-der-fahrradstrasse/>

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Lückenschluss im Radverkehrsnetz durch die Verlängerung und Bevorrechtigung einer Fahrradstraße
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Politische Beschlussfassung für die Verlängerung und Bevorrechtigung der Fahrradstraße
- **FINANZIERUNG:**  
Durch die Stadt Burgdorf (rd. 76.000 Euro) und Fördergelder des BMU in Höhe von 84.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Ergänzung des Radverkehrsnetzes soll eine vorhandene Fahrradstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone verlängert und bevorrechtigt werden. Um die Bevorrechtigung zu erreichen, sollen acht Knotenpunkte einheitlich so umgebaut werden, dass die in die Fahrradstraße einmündenden Straßen als Zufahrt gemäß § 10 StVO ausgebildet werden. Darüber hinaus sollen Fahrbahnverengungen für mehr Sicherheit auf der Fahrradstraße sorgen.

## VERLÄNGERUNG UND BEVORRECHTIGUNG DER FAHRRADSTRASSE IN BURGDORF IN EINER TEMPO-30-ZONE

Folgende Gestaltungsmittel werden in der Fahrradstraße beim Umbau durch die Stadtverwaltung einheitlich umgesetzt:

- Bevorrechtigung in der Tempo-30-Zone mit durchgezogenem Bord, in der bestehenden Fahrradstraße werden die Borde der einmündenden Straßen mit 3 cm Ansicht neu versetzt.
- Einengung der jeweiligen von rechts kommenden Zufahrten.
- Die Pflasterflächen werden generell in Heidebraun ausgeführt, das vorhandene graue Pflaster wird vollständig im Bereich der vorhandenen Einengungen ausgetauscht, um die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer zu erhöhen. Ausnahme ein Knotenpunkt mit Busverkehr: Hier wird in der Einengung statt Pflaster Asphalt verbaut.
- Markierung eines für Burgdorf einheitlichen Fahrradstraßensymbols.

### Zusammenfassung

Die zunächst grundsätzliche rechtliche Klärung der Möglichkeiten der Bevorrechtigung einer Fahrradstraße innerhalb einer Tempo 30-Zone und die consequente Anwendung einheitlicher Gestaltungselemente im Zuge der Fahrradstraße sind wegweisend für die Anlage weiterer Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen auch für andere Kommunen. Eine Auszeichnung des Projekts mit dem deutschen Fahrradpreis kann als Signal für andere Kommunen dienen, auch in Tempo-30-Zonen bevorrechtigte Fahrradstraßen auszuweisen.

# 11



# DÜSSELDORFER FAHRRADHÄUSCHEN



# 12

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Hemmnis-Beseitigung zur Radverkehrsförderung in engen Wohnvierteln durch attraktive Abstellanlagen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Aufstellung zweier Prototypen, neun interessierte Eigentümer/-gemeinschaften (Stand 20. Dezember 2016)
- **FINANZIERUNG:**  
Entwicklung aus Eigenmitteln; Stellplatzablösebeträge und private Finanzierung für Anschaffung und Betrieb
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
23.11.2016–31.12.2021

Die Schaffung von sicheren, witterungsgeschützten privaten Fahrradabstellanlagen im unmittelbaren Wohnumfeld ist eines der größten Erfordernisse für regelmäßigen Radverkehr. Häufig fehlen geeignete Plätze, um Fahrräder abzustellen. Das Fahrrad aus einem Kellerraum hochtragen zu müssen schreckt potenzielle Nutzer vom Radfahren ab – umso mehr bei schweren Pedelecs oder Lastenrädern. Deshalb hat das Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf zusammen mit dem Architekturbüro Fritsch und Stahl ein Modell eines Fahrradhäuschens entwickelt, das im öffentlichen Raum aufgestellt werden kann. Wesentliche Vorgaben waren stadtbildverträgliche Gestaltung, Eignung für unterschiedliche Rädertypen sowie die Möglichkeit der Aufstellung auf einem Kfz-Stellplatz.

Anschaffung, Unterhaltung und Betrieb des Häuschens müssen von den privaten Nutzern organisiert und finanziert werden. Hinweise für Interessenten auf [www.duesseldorf.de/radschlag/infrastrukturelemente](http://www.duesseldorf.de/radschlag/infrastrukturelemente). Mögliche Antragsteller: Privatleute, Vermieter, Vermietungsgesellschaften, Interessengemeinschaften oder Vereine. Die Stadt unterstützt mit einer Anschubfinanzierung in 2017 in Höhe von 90% der Herstellungskosten von rd. 20.600 Euro brutto plus Transportkosten je Fahrradhäuschen. Der Fördersatz reduziert sich pro Jahr um 10% bis auf max. 50% im Jahr 2021.

Die Stadt genehmigt, nach Prüfverfahren und Zustimmung der Bezirksvertretung, die Aufstellung des Fahrradhäuschens mittels einer gebührenfreien Sondernutzungsgenehmigung mit entsprechenden Auflagen.

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Büro Fritsch und Stahl

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing Steffen Geibhardt
- Anschrift: Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement, Auf'm Hennekamp 45, 40225 Düsseldorf
- Telefon: 0211/89-94682
- E-Mail: [steffen.geibhardt@duesseldorf.de](mailto:steffen.geibhardt@duesseldorf.de)
- Projekthomepage: [www.duesseldorf.de/radschlag/infrastrukturelemente](http://www.duesseldorf.de/radschlag/infrastrukturelemente)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Neu entwickeltes Fahrradhäuschen zur sicheren und witterungsgeschützten Unterbringung von zehn Fahrrädern im Bereich von Wohngebäuden. Das Häuschen unterscheidet sich von anderen Fahrradhäusern, da es flächenmäßig auf einem Kfz-Stellplatz aufgestellt werden kann. Außerdem können auch Lastenräder, Fahrradanhänger u.Ä. untergebracht werden. Es hat eine emblematische Gestalt.

## DÜSSELDORFER FAHRRADHÄUSCHEN

Nach erfolgter Angebotsabfrage bei verschiedenen infrage kommenden Herstellern wurden zwei Prototypen des Fahrradhäuschens bei dem wirtschaftlichsten Anbieter bestellt und am 16. Dezember 2016 im Bereich des Technischen Rathauses aufgestellt. Die Prototypen dienen als Anschauungsobjekt für interessierte BürgerInnen und für einen Praxistest.

Das Häuschen im Detail:

Circa 1,50 T x 4,90 B x 3,00 H m – ermöglichen die Aufstellung in einzelne Kfz-Parkstände. Einschließlich Sitzbank 5,10 B m. Bei Aufstellung in Quer-/Schrägparkplatz ggf. leichter Überstand in Seitenraum, wie häufig bei parkenden Kfz. Sitzbank-Element entfällt, wenn erforderliche Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden. Rad-Aufhängevorrichtungen für bis zu 30 kg schwere Pedelecs geeignet.

Während in üblichen runden Häuschen hängend max. zwölf Fahrräder normaler Größe an einem mittigen Rondell Platz finden, sind es im neu entwickelten Düsseldorfer Fahrradhäuschen max. zehn Räder nebeneinander. Durch die Form, flexible Innenaufteilung und Anordnung der Türen besteht jedoch hier die Möglichkeit, auch Lastenräder oder andere größere Rädertypen unterzubringen.

An den Innenseiten der Türen sind Haken zum Aufhängen von Zubehör.

Wand- und Dachflächen aus 10-mm-HPL-Platten mit geschlossener, nahezu porenfreier Oberfläche, von der lt. Herstellerangabe die meisten Verschmutzungen, insbesondere Graffiti, leicht entfernt werden können.

Innovative Entwicklung für das private Fahrradparken im knappen öffentlichen Raum!

# 12



# 13

Wie entsteht eine Bürgerinitiative (BI)? Auslöser für unser Engagement war ein tödlicher Verkehrsunfall eines Radfahrers im nördlichen Weimarer Land. Daraufhin erfolgte ein Aufruf im Amtsblatt, dessen Resonanz nur mäßig war. Aber ein Anfang war gemacht, und nach zahlreichen Diskussionen mit Bürgern und Verantwortlichen war die BI „Alltagsradwege für unsere Region“ geboren.

Unser Ziel: In den nächsten Jahren den Grundstein für fünf neue Alltagsradwege entlang der Straßen von und nach Berlstedt zu legen. Für viele eine Utopie, aber wir sagten, gemeinsam packen wir das. Nach einer Bürgerversammlung und einer Großdemo mit 600 Beteiligten wurden Menschen aus Politik und Verwaltung von unserer Idee überzeugt und ein Umdenken erreicht, dass es nicht sinnvoll ist, nur touristische Radwege zu bauen.

Unsere Argumente: Berlstedt ist Sitz einer VG mit 13 Ortschaften und ca. 5.000 Einwohnern, der für die umliegenden Orte ein Zentrum mit vielen Einrichtungen, Schulen und anderen Versorgungs- und Gewerbe-

betrieben ist; in Nachbarorten gibt es eine Berufsschule und ein Freibad. Diese mit dem Rad zu erreichen, ist besonders für Kinder gefährlich. Wir wollen allen ermöglichen, sicher mit dem Rad in das dörfliche Zentrum zu gelangen.

Durch den Bau einer ICE-Strecke fand in der Region ein Flurneuordnungsverfahren statt. So konnten auf unbürokratische Weise für einige Kilometer Radwege Planungssicherheit hergestellt und Steuergeld gespart werden.

Der erste Radweg nach Neumark wurde Ende 2010 eingeweiht. Im Frühjahr darauf gestalteten die BI und viele fleißige Helfer einen sehr ansehnlichen Rastplatz. Der nächste Abschnitt folgte 2013 entlang der L 1055 nach Schwerstedt, mit Fertigstellung im Frühjahr 2014. Noch im gleichen Jahr gab es den ersten Spatenstich für den Radweg nach Ottmannshausen. Seine Fertigstellung im Juni 2015 wurde mit einem großen Fest gefeiert. An diesem Radweg wurde auch unser zweiter Rastplatz in Eigeninitiative verwirklicht.

### Projektmanagement:

- BI „Alltagsradwege für unsere Region“

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Hegner
- Anschrift: 99439 Berlstedt, Straße des Friedens 10
- Telefon: 0157/70488754
- E-Mail: hegner.jena@outlook.de
- Projekthomepage: <http://www.vgnordkreis-weimar.de/buergerservice/buergerininitative-alltagsradwege.html>

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:  
Bau von Alltagsradwegen im ländlichen Raum
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Drei Radwege und zwei Rastplätze sowie Förderung von Zusammenhalt und Bürgerfleiß
- FINANZIERUNG:  
Fördermittel vom Land Thüringen, dem Landkreis Weimarer Land und den Kommunen
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Projekt ist die Erschließung eines Mittelzentrums im Weimarer Land für den Alltagsradverkehr. Es ging uns nicht um den Bau von touristischen Radwegen, wir wollen etwas für die Menschen in unseren Gemeinden tun. Diese Bewegung kam ohne behördlichen Anschlag zustande und hat vielen Bürgern gezeigt, was Willen, Ausdauer und Engagement bewirken kann. Neun Jahre BI, das heißt: Drei Radwege zu den Nachbargemeinden geschaffen, ihre Pflege organisiert, zwei Rastplätze gebaut und 260 neue Bäume gepflanzt.



# 13

Wir sind heute ein Team aus ca. 15 Personen, welches sich alle ein bis zwei Monate trifft, dabei fordern wir nicht nur Radwege, sondern kümmern uns auch um die Pflege und Sauberkeit. So z.B. bei halbjährlichen Aktionstagen, an denen sich auch die Einwohner der umliegenden Orte beteiligen. Wir melden den zuständigen Behörden nicht nur die Mängel, zwei unserer Mitstreiter sind immer mal auf Tour und sammeln Müll ein.

Ein schöner Nebeneffekt ist der seit 2013 organisierte Radwandertag, an dem sich alle Gemeinden im Umland beteiligen können.

Diese Veranstaltung und die Pflegemaßnahmen lassen die Gemeinschaft zusammenschließen und es wächst Akzeptanz und Achtung.

Nun stehen noch zwei Radwege aus. Für den einen gibt es schon Planungsrecht und die Zustimmung des Gemeinderates zur Bereitstellung von Eigenmitteln: Wir sind guter Dinge, dass 2017 Baustart ist. Der letzte Radweg verzögert sich durch ein Planfeststellungsverfahren wahrscheinlich bis 2018. So sind wir voller Zuversicht, diese Projekte bis zu unserem zehnjährigen Bestehen auf den Weg gebracht zu haben.

## WUPPERRADWEG



Der Wupperradweg ist eine naheliegende Nutzung der vorhandenen Möglichkeiten, die den Radverkehr in Wuppertal und damit das Zukunftsprojekt 2025 Fahrradstadt Wuppertal einen weiteren Schritt nach vorne bringt. Damit wird der Alltagsweg durchs Tal ungefährlich und kurzweilig und lädt auch zur Nutzung kurzer Teilstücke ein. Entlang des Wupperradweges liegen wichtige innerstädtische Ziele wie Zoo, die Elberfelder City, Unistandort Haspel, Cine-maxx, das geplante Pina-Bausch-Zentrum, Land- und Amtsgericht, Berufskolleg Haspel, Junior Uni, Opernhaus, Historisches Zentrum, Gesamtschule Barmen, Innenstadt Barmen etc. Er bringt Wuppertaler und Touristen an den Fluss, schafft Blickbeziehungen zum und Bewegung am Fluss. Darüber hinaus verbessert er die touristischen Möglichkeiten Wuppertals entscheidend, indem er den Erfolg der Nordbahntrasse in die Stadtmitte hinunterträgt. Es

entsteht ein „Radrundweg Wuppertal“ von ca. 30 km Länge, mit je einer S-Bahn-Anbindung im Westen (BHF Vohwinkel), in der Mitte (Barmer BHF) und im Osten (BHF Langerfeld). Somit wird ein eigener neuer touristischer Anziehungspunkt geschaffen. Von Beyenburg bis zu Kohlfurther Brücke hat der Themenradweg eine Länge von ca. 28 km. Etwa 9,5 km lassen sich ohne bauliche Maßnahmen kostengünstig durch an dem Wegweisungssystem des Landes NRW angeordneten Zusatzschildern ausweisen. Ein weiteres Drittel der Wegstrecke kann durch anderweitige Schilder ausgewiesen werden. Lediglich auf einem Viertel bis einem Drittel der Wegstrecke sind bauliche Maßnahmen für einen StVO-konformen Radweg erforderlich. Hierzu sind wir mit der Stadt im Gespräch.

### Projektmanagement:

- Stadt Wuppertal

### Kontakt:

- Ansprechpartner: neue ufer Wuppertal e.V.
- Anschrift: Königshöher Weg 10, 42117 Wuppertal
- Telefon: 0202/5 69 86 49
- E-Mail: [info@neue-ufer-wuppertal.de](mailto:info@neue-ufer-wuppertal.de)
- Projekthomepage: [www.neue-ufer-wuppertal.de/projekte](http://www.neue-ufer-wuppertal.de/projekte)

# 14

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Die Ausweisung einer durchgehenden Radwegeverbindung durch Wuppertal entlang der Wupper
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Verabschiedung durch den Verkehrsausschuss der Stadt
- **FINANZIERUNG:**  
durch Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dieser Themenradweg verbindet bereits vorhandene Radwege und Radwegstücke zu einem durchgängigen 28 km langen Wupperradweg. Vom Verein neue ufer Wuppertal e.V. wurde er komplett mit allen erforderlichen Maßnahmen im GIS-Format durchgeplant, eine Kostenschätzung erstellt und dem Verkehrsausschuss der Stadt zur Verabschiedung vorgelegt. Der Verkehrsausschuss hat den Radweg verabschiedet, der Verein hat noch in 2016 Geld für die ersten Schilder gesammelt und wird ab Februar 2017 mit der Ausschilderung beginnen.

## SYSTEMATISCHE QUALITÄTSSICHERUNG DER FAHRRADWEGWEISUNG

Bei näherem Hinsehen ist die Fahrradwegweisung in vielen Regionen weiter vom Idealzustand entfernt, als es der mit Regelwerken und umfangreichen Neubeschilderungen betriebene Aufwand erwarten ließe. Trotz des Anspruchs einer einheitlichen und konsistenten Wegweisung bleiben oft Altschilder von Vorläufernetzen oder Themenrouten stehen. Neben Alterungserscheinungen und mutwilligen Eingriffen in die Beschilderung lassen sich vielfach konkrete Fehlerursachen in der Planungs- und Umsetzungsphase identifizieren: So führt ein veraltetes oder unvollständiges Kataster bei Folgeplanungen zu Doppelbeschilderungen bis hin zu nicht nachvollziehbaren Routenführungen. Maßnahmen zur Qualitätssicherung z.B. mit Mängelmeldeplattformen setzen so zu spät an oder greifen ins Leere. Auch die Nichtbeachtung der länderspezifischen Standards bei Neuausschilderungen zeigt, wie wichtig eine stetige Sensibilisierung für Qualitätsaspekte ist.

In der Ausarbeitung „Radverkehrsnetz meets Business Intelligence: Ansätze für ein erweitertes Qualitätsmanagement der Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen“ wurde die Thematik mit Business-Intelligence-Techniken bearbeitet. Das dort skizzierte Modell zur Beschreibung von Wegweisungssystemen legt Wert auf die Dokumentation aller bei der Planung getroffenen Entscheidungen und geht über die in den herkömmlichen Katasterblättern enthaltenen Daten hinaus. Es wurde anhand der Vorgaben der HBR und der vor Ort gefundenen Fehlerbilder abgeleitet. Die Übersetzung in Businessregeln zeigte, dass in einigen wenigen Punkten eine Schärfung der HBR sinnvoll wäre, wozu entsprechende Vorschläge eingebracht wurden.



Die exemplarische Bestandsaufnahme der Radwegweisung für sieben Kommunen im Raum Köln-Bonn soll aufzeigen, welche Maßnahmen zu einer konsequent regelkonformen Wegweisung erforderlich wären. Dazu wurden die HBR-Wegweisung vollständig und die Altwegweisung, soweit ohne weitere Quellen offensichtlich, erfasst. Das betrachtete Gebiet deckt die wichtigsten Herausforderungen einer zeitlich aufeinanderfolgenden sowie gemeinde- und kreisübergreifenden Netzentwicklung ab.

Um die anfallenden Daten und Fotografien effizient handhaben und auswerten zu können, wurde prototypisch eine Datenbank implementiert, die das in den „Ansätzen“ skizzierte Datenmodell aufgreift und jedem Objekt Statusinformationen zuordnet. Dabei werden der physische Zustand der Wegweiser einschließlich der Routeneinschübe, die Wegweiserinhalte, der Netzaufbau, der Zustand der Pfostenaufkleber sowie Katasterabdeckung und -aktualität betrachtet. Die erfassten Daten sind durch Georeferenzierung gleichzeitig die Grundlage für eine kartografische Visualisierung. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen, um die Qualität der Radwegweisung mess- und somit steuerbar zu machen. Die Ergebnisse der Befahrungen (1.500 km zwischen Juli und Dezember 2016) werden sukzessive aufbereitet und den Kommunen und Kreisen übergeben. Möge dieser Beitrag Anstoß zu einer grundlegenden Qualitätsoffensive nicht nur in NRW sein.

### Projektmanagement:

- Dr. Achim Bartoschek, Leverkusen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Achim Bartoschek, Leverkusen
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [mail@achim-bartoschek.de](mailto:mail@achim-bartoschek.de)
- Projekthomepage: [www.achim-bartoschek.de/rad\\_wegweisung.htm](http://www.achim-bartoschek.de/rad_wegweisung.htm)

# 15

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Nachhaltige Qualitätsverbesserung der Radwegweisung mithilfe von Business-Intelligence-Techniken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erarbeitung der konzeptionellen Grundlagen und Soll-Ist-Abgleich der Wegweisung einer Modellregion
- **FINANZIERUNG:**  
Ehrenamtliches Engagement
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Anhand der flächendeckenden Bestandsaufnahme in einer Beispielregion wurden typische Fehlermuster der Radwegweisung identifiziert. Viele der Mängel lassen sich vermeiden, wenn alle bei der Planung getroffenen Festlegungen dokumentiert werden und für Folgeprojekte zur Verfügung stehen. Dazu wurde ein Modell zur vollständigen Beschreibung von Wegweisungssystemen erarbeitet, das eine automatisierte Prüfung auf Vollständigkeit und Konsistenz ermöglicht und komplexe Zusammenhänge transparent macht.

## RADWEGEKONZEPT NEUSTADT A.D.AISCH-BAD WINDSHEIM



Das im Naturpark Steigerwald und Frankenhöhe gelegene Kooperationsgebiet ist geprägt von einer abwechslungsreichen Kultur- und Naturlandschaft. Neben ursprünglichen Wäldern im Steigerwald, den weitläufigen Teichgebieten im Aischgrund sowie den Weinbergen rund um Ipsheim durchziehen die Flüsse Aisch, Zenn und Aurach das Gebiet. In unmittelbarer Nähe liegt der Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen. Also beste Voraussetzungen sowohl für den Freizeit- als auch den Alltagsradler. Es existiert jedoch eine Vielzahl unterschiedlicher Kartengrundlagen mit teils variierenden Bezeichnungen und Routenführungen. Zahlreiche Routen verlaufen parallel. Eine durchgängige Wegweisung ist nicht gegeben.

Ziel ist es deshalb, ein Radwegekonzept nach einheitlichem Standard zu erstellen und umzusetzen, um ein qualitätsvolles

Radroutennetz für den touristischen Radverkehr sowie den Alltagsradverkehr auch über Gebietsgrenzen hinweg zu schaffen. Dabei sollen die Hauptorte mit fahrradfreundlichen Wegen verknüpft werden und die Einbindung von Sehenswürdigkeiten und Freizeitzielen erfolgen, aber auch der Verlauf der Fernradwege und Rundtouren auf den Prüfstand gestellt und optimiert werden.

In Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro und in Abstimmung mit den Bausträgern erfolgt eine Überarbeitung und Systematisierung des bestehenden Radwegenetzes mit der Prämisse „Qualität für Quantität“. Besonderer Wert wird dabei auf die Vernetzung der Routen untereinander und mit benachbarten Gebietskörperschaften gelegt. Im Rahmen von Workshops werden die Ideen und Verbesserungsvorschläge aller am Radverkehr

# 16

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Ein qualitätsvolles Radroutennetz für den touristischen Radverkehr und den Alltagsradverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Schaffung eines Projektmanagements (Radwegebeauftragter), Beauftragung eines Planungsbüros
- **FINANZIERUNG:**  
LEADER-Förderung und Eigenmittel Landkreis, Kommunen und LAGs
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2016–2020

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das **GEMEINSCHAFTSPROJEKT** verfolgt die Erstellung und Umsetzung eines Radwegekonzepts für den touristischen Radverkehr als auch den Alltagsradverkehr im Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim und sieben Kommunen im Landkreis Erlangen-Höchstadt. Dazu zählt neben einer einheitlichen Beschilderung, der Verbesserung der Rast- und Informationsstruktur und Kartografie, Außen- und Innenmarketing auch die Erarbeitung von Betreibermodellen zur nachhaltigen Qualitätssicherung.

### Projektmanagement:

- Tourist-Info des Landkreises Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Markus Frank, Radwegebeauftragter des Landkreises Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim
- Anschrift: Hauptstraße 1, 91443 Scheinfeld
- Telefon: 09162/124-34
- E-Mail: markus.frank@kreis-nea.de
- Projekthomepage: <https://www.topplan.de/nea/> und <http://maps.topplan.de?topkunde=nea> (wird im März 2017 aktiviert)

## RADWEGEKONZEPT NEUSTADT A.D.AISCH-BAD WINDSHEIM



beteiligten Akteure (u.a. Tourismus, ÖPNV, Radverbände, Gastgeber, Einzelhandel) erarbeitet und fließen direkt in das Konzept mit ein.

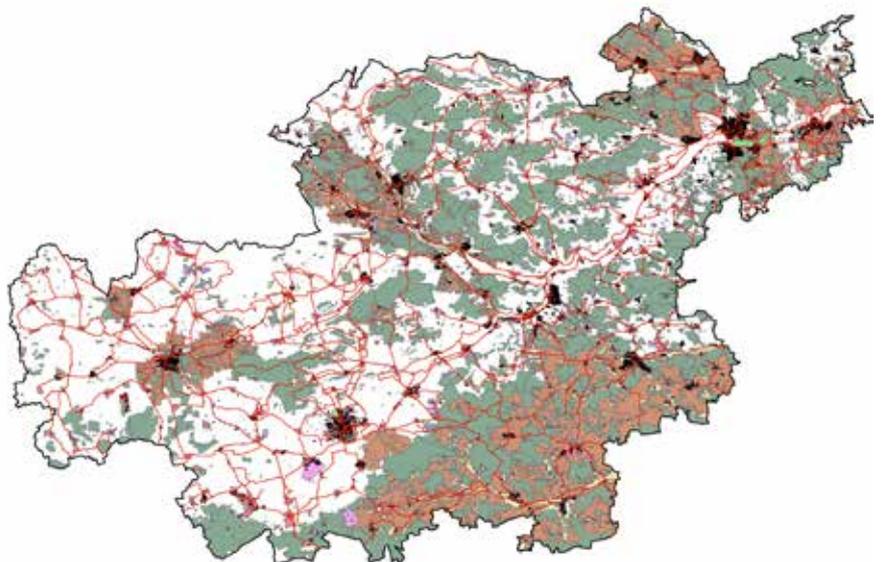
Auf Grundlage eines gemeinsam erarbeiteten und abgestimmten Radwegenetzes erfolgt im zweiten Schritt eine einheitliche Beschilderung nach FGSV-Standard und die Verbesserung der Rast- und Informationsstruktur entlang des Wegenetzes.

Einen großen Stellenwert nimmt die mit der Umsetzung des Konzepts einhergehende Informations- und Öffentlichkeitsarbeit ein. Diese umfasst sowohl das Innenmarketing (z.B. Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas bei Bürgern und Betrieben, Qualitätsoffensive bei Beherbergungsbetrieben) als auch das Außenmarketing (z.B. Messeauftritte, Internetpräsenz, Verbesserung der vorhandenen Kartografie).

Um diese Maßnahmen zu koordinieren und umzusetzen, wurde bereits ein Radwegebeauftragter in Vollzeit eingestellt. Ihm obliegt es auch, neue Betreiber- und Managementmodelle zu erarbeiten, damit die Qualität des umgesetzten Radwegenetzes für die Zukunft erhalten und verbessert werden kann.

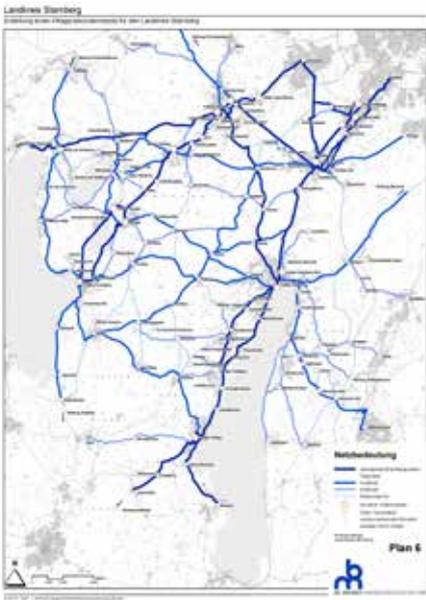
Die gemeinsame Umsetzung und qualitative Weiterentwicklung eines Radwegenetzes stellt ein Schlüsselprojekt der künftigen Zusammenarbeit und eine echte Kooperation von Regionalinitiativen (Regionalmanagement, LAGs, Kommunale Allianzen), Kommunen und Landkreisen dar, die es bisher in dieser Form weder in der Region noch in Mittelfranken gegeben hat.

# 16



## ALLTAGSRADROUTENNETZ IM LANDKREIS STARNBERG

Um die Mobilitätsansprüche im Landkreis Starnberg und in der Metropolregion München attraktiv bedienen zu können, hat der Landkreis Starnberg in Zusammenarbeit mit einem Fachbüro ein zielorientiertes Alltagsradroutennetz entwickelt, das folgende Hauptanforderungen berücksichtigt: Zusammenhang des Netzes, direkte Führung des Radverkehrs, Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur, Gewährleistung der Verkehrssicherheit und komfortabler Verkehrsfluss. Entwickelt wurde ein



Radverkehrsnetz, das in Haupt- und untergeordnete Verbindungen – entsprechend ihrer Bedeutung – gegliedert ist. Es umfasst das gesamte Kreisgebiet und schafft auch Anbindungen an die angrenzenden Landkreise. Vorhandene kommunale Radverkehrsnetze wurden in das übergeordnete Netz eingebunden. Ebenso wurde darauf geachtet, die neuesten Standards für die Radverkehrsführung anzuwenden. Ausgehend von den landkreisweit wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs wurde zunächst ein Wunschliniennetz erstellt.

### Projektmanagement:

- Verkehrsmanagement im Landkreis Starnberg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Susanne Münster
- Anschrift: Strandbadstraße 2, 82319 Starnberg
- Telefon: 08151/148-325
- E-Mail: [verkehrsmanagement@lra-starnberg.de](mailto:verkehrsmanagement@lra-starnberg.de)
- Projekthomepage: keine

Dieses bildet die kreisweit relevanten Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten, zu den Arbeitsgebieten (z.B. Gewerbegebiete) und zu den S-Bahnstationen als Übergang zum ÖPNV als Luftlinien ab. Das Wunschliniennetz wurde in einem zweiten Schritt auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt und für jede Achse eine tatsächliche Route erarbeitet. Daraus entstand ein ca. 585 km umfassendes Prüfnetz, das von den Mitarbeitern des Fachbüros zur Mängelanalyse befahren wurde. Der Handlungsbedarf zur Herstellung einer sicheren Radverkehrsführung (inkl. Grobkostenschätzung) wurde aufgelistet und priorisiert. Gleichzeitig wurden bei der Befahrung auch alternative Routen getestet und gegeneinander abgewogen. Das Ergebnis der Befahrung zeigt das Alltagsradroutennetz als Zielkonzept. Die Entwicklung des Alltagsradroutennetzes sowie die Beschreibung geeigneter Maßnahmen zur Herstellung einer sicheren Radverkehrsführung erfolgte unter enger Beteiligung mit den jeweiligen Baulastträgern und Interessensverbänden (wie ADFC, VCD, Bund Naturschutz) in zwei Beteiligungsveranstaltungen und in einem projektbegleitenden Arbeitskreis. Das fertige Konzept wurde im Herbst 2016 durch die Kreisgremien einstimmig angenommen. Die ersten Maßnahmen zur Umsetzung in der Baulast des Landkreises sollen bereits 2017 erfolgen. In einem weiteren Schritt wird der Landkreis Starnberg den jeweiligen Baulastträgern empfehlen, die zur Umsetzung des Alltagsradroutennetzes notwendigen Maßnahmen im Rahmen der jeweiligen finanziellen Leistungsfähigkeit durchzuführen, zu fördern und die notwendigen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Umsetzung des Projekts wird in den Folgejahren durch den Landkreis Starnberg begleitet.

# 17

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Erstellung eines Alltagsradroutennetzes im Landkreis Starnberg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Konzepterstellung abgeschlossen und von Kreisgremien angenommen, Umsetzung ab 2017
- **FINANZIERUNG:**  
Das Projekt wird durch den Landkreis Starnberg finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Juli 2014 bis Oktober 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

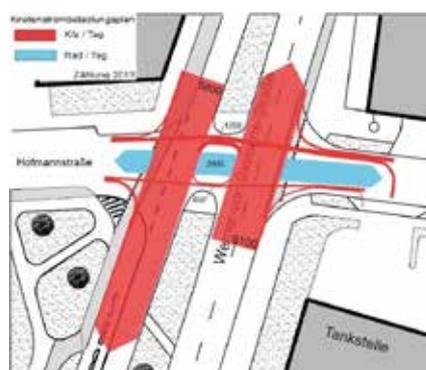
Der Landkreis Starnberg fördert seit Jahren den Radverkehr und möchte dessen Anteil am Modal Split weiter erhöhen. Das bereits bestehende freizeitorientierte Radroutennetz soll dafür durch die Erstellung eines Alltagsradroutennetzes komplettiert werden. Das Projekt ist bayernweit bislang das erste seiner Art. Es zeichnet sich vor allem durch eine umfassende Beteiligung der Akteure aus, wodurch eine breite Akzeptanz der Maßnahmenkonzeption bzw. für deren Umsetzung erreicht werden konnte.

## KREUZUNGSUMBAU FÜR DEN RADVERKEHR



Die Stadt Erlangen hat seit Langem ein Image als „Fahrradstadt“. Mehrere Zehntausend Bürgerinnen und Bürger nutzen tagtäglich das Rad. Die Stadt Erlangen ist dabei seit Jahren bemüht, durch das Bereitstellen der nötigen Infrastruktur die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und darüber hinaus die Radinfrastruktur so zu verbessern, dass immer weitere Anreize für die Nutzung dieses nachhaltigen Verkehrsmittels entstehen. In diesem Sinn wurde auch die Kreuzung der Werner-von-Siemens-Straße mit der Hofmannstraße umgestaltet, als 2013 veralteter Baubestand einen Neubau erforderte. Die Werner-von-Siemens-Straße ist eine der Hauptverkehrsstraßen in Erlangen. Die kreuzende Hofmannstraße hingegen ist eine Erschließungsstraße, wird bevorzugt von Radfahrern genutzt und bildet so eine Ost-West-Achse über mehrere Wohngebiete ins Stadtzentrum. An der beschriebenen Kreuzung querten vor dem Umbau täglich 2.900 Radfahrer, die an der vierspurigen Werner-von Siemens-Straße auf einen Strom von über 11.000 Autofahrern trafen und auf zwölf Fahrbeziehungen achten mussten. Diese Kreuzung war seit 2009 als Unfallhäufungsstelle und für chaotische Verkehrsverhältnisse bekannt.

Um die Verkehrsbeziehungen zu entflechten, so den Übergang für die Radfahrer zu vereinfachen und deren Sicherheit zu gewährleisten, wurde entschieden, das Überqueren der Werner-von-Siemens-Straße für die Autofahrer zu sperren. Der Verkehrsfluss in der Hofmannstraße wurde also zugunsten des Radverkehrs unterbrochen. Es wurde eine mit Pollern gestaltete große Mittelinsel gebaut, auf der die Radfahrer ungefährdet und bequem in der Mitte der Straße anhalten können. Mit der neuen Lösung müssen querende Radfahrer nur noch ein Drittel der Anzahl der Fahrbeziehungen beachten. Außerdem wurde so das größte Hindernis für den Radverkehr auf der beschriebenen Ost-West-Achse deutlich verringert, sodass der Radverkehr auf dieser Strecke besser fließen kann. Zusätzlich zur neuen Mittelinsel wurden außerdem entlang der gesamten Werner-von-Siemens-Straße auf beiden Seiten Zweirichtungsradwege geschaffen, sodass der Radverkehr nun vielfältigere Möglichkeiten nutzen kann. Das Ziel, den besonders für Radfahrer gefährlichen Unfallschwerpunkt an einer vom Autoverkehr dominierten Hauptverkehrsstraße aufzulösen, wurde klar erreicht: Die Radfahrer sind nun sicherer, schneller und komfortabler unterwegs.



# 18

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Auflösung eines Unfallschwerpunktes, Erhöhung von Sicherheit und Komfort für kreuzende Radfahrer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Umbau der Kreuzung in der Werner-von-Siemens-Straße, deutliche Reduzierung der Unfallhäufigkeit
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Erlangen, gefördert nach BayGVFG
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
April 2013 bis Dezember 2016

### Projektmanagement:

- Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Willmann-Hohmann, Amtsleitung
- Anschrift: Gebbertstr. 1, 91052 Erlangen
- Telefon: 0 91 31/86 13 01
- E-Mail: annette.willmann-hohmann@stadt.erlangen.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Werner-von-Siemens-Straße ist eine der am stärksten belasteten Einfallstraßen nach Erlangen. An der Kreuzung mit der von Radfahrern viel genutzten Hofmannstraße ergab sich eine Unfallhäufungsstelle, von der die querenden Radfahrer betroffen waren. Durch die Umgestaltung der Kreuzung mit einer großen Mittelinsel, die die Querung der Kreuzung für Autofahrer sperrt, werden die Radfahrer klar bevorzugt und kreuzen nun komfortabler und sicherer als vorher.

## KNOTENPUNKTWEGWEISUNG IM LANDKREIS BARNIM



Der Radverkehr spielt im Landkreis Barnim, der nordöstlich an die Bundeshauptstadt Berlin angrenzt, bereits seit vielen Jahren eine wichtige Rolle. Dies betrifft neben dem Alltagsradverkehr auch den Fahrradtourismus und die damit verbundene Wertschöpfung. Neben dem Bau von überregionalen und regionalen Radwanderwegen stand und steht bei den kreislichen Aktivitäten die qualitativ hochwertige und einheitliche Beschilderung im Fokus. So hat der Landkreis Barnim in enger Abstimmung mit den kreisangehörigen Ämtern und Gemeinden in den letzten Jahren eine weitgehend konsistente Beschilderung für sein Radwegenetz installiert, die den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR) entspricht. Die Einführung eines innovativen Knotenpunktsystems sollte das gut ausgebaute Radwegenetz und die Beschilderung ergänzen und somit die Attraktivität des touristischen Radwegenetzes, insbesondere auch in der Wahrnehmung durch Besucher und Einwohner, weiter steigern. Insbesondere in den ländlich geprägten Gebieten des Landkreises sollten so die wirtschaftlichen Potenziale des Radverkehrs weiter ausgeschöpft werden.

Im Frühjahr 2014 wurde im Landkreis Barnim das Knotenpunktsystem im Radverkehr eingeführt. Damit war und ist Barnim

der erste Kreis im Land Brandenburg, der flächendeckend mit den Knotenpunkten ausgestattet ist.

Knapp 57.000 Euro für dieses Projekt stammen aus dem EU-Förderprogramm LEADER, über 33.000 Euro aus dem Kreisetat. Die kreisangehörigen Gemeinden Ahrensfelde, Bernau bei Berlin, Eberswalde und Panketal haben die Wegweisung mit insgesamt 17.000 Euro eigenfinanziert. Das System besteht aus 102 Knotenpunkten und 176 ergänzenden Zwischenwegweisern. Ein Knotenpunkt liegt dann vor, wenn mindestens zwei Fern- oder Regionalradwanderwege aufeinander treffen. Durch die Beschilderung ist ein „Radeln nach Zahlen“ möglich. Knotenpunkte auf einer Strecke können notiert und nacheinander abgefahren werden. Für Radwandernde ergibt sich daraus der Vorteil, sich keine Ortsnamen oder GPS-Daten merken zu müssen. Zudem ist an jedem Knotenpunkt eine Übersichtskarte angebracht, auf der die nächstgelegenen Knotenpunkte ersichtlich sind. Somit ist eine Orientierung beim Radfahren ohne eigenes Kartenmaterial oder GPS-Gerät möglich. Hilfreich für die Radler sind dabei Kartenhinweise zur Beschaffenheit des Fahrradweges, aber auch zu praktischen Themen wie Fahrradwerkstätten und -ausleihen, Gefahrenstellen und Touristinformationen im Umkreis. Mit diesem System sind sowohl Rundtouren als auch Touren mit ungleichem Start- und Zielpunkt unterschiedlicher Wegelängen möglich.

Im Zuge der Knotenpunktbeschilderung konnte zudem ein digitales Beschilderungskataster erarbeitet werden, welches sowohl die Knotenpunkte als auch die HBR-konforme Beschilderung beinhaltet und damit die Instandhaltung der Knotenpunktinfrastruktur deutlich erleichtert.

# 19

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Verbesserung der touristischen Wegweisung im Radverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Installation von 102 Knotenpunkten flächendeckend im Landkreis
- **FINANZIERUNG:**  
Kreisangehörige Städte und Gemeinden, Landkreis, EU-Fördermittel (LEADER)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Mai 2012 (Förderantrag) bis Frühjahr 2014 (Fertigstellung)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Frühjahr 2014 wurde im Landkreis Barnim flächendeckend die Knotenpunktwegweisung im Radverkehr eingeführt. Seither sind 102 Knotenpunkte und 176 ergänzende Zwischenwegweiser über ein 600 km langes Radwegenetz miteinander verknüpft. Durch diese Beschilderung ist ein „Radeln nach Zahlen“ möglich. Knotenpunkte auf einer Strecke können notiert und nacheinander abgefahren werden. Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln des Landkreises, der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie aus EU-Mitteln.

### Projektmanagement:

- Landkreis Barnim

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Conrad
- Anschrift: Am Markt 1, 16225 Eberswalde
- Telefon: 03334/2141248
- E-Mail: radverkehr@kvbarnim.de
- Projekthomepage: keine

## PIKTOGRAMMKETTE – RADVERKEHRSFÜHRUNG FÜR EIN RÜCKSICHTSVOLLES MITEINANDER



Im Zuge der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht haben Radfahrende die Wahl, den entpflichteten Radweg oder die Fahrbahn zu nutzen. Nicht zuletzt aufgrund von Unkenntnis und Gewohnheiten sorgt dies bei vielen Verkehrsteilnehmern für

Irritationen. Die weiterhin bestehenden Radverkehrsanlagen erwecken bei manchen Autofahrern den Eindruck, diese müssten noch immer vom Radverkehr genutzt werden. Dadurch können Konflikte mit Radfahrenden entstehen, die dennoch die Fahrbahn nutzen und von Autofahrerinnen oder -fahrern zurechtgewiesen werden. Dies wiederum verschlechtert das subjektive Sicherheitsempfinden der Radelnden und lässt die Vorteile des Fahrens auf der Fahrbahn in den Hintergrund treten.

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, wurde im Juni 2016 in der Landeshauptstadt Mainz die Maßnahme der Piktogramm-kette umgesetzt. Hierfür wurden in regelmäßigen Abständen weiße Fahrradsymbole mit Richtungspfeilen links und rechts auf der Fahrbahn aufgebracht. Dabei umfasst das Rad-Piktogramm eine Breite von 1 m und eine Höhe von 1,30 m, der ergänzende Pfeil ist 1 m hoch und die Piktogramme wiederholen sich durchschnittlich alle 30 m. Weiterhin wurde darauf geachtet, dass die Symbole in ausreichendem Abstand zum Bord und im Falle

von Parkständen zum ruhenden Verkehr aufgebracht werden, um eine optimale Führung des Radverkehrs mit Sicherheitsabstand im jeweils rechten Seitenbereich anzubieten. Zudem wurden die Symbole in Ein- und Ausfahrten zusätzlich ergänzt, um für den einfahrenden Verkehr ein Signal zu setzen. Zusätzlich wurden in Kreuzungsbereichen Aufstellflächen für die Radfahrer markiert. Neben einer kleineren Strecke (Hauptstraße in Mainz-Mombach, ca. 450 m lang) wurde die Pilotmaßnahme auch über eine längere Distanz von fast 2,5 km umgesetzt (Mainz-Oberstadt: An der Goldgrube – Am Stiftswingert – Göttemannstraße). Bei der Auswahl dieser Routen wurden Kfz- und Schwerverkehrszahlen wie auch frequentierte Radachsen berücksichtigt. Die Umsetzung wird von Zählungen begleitet, die die Nutzung vor und nach der Maßnahme eruiieren sollen (Vergleich 2016/2017). Zusätzlich wird mittels Flyern über die neue Maßnahme informiert.

Die Piktogramm-kette hat zum Ziel, die Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu reduzieren und die Radverkehrsführung auf der Straße zu verdeutlichen. Es soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden gestärkt werden, damit diese auch besser von den Vorteilen des Fahrbahnfahrens profitieren können. Da sie sich im Blickfeld des Autofahrers befinden, werden sie besser wahrgenommen und Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen reduziert. Ohne Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern profitiert der Radverkehr von der direkten Wegeführung und auch Abbiegevorgänge sind so ohne mehrmaliges Halten an Ampeln schneller möglich. Die Piktogramm-kette soll das Miteinander im Straßenverkehr verdeutlichen und die gegenseitige Rücksichtnahme verstärken.

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Franziska Voigt
- Anschrift: Zitadelle Bau B 55131 Mainz
- Telefon: 0 6131/12-34 05
- E-Mail: franziska.voigt@stadt.mainz.de
- Projekthomepage: keine

# 20

### KURZE PROJEKT-BESCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Verdeutlichen des Radfahrens auf der Fahrbahn, Konfliktreduzierung, Sicherheitsgewinn, Rücksichtnahme
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Überwiegend positive Rückmeldungen aller Verkehrsteilnehmer: verbesserte Wahrnehmung, eindeutige Führung
- **FINANZIERUNG:**  
Aus den städtischen Haushaltsmitteln für den Radverkehr (8.500 Euro)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahren auf der Fahrbahn wird eindeutig für Auto- und Radfahrende. Seit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht können Radfahrende entscheiden, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn nutzen. Dabei hat Letzteres diverse Vorteile. Diese Wahlfreiheit hat die Landeshauptstadt Mainz mittels Markierung einer Piktogramm-kette verdeutlicht. Die aneinandergereihten Radsymbole auf der Fahrbahn setzen ein Signal an Auto- wie auch Radfahrende. So sollen Konflikte reduziert und die Rücksichtnahme erhöht werden.

## UMBAU DES KNOTENPUNKTES SCHÖNGEISINGER STRASSE/ LANDSBERGER STRASSE



Ein Großteil des Verkehrs aus dem westlichen Landkreis und aus dem Ortsteil Aich fährt über die ST 2054/Landsberger Straße in Richtung Stadtzentrum oder weiter über die Schöngeisinger Straße zur B 2 in Richtung München.

Stadteinwärts wird der Verkehr im letzten Abschnitt ab einem Kreisverkehr über die Holzhofstraße zur Schöngeisinger Straße geführt, da der letzte Teil der Landsberger Straße (Direktverbindung zwischen dem Kreisverkehr und der Schöngeisinger Straße) eine stadtauswärts gerichtete Einbahnstraße ist.

Dieser letzte östliche Abschnitt der Landsberger Straße stellte lange Zeit im städtischen Radwegenetz eine Barriere zwischen dem Brucker Westen und der Innenstadt dar. Er wurde häufig von Radfahrern verbotswidrig befahren (entgegen der Einbahnstraße oder auf dem nördlich verlaufenden Gehweg). Aufgrund des relativ starken Gefälles von Straße und Gehweg und entgegenkommenden Lkw-Verkehrs

stellte dieser Zustand ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Die Überquerung der Schöngeisinger Straße im näheren Bereich des Knotenpunktes Landsberger Straße war oft gefährlich. 2013 ereignete sich ein schwerer Unfall, als eine Schülergruppe die Straße in Richtung Hallenbad/Eisstadion überqueren wollte und ein Autofahrer das vor ihm haltende Fahrzeug überholte. Aus diesem Anlass wurde der komplette Knotenpunkt überplant.

Da die betroffenen Abschnitte zur Staatsstraße gehören und somit das Staatliche Bauamt Freising Baulastträger ist, war vorgegeben, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h weiter aufrechterhalten und die Befahrbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet bleiben sollte sowie die Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr nur mit baulicher Trennung erfolgen darf. Die stadtauswärts fahrenden Buslinien können jedoch in Abstimmung mit dem Landratsamt Fürstenfeldbruck über die

### Projektmanagement:

- Stadt Fürstenfeldbruck

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Claudia Gessner
- Anschrift: Stadt Fürstenfeldbruck, Hauptstraße 31, 82256 Fürstenfeldbruck
- Telefon: 08141/2814116
- E-Mail: [claudia.gessner@fuerstenfeldbruck.de](mailto:claudia.gessner@fuerstenfeldbruck.de)
- Projekthomepage: keine

# 21

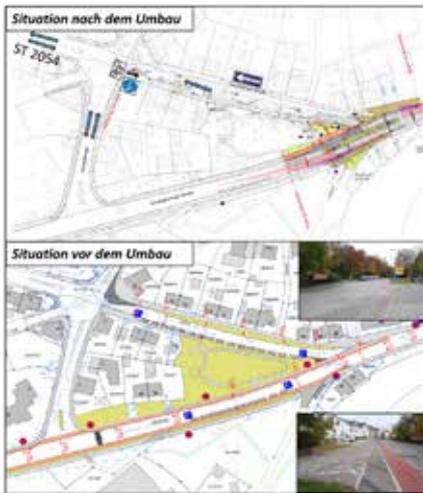
### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Erstellung einer zentralen, attraktiven und sicheren Verbindung für Radfahrer und Fußgänger
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Projekt wurde erfolgreich umgesetzt, der Radweg und die Querungshilfe werden rege genutzt.
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamt ca. 250.000 Euro, davon ca. 93.500 Euro Fördermittel (Schlussrechnung und Förderbescheid noch ausstehend)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2014–2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine neue, ungewöhnlich geformte Mittelinsel mit zwei Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer und eine für Radfahrer in Gegenrichtung frei gegebene, ca. 130m lange, Einbahnstraße – damit wurde die Verkehrssituation am Knotenpunkt Schöngeisinger / Landsberger Straße in Fürstenfeldbruck für Radfahrer und Fußgänger deutlich sicherer und komfortabler. Zudem wurde hiermit eine direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen geschaffen.

## UMBAU DES KNOTENPUNKTES SCHÖNGEISINGER STRASSE/ LANDSBERGER STRASSE



Holzhofstraße und nicht mehr durch den Einbahnstraßenteil der Landsberger Straße geführt werden, was zu einer erheblichen Verminderung des Schwerlastverkehrs in der Einbahnstraße führt. Somit war der Weg geebnet, um einen Schutzstreifen für stadtauswärts fahrende

Radler in der Einbahnstraße markieren zu können (Element A in beigefügten Fotos). Die Radfahrer, welche entgegen der Einbahnstraße diesen Streckenabschnitt befahren, werden auf einem 1,60 m breiten Radweg (B), welcher mit einem Sicherheitsabstand von 50 cm (C) neben dem Parkstreifen (1,80 bis 2 m breit, Element (D) angelegt ist, geführt.

Im Einmündungsbereich Schöngesinger/Landsberger Straße wurde eine langgezogene Querungshilfe geplant (Element (E). Die Querungshilfe erlaubt sowohl dem Fußgänger als auch dem Radverkehr von und zur Landsberger Straße eine sichere Querung über die Schöngesinger Straße. Die Insel ist 2,50 m breit, sodass die Aufstellung eines Fahrrades möglich ist.

Die entlang der Schöngesinger Straße fahrenden Radfahrer werden mittels rot eingefärbten Schutzstreifen vom Radweg auf die Fahrbahn (stadteinwärts) bzw. von der Fahrbahn auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg (stadtauswärts) geführt.

# 21



## STÄDTEPARTNERSCHAFTSRADWEG BRAUNSCHWEIG-MAGDEBURG

Seit dem 8. Dezember 1987 verbindet die Großstädte Braunschweig und Magdeburg eine gewachsene Städtepartnerschaft. Diese ist geprägt von Begegnungen und fruchtbarer Zusammenarbeit auf unterschiedlichsten Ebenen. Das 25-jährige Jubiläum im Jahre 2012 nahmen die Stadträte beider Kommunen zum Anlass, um die Idee der Ausweisung einer touristischen Radroute zwischen Braunschweig und Magdeburg zu realisieren. Ziel war die Entwicklung eines länderübergreifenden „Städtepartnerschaftsradweges“, der Fahrradfahrern aus den Großräumen die Möglichkeit eröffnet, sich den zwischen den Städten gelegenen Raum unterhaltsam zu erschließen.

Als Ergebnis der interkommunalen Zusammenarbeit wurde eine 110 km lange Route projektiert, deren Mittelpunkt die Magdeburger Warte in Helmstedt und der ehemalige Grenzübergang Marienborn darstellen. Am 8. Dezember 2014 unterschrieben im Helmstedter Rathaus der Braunschweiger und der Magdeburger Oberbürgermeister sowie Vertreter von 16 beteiligten Gebietskörperschaften eine Kooperationsvereinbarung als formellen Startschuss. Fahrradfahrer, die sich auf den Weg von der Löwen- in die Domstadt machen, kommen unterwegs in den Genuss zahlreicher Sehenswürdigkeiten und Naturerlebnisse. Die Region ist reich an Geschichte, schönen Landschaften und kulturellen Highlights, die abseits stark befahrener Straßen erreicht werden können. Genau deshalb sind sich alle Beteiligten darüber einig, dass diese Tour für Fahrradfahrer aus ganz Deutschland attraktiv sein wird. Wer nur Abschnitte der 110 km langen Route befahren möchte, kann an vielen Stellen über den ÖPNV einsteigen und hat mehrere Schnittstellen zu anderen Radrouten, wie Aller-Radweg, Elbe-Radweg, Telegraf-Radweg oder Weser-Harz-Heide-Radweg. Die Radroute zwischen Braunschweig und

Magdeburg macht die jüngeren Ereignisse in der deutschen Geschichte auf eindrucksvolle Art und Weise erlebbar und ist somit auch Ausdruck eines gewachsenen Zusammengehörigkeitsgefühls.

Als Projektergebnisse sind zu nennen:

- eine mit allen Akteuren abgestimmte landschaftlich attraktive und vollständig beschriebene Radroute
- ein Radwanderführer mit Karten- und Textteil
- eine Internetseite mit allen erforderlichen nutzerorientierten Informationen inklusive einer interaktiven Online-Karte und GPS-Tracks
- eine regionale und bundesweite Bekanntmachung der Radroute durch eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Durchführung eines unterhaltsamen und medienwirksamen Rad-Events am 3. Oktober in Helmstedt mit zwei sogenannten Staffel- und Zielradfahrten.

Eine Auszeichnung des Projektes sollte aus Sicht der Akteure aufgrund der einzigartigen Projektbearbeitung aller beteiligten 16 Kommunen in den beiden Bundesländern erfolgen, die geschlossen hinter der Idee standen. Ein länderübergreifender Städtepartnerschaftsradweg zwischen zwei bereits vor der Grenzöffnung befreundeten Städten ist einmalig und wird von den Beteiligten mit Stolz als Teil der Aufarbeitung der Deutschen Geschichte angesehen.

Die Besonderheit des Projektes wird durch folgende Aspekte charakterisiert:

- Die Gründung einer völlig neu zusammengestellten länderübergreifenden Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines Städtepartnerschaftsradweges ist bundesweit einmalig. Dies gilt auch für das Thema „Städtepartnerschaft/Deutsche Einheit“ bezogen auf eine Radroute – im Sinne eines Alleinstellungsmerkmals.

# 22

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Den einzigartigen Städtepartnerschaftsradweg überregional medienwirksam zu kommunizieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Siehe hierzu ausführliche Beschreibung
- **FINANZIERUNG:**  
Durch die Stadt Braunschweig und Landeshauptstadt Magdeburg
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2012–2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Rahmen einer länderübergreifenden und interkommunalen Arbeitsgruppe wurde eine komplexe Aufgabenstellung mit allen an der Strecke liegenden kommunalen Gebietskörperschaften erfolgreich bearbeitet. Der Städtepartnerschaftsradweg genießt eine nachweislich sehr hohe Medienwirksamkeit, die durch eine intensive projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und die Durchführung eines symbolträchtigen Eröffnungsevents generiert wurde.

### Projektmanagement:

- Stadt Braunschweig und Landeshauptstadt Magdeburg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Heuvelmann und Tim Schneider
- Anschrift: Stadt Braunschweig, Bohlweg 30, 38100 Braunschweig
- Telefon: 05 31/470-29 82
- E-Mail: dirk.heuvelmann@braunschweig.de
- Projekthomepage: www.staedtepartnerschaftsradweg.de

## STÄDTEPARTNERSCHAFTSRADWEG BRAUNSCHWEIG-MAGDEBURG

- Die sehr intensive Kommunikation im Rahmen des Eröffnungsmarketings zeigte nachweisliche Wirkungen. So wurden nicht nur rund 50 Artikel aus dem regionalen Print- und Online-Bereich der Presse sowie vielfältige Rundfunk- und Fernsehbeiträge (s. Abb. 3) registriert, sondern es erfolgte auch eine bundesweite Bekanntmachung über Nachrichtenagenturen. Diese enorme Resonanz spiegelte sich auch in den Nutzerzah-

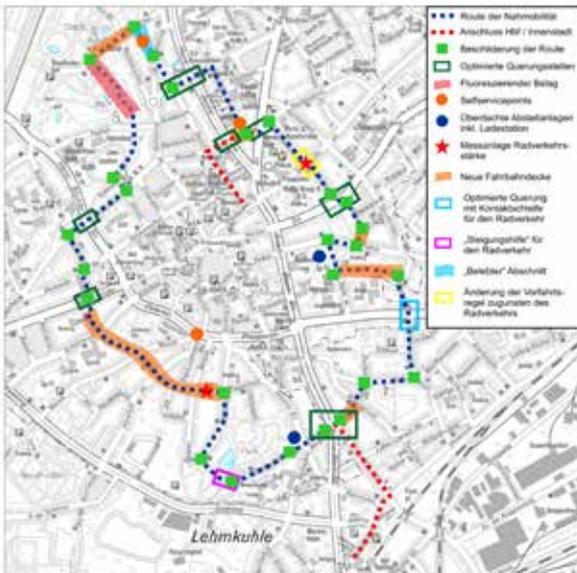
len der Internetseite wider: In einem circa vier-wöchigen Zeitraum konnten rund 9.000 Zugriffe verzeichnet werden.

- Die Außenkommunikation wurde im Rahmen des Eröffnungsmarketings sehr intensiv betrieben und hinterließ vielfältigste Resonanzen. Diese nachweislich erfolgreiche Kommunikation für die Radroute wird auch als auszeichnungswürdig bewertet.

# 22



## RADQUADRAT – DIE RADROUTE MIT POTENZIAL



### Wichtigste Massnahmen und erwartete Ergebnisse

Route der Nahmobilität: Bau-liche Gestaltung einer innen-stadtnahen Route mit attrak-tiven und sicheren Wegen für den Rad- und Fußverkehr und flankierenden Serviceange-boten.

Optimierte Querungsstellen: Schaffung von Querungshilfen über Hauptverkehrsstraßen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Minimierung von Zeit-verlusten an Knotenpunkten, teilweise mit Anfahrkontakt-schleife zur Radvorrangschal-tung an LSA.

### Ausgangssituation und Zielsetzung

Verkehrsvermeidung und Verkehrsverla-gerung auf den Umweltverbund sind als übergeordnete Mobilitätsziele im Master-plan Klimagerechter Stadtumbau formu-liert und werden vertieft im Klimaschutz-teilkonzept Mobilität, das Strategien für die klimafreundliche und stadtverträgliche Abwicklung des gesamtstädtischen Ver-kehrs festlegt und sowohl infrastrukturelle Konzepte als auch Maßnahmen zur Be-wusstseinsbildung sowie zur Information/Beratung vorsieht.

### Projektidee

Entlang einer „Route der Nahmobilität“ werden verschiedene sich ergänzende Maßnahmen aus den o.g. Planwerken ge-bündelt.

Selfservicepoints für Fahrräder/Pedelecs: Ergänzung der Wegeinfrastruktur durch Servicepoints mit Fahrradwaschanlage, Luftpumpenstation, Ladestation und Re-paraturswerkzeug.

Fluoreszierender Belag: Ausgestaltung einzelner Abschnitte mit fluo-reszierendem Belag, der bei Tageslicht „auflädt“ und nachts ohne Energieeinsatz leuchtet, hat sowohl Sicherheitsaspekte als auch Ge-staltqualität.

Überdachte Abstellanlagen inkl. Ladesta-tion: Unterstützung der Radnutzung auch bei schlechtem Wetter sowie Möglich-keit zur sicheren und nahen Unterbringung. Unterstützung des Trends zu Pedelecs durch Ergänzung mit Ladestationen.

# 23

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Bau einer besonders innovativen, nutzerfreundlichen und sicheren Radroute
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Planung, Kostenermittlung, Beschlussfassung, Beantragung Förderung, in Kürze Beginn der Umsetzung
- **FINANZIERUNG:**  
Förderung im Rahmen des Bundes-wettbewerbs „Klimaschutz im Rad-verkehr“ 90%, Eigenanteil 10%
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
01.01.2017–30.06.2018

### Projektmanagement:

- Stadt Bottrop, Stadtplanungsamt (61/3) und Fachbereich Tiefbau und Stadterneuerung (66)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Natascha Dietz
- Anschrift: Stadt Bottrop, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanung (61/3)
- Luise-Hensel-Straße 1, 46236 Bottrop
- Telefon: 02041/70-38 97
- E-Mail: [natascha.dietz@bottrop.de](mailto:natascha.dietz@bottrop.de)
- Projekthomepage: wird noch erstellt

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Route der Nahmobilität kombi-niert klassische infrastrukturelle Maßnahmen wie den Wegebau mit komfortablen Serviceeinrichtungen, innovativen Beleuchtungs- und Weg-weisungskonzepten und umfangrei-cher Öffentlichkeitsarbeit. Mit dem Projekt wird eine breite Palette sich ergänzender Maßnahmen realisiert und vor Ort auf überschaubarem Raum sichtbar und erlebbar gemacht. Es soll so als „erfahrbare“ Blaupause für die Umgestaltung von Verkehrsräumen in weiteren Quartieren dienen.

**Messanlagen Radverkehrsstärke:** Zur dauerhaften Wirkungskontrolle und Außendarstellung Realisierung von zwei Systemen, einer Stele mit Induktionsschleife und Displayanzeige und einer Messanlage über Radar.

**Kenzeichnung der Route:** Ausstattung mit wegweisender Beschilderung und durchgängiger Markierungslinie zur Verbesserung von Erkennbarkeit, Routenführung und Außenwirkung.

**Steigungshilfe:** Komfortgewinn durch Steigungshilfe an sehr steilem Streckenabschnitt.

**„Belebter“ Abschnitt:** Installation bewegungsfördernder Infrastruktur in den Nebengebieten des Verkehrsraums.

**Öffentlichkeitsarbeit:** Projektbegleitung durch verschiedene Maßnahmen wie Bürgerworkshops, Feedbackradtouren, Radaktionstag, Eröffnungsradtour etc.

### **Besonderheiten**

Abkehr von der Umsetzung singulärer Maßnahmen hin zur gesamtheitlichen Anwendung abgestimmter und an den Mobilitätszielen ausgerichteter Maßnahmenbündel. Dabei Anwendung innovativer Maßnahmen wie fluoreszierender Belag oder elektrische Steigungshilfe.

### **Alleinstellungsmerkmal**

Das Projekt integriert ein breites Spektrum von Maßnahmen der Radverkehrsplanung und macht entlang einer erfahrbaren Route im Stadtbild sichtbar, welchen Komfort und welche Sicherheit das Radfahren bei konsequenter Förderung bieten kann. Es soll so zum Ausprobieren, Umdenken und Nachmachen anregen.

# 23



Wer Fahrrad fährt, ist wesentlich preisgünstiger und im Stadtverkehr oft auch schneller unterwegs als mit motorisierten Verkehrsmitteln. Die Förderung des Radverkehrs ist in vielen Kommunen Bestandteil der Strategien zum Klimaschutz, zur Lärminderung, zur Luftreinhaltung und zur Gesundheitsvorsorge. Denn die integrierte Förderung des Radverkehrs und die Steigerung seines Anteils am gesamten Verkehr verspricht eine Entlastung vom fließenden und ruhenden Autoverkehr. Da das Radfahren lokal völlig emissionsfrei ist, erspart es Lärm, Feinstaub, Stickoxid und Kohlendioxid auf lokaler Ebene und verbessert so die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems insgesamt.

**Grüne Welle sorgt für besseren Verkehrsfluss und reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen**  
In den meisten Fällen sind grüne Wellen

zum heutigen Zeitpunkt an den Durchschnittsgeschwindigkeiten des Automobilverkehrs ausgerichtet und bringen dem langsameren Radverkehr nur wenig Nutzen. Dank der Siemens-Technologie Sitrtraffic SiBike ändert sich dieser Umstand: Künftig kann der Radverkehr mit einer Smartphone-App grün anfordern und sich so noch schneller durch die Stadt bewegen. Hierbei kann sowohl nur eine Kreuzung als auch ein gesamter Straßenzug mit mehreren Ampeln auf eine vorher definierte Radfahrer-Geschwindigkeit ausgelegt werden. Somit kommen auch Radfahrer in den Genuss einer grünen Welle – Stoppen an jeder Ampel, anstrengendes Losfahren und Zeitverlust gehören dann der Geschichte an. Hierfür muss lediglich mit der passenden Geschwindigkeit gefahren werden und die Smartphone-App Sitrtraffic SiBike installiert sein.

**Projektmanagement:**

- Siemens AG

**Kontakt:**

- Ansprechpartner: Michael Düsterwald
- Anschrift: Siemens AG, MO MM ITS TS PLM, Otto-Hahn-Ring 6 81739 München
- Telefon: 0172/1493639
- E-Mail: michael.duesterwald@siemens.com
- Projekthomepage: [http://www.siemens.com/press/de/feature/2016/mobility/2016-04-sibike.php?content\[\]=MO](http://www.siemens.com/press/de/feature/2016/mobility/2016-04-sibike.php?content[]=MO)

24

**KURZE PROJEKTbeschreibung**

- **ZIEL:**  
Sitrtraffic SiBike: die Grüne Welle für Fahrradfahrer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
SiBike verbessert den Radverkehr erfolgreich, ohne den MIV und ÖV signifikant zu verschlechtern.
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Marburg und Siemens AG
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.01.2016–20.12.2016

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**

Radfahren attraktiver machen – das ist eine optimale Strategie, um Verkehrsaufkommen und Umweltproblemen in Städten und auf Landstraßen zu begegnen. Deshalb entwickelt Siemens Sitrtraffic SiBike: die grüne Welle für Fahrradfahrer. Über eine Smartphone-App werden Fahrradfahrer an Ampeln priorisiert und bekommen grün. SiBike ist eine kosteneffiziente Lösung für Städte und Kommunen, die als „Green Cities“ die Lebensqualität verbessern und das Image steigern wollen.



### Freie Fahrt: Wie funktioniert die grüne Welle für Radfahrer?

Nähert sich ein Fahrradfahrer mit der Si-traffic 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 Fahrradfahrers 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. Anschließend gibt die Verkehrszentrale einen Befehl an die Ampelsteuerung und sorgt dafür, dass der Fahrradfahrer 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.

### Marburg testet die Grüne-Welle-App für Radfahrer

SiBike wurde in Marburg durch die TU München innerhalb eines Pilotversuchs untersucht, es stand eine Vorher-Nachher-Untersuchung im Vordergrund. An drei Versuchstagen wurden die Reisezeiten und

die Anzahl des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Radverkehrs analysiert. Die Ergebnisse der TU München liegen nun vor. SiBike hat damit im Pilotversuch die Anzahl an Halten und die Reisezeiten für den Radverkehr erfolgreich reduziert, ohne gleichzeitig die Verkehrssituation für den MIV und den ÖV signifikant zu verschlechtern.

Der positive Abschluss des Versuches hat zur Folge, dass die Siemens AG SiBike zur Produktreife bringt. Die Integration in bestehende Apps, wie City-App, Radnavigations-App oder Bike-Sharing-Apps ist angedacht. Die SiBike-Lösung soll den Radfahrern kostengünstig bzw. kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Eine Mobility-Solution allein kann nicht alle Infrastruktur-Herausforderungen lösen. Aber SiBike ist ein Beitrag, damit Städte moderner, attraktiver und umweltfreundlicher werden.



## UMGESTALTUNG MORITZPLATZ BERLIN, BEZIRK FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG



Der Moritzplatz (Friedrichshain-Kreuzberg), ein unsignalisierter Kreisverkehr, weist einen der höchsten Radfahreranteile in Berlin auf. In wiederholten 12h-Verkehrszählungen wurden konstant bis zu 8.000 Radfahrende im Untersuchungsbereich erfasst (bei 35.000 Kfz/12h). Die überdimensionierte Kreisfahrbahn ermöglichte es dem motorisierten Individualverkehr (MIV), zweispurig zu fahren. Die im Bestand vorhandene Fahrbahnmarkierung machte das Orientieren für den Kraftfahrer nur schwer möglich. Die Angebotsflächen für die Radfahrenden sind gemessen an den Belastungszahlen unterdimensioniert. Der Knotenpunkt ist angesichts des Unfallgeschehens seit Längerem im Fokus der Polizei. Die Unfallzahlen wiesen in der Vergangenheit einen konstant hohen Wert aus. Der Knotenpunkt belegte in der von der Polizei Berlin erstellten Rangliste aller Knotenpunkte in der 3-Jah-

res-Auswertung 2010–2012 den Rang 6 (von 1.497). Die Unfallkosten beliefen sich im Jahr 2012 auf 1,3 Mio. Euro. Bei 90% der registrierten Unfälle wurde jeweils der MIV als Hauptunfallverursacher festgestellt. Leidtragende waren die Radfahrenden. Grundprinzip der Änderung: Ziel war eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr unter verhältnismäßig gleichbleibender Verkehrsqualität für den MIV. Durch die geringe Überdeckung des U-Bahn-Tunnels waren bauliche Veränderungen ausgeschlossen. Konzept: Die grundlegende Veränderung erfolgte in der Zuweisung der vorhandenen Verkehrsfläche. Die Fahrbahn für den MIV wurde deutlich reduziert, die Fläche für den Radverkehr stark erhöht. Die Verkehrsflächen Rad und MIV wurden durch Sperrflächen voneinander separiert. Die Konfliktflächen wurden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit rot unterlegt. Der Radverkehrsbereich wurde zur besseren Orientierung zusätzlich in Fahrspuren unterteilt. Ob der Radfahrer im Kreis verbleibt oder ausfährt wird für den MIV durch Wahl der Spur ersichtlich. Dem Radfahrenden wird bewusst, wann er Handzeichen zu geben hat – dies wurde zusätzlich mit Pfeilmarkierungen für den Radfahrer unterstützt. Die Ausleuchtung des Platzes wurde erhöht. Umsetzung: mit vergleichsweise geringen Mitteln von ca. 39.000 Euro wurde die Markierung, Beschilderung und Beleuchtung umgesetzt. Ergebnis: Erhöhte gegenseitige Rücksichtnahme. Geschwindigkeitsreduzierung des MIV. Bewusstes Fahren der Radfahrenden. Reduktion des Lkw-Anteils. Die vorläufige Unfallauswertung (ein Jahr) zeigt eine hohe Abnahme von Unfällen mit Personenschaden (–52%) – im Vergleich hierzu nahmen die Unfälle mit Radfahrereteiligung um 37% ab. Die Senkung der pauschalen

# 25

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Reduzierung von Unfällen mit Radfahrereteiligung/sichere Gestaltung von Konfliktflächen beim Abbiegen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Reduktion der Unfälle mit Personenschaden um 52%/Reduktion der Unfälle mit Radfahrereteiligung um 37%
- **FINANZIERUNG:**  
Haushalt der Berliner Unfallkommission
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.01.2014–31.08.2015

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Erhöhung der Verkehrssicherheit mit geringen finanziellen Mitteln – veränderte Fahrbahnmarkierung für eine angemessene Zuweisung von Verkehrsflächen an die Verkehrsteilnehmer mit gegenseitiger Akzeptanz sowie Aufmerksamkeitsfeldern an Konfliktstellen – Gleichstellung von Radfahrern mit dem motorisierten Individualverkehr – Schaffung klarer Strukturen beim Abbiegen sowie eines Bewusstseins beim Radfahrer, wann er seine Abbiegen per Handzeichen anzeigen sollte.

### Projektmanagement:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Verkehrslenkung Berlin (VLB) – VLB UK

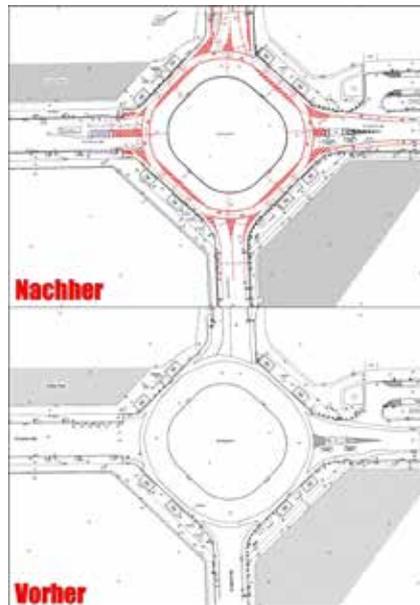
### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jochen Schledz
- Anschrift: Verkehrslenkung Berlin, Tempelhofer Damm 45, 12101 Berlin
- Telefon: 030/9 02 59 45 47
- E-Mail: jochen.schledz@senuvk.berlin.de
- Projekthomepage: [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/unfallkommission](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/unfallkommission)

## UMGESTALTUNG MORITZPLATZ BERLIN, BEZIRK FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG



Unfallkosten wurde mit rund 50% ermittelt (Reduzierung um rund 650.000 Euro pro Jahr, dies entspricht -1.780 € pro Tag). Eine Amortisation der Investitionskosten erfolgte volkswirtschaftlich bereits nach 22 Tagen! – Die Umsetzung eines Konzeptes mit Gleichstellung des Radfahrers gegenüber dem MIV hat in Berlin bereits zu großem Interesse geführt. Fazit: Auch mit wenig kann viel erreicht werden.



25

## QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGENETZ SCHWÄBISCHES DONAUTAL



Die Profilierung als Rad- und Freizeitregion am touristischen Markt ist ein langfristiger Prozess. Die Basisprodukte für eine Radregion sind ein gut ausgebautes und abgestimmtes Radwegenetz, eine durchgängige Radwegebeschilderung, gutes Kartenmaterial und innovative Marketingmaßnahmen. Im Schwäbischen Donautal wurde vor rund zehn Jahren mit der Umsetzung begonnen. Nach und nach wurden die genannten Basisprodukte entwickelt. Die Basis war nun vorhanden, muss aber zukunftsfähig sein und ausgebaut werden. Denn die vorhandene FGSV-Beschilderung muss laufend kontrolliert, angepasst und erneuert werden, um den erreichten und hohen Qualitätsstandard zu halten. Dies kann jedoch nur mit einem professionellen Qualitätsmanagement funktionieren. Daher haben sich die beiden Tourismusorganisationen der Region, Regionalmarketing Günzburg GbR und Dillinger Land e.V., dazu entschieden, einen qualifizierten Wegewart hierfür einzustellen. Dieser ist beim Regionalentwicklungsverein Donautal-Aktiv e.V. angestellt und kümmert sich in enger Abstimmung mit den Kommunen in der

### Projektmanagement:

- Donautal-Aktiv e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Angelika Tittl
- Anschrift: Hauptstr. 16, 89431 Bächingen
- Telefon: 07325/951957
- E-Mail: info@donautal-aktiv.de
- Projekthomepage: keine

Region sowie der einheimischen Bevölkerung um die Beschilderung und veranlasst notwendige Unterhaltsmaßnahmen an den Radwegen zur Sicherung der Wegequalität der Radwege. Dem Radwegeexperten konnte dank der Unterstützung von Erdgas Schwaben, den Genossenschaftsbanken und Sparkassen sowie den beiden Landkreisen ein Fahrzeug, das sog. „DonauMobil“ (erdgasbetrieben), für die Wegekontrolle zur Verfügung gestellt werden. Nach mittlerweile zwei Jahren hat sich das Qualitätsmanagement bereits bewährt. Die Qualität der Radwege hat sich erhöht. Ein Beleg hierfür ist der neue Premiumradweg DonauTäler, der ab Februar 2017 vom ADFC mit vier Sternen ausgezeichnet wird. Von Radtouristen werden insbesondere die umfangreiche und durchgängige Beschilderung sowie die attraktive Wegeführung gelobt. Des Weiteren hat sich die Wertschätzung für die eigene Region in der Bevölkerung verbessert, die mittlerweile verstärkt die touristischen Radwege, nutzt und nicht nur die Alltagsradwege, die ebenfalls nach FGSV beschildert sind. Dadurch erhöht sich das Bewusstsein für die wertvolle Natur und Besonderheiten der Region. Durch eine intensive Pressear-



beit wurde auf das Qualitätsmanagement in der Region aufmerksam gemacht. Dies hat zur Folge das Bürger aktiv an der Sicherung der Qualität mitwirken, in dem sie Mängel an den Wegewart melden und die-

# 26

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Förderung der radtouristischen Weiterentwicklung und Sicherung eines hohen Qualitätsstandards
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Qualitätsverbesserung, stärkere Vernetzung mit den Kommunen und Landkreisen sowie der einheimischen Bevölkerung
- **FINANZIERUNG:**  
40.000 Euro/Jahr (Personal- und Sachkosten)
- **PROJEKTSTATUS:**  
In Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2014–2019

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Umsetzung der touristischen Radwegebeschilderung in den Landkreisen Günzburg und Dillingen wurde ein qualitativ hochwertiges Wegenetz (ca. 1.500 km) geschaffen. Um diesen Qualitätsstandard für die Zukunft zu erhalten und weiterzuentwickeln, ist eine fortlaufende Kontrolle der Beschilderung unerlässlich. Daher wurde für die beiden Landkreise ein landkreisübergreifendes Qualitätsmanagement des Radwegenetzes im Schwäbischen Donautal eingerichtet, das in dieser Form einmalig in Bayern ist.

## QUALITÄTSMANAGEMENT RADWEGENETZ SCHWÄBISCHES DONAUTAL

se zeitnah behoben werden können. Das Qualitätsmanagement arbeitet landkreisübergreifend. Dadurch ist eine durchgängige Beschilderung gewährleistet, insbesondere an den wichtigen Schnittstellen. Denn Radfahrer nehmen Landkreisgrenzen nicht wahr. Dadurch nimmt insbesondere auf politischer Ebene das sog. Kirchturmdenken ab, weitere Kooperationsprojekte (z.B. Premiumradweg DonauTäler) sind die Folge. Das Qualitätsmanagement ist ein wichtiger Meilenstein, um das Schwäbische Donautal über politische Grenzen hinweg gemeinsam zu entwickeln und um im Wettbewerb der Regionen zukunftsfähig zu sein.

26

## CI-BI-BO – CITY BIKE BOX



Der Autoverkehr wird zunehmend zur Belastung für Innenstädte, Feinstaubbelastung, Parkraumnot und wenig Grünflächen führen zur Verödung der Citys. Stell- und Werbeflächen für den örtlichen Einzelhandel sind teuer, Parkraum begrenzt, der Internethandel boomt. Eine sehr hohe Umweltbelastung durch den zunehmenden Lieferverkehr ist die Folge. Die Nutzung des Fahrrads stellt den Radler im Alltag vor sehr große Probleme. Fahrräder sind längst nicht mehr reine Transportmittel, sie sind Ausdruck von Lebensstil. Mittlerweile sind sowohl Pedelecs als auch Mountainbikes individuell auf ihre Nutzer abgestimmt, jeder findet sein individuelles Rad oder lässt es sich nach seinen Wünschen anfertigen. Die heutigen Räder sind sehr hochwertig, herkömmliche Radständer/Bügel in Citys sind oftmals dafür nicht mehr geeignet. Sie schützen nur unzureichend vor Witterungseinflüssen oder Vandalismus, manche schaden schlichtweg aufgrund ihrer Bauweise der hochwertigen in den Rädern verbauten Technik (z.B. Scheibenbremsen ...). Fahrradparkhäuser oder abschließbare Boxen an Bahnhöfen sind im Alltag keine Alternative, im innerstädtischen Bereich findet man häufig keine adäquaten Abstellmöglichkeiten. Durch die steigende Zahl

der Pedelecnutzer ist es jedoch erforderlich, dass sichere Abstellmöglichkeiten direkt vor Ort (vor der Arztpraxis, vor der Bücherei, vor der Kirche, vor den Einzelhandelsgeschäften ...) in der Innenstadt angeboten werden.

Die Aufstellung von Ci-bi-bos bietet die einmalige Chance für Einzelhandel und Kommune, ihre Innenstadt umwelt- und kundenfreundlich zu gestalten. Einkaufen vor Ort kann wieder zum Erlebnis werden und eine echte Strategie sein gegen den zunehmenden Internethandel, verbunden mit Händlersterben in Innenstädten, was wiederum zur Verödung desselben führt. Die Boxen können begrünt werden, sie können Innenstadtmobiliar ersetzen und eine sichere Parkmöglichkeit für hochwertige Fahrräder direkt im Zentrum bieten. Die Oberfläche der Box könnte beispielsweise auch als Warenpräsentationsfläche, die Abstufung als Sitzbank dienen. Somit ist die Ci-bi-bo ein sicherer Zweiradaufbewahrungsbehälter, welcher durch verschiedene Funktionsmodule ergänzt und an den jeweiligen Aufstellungsort angepasst werden kann. Funktionsmodul könnte sein: eine Ladestation für Pedelecs, ein Outdoor-Bildschirm zur Warenpräsentation/Vorbestellung, ein Spieleaufsatz, ein

### Projektmanagement:

- Caroline Frank

### Kontakt:

- Ansprechpartner: M. Raunecker-Frank
- Anschrift: Weinbergstraße 14 73529 Schwäbisch Gmünd
- Telefon: 07173/124 96
- E-Mail: cibibo-c.frank@gmx.de
- Projekthomepage: keine

# 27

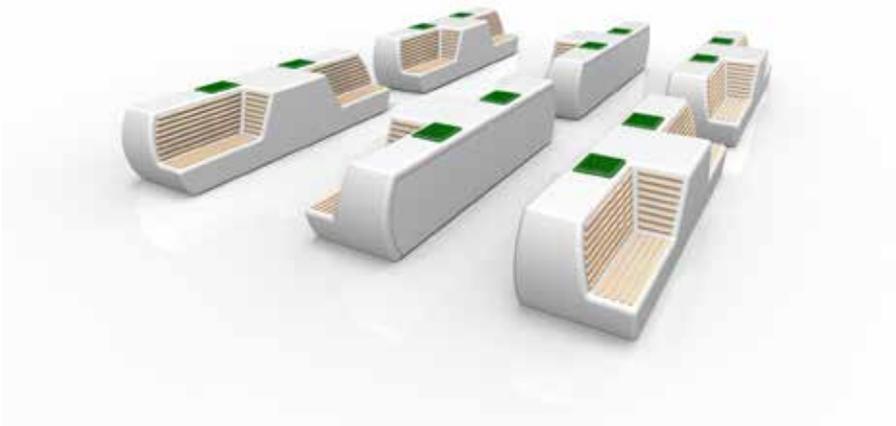
### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Sichere Zweiradaufbewahrung im innerstädtischen Bereich
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Patent-Voranmeldung
- FINANZIERUNG:  
Ungeklärt
- PROJEKTSTATUS:  
Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahrradbox für den innerstädtischen Bereich mit mehreren Funktionsmodulen. Das hochwertige Fahrrad wird alltagstaugliches Verkehrsmittel, kann sicher im innerstädtischen Bereich abgestellt werden. Die Bauweise der Box bietet Mehrfachfunktionen wie z.B. Sitzmöglichkeiten, Warenpräsentationsfläche und Begrünungsmöglichkeit. Sie kann ebenfalls als Begrenzung und Werbeträger fungieren, ist transportabel und benutzerfreundlich durch Fahrrad Auszugssystem. Sowohl Einzelbox und Reihenanlage sind möglich.

## CIBIBO CITY BIKE BOX

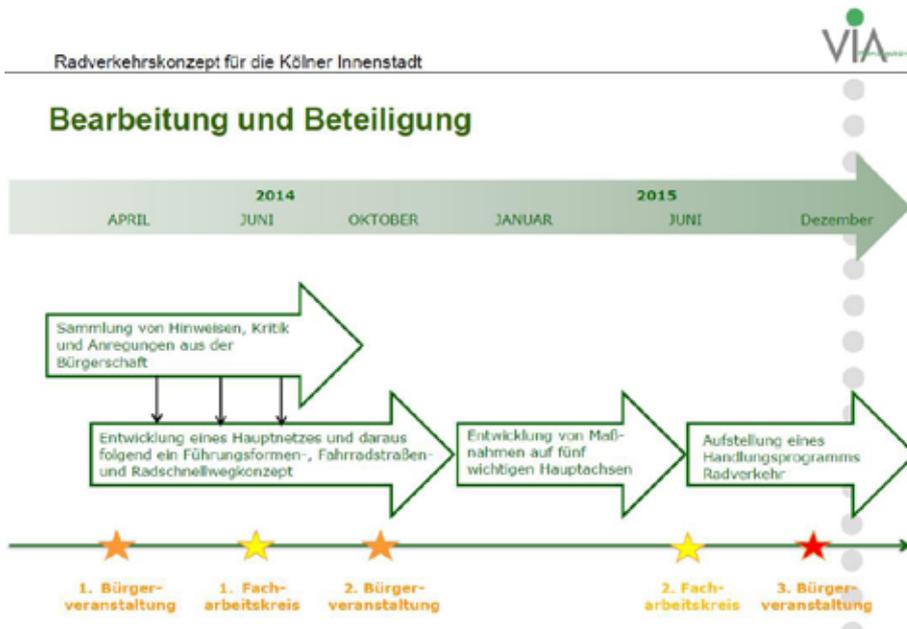


27

Warenautomat ... Denkbar sind auch Boxen als Vermietsystem für den örtlichen Einzelhandel, da sie transportabel sind. Einzelhändler könnten durch den Radler-Chip, anstatt der Kundenkarten, Kundenfreundlichkeit und Kundenbindung erzielen. Der Einzelhändler bietet exklusiven Kundenservice, die Kommune gestaltet die City umweltfreundlich, Firmen leisten einen Beitrag zum betrieblichen Gesundheitsmanagement und alle miteinander einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz.



# KLAR, KONKRET, VERBINDLICH – DAS NEUE RADVERKEHRS-KONZEPT FÜR DIE KÖLNER INNENSTADT (RVKI)



# 28

## Ausgangslage

Die Stadt Köln verzeichnet seit einigen Jahren einen wachsenden Radverkehrsanteil. Es gibt Stellen, an denen der Rad- den Kfz-Verkehr bereits übersteigt. Doch die Entwicklung der Radverkehrsmengen schreitet schneller voran als der Ausbau der Infrastruktur.

## Verfahren

Mittlerweile gehört die Förderung des Radverkehrs zu den zentralen Aufgaben der städtischen Verkehrsplanung, da dieser das wesentliche Verkehrsmittel sein wird mit dem die im Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ anvisierten Modal-Split-Werte zu erreichen sind. Mit dem Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt wurden diese Zielsetzungen nun konkretisiert und ein Meilenstein für die lokale Radverkehrsförderung wurde erreicht. Das Gutachten wurde am 14. Juni 2016 vom

Verkehrsausschuss beschlossen und beinhaltet ein Sofortmaßnahmenprogramm, das kurzfristig mit relativ einfach umzusetzenden Mitteln sichtbare Verbesserungen für den Radverkehr schaffen soll. Der Veröffentlichung ging ein zweijähriges Aufstellungsverfahren voraus, wobei das künftige Netz aus einer Netzanalyse abgeleitet wurde. Dabei wurden zwei unterschiedliche Strategien verfolgt:

- Das verträgliche Miteinander der Verkehrsarten im „Grünen Netz“ = Mischen.
- Die Neuaufteilung des Verkehrsraumes auf den Hauptverkehrsstraßen im „Gelben Netz“ = Trennen.

Im Rahmen von drei Abendveranstaltungen wurde über den aktuellen Arbeitsstand informiert, Handlungsempfehlungen wurden vorgestellt und von insgesamt 800 Teilnehmern inhaltlich diskutiert. In zwei Facharbeitskreisen wurden darüber hinaus

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25% am Modal Split bis 2025
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Konzeptbeschluss – Beginn der Umsetzung
- **FINANZIERUNG:**  
Kommunalhaushalt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

## Projektmanagement:

- Herr Jürgen Möllers

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Herr Oliver Klaholz
- Anschrift: Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin
- Telefon: 0221/221-31616
- E-Mail: [oliver.klaholz@stadt-koeln.de](mailto:oliver.klaholz@stadt-koeln.de)
- Projekthomepage: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Radverkehrskonzept bildet einen Meilenstein in der Kölner Radverkehrsplanung. Ein erstmalig durchgeführtes Beteiligungsverfahren mit insgesamt etwa 800 Beteiligten ergab ca. 1.000 Anregungen. Das aus dem Konzept abgeleitete Maßnahmenprogramm wurde priorisiert und politisch beschlossen. Mit dem Maßnahmenprogramm zur Umsetzung ging der Beschluss für fünf neue Stellen in der Verwaltung einher.

fünf Schwerpunktbereiche („BIG 5“) definiert und mit einem konkreten Maßnahmenprogramm ausgestattet. Dabei handelt es sich um bedeutende Radverkehrsachsen mit einem entsprechenden Handlungsbedarf, sodass die Radverkehrsinfrastruktur auf diesen Korridoren zunächst vordringlich ertüchtigt wird.

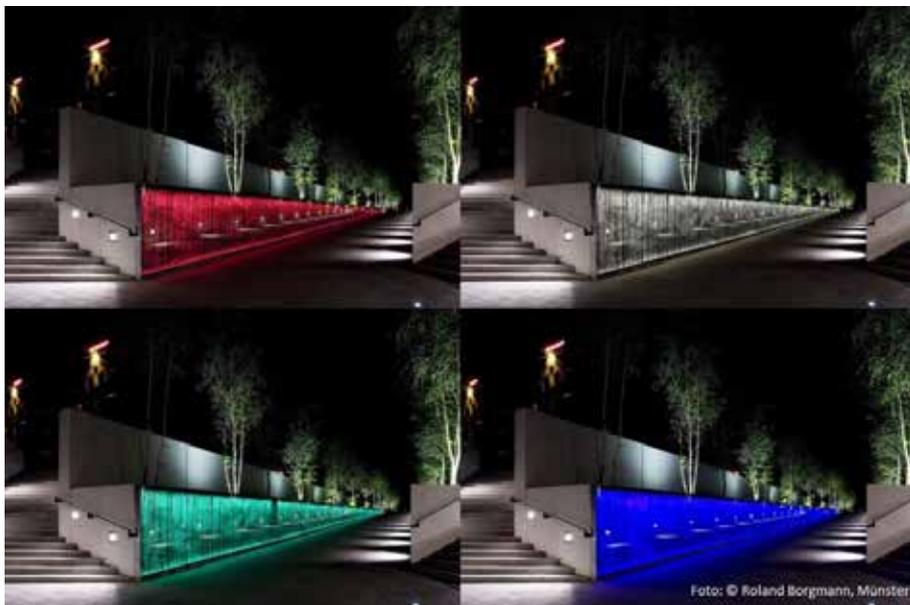
Die „BIG 5“ wurden um ein Fahrradstraßenkonzept ergänzt, das insgesamt 83 Fahrradstraßenabschnitte vorsieht, von denen 61 kurzfristig umsetzbar sind. Die Zwischen- und Endergebnisse des Verfahrens wurden auf der Homepage des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln veröffentlicht.

Das Handlungskonzept sieht einen kurz-, mittel- und langfristig umsetzbaren Zeithorizont vor. Dieser Umsetzungsplan besitzt das Ziel, dass die konsequente Verbesserung der Radverkehrsführung bereits innerhalb der kommenden sechs Jahre in der Kölner Innenstadt sichtbar sein wird.

Mit dem Handlungsprogramm im Bereich der Hauptrouten ist die Zielsetzung verbunden, dass in den nächsten zehn Jahren deutlich mehr Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen. Neben der konkreten Maßnahmensumsetzung äußert sich diese Verbindlichkeit in der Schaffung von insgesamt fünf neuen Stellen innerhalb der Kölner Stadtverwaltung. Die Förderung des Radverkehrs wird in Köln somit nicht nur an der zu ertüchtigenden Radverkehrsinfrastruktur sichtbar, sondern auch an der personellen Ausstattung innerhalb der Verwaltung.

# 28

## FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERUNTERFÜHRUNG AM BAHNHOF LINGEN (EMS)



Die Eisenbahnstrecke bildete in Lingen (Ems) eine innerstädtische Zäsur, die das östliche Stadtgebiet und die Innenstadt voneinander trennte und wenige Überquerungsmöglichkeiten bot. Dies galt v.a. für die Gebäude des ehem. Eisenbahnausbesserungswerkes, die durch Konversion neue Nutzungen der FH Osnabrück und als Kunsthalle erhalten haben und für Lingen von zentraler Bedeutung geworden sind. Die Entscheidung, die FH auf eine Kapazität von ca. 2.000 Studierenden zu erweitern, machte Planung und Realisierung der Unterführung zur Bedingung, um so eine optimale Anbindung des Standortes FH an den ÖPNV und an die Innenstadt zu gewährleisten. Zudem war vorgesehen, einen Mittelbahnsteig anzulegen, der über eine neue Treppe und Aufzug zu erreichen ist. Allein diese Vorgaben machten es zur Bedingung, dass versch. Gespräche mit der LNVG und letztendlich mit der DB AG erforderlich wurden. Nach interner Abstimmung

der Planung wurde diese mit Fachleuten der o.g. Institutionen besprochen. Die planerische Bearbeitung erfolgte durch die Fachabteilungen der Stadt, der ingenieurstechnische Beitrag wurde durch eine Tochtergesellschaft der DB AG erbracht. Für die Gestaltung inkl. der Bearbeitung des Lichtkonzeptes wurde das Architekturbüro Fickers aus Lingen beauftragt. Es erfolgte eine enge Verzahnung der verschiedenen Fachabteilungen und -institutionen. Die Gestaltung der Unterführung erfolgte in einfachen und klaren Geometrien, die in ihrer reduzierten Materialität aus Beton, Glas und Stahl ihre Entsprechung finden. Die Pflanzbastionen wurden auf beiden Seiten der Unterführung mit Birken hainartig bepflanzt, die durch eine hinterleuchtete Glaswand über die gesamte Länge thematisch verbunden wurden. Es wurde eine Glaswand gewählt, die sowohl am Tag als auch nachts die Thematik des Birkenhains widerspiegelt. Die Farbe der Gläser

### Projektmanagement:

- Fachdienst Stadtplanung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Mrugalla
- Anschrift: Elisabethstraße 14–16, 49808 Lingen
- Telefon: 05 91/9144-622
- E-Mail: a.mrugalla@lingen.de
- Projekthomepage: keine

# 29

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Nachhaltige Verbindung der durch die Bahngleise getrennten Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Projekt wurde im Jahre 2007 abgeschlossen.
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamtkosten: 7.166.670,51 Euro  
Fördermittel des Landes: 2.797.240,44 Euro  
Eigenmittel: 4.369.430,07 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
„Spatenstich“: 23. Februar 2006,  
Bauzeit rd. 20 Mon., Freigabe für die Öffentlichkeit am 06. November 2007

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch den Neubau der großzügig angelegten Fuß- und Radwegeunterführung wurde die innerstädtische Zäsur, die durch die errichtete Eisenbahnstrecke Ruhrgebiet–Ems in Lingen (Ems) entstanden war, aufgebrochen. In einfachen geometrischen Formen und angemessenen Proportionen wurde eine stadträumliche Vernetzung geschaffen. Ziel der Planungen war es zudem, durch ein entsprechendes Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept eine sichere Atmosphäre und große Offenheit am Tage wie in der Nacht zu schaffen.

## FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERUNTERFÜHRUNG AM BAHNHOF LINGEN (EMS)



nimmt die Blattfarbe der Birkenblätter auf; der Siebdruck bildet in stilisierter Form Birkenstämme/Wurzeln ab. Durch den Einsatz von LEDs können Bereiche der Glaswand verschiedenfarbig und in ihrer Helligkeit variierend angesteuert werden und somit die Reflexionen der auch nachts angestrahlten Birken nachahmen. Durch den Neubau der großzügig angelegten Unterführung wurde die innerstädtische Zäsur aufgebrochen, gleichzeitig wurde mit der Unterführung eine Anbindung an den neuen Mittelbahnsteig der DB über Treppe und Aufzug ermöglicht. In einfachen



geometrischen Formen und angemessenen Proportionen wurde eine stadträuml. Vernetzung geschaffen. Zur besseren Anbindung der Bildungseinrichtungen und zur Verdeutlichung der besonderen Situation wurden die Eingänge platzartig aufgeweitet. Durch das Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept wurde eine sichere Atmosphäre und große Offenheit am Tage und nachts geschaffen. Die Unterführung hat die Erwartungen erfüllt, wird mit großer Zustimmung angenommen und hat zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beigetragen.

# 29

## UP! UMSTÄDTER PUMPTRACK



# 30

### Eine Strecke, ein Treffpunkt, ein Erlebnis!

Aus der Idee, Jugendliche in Projekte mit einzubeziehen, entstand das Kooperationsprojekt – up! Umstädter Pumptrack.

Durch die Zusammenarbeit zwischen Schule, Schülern, Stadt und JUZ entwickelte sich ein Vorzeigeprojekt für vernetzte Jugendarbeit. Mit der asphaltierten Pumptrackanlage wird eine vorhandene Freizeitanlage zeitgemäß vervollständigt und ergänzt die just aufgebaute Bikeschool der Schule und des JUZ. Eine generationenübergreifende Anlage, die ganzjährig einen hohen Aufforderungscharakter aufweist und Freude am Fahrradfahren fördert.

### Der Pumptrack

In einer Endlosschleife angelegt, gilt es, den Pumptrack mit seinen Wellen und Kurven durch schwungvolle Auf- und Abwärtsbewegungen – dem sogenannten „Pumpen“ – aktiv zu befahren und Geschwindigkeit zu generieren, ohne dabei

zu pedalieren oder anzuschieben. Da das fahrtechnische Können die maximale Geschwindigkeit vorgibt, gelten Anlagen dieser Art als sehr sicher und stehen auf gleicher Gefahreinstufung wie ein Kinderspielplatz. Außerdem sind sie auch zugänglich für weitere Nutzergruppen wie Skateboarder, Longboarder, Inlineskater sowie Rollstuhlfahrer.

### Die integrierte Bikeschool

Die Bikeschool der ERS wurde bei der AKTIONfahRRAD, deren Schirmherrschaft die Bundesministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend innehat, als fahrradfreundlichste Schule Deutschlands 2016 gewählt. Dadurch motiviert entstand ein gesteigertes Interesse am Thema Fahrradfahren. Unser Anliegen ist es, Jugendlichen eine attraktive Alternative zu bieten, die sie weg von der Spielkonsole holt und befähigt, einer sportlichen Betätigung selbständig, eigenverantwortlich und jugendgerecht nachzugehen.

### Projektmanagement:

- Stadt Groß-Umstadt – Jugendzentrum der Stadt sowie Bikeschool der ERS

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Friedbert Metz Bikeschool der Ernst-Reuter-Schule Groß-Umstadt
- Anschrift: Bikeschool der ERS, Groß-Umstadt, Dresdener Str. 7, 64823 Groß-Umstadt
- Telefon: 0 6078/9 36 80 oder priv. 0 6078/9 67 33 23
- E-Mail: [info@bikeschool-ers.de](mailto:info@bikeschool-ers.de)
- Projekthomepage: [www.bikeschool-ers.de](http://www.bikeschool-ers.de)  
Link zum Baustellenbericht: <https://www.youtube.com/watch?v=LvCJxXqyWg>

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Eine Strecke, ein Treffpunkt, ein Erlebnis! Fahrradbegeisterung für Jung und Alt!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bikeschool an Schule und JUZ, Bikepool und Ausrüstung, Fahrradwerkstatt mit Zweiradmechaniker
- **FINANZIERUNG:**  
LEADER-Förderung, Stadt Groß-Umstadt, lokale Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch das Engagement der Bikeschool sowie Bürgern, Jugend, Politikern und Sponsoren gelang der Bau der asphaltierten Umstädter Pumptrack – up! Die Integration der Bikeschool samt Fahrkursen, eigenen Bikes und Fahrradwerkstatt mit Zweiradmechaniker sichert die optimale Nutzung. Als Ergänzung vorhandener Strukturen bietet die Anlage ideale Voraussetzungen, jedermann den Spaß am Radfahren zu vermitteln und Fahrsicherheit zu fördern.

## UP! UMSTÄDTER PUMPTRACK



# 30

### Einbettung in den Tourismus

Das integrierte Marketingkonzept mit eigener Homepage sichert eine optimale Projektumsetzung und langfristige Ausrichtung mit Alleinstellungsmerkmal.

Die Nähe zu den MTB-Rundstrecken des Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald wird als positiv eingestuft und ergänzt den Fahrradtourismus der Region.

### Mobilitätsförderung

Die Förderung nachhaltiger Mobilität stellt im Rahmen der Debatte zum Klimawandel eine der größten Herausforderungen dar. Ein zentrales Element ist es, Kinder dazu zu begeistern, gerne Rad zu fahren. Unser Ziel ist es, eine frühe und dauerhafte Fahrradnutzung zu erreichen.

Der Fahrspaß und die Freude an Bewegung sollen dabei im Vordergrund stehen. Die Basis wird in der Bikeschool gelegt und der Pumptrack bietet die Möglichkeit, der immer größer werdenden Gruppe der Kinder und Jugendlichen, die unter Bewegungsmangel leiden, ein attraktives Angebot für Bewegung zu eröffnen.

### Die Umsetzung

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts, bestätigt durch den Preis Fahrradfreundlichste Schule Deutschlands, wird als Vorbild und Basiskonzept von hessischen Ministerien aufgegriffen und für eine landesweite Unterstützung von Schulprojekten genutzt. Auch die Hessische Landesverkehrswacht befürwortet den Bau der Anlage und liefert die Sicherheitsausrüstung.



## RADWEGEBRÜCKE ÜBER DEN FLUSS VOLME – IM MÜNDUNGSBEREICH ZUR RUHR



**Räumliche Situation:** Die RUHR durchfließt im Hagener Norden zwei Stauseen, die durch einen kurzen Flussabschnitt getrennt sind. In diesem mündet von Süden die VOLME. Zwischen Hagener Stadtgebiet und den Stauseen/der Ruhr befinden sich zwei je ca. 200 ha große grüne Landschaftsräume (Landwirtschaft, Wald, Naturschutzgebiete, Baudenkmale etc.). Die Volme weist in Nähe zur Ruhr keine Brücke auf und trennt so die beiden Stauseen und Landschaftsräume voneinander. Beidseitig sind entlang des Ruhrufers gute Wirtschaftswege vorhanden. Die Seen und Uferländer der Seen sind für die Anliegerstädte äußerst wichtige grüne Freizeiträume mit regionalem Einzugsbereich. Am Südufer des östlichen Stausees verläuft der TOP-10-Radweg RUHRTALRADWEG; er quert etwa mittig auf die nördl. Uferseite der Ruhr. Er wird neben lokalen Nutzern auch von sehr vielen Tages-/Mehrtages-touristen genutzt und ist oft auf der Nordseite des westl. Stausees überlastet.

**Zielsetzung:** Der Raum um die beiden Stauseen wurde seit 25 Jahren durch diverse Rahmenplanungen überplant – dafür gab/gibt es Arbeitsgruppen der Kommunen bzw. diese hatten sich in der Initiative „DAS RUHRTAL“ von Hagen im Osten bis Bochum bzw. später sogar bis Duisburg im Westen organisiert. Die Brücke taucht in allen Planungen als extrem wichtiges Verbindungs-Infrastruktur-Element auf. Erstens um eine Umfahrung der beiden Seen zu ermöglichen, zweitens um den häufig stark ausgelasteten Ruhrtalradweg auf der Nordseite des westlichen Stausees zu entlasten. Drittens soll der Brückenschlag die vorhandenen Radwegtrassen beidseitig des Flusses Volme auf der Südseite der Seen miteinander verknüpfen (Lückenschluss). Viertens wird durch die Brücke im Westen ein idealtypischer grüner Landschaftsraum (Landwirtschaft, Waldgebiet mit Umflussberg, mit Wasserschloss und regional bedeutendem Museum, mit Wassersporteinrichtungen,

### Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Hagen/NRW

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Roß (Dipl.-Ing.)
- Anschrift: Stadt Hagen, FB 61 – Stadtplanung, Rathausstraße 11, 58095 Hagen
- Telefon: 02331/2074624 (2073770)
- E-Mail: Bernd.Ross@stadt-hagen.de
- Projekthomepage: keine

# 31

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Radweg-Lückenschluss zwischen den Stauseen Harkortsee und Hengsteysee durch Überquerung einer Flussmündung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Entwurfsplanung (LPH 1-4 HOAI) im November 2016 – Februar 2017 Förderantragstellung
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamt rd. 2,25 Mio. Euro: Wirtschaftsförderung NRW zu Infrastrukturmaßnahmen, 20% Eigenmittel durch RVR
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projektplan in Ausarbeitung:
- **ZEITRAUM:**  
April 2016 bis ca. Frühjahr 2019

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine barrierefreie, 135 m lange und 3 m breite, bewusst schlichte Radwegbrücke soll zwei bisher getrennte Landschaftsräume und zwei Stauseen auf der Südseite durch Querung des Flusses erstmalig miteinander verbinden. Damit wird auch die Umfahrung der beiden Seen erstmalig möglich. Parallel entsteht eine neue, 10 km lange Ergänzungs-/Entlastungsstrecke zum bekannten RUHRTALRADWEG. Diese verläuft durch Naturlandschaft südlich der Ruhr und erschließt Wasserschloss Werdringen mit wichtigem Museum und Geologischem Lehrpfad für Radwanderer aus der Region.

## RADWEGEBRÜCKE ÜBER DEN FLUSS VOLME – IM MÜNDUNGSBEREICH ZUR RUHR

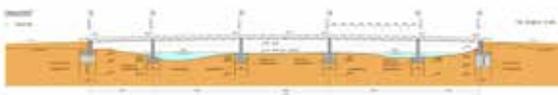
Campingplätzen, Geopfad Kaisberg) neu erschlossen, der bisher nur umständlich mit Pkw erreichbar ist. Fünftens werden durch die neue Verknüpfung im Sektor der landschaftsgebundenen Erholung Arbeitsplätze bzw. neue unternehmerische Angebote entstehen.

Wenn die Radbrücke realisiert ist, beabsichtigt die Stadt Hagen vom Brückenkopf aus eine Radwegtrasse entlang der Volme in Richtung Innenstadt/Bahnhof Hagen anzugehen.

Bisher: Seit 25 Jahren versuchte die Stadt Hagen einen Brückenschlag auf den Weg zu bringen, was aufgrund der extremen städtischen Schuldenlast jedoch nie möglich war. Eine Machbarkeitsstudie aus 2009 untersuchte, welche kostengünstigen Lösungen zur Querung der Volme an der Ruhr möglich sind. Diese war Basis für die Entwurfsplanung. Ende 2015 eröffnete sich endlich die glückliche Chance zur Realisierung durch Mittel des „Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm NRW zu Infrastrukturmaßnahmen“ (RWP) und aufgrund des finanziellen Engagements des regionalen Planungsverbandes Regionalverband Ruhrgebiet (RVR), der die Eigenmittel von 20% zur Landesförderung übernimmt. Durch Aufnahme in das Förderprogramm konnte die Entwurfsplanung einschl. aufwendiger Bodenuntersuchungen finanziert werden. Mit dieser werden zzt. die Unterlagen für den eigentlichen Förderantrag zusammengestellt. Die Förderung des Baus der Brücke einschl. Ausführungsplanung, Vergaben, Ingenieurhonoraren etc. ist sehr aussichtsreich, u.a. weil der dafür erforderliche Eigenanteil wieder vom RVR übernommen werden wird. Derzeit werden auch bereits mit mehreren Flächeneigentümern langfristige Gestattungsverträge abgeschlossen.

Die Brücke soll als 3 m breite, 5-feldrige Stahl-Fachwerkkonstruktion mit leichter Überwölbung (alles max. 3%!) und beschichtetem Stahlbelag gebaut werden. Grundlegende Zielsetzung war es, eine optisch bewusst zurückhaltende, aber ästhetische Lösung zu finden, die parallel sowohl im Bau als auch in der Unterhaltung auf lange Sicht kostengünstig ist. Sie wird direkt vor der örtlichen Autobahnbrücke positioniert (Trassenbündelung). Auf Basis einer Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden Belange des Natur- und Landschaftsschutzes mit besonderer Wichtigkeit berücksichtigt. Zur Autobahnbrücke hin besteht durch eine Betonwand relativer Schallschutz. An den Fußpunkten der Brücke sollen kleine Aufenthalts-/Rastbereiche entstehen, die um Angebote zur ornithologischen Beobachtung ergänzt werden. Beidseitig der Widerlager kann über Wegerampen an vorhandene gut ausgebaute Wegetrassen (Fuß-Rad-Weg und Pflegeweg) angeschlossen werden.

# 31



## FAHRRADBÜGEL AUF DER FAHRBAHN IN DER FRIEDRICHSTRASSE

Ein Mangel an Fahrradabstellanlagen stellt verstärkt ein Problem dar, da immer mehr Leute ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen. Laternenmasten, Geländer, Verkehrsschilder oder Häuserfassaden werden genutzt, um das Rad sicher anzuschließen. Passanten können durch solche Fahrräder behindert werden, vermindern sie doch die Gehwegbreite oder stellen Barrieren bei der Straßenüberquerung dar. Zusätzlich beeinträchtigen unsortiert abgestellte Fahrräder das Straßenbild.

Im Normalfall werden Fahrradbügel in Schräg- bzw. Senkrechtaufstellung im Unterstreifen des Weges untergebracht. In einigen Gebieten Berlins lassen die vorhandenen (teilw. auch historisch bedingten) Breiten der Gehwege dies nicht zu, da geforderte Mindestmaße für die Gehwegbreiten nicht eingehalten werden können. Problematisch ist dies auch, wenn die Mindestbreiten zwar vorhanden sind, aber die Passantenfrequenzen größere Breiten erfordern, wie in der Friedrichstraße. Dort können Bügel vereinzelt nur in Längsanordnung im Unterstreifen untergebracht werden.

Ist trotzdem ein großer Bedarf an Abstellplätzen vorhanden, besteht die Möglichkeit, Fahrradbügel im Straßenraum unterzubringen. Fahrradbügel werden in den vorhandenen Parkstreifen eingeordnet. Ein Kfz-Stellplatz bietet Raum für drei bis vier sog. Kreuzberger Bügel (sechs bis acht Fahrräder). Werden die Bügel in direkter Lage von Kreuzungsbereichen oder wichtigen Querungsstellen angebracht, verhindern sie zusätzlich das Zuparken der Bereiche und erhöhen somit die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, da wichtige Sichtbeziehungen bestehen bleiben.

Zwischen der Georgen- und der Zimmerstraße hat der Bezirk Mitte entlang der

Friedrichstraße auf einer Länge von ca. 1,5 km insgesamt 185 Fahrradbügel montiert. Durch die auf 14 Fahrradparkplätze verteilten Abstellanlagen finden in der Straße nun 370 Fahrräder zusätzlich einen sicheren Standort. Das Vorhaben wurde nicht ohne gründliche Voruntersuchungen durchgeführt. Bewirtschaftete Parkplätze sind reichlich (meist in Längs- und Queraufstellung) in den Seitenstraßen vorhanden. Zählungen der öffentlichen und der privaten öffentlich zugänglichen Stellplätze im Gebiet hatten ergeben, dass die Auslastungen im öffentlichen Straßenraum bei bis zu 80% liegen, bei den privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätzen (Tiefgaragen und Parkhäuser) allerdings nur zwischen 30 und 40%! Auch durch die punktuelle Reduzierung der Parkplätze ist daher genügend Parkraum in der näheren Umgebung der Friedrichstraße vorhanden. Neben einer Steigerung der Radverkehrsattraktivität werden dementsprechend auch die Sichtbeziehungen in den Kreuzungsbereichen verbessert, was die Verkehrssicherheit erhöht und das Queren erleichtert.

Finanziert wurde das 76.000 Euro teure Vorhaben durch das Senatsprogramm „Fahrradbügel auf der Fahrbahn“. Ein ähnliches Konzept wurde auch in der Spandauer Vorstadt Mitte umgesetzt, was 2017 noch ergänzt wird, um auch hier durch Fahrradabstellmöglichkeiten die Attraktivität des Radfahrens zu steigern.



# 32

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Erhöhung der Attraktivität der Einkaufs- und Geschäftsstraße sowie Verhindern illegalen Zuparkens im Kreuzungsbereich
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Gute Auslastung, Verhinderung des Zuparkens der Kreuzung und mind. zwei Senkrechstellplätze wegen effizienter Raumanordnung
- **FINANZIERUNG:**  
Programm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt „Fahrradbügel auf der Fahrbahn“ (76.000 Euro)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Bis August 2013

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Für Alltagswege mit dem Rad fehlen am Zielort oft geeignete Stellplätze. Wenn Gehwege für Fahrradbügel zu schmal sind bzw. eine hohe Fußgängerfrequenz haben, schaffen Fahrradbügel auf der Fahrbahn Abhilfe. In direkter Nachbarschaft gibt es ausreichend öffentliche Tiefgaragenplätze, die unterausgelastet sind. Die Positionierung der Fahrradbügel direkt vor dem Kreuzungsbereich verhindert das Zuparken weitgehend, die Sichtbeziehung wird verbessert und die Verkehrssicherheit aller wird erhöht.

### Projektmanagement:

- BA Mitte von Berlin, Straßen- & Grünflächenamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Siegfried Dittrich
- Anschrift: Karl-Marx-Allee 31, 10178 Berlin
- Telefon: 030/901822707
- E-Mail: siegfried.dittrich@ba-mitte.berlin.de
- Projekthomepage: keine

## HUBBRÜCKE ÜBER DIE SCHWABACH



Die Altstadt von Schwabach wird von Westen nach Osten von der Schwabach (Gewässer II. Ordnung) durchflossen. Außerhalb der Altstadt führt sie durch landschaftlich attraktive Grünflächen, begleitet von Wegen für Fußgänger und Radfahrer abseits des Kfz-Verkehrs.

Die Wegeverbindung entlang der Schwabach in die Altstadt aus Richtung Osten endete bisher an der Landsknechtsbrücke, einem Brückenbauwerk der Bundesstraße B 2. Das Queren der Bundesstraße war nur oberhalb der Brücke möglich, hierzu musste beidseitig jeweils eine lange Treppe und die Fahrbahnen überwunden werden. Die stark befahrene Bundesstraße kann an der Stelle nicht gesichert gequert werden. Lichtsignalanlagen mit Fußgängerfurten sind 60 bzw. 110 m entfernt.

Die alte Landsknechtsbrücke musste erneuert werden. Die Brücke war eine Gewölbebrücke, das Lichtraumprofil war nicht ausreichend, um den Weg am Gewässer entlang in die Altstadt zu führen. Mit dem Neubau wurde ein Lichtraumprofil geschaffen, das eine Unterführung und damit die Schaffung einer durchgehenden Geh- und Radwegeverbindung von Osten in die Altstadt erstmalig ermöglichte.

Der flussbegleitende Radweg musste jedoch vor der Landsknechtsbrücke die Schwabach queren und von der Nordseite auf die Südseite des Gewässers verlegt werden. Für den Hochwasserschutz durfte

der Abflussquerschnitt für die Schwabach durch das Brückenbauwerk nicht zu stark eingeschränkt werden, das Brückenbauwerk hätte danach mit einer großen lichten Höhe und der Radweg dadurch mit einer sehr starken Steigung bzw. Gefälle ausführt werden müssen.

Aus diesem Grund hat die Stadt Schwabach 2015 für den Geh- und Radweg entlang der Schwabach eine Hubbrücke errichtet, die mit einer niveaugleichen Querung des Flusses die durchgehende Radwegeverbindung ermöglicht. Bei den seltenen Hochwasserereignissen kann durch Anheben der Brücke der erforderliche Wasserabfluss gewährleistet werden.

Die ebene Flussquerung durch eine im Hochwasserfall anhebbare Brücke erleichtert den Alltags- und Schülerradverkehr erheblich und ermöglicht darüber hinaus einer großen Bevölkerungsgruppe erstmalig die Nutzung der Radwegeverbindung. Das Projekt gewinnt den Fahrradpreis, weil hier nicht der Radfahrer ständig rauf und runter fahren muss, sondern das Bauwerk sich bei Bedarf bewegt.



### Projektmanagement:

- Stadt Schwabach, Referat für Stadtplanung und Bauwesen, Tiefbauamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Herr Reichard
- Anschrift: Albrecht-Achilles-Straße 6–8, 91126 Schwabach
- Telefon: 0 9122/86 05 69
- E-Mail: dieter.reichard@schwabach.de
- Projekthomepage: keine

# 33

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Herstellen einer durchgehenden, steigungsarmen und verkehrssicheren Ost-West-Radwegeverbindung durch die Schwabacher Innenstadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Ziel wurde durch den Bau einer Hubbrücke erreicht : Die neue durchgehende Fußgänger- und Radwegeverbindung wird sehr gut angenommen.
- **FINANZIERUNG:**  
Kosten Hubbrücke 290.000,- Euro (Gesamtkosten: 1.050.000,- Euro)  
Förderung: 60% der Förderfähigen Kosten (FAG)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossen
- **ZEITRAUM:**  
Planung 2012–2014,  
Bauzeit 2014–2015

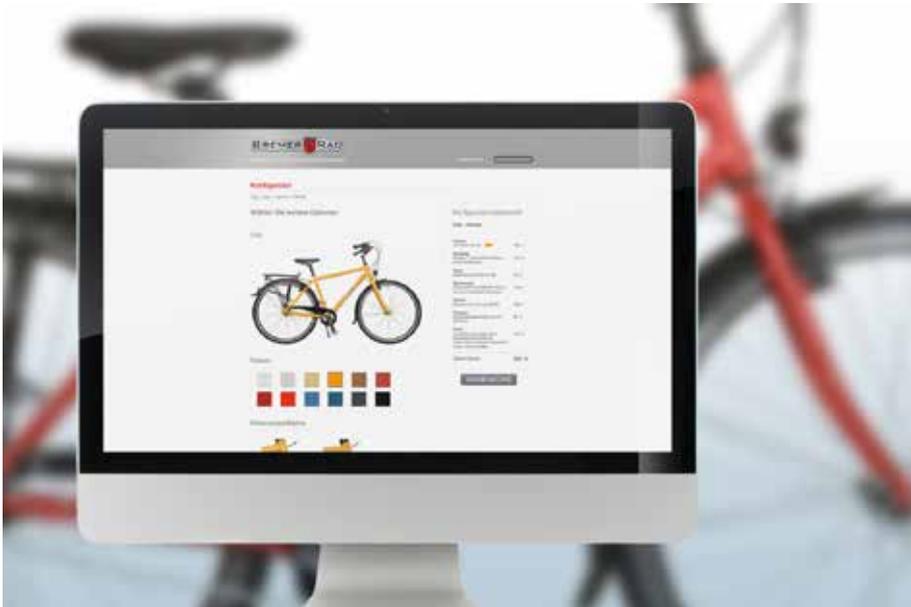
### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Errichtung einer Hubbrücke zur niveaugleichen Flussquerung und Schaffung eines durchgehenden Fuß- und Radweges durch die Innenstadt. Im sehr seltenen Hochwasserfall wird die Brücke angehoben, im alltäglichen Gebrauch können Fußgänger und Radfahrer die ebene Wegeverbindung angenehm nutzen.

# SERVICE



## ONLINE FAHRRAD KONFIGURATOR



# 34

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 Innovationen 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“

- Digitale Produktions- und Arbeitsprozesse: Produktkonfiguration durch den Kunden (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. Wir wollen uns aber nicht auf dem Erfolg ausruhen und sind bei der Planung weiterer Optimierungen. So soll die Körpervermessung, die bisher über das Abfragen bestimmter Körpermaße erfolgt, durch eine von einer

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Onlinekonfiguration zum ergonomisch optimierten und individuellen Fahrrad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Projekt ist fertiggestellt und wird gut angenommen.
- **FINANZIERUNG:**  
50% Eigenfinanzierung,  
50% Wirtschaftsförderung Bremen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.02.2015–30.06.2015

### Projektmanagement:

- Michael Gallasch

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Gallasch
- Anschrift: Schwachhauser Heerstraße 183, 28211 Bremen
- Telefon: /
- E-Mail: [info@bremerrad.de](mailto:info@bremerrad.de)
- Projekthomepage: [bremerrad.de](http://bremerrad.de)

### 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.

## ONLINE FAHRRAD KONFIGURATOR



Webcam unterstützte Onlinevermessung erfolgen. Durch das Projekt haben wir unser Know-how, unser Innovationsmanagement und die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern aus der Wirtschaftsförderung, der zuständigen Kammer und weiteren Dienstleistern als Netzwerk ausgebaut.

Die gemachten Erfahrungen und Kontakte werden uns auch weiterhin gute Möglichkeiten bieten, die Weiterentwicklung unseres Unternehmens voranzubringen. Das Projekt wurde von einem kleinen Team im geplanten Zeitraum umgesetzt.

Der Kunde kann online zu jeder Tageszeit sein Wunschrad konfigurieren und bestellen. Unser besonderer Service für unsere Kunden: Jedes Rad wird endmontiert und ergonomisch perfekt eingestellt. Wir entwickeln und fertigen in Deutschland. Bei der Auslieferung an den Kunden wird, keine Folie, sondern Stülppappe verwendet. Beim Neukauf hat der Kunde die Möglichkeit, sein altes Rad abzugeben, welches dann von uns demontiert wird, die Rohstoffe werden recycelt. Wir liefern inzwischen in sieben EU-Länder, unsere englische Version ist seit Juli 2016 online. Das wir ein würdiger Preisträger sind, bestätigen die schon benannten bisherigen Auszeichnungen, Presseartikel und insbesondere die positiven Kundenrückmeldungen.



# 34

## „PLATTENLÄDEN“ – EIN SERVICE FÜR DIE RAD FAHRENDE KUNDSCHAFT



# 35

In Langenfeld wurde im Jahr 2011 das Klimaschutzkonzept entwickelt, aus dem zwei Jahre später das Radverkehrskonzept entstanden ist. Ein zentraler Punkt in der Förderung des Radverkehrs ist die Verbesserung von Serviceangeboten. Da Pumpstationen oder Schließfächer im öffentlichen Raum oft das Ziel von Vandalismus sind, wurde nach anderen Optionen gesucht. Gemeinsam mit dem städtischen Citymanagement hat das Klimaschutzteam dann beschlossen, den engagierten lokalen Einzelhandel einzubinden. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es deutschlandweit nur wenige Projekte, die nachhaltig umgesetzt wurden und an denen man sich orientieren konnte. Aus diesem Grund wurde ein Auftaktworkshop im Sommer 2014 organisiert und der gesamte Einzelhandel Langenfelds über das Citymanagement eingeladen. Die Einladung stieß auf gute Resonanz, sodass in dem Workshop viele Ideen entwickelt werden konnten. Mit einem Impulsvortrag eines Einzelhandelsexperten und gezielter Ausarbeitung an Thementischen konnte

bereits eine erste Priorisierung erfolgen. In zwei folgenden Sitzungen wurde dann das Konzept der „Plattenläden“ entwickelt.

In den „Plattenläden“ bieten die teilnehmenden Geschäfte ihrer radfahrenden Kundschaft einen verbesserten Service. Während der Öffnungszeiten stehen folgende Hilfsmittel kostenfrei zur Verfügung: Flickzeug, Multiwerkzeuge, Schlösser, Luftpumpen und Einweg-Handschuhe. Zudem bieten einige Geschäfte einen Verwahrservice oder Schließfächer an. Eine Shopping-Mall und ein Café erweitern die Verfügbarkeit durch längere Öffnungszeiten.

Der Start der „Plattenläden“ wurde verbunden mit dem ersten verkaufsoffenen Sonntag im März 2015, der unter dem Namen „Frühlingserwachen“ auch traditionell von einem Fahrradaktionstag begleitet wird. So konnte die Öffentlichkeit neben der Pressearbeit auch aus erster Hand von den „Plattenläden“ erfahren. Des Weiteren wurden Flyer und Plakate

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Mit einem neuen Serviceangebot den Radverkehr im Bereich „Einkaufen“ sowie den Einzelhandel fördern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Teilnahme von neun Akteuren/ Einzelhändlern
- **FINANZIERUNG:**  
Erfolgt über den städtischen Haushalt und in Kooperation mit dem Einzelhandel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2015 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Langenfeld verfügt über einen regen Einzelhandel sowie günstige topografische Bedingungen zum Radfahren. Circa 15% der Wege zum Einkauf werden mit dem Rad bestritten. Um RadfahrerInnen einen verbesserten Service bieten zu können, hat die Stadt Langenfeld die „Plattenläden“ ins Leben gerufen. EinzelhändlerInnen, die an der Aktion „Plattenläden“ teilnehmen, verfügen über eine Box, gefüllt mit Fahrradschlössern, Pumpen, Flickzeug und Multiwerkzeug oder bieten Schließfächer für ihre Kundschaft an.

### Projektmanagement:

- Stadt Langenfeld – Referat Umwelt Verkehr Tiefbau

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Ronald Fallner
- Anschrift: Konrad-Adenauer-Platz 1, 40764 Langenfeld
- Telefon: 02173/7945311
- E-Mail: [ronald.faller@langenfeld.de](mailto:ronald.faller@langenfeld.de)
- Projekthomepage: [www.langenfeld.de/klimaschutz](http://www.langenfeld.de/klimaschutz)

## „PLATTENLÄDEN“ – EIN SERVICE FÜR DIE RAD FAHRENDE KUNDSCHAFT



# 35

entwickelt, welche an Fahrradabstellanlagen aufgehängt wurden. An den Fensterscheiben der teilnehmenden Läden sind als Erkennungsmerkmal Aufkleber mit dem eigens entwickelten Logo angebracht. Insgesamt nehmen sieben Einzelhändler an der Aktion „Plattenläden“ teil. Dazu kommen noch eine Shopping-Mall sowie das Bürgerbüro des Rathauses. Der zusätzliche Service wurde von Kundinnen und Kunden sehr positiv wahrgenommen. Die wirkliche Nutzung der angebotenen Materialien ist allerdings überschaubar. Hier zeigt sich, dass der Ansatz der „Plattenläden“ sinnvoll ist, um die Nachfrage

auszutesten und auf die Installation teurer Anlagen im öffentlichen Raum vorerst zu verzichten.

Die „Plattenläden“ sind zudem der verlängerte Arm in die Stadt und Präsentationsfläche für neue Entwicklungen des Klimaschutzteams. In den „Plattenläden“ werden die kostenlosen Langenfelder Radkarten ebenso ausgelegt wie Flyer mit Veranstaltungshinweisen. In Zukunft sind weitere kleine Aktionen geplant, wie zum Beispiel das Verteilen von Regenponchos oder Fahrradklingeln, um das Angebot der „Plattenläden“ im Gespräch zu halten.

## URWAHN ENGINEERING



Wir sind Urwahn Engineering, ein junges Start-up, bestehend aus den kreativen Querdenkern Sebastian, Marcel und Konrad. Als junges und dynamisches Team zählen wir transparente Arbeitsstrukturen gepaart mit modernsten Prozessen und Vorgehensmodellen zu unseren täglichen Aufgaben.

Mit Sitz in Deutschland haben wir uns die Entwicklung innovativer Bikes im Segment der urbanen Mobilität zum Ziel gesetzt. Bei der Entwicklung unserer Urwahn Bikes haben wir nicht nur die alltagsgerechten Anforderungen und Bedürfnisse aufseiten des Nutzers berücksichtigt, wir möchten auch den Ansprüchen eines Pendlers in puncto Design, Flexibilität und Performance gerecht werden. Daher haben wir

uns von der traditionellen Baustruktur distanziert und kombinieren effiziente Fertigungsverfahren mit qualitativen Werkstoffen. Das Highlight unserer Entwicklung bildet das formschlüssige Rahmendesign, welches wir unter puristischen Aspekten auf ein Minimum reduziert haben. Das Resultat ist ein gänzlich neues Fahrgefühl, da Fahrbahnunebenheiten bedingt durch die elastische Aufhängung des Hinterbaus kompensiert werden können. Ein formschlüssig integriertes LED-Lichtsystem rundet das eigens entwickelte Rahmendesign ab. All unsere Bikes werden in Magdeburg (Sachsen-Anhalt) designed, entwickelt, von Hand produziert und durch ausgewählte Premiumkomponenten zu einem innovativen Bike komplettiert – die perfekten Begleiter zur Erkundung des urbanen Raums.

Aktuell blicken wir auf seriennahe Prototypen in der zweiten Generation, die wir in umfangreichen Labor- und Feldtests simulieren und mit Blick auf den fokussierten Markteintritt gegen Ende 2017 in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit unseren Industrie- und Kooperationspartnern optimieren.



### Projektmanagement:

- M.Sc. Sebastian Meinecke

### Kontakt:

- Ansprechpartner: M.Sc. Sebastian Meinecke
- Anschrift: Rötgerstraße 9, 39104 Magdeburg
- Telefon: 0391/6757040
- E-Mail: [sebastian@urwahnbikes.de](mailto:sebastian@urwahnbikes.de)
- Projekthomepage: [www.urwahnbikes.de](http://www.urwahnbikes.de)

# 36

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Entwicklung eines innovativen und anwendergerechten Velos für den Gebrauch im urbanen Raum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Entwicklung seriennaher Prototypen in der zweiten Generation
- **FINANZIERUNG:**  
ego.-Gründungstransfer
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
23.09.2015–01.07.2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Angetrieben von der Idee, die Mobilität auf ein neues Level zu bringen, haben wir ein innovatives Velo konzipiert, das speziell die alltagsgerechten Anforderungen und Bedürfnisse der Nutzer im urbanen Raum berücksichtigt. Dabei sind uns der Mensch und die Natur ebenso wichtig wie ein ästhetisches Design – daher bilden sie das Fundament für die ganzheitliche Entwicklung samt nachstehenden Prozessen.

## RADWEGEKIRCHEN IM „LIEBLICHEN TAUBERTAL“



In der Ferienregion „Liebliches Taubertal“ gibt es eine Vielzahl an Radwegen. Aushängeschild ist der Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“. Dieser verläuft von Rothenburg ob der Tauber bis nach Wertheim am Main auf 100 km und wurde vom „ADFC“ mit fünf Sternen, der höchsten Qualitätsauszeichnung in Deutschland, ausgezeichnet. Der Radweg führt die Gäste durch viele Städte und Gemeinden der Ferienregion und vorbei an Burgen,

Schlössern, Klöstern und Museen. Auch viele Kirchen befinden sich entlang des Radwegs.

Ab dem Jahr 2013 beschloss der Tourismusverband „Liebliches Taubertal“ zusammen mit Frau Pfarrerin Heike Kuhn, Radwegkirchenbeauftragte und Tourismusarbeit der Evangelischen Landeskirche in Baden, das Konzept „Radwegkirchen“ auch im „Lieblichen Taubertal“ anzugehen. Ziel war, die schönen Kirchen, in denen sich die reiche und vielfältige Geschichte der Region widerspiegelt, so zu „Tankstellen für Leib und Seele“ für die Gäste werden zu lassen. Die Besucher sollen ihre Seele aufatmen lassen, die wohltuende Stille genießen und Kraft für die nächste Wegstrecke und für den Alltag tanken können.

Im „Lieblichen Taubertal“ gibt es 23 Radwegkirchen, die verlässlich geöffnet sind. Sie liegen fast alle am Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“. Nur die Rad-

# 37

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Fahrradfahren entlang des Radwegs mit Möglichkeiten zur Meditation und Stille, Kirchen zugänglich machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Kirchen werden von Fahrradfahrern gut angenommen, bereits 23 Kirchen, die teilnehmen
- **FINANZIERUNG:**  
Mittel aus dem Tourismusverband
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossen
- **ZEITRAUM:**  
2013–2015

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radwegkirchen sind Kirchen, die an einem Radweg gelegen und verlässlich geöffnet sind. Zu erkennen sind sie an einem Schild, das immer bedeutet: Radfahrer sind herzlich willkommen und eingeladen, einzutreten. Die Besonderheit der Radwegkirchen liegt darin, dass sie je nach Möglichkeit nicht nur geöffnet sind, sondern auch Rastplätze und Toiletten zur Verfügung stellen. Darüber hinaus bieten einige Kirchengemeinden Trinkwasser an und halten wertvolle Hilfen und Tipps für Radfahrer bereit.

### Projektmanagement:

- Tourismusverband „Liebliches Taubertal“ e. V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Geschäftsführer Jochen Müssig
- Anschrift: Gartenstraße 1, 97941 Tauberbischofsheim
- Telefon: 09341/825806
- E-Mail: [touristik@liebliches-taubertal.de](mailto:touristik@liebliches-taubertal.de)
- Projekthomepage: <http://www.liebliches-taubertal.de/Aktiv/Radfahren/Radwegkirchen.html>

## RADWEGEKIRCHEN IM „LIEBLICHEN TAUBERTAL“



# 37

wegkirchen in Boxberg, Gerlachsheim und Wenkheim sind bloß über Abstecher zu erreichen. Zu erkennen sind die Radwegkirchen an dem Signé „Radwegkirchen“, das immer bedeutet: Radfahrer sind herzlich willkommen und eingeladen, einzutreten. Vielerorts werden auch kleine praktische Hilfen speziell für Radfahrer bereitgehalten, wie z.B. Reparatursets.

Je nach den Möglichkeiten vor Ort werden auch gerne die Rastplätze und Toiletten der Kirche zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus bieten einige Kirchengemeinden Trinkwasser und Informationen über Unterkünfte und Sehenswürdigkeiten im Ort an. In allen Kirchen finden sich Texte zum Nachdenken, Gebets- und Gästebücher oder die Möglichkeit, eine Kerze zu entzünden und dabei persönliche Anliegen vor Gott zu bringen. Oft dürfen sich die Gäste einen kleinen spirituellen Impuls für Ihre nächste Etappe mitnehmen. An bzw. in den Radwegkirchen im „Lieblichen Taubertal“ befinden sich auch kleine Schilder mit QR-Codes. Scannt man diese mit dem Smartphone ab, ertönen „Worte, die gut tun“. Pfarrer und Pfarrerinnen der

Radwegkirchen haben diese „Worte, die gut tun“ erstellt. Sie dienen als geistlicher Impuls und verbinden Spirituelles mit kurzen Geschichten zu den Kirchen.



Das Projekt „Radwegkirchen“ im „Lieblichen Taubertal“ verdient den Preis zu gewinnen, da die Kirchen den Urlaubern in der immer hektischer werdenden Zeit eine Chance bieten, innezuhalten, zur Ruhe zu kommen sowie Seele und Körper Erholung zu gönnen. Neben der körperlichen Betätigung beim Radfahren wird auch der Geist frei und die Gäste bekommen die Möglichkeit, komplett abzuschalten. Außerdem ist die Dichte an Radwegkirchen in keiner anderen Region so hoch.

Ausgangssituation für das Master-Projekt „City Cyclist“ der HTW Berlin im Sommersemester 2016 war in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland die Auseinandersetzung mit dem Mobilitätsthema der Zukunft. Das Thema „Entwicklung von Ausstattung zur Förderung der Fahrrad-Mobilität“ wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Die 20 Studentinnen der Masterstudiengänge „Bekleidungstechnik“ und „Modedesign“ haben im Zeitraum von April bis August 2016 interdisziplinär Designs für FahrradfahrerInnen zur Förderung der Fahrradmobilität entwickelt. Zukunftstechnologien, wie z.B. Smart Textiles, Wearable Electronics und Devices wurden angedacht.

Im Fokus des Projekts standen Berufspendlerinnen und Studentinnen im urbanen Raum, da sich die alltäglichen Hindernisse der urbanen Fahrradfahrerin primär in der Anpassungsfähigkeit der Fahrradbekleidung an den Büroalltag und dem Wunsch nach mehr Sicherheit zeigen. Für die Auswahl der Zielgruppe wurde eine nicht repräsentative Umfrage in Form von 44 qualitativen Interviews mit PendlernInnen durchgeführt. Ziel der Umfrage war es, Kundenmerkmale, Bedürfnisse, eigene Erfahrung, Wahrnehmung des Marktangebotes und wünschenswertes zukünftiges Angebot von Fahrradbekleidung zu definieren. Die Ergebnisse der Umfrage wurden im Projekt aktiv diskutiert und in die fertigen Produkte und Konzepte eingebunden, um den Konsumenten mit seinen Problemen, Wünschen und Bedürfnissen in den Fokus zu stellen und ein marktgerechtes Produkt zu entwickeln. Die Fahrradmobilität sollte durch die Entwicklung von ästhetisch anspruchsvoller, funktionaler Bekleidung und Accessoires erhöht werden.

### Projektmanagement:

- Prof. Monika Fuchs, Katharina Ellmer, Birgit Danler, Karoline Tietze, Nathalie Börner

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Prof. Monika Fuchs, Birgit Danler, Laura Tihon, Karoline Tietze
- Anschrift: HTW Berlin, Wilhelminenhofstraße 75 A, Gebäude A, Raum 411, 12459 Berlin
- Telefon: 030/50194607
- E-Mail: monika.fuchs@htw-berlin.de
- Projekthomepage: <http://htw-berlin.tumblr.com/post/147747511743/mit-dem-fahrrad-zur-arbeit-zum-sitzungstermin-im>

Im Ergebnis wurden unter der Thematik „Urban Chic“ Zukunftskonzepte und eine Kollektion für Berufspendlerinnen und Studentinnen entworfen. Die entstandenen Produkte und Konzepte vereinen neueste Technologien mit anspruchsvollem Design und Sicherheit. Aktuelle Themen wie Nachhaltigkeit, Recycling und Zukunftstechnologien wurden in die Arbeit mit einbezogen.

Die Ergebnisse des Projekts sind in der Presse auf hohes Interesse gestoßen. Mit dem präsentierten Outfit und den Konzepten wurden über 180 Presse-Clippings erreicht und es erfolgte ein Beitrag im RBB. Das Projekt „City Cyclist“ sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, da hier neueste Technologien mit anspruchsvollen Designaspekten vereint werden und Innovationskonzepte für die Fahrradbekleidung der Zukunft entwickelt wurden. Erstmals wurden berufstätige Frauen/Studentinnen als Zielgruppe betrachtet. Bisherige Konzepte betrachten vorwiegend den berufstätigen Mann. Um Mobilität in der Gesellschaft zu fördern, sollte auch die große Gruppe der Pendlerinnen in die Gestaltung des zukünftigen Fahrradfahrens einbezogen werden. Die entwickelte Fahrradbekleidung des Projekts „City Cyclist“ ist insbesondere an das Fahrradfahren, den Büroalltag und den Wunsch nach mehr Sicherheit angepasst.



# 38

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Steigerung der Fahrradmobilität, durch ästhetisch anspruchsvolle, funktionale Bekleidung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Es wurde ein Outfit realisiert und weitere Konzepte für zukunftsorientierte Fahrradbekleidung wurden entwickelt.
- **FINANZIERUNG:**  
VCD – Verkehrsclub Deutschland
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
April 2016 bis August 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gemeinsam mit den Projektpartnern Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, dem Verkehrsclub Deutschland und der bleed clothing GmbH haben Masterstudentinnen der Bekleidungstechnik/Modedesign die Bedürfnisse der urbanen Fahrradfahrerin in den Fokus einer innovativen Fahrradkollektion gestellt. Es wurden unter Berücksichtigung von Design, Sicherheit und Funktionalität Innovationskonzepte für die Fahrradbekleidung der Zukunft unter der Thematik „Urban Chic“ entworfen.

## NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB



Die Ausgangssituation war ein alter, heruntergekommener Bahnkiosk mitten in der Stadt. 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 Land auf Land ab. Bei unserem Projekt handelt es sich um ein besucherfreundliches Angebot, das den Gast navigiert und ihm 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 > Navigation. Hier trifft die neueste Technologie des Weltmarktführers im Bereich e-Bike, die BOSCH GmbH, auf den Tourismus. Dem demografischen Wandel wird durch die e-Bikes ebenso Rechnung getragen (Senioren und Best Ager) 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 15 Jahren. Besonders möchten wir auch Familien ansprechen und haben hierfür innovative Kinderanhänger zum Verleih im Programm. Daneben zielt unser Angebot aber auch auf diejenigen, 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.

Unser Wettbewerbsbeitrag hat insbesondere wegen dem Nyon-Navigationssystem von Bosch einen Mehrwert, da dies in mehrerer Hinsicht nützlich wie innovativ ist.

Unser Wettbewerbsbeitrag existiert erst seit dem 12. Mai 2016. Durch massive Bewerbung seit Januar 2016 und Medienarbeit, redaktionelle Beiträge und Presse-reisen ist sowohl das neue Angebot, aber 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 30 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 das Projekt auch einen positiven Effekt für die ganze Destination, den Landkreis und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Wir erwarten steigende Gästezahlen und eine Strahlkraft in Sachen eMobilität.

Aufgrund der Einzigartigkeit bewerben wir uns.

# 39

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Innovative Besucherlenkung  
epowered by Bosch
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Viele Gäste, die mit einem zufriedenen „Bosch-Lächeln“ von ihrer Tour zurückkamen
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Münsingen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### Projektmanagement:

- Stadt Münsingen / Bosch e-Bike Systems

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Hans-Peter Engelhart
- Anschrift: Hauptstraße 13
- Telefon: 0738/1182145
- E-Mail: hans-peter.engelhart@muensingen.de
- Projekthomepage: [www.muensingen.com/e-bike](http://www.muensingen.com/e-bike)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bei unserem Projekt handelt es sich um ein innovatives Projekt, das den Gästen einen klasse Mehrwert gibt! Sowohl beim Radfahren (e-Bike) als auch bei der Orientierung (Bosch Nyon) wird der Gast unterstützt und fährt mit Top-Rädern zu den schönsten Sehenswürdigkeiten im Biosphärengebiet Schwäbische Alb! Alles ausgehend vom Mobilitätszentrum Münsingen.



Der Kriminalpräventive Rat (KPR) und die Polizeidirektion Leipzig (PDL) begannen 2009 mit der Umsetzung der Fahrradregistrierung. Dabei wurde der Bürgerdienst Leipzig (BD LE) als Partner geworben.

Der Bürgerdienst Leipzig ist eine geförderte Maßnahme des JC Leipzig im Kommunalen Eigenbetrieb Leipzig/Engelsdorf. Der KPR und die PDL wollten die Fahrradregistrierung auf möglichst breite Schultern stellen, um möglichst viele Bürger zu erreichen. Mit der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme durch den Bürgerdienst LE hat so keiner gerechnet. In manchen Jahren wurden über 20.000 Räder registriert (zusätzlich zu den anderen Aufgaben des Bürgerdienstes). Seit 2016 gibt es eine Maßnahme die „nur“ Fahrräder registriert. Unser Team registrierte 2016, dass 100.000. Fahrrad unter Anteilnahme der Polizeidirektion Leipzig, des Kriminalpräventiven Rates, des Ordnungsamtes und der Presse. Bis heute wurden in Leipzig von allen möglichen Registrierungsstellen insgesamt 106.000 Fahrräder registriert. Davon registrierte der Bürgerdienst 103.240 Fahrräder. Das sind ca. 20–25% der im Stadtgebiet befindlichen Fahrräder. Die Ergebnisse konnten nur erreicht werden durch unser gutes Kommunikationsnetz, Werbung, die engagierten Arbeitsteams vor Ort sowie die gute Zusammenarbeit mit der Polizei Referat Kriminalitätsbekämpfung. Unsere Teams

#### Projektmanagement:

- Bürgerdienst LE „Projekt Fahrradregistrierung“ im Kommunalen Eigenbetrieb Leipzig/Engelsdorf

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Lindner, Projektleiter
- Anschrift: 04299 Leipzig, Holzhäuser Str. 72
- Telefon: 0341/6594880
- E-Mail: peter.lindner@kee-leipzig.de
- Projekthomepage: Fahrradregistrierung Leipzig

## FAHRRADREGISTRIERUNG

arbeiteten an vielen Wochenenden und auch an Feiertagen. Ausschlaggebend ist natürlich auch, dass dieses Sicherheitspaket für den Bürger kostenfrei ist. Bundesweit gibt es ähnliche Aktionen, aber keine mit dieser Resonanz und den von uns erzielten Ergebnissen. Die präventiven Maßnahmen – mit der Fahrradregistrierung als tragender Säule – zeigt große Erfolge. Die katalogisierte Beschreibung der Fahrräder erhöhte die Rückführungszahlen der gestohlenen Fahrräder zum rechtmäßigen Eigentümer. Dabei konnten die registrierten Fahrräder nicht nur in Leipzig, sondern im Einzelfall auch landes- und bundesweit aufgefunden und dem rechtmäßigen Besitzer wieder zugeordnet werden. Überdies zeigten die Recherchen, dass die erkennbare Fahrradregistrierung einen präventiven Effekt dahin gehend erzeugt, dass Täter registrierte Fahrräder mit geringerer Wahrscheinlichkeit stehlen.

Die Fahrradregistrierung hat einen nachhaltigen positiven Effekt auf die Aufklärungsquote von Fahrraddiebstählen. Die Erfahrung der polizeilichen Fahndungspraxis zeigt, dass selbst bei Entfernung eines Registrierungsaufklebers regelmäßige Rückstände des Aufklebers oder Beschädigungen am Fahrradlack im Bereich der Sattelstütze erkennbar sind und damit Fahndungsansätze bieten. Aber auch bei beschädigungsfreier Entfernung des Aufklebers ist ein Fahrrad in der Datenbank recherchierbar.

Die Polizeidirektion Leipzig setzt daher weiterhin auf die Fahrradregistrierung als zentrale Komponente der Prävention des Massendeliktphänomens Fahrraddiebstahl und der Bürgerdienst bleibt unverzichtbarer Bestandteil bei der Bewältigung dieser Aufgabe.

# 40

#### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Eine 100-%-Registrierung, um präventiv den Fahrraddiebstahl im Bereich der PD Leipzig einzudämmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bis zum 13.12.2016 wurden in sechs Jahren 103.240 Fahrräder im Rahmen des Projektes BD LE registriert.
- **FINANZIERUNG:**  
Die Finanzierung erfolgt im Rahmen von AGH-MAE-Maßnahmen, durch das Jobcenter Leipzig
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die FR ist ein kostenfreies präventives Angebot an die Bevölkerung unter dem Motto: „... machen Sie es Fahrraddieben schwer! Clever und schlau gegen Fahrradklau“ Sie erfolgt mobil auf Bürgerfesten, in Schulen usw. Unsere Registrierer kümmern sich persönlich um das Registrieren, Ausfüllen des Fahrradprotokolls und des Fahrradpasses. Des Weiteren erstellen sie zwei bis drei Bilder des Fahrrades und es erfolgt die Eintragung der erhobenen Daten durch uns in eine interne Datei der Polizei (ISFAS).

## „HEIDELBERGER RADATOUILLE®“



RADatouille® ist ein Markenkonzept der Stadt Heidelberg und bereichert seit seiner Eintragung im Jahr 2014 das Freizeit- und Tourismuskonzept der Stadt mit seiner einzigartigen Idee, die kulinarische Welt Heidelbergs und ihre Sehenswürdigkeiten umfassend und ausgiebig durch eine geführte Fahrradtour zu erkunden. Gemeinsam mit der in Heidelberg ansässigen Eventagentur event & eventchen wird dieses Projekt 2017 schon im dritten Jahr erfolgreich durchgeführt.

### Die Tour

Am Treffpunkt Brückenaaffe im Herzen der Heidelberger Altstadt am südlichen Brückenkopf geht es los. Wer sein Fahrrad liebt, der schiebt ... zumindest die ersten 50 m bis zum Aperitif am höchsten Punkt der Alten Brücke. Ab hier beginnt die Tour „so richtig“ und führt durch Neuenheim und Handschuhsheim an der berühmten Tiefburg vorbei bis zum wunderschönen Biergarten des traditionellen Heidelberger Lokals „Alt Hendsesse“ in Handschuhsheim, wo Teilnehmer zwischen drei verschiedenen Vorspeisen wählen können. Weiter geht es durch Handschuhsheim ins Neuenheimer Feld zu einer allseits beliebten Gartenwirtschaft mitten in den Äckern – den „Goggelrobberrn“. In diesem urigen Kleintierzüchterheim, das berühmt für seine regionale Küche ist, können sich

die Radler mit einem von drei angebotenen Zwischengängen stärken. Durch das Feld am Neckarkanal entlang führt uns der Weg an den Kliniken des Neuenheimer Feldes und am Zoo vorbei zum Botanischen Garten, wo eine kleine Erfrischung und eine Belohnung mit magischen „Heidelberger Elixieren“ auf die tapferen Radfahrer wartet. Frisch gestärkt radelt man nun über die westlichste der Heidelberger Brücken in Richtung Altstadt, wo die Tour im historischen Studentenlokal „Zum Roten Ochsen“ endet. Hier können die Teilnehmer zum Höhepunkt ihrer kulinarischen Reise zwischen sechs original Heidelberger Hauptgerichten und drei Desserts wählen. Und als Sahnehäubchen gibt es zum Abschluss der etwa vierstündigen Tour noch einen echten Heidelberger Studentenkuss – die Heidelberger Praline – für jeden Radler. Die Stadt Heidelberg verfolgt mit RADatouille® drei zusammenhängende Ziele. Zum einen dient das Angebot der Ergänzung des Heidelberger Tourismus (Heidelberg besitzt Dank seines malerischen Schlosses und der historischen Altstadt den größten Tourismusverkehr in Baden-Württemberg) und der Förderung der Tourismuswirtschaft, welche sich durch RADatouille® eine neue Zielgruppe erschließen kann. Zum anderen wird durch dieses Angebot der Stellenwert des Fahrrads als Freizeitutensil unter den Bürgern der Stadt gesteigert. Drittens veranstaltet die Stadt Heidelberg selbst jährlich mehrere Ausschreibungen und Gewinnspiele, deren Gewinner mit einer RADatouille®-Tour belohnt werden. So sichert sie die Verbreitung des Angebots und die Förderung der oben genannten Ziele. Dank der kooperierenden Eventagentur ist dieses Angebot jedoch auch täglich für Privatpersonen sowie für Gruppenführungen buchbar. (Eindrücke der ersten Fahrt gibt es unter [youtube.com/watch?v=RaGSzmjzc77A](https://youtube.com/watch?v=RaGSzmjzc77A).)

### Projektmanagement:

- Stadt Heidelberg, Stabstelle Mobilitätsmanagement

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Raab
- Anschrift: Gaisbergstraße 11, 69115 Heidelberg
- Telefon: 0 6221/5 83 05 60
- E-Mail: [thomas.raab@heidelberg.de](mailto:thomas.raab@heidelberg.de)
- Projekthomepage: [eventchen-heidelberg.de/?page\\_id=2088](http://eventchen-heidelberg.de/?page_id=2088) (inkl. Video)

# 41

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Integration des Radfahrens in das Heidelberger Freizeit- und Tourismuskonzept
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Monatlich öffentliche Touren (ausgebucht, auch bei schlechtem Wetter), viele privat gebuchte Touren
- FINANZIERUNG:  
Hauptsächlich durch die Stadt (verschrenkt Touren in jeglichem Rahmen). Auch Privatbuchung möglich.
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
seit Sommer 2014

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

RADatouille® – mit diesem eingetragenen Markenkonzept eröffnet die Stadt Heidelberg in Kooperation mit der Agentur event & eventchen die Möglichkeit, bei einer geführten Stadttour auf dem Rad in verschiedenen Restaurants die kulinarische Vielfalt der fahradfreundlichen Stadt Heidelberg zu entdecken. Bei der vierstündigen Tour wird gemütlich von einer Köstlichkeit zur nächsten geradelt, vom Aperitif bis zum Nachtisch, und unterwegs werden dabei bereits wieder einige Kalorien verbrannt.

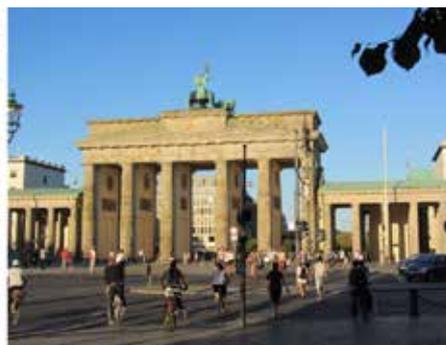
## FERNRADWEG AMSTERDAM-BERLIN



Die umfangreiche Homepage [www.bike-amsterdam-berlin.info](http://www.bike-amsterdam-berlin.info) zieht in der Radreisesaison monatlich rund 1.500 Seitenbesucher an – Tendenz steigend. Über das Kontaktformular der Webseite melden sich auch immer wieder Radtouristen, die sich heute schon auf den Weg machen, obwohl die Strecke nach wie vor keinen offiziellen Charakter hat und nicht ausgeschildert ist. Auffällig ist auch, dass sich über die Webseite kaum die typischen Radtouristen in der Altersgruppe 50+ melden, sondern vielfach junge Leute und auch häufig aus dem Ausland.

Die Idee eines Fernradweges zwischen Amsterdam und Berlin trifft also ganz offensichtlich den Nerv der Radtouristen! Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass sich auf direkter Linie wie auf einer Perlenkette in typischer Tagesetappenentfernung eine attraktive größere Stadt an die andere reiht. Neben ihren weltbekannten Metropolen als Endpunkten liegen in den Niederlanden Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Enschede oder alternativ Utrecht und Arnhem im Wegeverlauf, auf deutscher Seite Bad Bentheim, Osnabrück, Minden, Hannover, Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg, Brandenburg und Potsdam. Und auch die Landschaften, Sehenswürdigkeiten und kleineren Städte dazwischen müssen sich nicht verstecken. Von großem Vorteil für An- und Abreise der Radtouristen ist auch, dass die Strecke immer in Reichweite der Regionalexpress-Verbindungen Rheine-Braunschweig-Magdeburg-Berlin verläuft.

Die Strecke ist heute schon bis auf wenige kurze problematische Teilabschnitte gut befahrbar. Auf niederländischer Seite verläuft die Strecke auf nationalen Fernradrouten oder im niederländischen Knotenpunktnetzwerk, auf deutscher Seite nutzt sie vielfach unbekannte Radrouten wie den



### Projektmanagement:

- Reinhard Niewerth

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Reinhard Niewerth
- Anschrift: Hilsstraße 13, D-38122 Braunschweig
- Telefon: 0531/875871
- E-Mail: [reinhard.niewerth@t-online.de](mailto:reinhard.niewerth@t-online.de)
- Projekthomepage: [www.bike-amsterdam-berlin.info](http://www.bike-amsterdam-berlin.info)

# 42

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Etablierung eines internationalen Fernradweges Amsterdam-Berlin
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Streckenverlauf weitgehend festgelegt, die umfangreiche Homepage stößt auf hohes Interesse.
- **FINANZIERUNG:**  
Bisher privat finanziert, für weitere Umsetzung ist Engagement der Gebietskörperschaften notwendig.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit Anfang 2013 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Besucherstatistik der Webseite beweist es: Ein Fernradweg Amsterdam-Berlin stößt schon heute auf ein hohes Interesse unter Radtouristen, obwohl er noch nicht offiziell existiert. Die mit vierjährigem ehrenamtlichem Aufwand ausgearbeitete Strecke ist heute schon bis auf sehr kurze Teilstücke gut befahrbar und hat mit ein bisschen Ausbau Potenzial für einen ganz großen europäischen Fernradweg unter den Top 10!

## FERNRADWEG AMSTERDAM–BERLIN



West-Ost-Radweg, aber auch Teilstücke des beliebten Havelradweges oder des Europaradweges R1. In Ausschreibung muss vermutlich nicht mehr investiert werden, da sich in absehbarer Zeit GPS-Navigation für Reiseradler vollends etabliert haben dürfte – die jungen Leute fahren heute schon weitgehend damit. Unumgänglich ist aber eine Oberflächenverbesserung auf den heute noch problematischen kurzen Teilstücken.

Für die notwendigen Wegeausbauten ist das Projekt darauf angewiesen, dass die Ideen von Politik und Verwaltungen aufgegriffen werden. Genau dies ist aber zum heutigen Stand noch der wunde Punkt des Projektes, offensichtlich fürchten die Ver-

antwortlichen bei der Vielzahl der Beteiligten über zwei Nationen und fünf deutsche Bundesländer hinweg größere Abstimmungsprobleme und verweisen auf leere Kassen. Die bisherigen Projektergebnisse reduzieren die verbleibenden Abstimmungsaufwände erheblich, und auch die notwendigen Aufwände für den Wegeausbau sind sehr überschaubar, kämen zugleich dem regionalen Radverkehr zugute und ließen sich in vielen Fällen vermutlich sogar aus LEADER-Fördermitteln finanzieren. Die Realisierung eines verheißungsvollen Fernradweges zwischen Amsterdam und Berlin ist in greifbarer Nähe, der Deutsche Fahrradpreis könnte ihm zum politischen Durchbruch verhelfen!

# 42

## BIKES FOR FRIENDS – INTEGRATIONSPROJEKT



Zahlreiche in die Stadt Rosenheim neu zugewanderte Jugendliche aus unterschiedlichsten Krisen- und Kriegsgebieten der Welt nutzen seit Mai 2016 die Aktion „Bikes for Friends“ der „Aktiven Senioren für Rosenheimer Jugendliche“, einer Abteilung mit rund 80 Mitgliedern im Förderverein Jugendarbeit e.V. unter dem Dach des Stadtjugendrings Rosenheim. Weitere Projektpartner sind der ADFC Rosenheim, die Soziale Stadt, das Amt für Kinder, Jugendliche und Familien sowie das Sozialamt der Stadt Rosenheim.

Jeweils am ersten Samstag des Monats von 10 bis 12 Uhr gibt es in der neu gegründeten Fahrradwerkstatt auf dem Vereinsgelände in der Ganghoferstraße 33 im Rosenheimer Stadtteil Aisingerwies funktionstüchtige gebrauchte Fahrräder zu günstigen Preisen.

Ein erster Aufruf in der lokalen Presse stieß auf enorme Resonanz und zeigte

eine großartige Spendenbereitschaft der Rosenheimer in Stadt und Landkreis: Über 150 Räder in gutem Zustand wurden der Aktion spontan gespendet.

Fachkundige ehrenamtliche „Schrauber“ sorgen dafür, dass nur geprüfte und verkehrstüchtige Räder an die neu zugewanderten Jugendlichen ausgegeben werden. Schnell zog die Aktion in der Öffentlichkeit weitere Kreise, laufend treffen neue Radspenden ein. Nicht mehr reparierbare Räder werden ausgeschlachtet, aus den verwertbaren Teilen ein großes Ersatzteillager aufgebaut.

Dies ist die Grundlage für spezielle Reparaturkurse von und für neu zugewanderte Jugendliche, die unter Anleitung von erfahrenen Radtechnikern lernen, ihre Fahrräder auch selbst in Schuss zu halten.

Wer bei dem Projekt mitmachen will, z.B. als Radtechniker, wendet sich an den Verein unter E-Mail: [aktive-senioren@online.de](mailto:aktive-senioren@online.de)



# 43

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Integration durch Mobilität
- BISHERRIGE ERGEBNISSE:  
Über 150 Fahrräder für neu zugewanderte Jugendliche
- FINANZIERUNG:  
Spenden und Vereinsgelder
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
Seit Mai 2016 – derzeit kein Ende geplant

### Projektmanagement:

- Aktive Senioren für Rosenheimer Jugendliche

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Werner Pichlmeier
- Anschrift: Reichenbachstr. 8 83022 Rosenheim
- Telefon: 08031/365-1581
- E-Mail: [w.pichlmeier@rosenheim.de](mailto:w.pichlmeier@rosenheim.de)
- Projekthomepage: facebook: Aktive Senioren für Rosenheimer Jugendliche

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Aktion „Bikes for Friends“ der Aktiven Senioren für Rosenheimer Jugendliche – Integration durch Mobilität

## REGIORADSTUTTART

Öffentliche Fahrradverleihsysteme (FVS) sind in besonderem Maße geeignet, den Radverkehr zu fördern und dessen positive verkehrs-, umwelt- und sozialpolitische Wirkungen zur Geltung zu bringen. Neben der Bereitstellung von Fahrrädern und Pedelecs für „Direktverkehre“ (Quelle-Ziel-Verknüpfung) bieten öffentliche Fahrradverleihsysteme neue Ansätze zur Kombination von Fahrrad bzw. Pedelec mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Die „erste“ und/oder die „letzte“ Meile können in einem dichten Stationsnetz mit Leihfahrrädern zurückgelegt werden, während für größere Distanzen die klassischen öffentlichen Verkehrsmittel Verwendung finden. Hierbei unterstützt das besondere Charakteristikum öffentlicher FVS: Leihräder und Pedelecs 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. Gleichzeitig leistet ein FVS einen Beitrag zu gleichwertigen Mobilitätschancen für Menschen mit und ohne Kraftfahrzeug und sichert so die Chance zur gesellschaftlichen Teilhabe für Bürgerinnen und Bürger aller Einkommens- und Altersschichten. Die heute in öffentlichen FVS praktizierte Angebotsform mit festen Ausleih- und Abgabestationen bietet die für eine Einbindung in Mobilitätsrouten notwendige verlässliche Verfügbarkeit von Fahrrädern und Pedelecs und eröffnet durch die Einbeziehung von Umsteige- sowie Quelle-/Ziel-Punkten des FVS ein attraktives Mobilitätsangebot.

In der Landeshauptstadt (LHS) Stuttgart steht seit 2007 ein umfassendes, stationsbasiertes FVS allen daran Interessierten zur Verfügung. 2011 wurde das FVS um Pedelecs ergänzt. Heute 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 ausschließlich Pedelecs ausgeliehen werden können. Beide Systeme werden aktuell von unterschiedlichen Anbietern betrieben.

Ziel der LHS Stuttgart ist es, ein kostengünstiges, dichtes, benutzerfreundliches System mit minimalen Zugangshürden für (potenzielle) Kunden bereitzustellen. Durch Bereitstellung eines hochwertigen Services und über geeignete weitere Maßnahmen sollen die Nutzungszahlen pro Tag und Rad während der Vertragslaufzeit kontinuierlich gesteigert werden.

Durch die Erweiterung des Stuttgarter FVS um mehr als 130 Fahrrad- und Pedelec-Verleihstationen in mehr als 80 Kommunen der Region Stuttgart und die damit einhergehende Erweiterung des bestehenden Angebots zu einem integrierten, interkommunalen System mit einheitlicher Bedienung, einheitlichem Tarifsystem, Rückgabe der Fahrräder und Pedelecs an beliebigen Stationen im gesamten Betriebsgebiet und einheitlichen Betriebsprozessen unterstützt das FVS auch den regionalen Gedanken sowie denjenigen des Stadtgrenzen überschreitenden Tourismus.

Das konzipierte FVS mit öffentlichen Fahrrädern und Pedelecs in mehr als 80 Kommunen aus einer Hand und einem System ist weltweit einmalig.

# 44

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Interkommunales und regionales Fahrrad- und Pedelecverleihsystem
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bündelung der Leistung von mehr als 80 Kommunen in einer europäischen Ausschreibung
- **FINANZIERUNG:**  
Durch Miet- und Werbeeinnahmen und kommunale Zuschüsse
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
01.03.2017–31.12.2025

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Stuttgart

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Ralf Maier-Geißer
- Anschrift: Marktplatz 1
- Telefon: 0711/2166 0759
- E-Mail: ralf.maier-geisser@stuttgart.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Geplant ist ein interkommunales und regionales Fahrrad- und Pedelecverleihsystem, in dem in allen beteiligten mehr als 80 Kommunen an ortsfesten Stationen Leihfahrräder und Pedelecs bereitgestellt werden und eine automatische Entleihe und Rückgabe ganzjährig und ganzjährig möglich ist.

## RADROUTENNOTRUFSYSTEM

Der Kreis Paderborn verfügt über ein gut ausgebautes, weitreichendes Radwegesetz, welches durch landschaftlich schöne, aber auch abgelegene Bereiche führt. Die Routen werden zunehmend zum Radwandern genutzt, auch von der Generation 50+, die mit ihren Pedelecs bzw. E-Bikes dabei oft weite Strecken zurücklegen. Aber was passiert, wenn jemand stürzt und sich verletzt? Wie kann schnell und sicher Hilfe herbeigerufen werden? Es sollte ein Ortungssystem „Notrufpunkt“ entwickelt werden, mit dem auch Ortsfremde ihre Position genau bestimmen lassen können.



Alle Radrouten in NRW sind an Kreuzungen und Abzweigungen mit Wegweisungsschildern (rote Schrift auf weißem Grund) des Radverkehrsnetzes NRW ausgeschildert. Jeder Befestigungsposten hat eine individuelle Nummer, die bereits mit Standortkoordinaten hinterlegt ist. Verantwortlich ist hierfür die Steuerungsgruppe des Radverkehrsnetzes. Dort wurde unser Projekt vorgestellt und um Unterstützung gebeten. Es wurde zugesagt, dass die digitalen Daten der Pfostenstandorte zur Verfügung gestellt würden. Mithilfe der Webanwendung des Radverkehrsnetzes

wurden für den Kreis Paderborn über 800 Wegweisungsposten, die als Notrufpunkte geeignet erschienen, ausgesucht. Die Ortschaften wurden dabei ausgenommen, da dort eine Standortbestimmung durch Straßennamen u.Ä. möglich ist. Das Katasteramt des Kreises PB erstellte mithilfe der digitalen Daten des Radverkehrsnetzes Kartenmaterial, auf denen die ausgesuchten Notrufpunkte klar ersichtlich sind. In Zusammenarbeit mit der Rettungsleitstelle der Kreisfeuerwehrzentrale wurde das Layout der Notrufaufkleber entworfen. Auf diesen 100 x 100 mm großen Aufklebern sind die Notrufnummer 112 und die Stadt/Gemeinde mit Ortsteil genannt, ebenso ein Hinweis auf die am Pfosten vorhandene Nummer des Radverkehrsnetzes. Im Mai 2016 überführte das Katasteramt des Kreises Paderborn die digitalen Daten der ausgesuchten Pfostenstandorte in das System der Kreisfeuerwehrzentrale. Ein sicherer Zugriff auf die Daten ist somit immer möglich. Unter der Mithilfe von Fahrradclubs und -initiativen wurden von verlässlichen Mitgliedern die ausgesuchten Notrufpunkte mit den beschriebenen Aufklebern versehen.

Einige Hilfersuchen sind bereits über dieses System bei der Kreisfeuerwehrzentrale eingegangen.

Es handelt sich hier um ein sehr kostengünstiges Notrufsystem, das dem Radroutennutzer das sichere Gefühl vermittelt, schnelle Hilfe erhalten zu können. Das Notrufsystem ist problemlos in jedem Kreis des Landes NRW in Verbindung mit dem Radverkehrsnetz NRW einsetzbar, da alle Pfosten des Radverkehrsnetzes bereits mit Standortkoordinaten hinterlegt sind.

# 45

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Ziel ist es, in Not geratenen Radroutennutzern in abgelegenen, ländlichen Gebieten schnelle Hilfe zukommen zu lassen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bisher konnten 90% von über 800 ausgesuchten Örtlichkeiten mit einem Notrufhinweis ausgeschildert werden.
- **FINANZIERUNG:**  
Kreis Paderborn
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
August 2015 bis August 2016

### Projektmanagement:

- Landrat des Kreises Paderborn

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Franz-Josef Fichna
- Anschrift: Aldegrevener Straße 10–14, 33102 Paderborn
- Telefon: 05251/181413
- E-Mail: Fahrradbeauftragter@kreis-paderborn.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es wurde ein Ortungssystem für verunfallte Radfahrer entwickelt. Das System greift auf das landesweit ausgewiesene Radverkehrsnetz zurück und kann auf alle anderen Regionen in NRW mit geringem finanziellem Aufwand übertragen werden.

## TRANSPORTRADVERLEIH STADT ERLANGEN



### Ausgangssituation

Räder mit Anhänger gibt es in Erlangen schon seit einiger Zeit in bemerkbarer Anzahl, ausgesprochene Transporträder sind aber bisher selten.

### Projektidee

In Bayerns Fahrradhauptstadt Erlangen soll das Transportmittel Fahrrad auch im Stadtbild sichtbar sein und damit auf die Möglichkeit des Warentransportes per Fahrrad hinweisen. Die Stadt Erlangen sieht sich in der Pflicht, solche Projekte zu fördern.

Dazu wurden im Jahr 2015 Finanzmittel von 30.000 Euro im städtischen Haushalt bereitgestellt, bisher wurden fünf Transporträder mit unterschiedlicher Ausstattung, aber durchgehend mit Elektrounterstützung angeschafft.

### Grundidee

Die Stadt schafft die Räder an, sorgt für Ausstattung, Wartung und Werbung, örtliche Fachhändler übernehmen den Verleih. Vier Stadtteile konnten damit mit je einem Transportrad versorgt werden, drei fehlen noch: Bruck, Eltersdorf und Tennenlohe. Zu Beginn des Projekts wird im Internet über die Transporträder (Standorte, Verleiher, Nutzungsbedingungen) informiert. Später soll dort eine Buchungsplattform dazukommen.

### Ziele

Der Einsatz von Transporträdern soll in Erlangen zur Selbstverständlichkeit werden, sie sollen im Stadtbild sichtbar sein.

### Projektmanagement:

- Amt für Umweltschutz

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Joachim Kaluza
- Anschrift: Schuhstraße 40
- Telefon: 0 91 31/86 26 32
- E-Mail: joachim.kaluza@stadt.erlangen.de
- Projekthomepage: [http://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-1288/804\\_read-32549/](http://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-1288/804_read-32549/)

Das vorläufige Konzept für 2016 sah vor, in allen Stadtteilen je ein Transportrad anzubieten. Am Ende des Jahres soll für 2017 geprüft werden, ob sich andere Konzepte für die Standortwahl möglicherweise besser eignen. In der Transportradscene der Bundesrepublik Deutschland sind sehr viele verschiedene Konzepte vertreten. Über die Akzeptanz des Projekts wird jährlich berichtet.

Informationen für die Öffentlichkeit zu dem Projekt gab es bisher bei sechs Veranstaltungen. Diese Vorstellungen werden fortgesetzt. Weitere Informationen im Internet der Stadt Erlangen, auf Universitäts-Bloggerseiten, in Ortsteilzeitungen und in einem Flyer; die Mitarbeitsbereitschaft von Schlüsselpersonen ist sehr gut. Auslastung der einzelnen Räder in den ersten zwei Monaten (vom 1. Mai bis 30 Juni), ausdrücklich noch ohne umfangreiche Werbung: 29%–41%.

### Erfahrungen mit den einzelnen Rädern

Allen Rädern ist gemeinsam, dass sie eine andere Fahrdynamik haben als herkömmliche Räder. Eine Erfahrung von der Radverkehrsplaner-Exkursion am 13. Mai 2016: Ein Fahrradfachmann stieg nach wenigen Metern von der FAHRRADKUTSCHE ab und sagte, er käme damit nicht zurecht. Der nachfolgende Fahrer versicherte, dies sei das beste Rad, das die Stadt Erlangen im Transportrad-Angebot habe.

Die Transporträder mit Elektrounterstützung weisen durchgehend Kinderkrankheiten auf, sie wurden bis heute überwiegend behoben.

### Ziele erreicht

Bisher keine Umfrage zum Bekanntheitsgrad, Zahl der Anfragen deutet auf gute Akzeptanz hin.

# 46

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Nutzung des für den jeweiligen Zweck besten Transportmittels, so in der Stadt auch mal ein Rad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Nutzungsgrad 29–41%; Bewerbung des Projekts bisher nur über Ortsbeiräte und Mundpropaganda, Nachbesserungen in 2017 geplant
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Erlangen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Ab Ende 2015, bisher kein Enddatum

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Erlangen möchte allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt die Möglichkeit geben, das für den jeweiligen Zweck beste Transportmittel zu nutzen und für innerstädtische Kleintransporte auch mal ein Rad zu erproben. Die Stadt Erlangen hat deswegen fünf Transporträder mit Elektroantrieb zum Verleih erworben. Neu: Die Stadt Erlangen sieht es als kommunale Aufgabe, dieses Transportmittel zu fördern. Neu: Einsatz von elektrisch unterstützten Rädern für Transportzwecke, bisher noch nicht allgemein üblich.

## CYFACE - BEQUEMER FAHREN



Cyface ist die erste deutsche Crowdsourcing-Plattform mit der aktuelle Mobilitätsdaten mittels Smartphone erfasst werden können. Die entwickelte Software zeichnet kontinuierlich Erschütterungsdaten auf, überträgt diese und wertet sie entsprechend aus.

### Idee

Das Smartphone ist mittlerweile zum täglichen Begleiter geworden und kaum aus dem Alltag wegzudenken. Die Idee von Cyface ist so einfach wie genial: Mithilfe von Beschleunigungssensoren, GPS und Gyroskop kann jedes moderne Mobiltelefon die notwendigen Erschütterungsdaten aufzeichnen. Das Zusammenspiel dieser Sensoren ermöglicht es, Erschütterungen aufzuzeichnen, die bei der Fahrt entstehen. Die erfassten Rohdaten werden im Anschluss via WLAN auf den Cyface-Server übertragen und Qualitätsklassen für den Straßenzustand zugeordnet. Die vierstufige Skala reicht von Blau = sehr gut, über Grün = gut und Gelb = mäßig bis hin zu Rot = schlecht. Auf diese Weise werden Straßen und Radwege stets transparent klassifiziert. Auf Basis dieser Daten kann die Fahrbahnoberfläche grafisch dargestellt und Routen können intelligenter geplant werden. So entsteht ein realistisches und vor allem aktuelles Bild des Straßenzustandes – ohne den Einsatz teurer Messtechnik und durch die Mitwirkung der Bürger.

### Projektmanagement:

- Dr. Klemens Muthmann, Dirk Ackner

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Ackner
- Anschrift: Nöthnitzer Straße 46, 01187 Dresden
- Telefon: 03 51/46 34 35 36
- E-Mail: dirk.ackner@cyface.de
- Projekthomepage: www.cyface.de

### Vision

Cyface verfolgt die Vision, Radfahrern eine komfortablere und sicherere Fahrt zu ermöglichen, indem Gefahrenstellen und schadhafte Straßenabschnitte vermieden werden. Auf diese Weise verbessert Cyface das Fahrerlebnis eines jeden Fahrradfahrers, indem es ihm ermöglicht, bei der Navigation schadhafte Straßenabschnitte, Schlaglöcher oder auch Kopfsteinpflaster zu vermeiden und somit bequemer ans Ziel zu gelangen. Dadurch werden nicht nur die Nerven der Fahrradfahrer geschont, sondern ebenfalls auch der Verschleiß und der Kraftaufwand zur Fortbewegung reduziert. Mithilfe des Crowdsourcing-Ansatzes erhält jeder Fahrradfahrer die Möglichkeit, selbst Oberflächendaten aufzuzeichnen und somit nicht nur sich, sondern auch seinen Mitmenschen zu helfen.

### Umsetzung

Ausgangspunkt und Motivation für das Projekt war der Ärger über die schadhafte Straßen in Dresden. Ideengeber Dr. Klemens Muthmann fragte sich daher, ob es nicht möglich ist, diese mit herkömmlichen Smartphones aufzuzeichnen. Hinter dieser Überlegung stand die Idee, den Straßenzustand von Dresden gesamtheitlich visuell darzustellen, um sich schlechte Straßen anzeigen lassen zu können. Klemens Muthmann beschäftigt sich seit 2012 im Rahmen unterschiedlicher von ihm betreuter studentischer Arbeiten mit Forschungsfragen in Bezug auf die Umsetzung dieser Idee. Ein erster einfacher Prototyp wurde 2015 entwickelt und stellte die Funktionsfähigkeit bereits unter Beweis. Seit Januar 2016 widmen sich Armin Schnabel, Dr. Klemens Muthmann und Dirk Ackner voll und ganz dem Projekt und erhielten dafür 2016 bereits den Deutschen Mobilitätspreis verliehen.

# 47

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Auswertung von Erschütterungen zur Darstellung der Fahrbahnqualität und Verbesserung der Navigation
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Einsatzbereiter Prototyp wird von ersten Nutzern verwendet. Auszeichnung: Deutscher Mobilitätspreis
- **FINANZIERUNG:**  
Technologiestipendium Sächsische Aufbaubank
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Straßenschäden können für Verkehrsteilnehmer nicht nur ein Ärgernis, sondern auch Gefahrenpotenziale sein. Cyface wertet mit ihrer entwickelten Software Erschütterungsdaten aus, die während der Fahrt mit dem Fahrrad entstehen. Die Fahrbahnqualität der zurückgelegten Strecke wird anschließend grafisch dargestellt. So entsteht ein realistisches Bild des Straßenzustandes durch die Mitwirkung der Bürger. Die Daten ermöglichen eine intelligente Navigation, bei der schadhafte Wege vermeiden werden.

## ALLERHOHEIT



Die Thementour „AllerHoheit“ ist ein kultur- und naturhistorisches Gemeinschaftsprojekt der Stadt Wolfsburg, des Landkreises Gifhorn und weiterer Akteure. Das besondere verbindende Element zwischen den Projektpartnern ist Herzogin Clara von Braunschweig-Lüneburg (1521–1576), die ihre Wirkungsstätten in der Reformationszeit in Gifhorn und Fallersleben hatte. Grundlage für die Routenführung bildet der niedersächsische Radfernweg „Allerradweg“.

Auch wenn es gelungen ist, die Persönlichkeit der Herzogin Clara über Vorträge, veröffentlichte Aufsätze oder eine Sonderausstellung im Jahr 2010 immer wieder einem bestimmten interessierten Kreis mit ihrem Leben und Wirken zugänglich zu machen, eröffnet ein radtouristisches Angebot einen besonders niedrigschwelligen Zugang – und damit für viele Bevölkerungsschichten – zu einer historisch wichtigen Frau, die hier das Leben der Menschen fast drei Jahrzehnte gestaltet hat.

Entlang der ca. 60 km langen Route erzählen 16 Stationen mit Infotafeln von Fehden, Zerstörungen und Schlossbau, von Pfändungen, Mode und Bierbrauen. Dazwischen führt der Radweg in die Wald- und Sumpflandschaft, in der von früherer Wald- und Weidewirtschaft erzählt wird und die heute als Naturschutzgebiet internationale Bedeutung genießt.

Die Marke „AllerHoheit“ fügt sich in die acht bereits zwischen Verden und Celle

vorhandenen Allertouren (z.B. Allerschleusen, AllerKultur, AllerLei ...) rund um den Fernradweg an der Aller nahtlos ein. Diese Rundtouren entlang bzw. kreuzend zur Aller und zum Allerradweg beleuchten jeweils einen thematischen Schwerpunkt. Für den Bereich ab Celle ostwärts gab es bisher kein einziges derartiges Angebot. „AllerHoheit“ schafft somit ein ergänzendes Angebot in diesem Bereich und kann zur touristischen Weitererschließung und Vermarktung des Allerradweges dienen.

Außer Infotafeln werden auch diverse andere vermittelnde Medien eingesetzt. Neben einem Flyer gibt es eine ausführliche Broschüre und eine eigens entwickelte Homepage, die die Inhalte vertiefen. Auf der Internetseite des Allerradweges wird das neue Angebot ebenfalls verlinkt. Zwölf Geocaching-Stationen entlang der Strecke animieren zudem auf spielerische Weise dazu, in Herzogin Claras Welt einzutauchen. Bei Absolvierung erwartet die Radler ein kleines Präsent in den Schlössern Fallersleben und Gifhorn. Des Weiteren wird das Projekt kontinuierlich abwechselnd in Fallersleben und Gifhorn durch „Claras Kräutermarkt“ beworben werden. Auch regelmäßige geführte Radtouren wurden ins Programm der WMG Wolfsburg Wirtschaft und Marketing aufgenommen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte, initiiert durch die Gleichstellungsbeauftragten Wolfsburg und Landkreis Gifhorn, durch eine Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertretern des Kultur- und Denkmalvereins Fallersleben, der Stadt Wolfsburg, des Landkreises Gifhorn, des Historischen Museum Schloss Gifhorn, des Museums- und Heimatvereins Gifhorn, der WMG Wolfsburg Wirtschaft und Marketing und des Institut für Zeitgeschichte, Wolfsburg.

# 48

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Erweiterung des radtouristischen Angebotes; Leben und Zeit Herzogin Claras erlebbar machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Öffentlichkeitswirksame Eröffnungstour und Nutzung des begleitenden Geocaching-Angebotes
- **FINANZIERUNG:**  
Sponsoren sowie Haushaltsmittel der beteiligten Kommunen Stadt Wolfsburg und Landkreis Gifhorn
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Februar 2014 bis August 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gemeinsam haben Stadt Wolfsburg und Landkreis Gifhorn mit „AllerHoheit“ eine Fahrradrouten zwischen den Orten Fallersleben und Gifhorn entwickelt, die insbesondere das Wirken der Herzogin Clara von Braunschweig-Lüneburg aufzeigt. Diese Themenschleife ist an den Radfernweg Allerradweg gekoppelt und stellt einen Baustein zur Aktivierung der radtouristischen Potenziale der Region dar. Kultur- und Naturgeschichte werden durch Infotafeln, Broschüren, im Internet sowie als Geocaching vermittelt.

### Projektmanagement:

- Arbeitsgruppe der Projektbeteiligten

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Beate Ebeling, Christine Gehrman, Gleichstellungsbeauftragte Wolfsburg und Landkreis Gifhorn
- Anschrift: Porschestraße 49, 38440 Wolfsburg; Schlossplatz 1, 38518 Gifhorn
- Telefon: 053 61/28-27 62
- E-Mail: [beate.ebeling@stadt.wolfsburg.de](mailto:beate.ebeling@stadt.wolfsburg.de)
- Projekthomepage: <http://www.allerhoheit.de>

## INTERNETPRÄSENTATION UND FLYER ZUR RADRUNDTOUR VICELINWEG

Die Stadt Neumünster hat zusammen mit den Kirchen in Neumünster sowie entlang der Route und weiteren Kooperationspartnern im Jahr 2016 eine umfassende Präsentation zum Vicelinweg sowohl als Printprodukt als auch online erarbeitet, um die Radrundtour optimal präsentieren zu können. Bei der Beschreibung wurden klassische Elemente wie Karte, Beschreibungstext und GPX-Track um Präsentationsformen wie 360°-Fotos, Videos und Luftaufnahmen ergänzt, die kontinuierlich erweitert werden sollen. Die Menüführung erleichtert die Navigation durch die unterschiedlichen Aspekte von Routenbeschreibung und Serviceleistungen.

Die Rundtour, die ca. 100 km lang ist, führt von Neumünster über Bordesholm, Preetz und Bornhöved zurück nach Neumünster und somit durch zwei Kreise und eine kreisfreie Stadt. Zahlreiche Exkursionen und Tipps führen zu besonderen Orten abseits der eigentlichen Route und bereichern das Raderlebnis zusätzlich.

Die Planung des Vicelinweges geht auf das aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft geförderte Projekt „Infrastruktur für landschaftsbezogene Erholung und Tourismus Neumünster“ zurück, das im Jahr 2012 abgeschlossen wurde (<http://vicelinweg.de/meta/foerderung.html>). Die Routenführung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Ortsgruppe des ADFC.

Im Jahr 2013 wurde begonnen, Geschichten und Anekdoten zur Themenroute zu sammeln. Hierzu wurden die Kirchen, Gemeinden, Ämter, Vereine, Tourist-Informationen, touristische Einzelziele und Verbände entlang des Vicelinweges angeschrieben und zu einem Arbeitstreffen eingeladen. Die Entwürfe der Karte wurden ebenfalls den Beteiligten und Betroffenen zur Korrektur und

Ergänzung vorgelegt. Das Vorhaben, Informationen, die im Flyer keinen Platz finden, im Rahmen einer Internetpräsentation vorzuhalten, wurde im Jahr 2016 umgesetzt. Die Zulieferungen von Text und Bildmaterial sowie Recherchen haben eine Vielzahl von Beiträgen zum Leben und Wirken des Heiligen Vicelin, der Geschichte der Missionierung Schleswig-Holsteins sowie zur Region zum Ergebnis.

Der Vicelinweg verbindet die drei schleswig-holsteinischen Radfernwege Ochsenweg, Holsteinische-Schweiz-Radtour und Mönchsweg und soll Radwanderer auf weitere Radtouren in Schleswig-Holstein aufmerksam machen. Aber auch regionale Routen wie die Antik-Tour, Bade-Tour und die Kirchenrouten oder die Schusteracht in Preetz werden vorgestellt.

Der Flyer ist bei vielen Kooperationspartnern erhältlich. Die breite Beteiligung soll für eine entsprechende Identifikation mit dem Vicelinweg sorgen und die Basis für eine stete Aktualität der bereitgestellten Daten bilden.

Hinsichtlich der Präsentation einer relativ kleinen Radrundtour (kein Radfernweg!) und der Einbindung der Kooperationspartner zur Optimierung dieser Serviceleistung für die Radwanderer erscheint uns der gewählte Weg besonders gut gelungen.



### Projektmanagement:

- Stadt Neumünster, Stadtplanung und Stadtentwicklung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Arne Lewandowski
- Anschrift: Brachenfelder Straße 1–3, 24534 Neumünster
- Telefon: 04321/9422758
- E-Mail: [arne.lewandowski@neumuenster.de](mailto:arne.lewandowski@neumuenster.de)
- Projekthomepage: [www.vicelinweg.de](http://www.vicelinweg.de)

# 49

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Präsentation des Vicelinweges und Bereitstellung relevanter Informationen für Radtouristen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die 1. Auflage der Flyer zum Vicelinweg i.H.v. 3.000 Stück war innerhalb eines Jahres vergriffen.
- **FINANZIERUNG:**  
Aus städtischen Tourismusmitteln
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.03.2016–31.10.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Internetseite und der Flyer zum Vicelinweg bieten Geschichten zur Geschichte, zum Leben und Wirken des Heiligen Vicelin. Der historische Hintergrund wird beleuchtet. Informationen zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten, Reparaturservice, Fahrradverleih und Ladestationen für Pedelecs erfolgen in Karte und Text, die jederzeit auch auf mobilen Endgeräten abrufbar sind (Responsive Web-design). Die Zusammenstellung und Aufbereitung der Informationen erscheint in Art und Umfang vorbildlich.

## PEDELECS ALS STÄDTISCHE DIENSTRÄDER

Ein Ziel im Projekt „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ ist es, den Radverkehrsanteil deutlich auf 25% zu steigern. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, sind Anstrengungen in verschiedenen Bereichen notwendig. Dazu gehört auch die Anschaffung von Diensträdern. Bei einer Mitarbeiterzahl von etwa 6.000 Personen bilden auch die städtischen Mitarbeiter eine Zielgruppe, deren Nutzungsverhalten relevant ist. Dies auch unter dem Aspekt, dass die Wahl des Verkehrsmittels nachgewiesenermaßen einen Einfluss auf die Gesundheit und damit auf die Anzahl der Krankheitstage der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat.



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

Neben all diesen Aspekten ist die Vorbildfunktion der städtischen Mitarbeiter nicht zu unterschätzen. Die Fahrräder sind in unterschiedlicher Weise als städtische Räder gekennzeichnet. Um die Wahrnehmung der städtischen Räder noch zu verstärken, soll die auffällige Kennzeichnung noch an weiteren Rädern angebracht werden.

Um die Nutzung der dienstlichen Pedelecs zu steigern, wurden geführte Radtouren in der Mittagspause angeboten, die im Intranet angekündigt wurden. 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 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.

# 50

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Nutzung von dienstlichen Pedelecs als Verkehrsmittel bei der Wahrnehmung von Terminen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die bereitstehenden Pedelecs werden sehr gut genutzt und erfreuen sich steigender Beliebtheit.
- **FINANZIERUNG:**  
Städtische Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bonn gehört zu den 20 größten Städten Deutschlands. Trotzdem ermöglicht die topografische Lage, dass die meisten Örtlichkeiten gut und bequem mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Da die Verkehrssituation auch in Bonn oft sehr angespannt ist, sind auch die Ziele im Arbeitsalltag der städtischen Mitarbeiter mit dem Fahrrad oft schneller zu erreichen, als mit dem PKW. Bewegung stärkt das Immunsystem und führt nachweislich zu weniger Krankheitstagen.

### Projektmanagement:

- Fahrradteam der Stadt Bonn, Stadtplanungsamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Regina Jansen
- Anschrift: Berliner Platz 2, 53111 Bonn
- Telefon: 0228/77 44 76
- E-Mail: regina.jansen@bonn.de
- Projekthomepage: keine

## „RIDE YOUR BIKE SAFELY“

„Ride your bike safely“ sollte den Wettbewerb gewinnen, da sich der ADFC Bergstraße für eine sichere Mobilität aller Radfahrer im Kreis Bergstraße engagiert. 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 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 ausreichende Kenntnisse der deutschen Verkehrsregeln am Verkehr teilnehmen zu lassen. So entstand im April 2015 die Projektidee. Der Vorstand des ADFC Bergstraße benannte einen Projekt-Koordinator, 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. Ein Curriculum wurde entwickelt, um weitere Interessenten (Multiplikatoren) in Ver-

kehrserziehung zu schulen. Der Kreis Bergstraße stellt inzwischen 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. Über die Flüchtlingsunterstützergruppen werden Teilnehmer angesprochen und gewonnen. Begonnen haben die Kurse 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 Multiplikatoren Kurse erweitert. In zwei Kursen (Januar und April) wurden 33 Personen geschult, die jetzt in der Lage sind, eigene Kurse durchzuführen. Zur Unterstützung der Multiplikatoren und für die Verkehrserziehungskurs-Teilnehmer, nutzte und erarbeitete der ADFC muttersprachige Flyer mit den wichtigsten Verkehrsregeln. Im Sommer 2016 wurde das Projekt, nach Anfrage der Gleichstellungsbeauftragten der Stadt Viernheim, um einen Fahrradkurs für Flüchtlingsfrauen erweitert. Selbstständig mobil zu sein, weite Wege nicht mehr zu Fuß zurückzulegen oder vom Busfahrplan abhängig zu sein, motivierte die Teilnehmerinnen zum Mitmachen. Alle hatten viel Spaß, legten ihre Vorbehalte gegenüber dem Radfahren ab und konnten nach den 15 Unterrichtsstunden selbstständig Rad fahren. Ein Kurs hat im Sommer in Viernheim stattgefunden, weitere Kurse sind für 2017 in Heppenheim und anderen Städten geplant. Zurzeit wird darüber nachgedacht, das Projekt zu erweitern, um Senioren beim sicheren Radfahren zu unterstützen.

### Projektmanagement:

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

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Projektkoordinator Ernst Janka
- Anschrift: Platanenstraße 6, 64653 Lorsch
- Telefon: 0 62 51/5 33 80 und 01 76/32 82 70 44
- E-Mail: ernst.janka@adfc-bergstrasse.de
- Projekthomepage: <http://www.adfc-bergstrasse.de/integrationsprojekte.htm>

# 51

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Höhere Verkehrssicherheit für Flüchtlinge und Migranten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
15 Kurse in Fahrrad-Verkehrserziehung, zwei Multiplikatoren-Kurse, ein Frauen-Kurs zum Fahrradfahren-Lernen
- **FINANZIERUNG:**  
Projektkosten werden aus dem Budget der WIR-Koordinatorin des Kreises Bergstraße bezahlt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Das Projekt ist im April 2015 gestartet und wird auch in 2017 weitergeführt.

## 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 wie ADFC Bergstraße, ADAC Hessen, Kreisverwaltung, Kommunen, Vereinen, Flüchtlingsunterstützergruppen und Schulen gelungen ist.

## RADBONUS

Radfahrer sind Helden des Alltags. Radfahren ist aktiver Klimaschutz, gut für die Gesundheit sowie das Gesundheitssystem und belastet Städte viel weniger als der sonstige Verkehr. Das sollte gefördert werden. Genau daran arbeiten wir mit voller Leidenschaft.

Radbonus ist ein innovatives ICT-Unternehmen (Information and Communications Technology). Über eine von uns entwickelte App, soll die Mobilität im Fahrradbereich durch ein Anreizsystem wesentlich erhöht werden. Die Verwendung der App ist für User kostenlos.

Technologie allein reicht nicht aus, um das Interesse am Radfahren zu steigern. Ein belohnungsbasiertes System ist ein effektiverer Weg für eine nachhaltige Nutzung der App. Partnerschaften mit diversen Unternehmen können genutzt werden, um das Programm zu fördern und um wiederum eine breite Akzeptanz und Nachhaltigkeit in der Anwendung zu gewährleisten.

Die Innovation liegt in der Nutzung der Smartphones zum Tracken des Fahrrad-fahrverhaltens (ausgedrückt in gefahrenen Kilometer) in Kombination mit einem Belohnungssystem, das durch Vernetzung mit Gesundheitsdienstleistern, Arbeitgebern und anderen Partnern (Einzelhändler, E-Shops) arbeitet.

Ziel ist es in erster Linie, die Menschen zum Radfahren und damit auch zur körperlichen Bewegung in Form von monetären Belohnungen zu motivieren.

Mithilfe von Krankenversicherungen soll Radbonus als Präventionsmaßnahme dienen. So können die hohen Behandlungskosten gesenkt werden.

Gleiches gilt für Arbeitgeber. Radfahren fördert Fitness und Gesundheit. Das Pen-



deln mit dem Rad kann als tägliches Workout gesehen werden. Damit können Krankheitstage gesenkt werden. Das spart dem Unternehmen immense Kosten.

Weitere Ziele sind, den Straßenverkehr und öffentliche Verkehrsmittel zu entlasten, CO<sub>2</sub> Emissionen und die Luftverschmutzung zu senken und auch die Lebensqualität für das einzelne Individuum und in den Städten zu steigern.

Radbonus ist schnell von der Idee zur Anwendung gekommen und wird nun als Beta-Version betrieben. Das Konzept wurde Anfang 2015 von der Gründerin Nora Grazzini entwickelt, die im Juli 2015 in den Startplatz-Inkubator in Köln aufgenommen wurde.

Eine funktionierende Version der Software ist bereits auf iOS- und Android-Smartphone-Systemen in Betrieb und läuft stabil. Radbonus wird von Radfahrern und Unternehmen aktiv genutzt. Frei nach dem Motto „Wer rastet, der rostet“ wollen wir uns stetig weiterentwickeln und der Deutsche Fahrradpreis wäre eine tolle Unterstützung dabei. Gemeinsam können wir das Radfahren fördern und in den Genuss der zahlreichen Vorteile einer vermehrten Radnutzung kommen. Dies kommt uns schließlich allen zugute.

# 52

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Menschen durch Belohnungen zum Radfahren motivieren, CO<sub>2</sub> Emissionen senken, Lebensqualität steigern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Über 10.000 App-Downloads, über 1.500.000 gefahrene Kilometer, Partnerschaften mit Arbeitgebern und E-Shops
- **FINANZIERUNG:**  
Umsatz 2016: 55.100 Euro, 2017: 65.200 Euro, 2018: 209.000 Euro Break Even 2018
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### Projektmanagement:

- Nora Grazzini

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Nora Grazzini
- Anschrift: Im Mediapark 5, 50670 Köln
- Telefon: 0221/1773299-0
- E-Mail: [info@radbonus.com](mailto:info@radbonus.com)
- Projekthomepage: <http://radbonus.com>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radbonus ist ein Premien-Belohnungsprogramm fürs Radfahren. Mit dem Fahrrad gefahrene Kilometer werden getrackt und belohnt.

## DER HOHENZOLLERN-RADWEG IN FRANKEN



# 53

Auf den Spuren der Hohenzollern in Franken: Kultur, Natur, Bewegung und Erlebnis – das bietet der Hohenzollern-Radweg in Franken für Groß und Klein!

Bei diesem rund 95 km langen Themen-Radweg erhält der Besucher einen interessanten Einblick in die Geschichte der Hohenzollern zwischen Nürnberg und Ansbach. Die passende App zeigt aus der „Augmented Reality“-Perspektive die Sehenswürdigkeiten auf eine einzigartige Weise. Die Radtour wird dadurch zum absoluten Erlebnis.

Virtuelles Erlebnis mit der den Radweg begleitenden Smartphone-App: Lebendig und erlebbar wird die Geschichte in der neu konzipierten Hohenzollern-Radweg-App. „Augmented Reality“, zu Deutsch etwa „erweiterte Realität“, nennt sich die Technik, die Radfahrer des Weges begleitet.

An allen zentralen Sehenswürdigkeiten entlang der Route eröffnet sich mit dem Smartphone ein Blick in die Geschichte und hinter die Fassaden der Bauwerke. So kann beispielsweise in Roßtal jedes Bauelement der historischen St. Laurentius Kirche in einem dreidimensionalen Modell betrachtet werden. Im Heilsbronner Münster überrascht hingegen ein animierter Ritter mit seinem Können.

In erstaunlicher Weise macht diese besondere App Unsichtbares sichtbar und Vergangenes lebendig erlebbar.

Service in der App: Neben den einzigartigen Effekten und der Geschichte der Hohenzollern bietet die App Serviceauskünfte zu Gastronomie und weiteren Angeboten entlang des Weges. Eine integrierte Navigationsfunktion erleichtert trotz ausgezeichneter Beschilderung die moderne Schnitzeljagd. Dadurch wird die Radweg-App zum idealen Reisebegleiter.

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Schaffung eines neuen Raderlebnisses im Zeitalter der Digitalisierung (mit Augmented Reality)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Konzipierung des Themenradwegs mit der den Radweg begleitenden Augmented-Reality-App
- **FINANZIERUNG:**  
Anteilig durch beteiligte Landkreise, Kommunen und Städte
- **PROJEKTSTATUS:**  
Ausgesetztes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Hohenzollern-Radweg bietet Kultur, Natur, Bewegung und Erlebnis in einem. Ab Mai 2017 können mithilfe der App die Nürnberger Kaiserburg, die Cadolzburg, die Ansbacher Residenz und viele weitere Sehenswürdigkeiten mit allen Sinnen in Augmented Reality entdeckt und die Geschichte virtuell erkundet werden. Zusätzliche Streckeninformationen runden das interaktive Ausflugserlebnis ab. Ob Familienausflug oder Wochenendradtour, der Themenweg gehört zu den touristischen Besonderheiten in der Region.

### Projektmanagement:

- Regionalmanagement Landkreis Fürth

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Joanna Bacik, Regionalmanagerin; Radbeauftragte
- Anschrift: Im Pinderpark 2, 90513 Zirndorf
- Telefon: 0911/9773-1034
- E-Mail: j-bacik@lra-fue.bayern.de
- Projekthomepage: in Umsetzung

## DER HOHENZOLLERN-RADWEG IN FRANKEN



# 53

**ÖPNV-Anschluss:** In allen größeren Ortschaften S- oder R-Bahn-Anschluss; ebenso Anbindung an das überörtliche Radwegenetz.

**Anspruch:** Ein Wochenendausflug in Etappen oder verschiedene Tagesausflüge sind möglich, denn es gibt viel zu entdecken.

**Infrastruktur:** Hervorragend ausgebaute Radwege und durchgängige Beschilderung.

**Unterwegs:** Es gibt viele Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten.

**Das Besondere:** Zwischen Nürnberg und Ansbach wird mit dem Hohenzollern-Radweg ein außergewöhnlicher und bisher einmaliger Geschichtsthemen-Radweg etabliert; denn bisher gibt es keinen Themenweg, den eine solch besondere App wie die des Hohenzollern-Radweges begleitet.

**Ziel ist es,** Besucher und Bewohner für Entdeckungen mit dem Fahrrad in der Region zu begeistern.

Dies gelingt mit der Verknüpfung eines klassischen Freizeitsports mit neuen Medien und Technologien.

Das Erlebnis findet man damit auf zwei Seiten: Bewegung in einer wundervollen Natur- und Kulturlandschaft sowie Erleben von Kultur und Geschichte auf einzigartige Weise!

**Die Umsetzung des Projektes:** Federführung Landkreis Fürth in Kooperation mit dem Tourismusverband Romantisches Franken.

**Aufgaben:** Konzipierung des Themenradwegs mit Umsetzung der den Radweg begleitenden Augmented-Reality-App und weitere das Projekt begleitende Maßnahmen (u.a. Marketing, Beschilderung).

**Kooperationspartner:** Interkommunale Zusammenarbeit von dreizehn Kommunen entlang der Route.

## KVB-RAD



Als wachsende Stadt mit steigendem Verkehrsaufkommen sieht sich Köln besonderen Herausforderungen gegenübergestellt. Mit der Strategie „Köln mobil 2025“ soll der Anteil des Umweltverbundes bis 2025 auf zwei Drittel des gesamten Verkehrsaufkommens erhöht und die Mobilität gesichert werden.

Mit dem „KVB-Rad“ trägt die KVB zur Verfolgung dieser Strategie und der Klimaschutzziele bei. Die KVB hat ihr Mobilitätsangebot im Mai 2015 um 950 Leihräder ergänzt. Das Leihradsystem wird von der Firma nextbike im Auftrag der KVB betrieben. Im Dezember 2015 wurde das Betriebsgebiet deutlich ausgeweitet. Im Sommer 2016 wurde die Anzahl der Leihräder um 500 erhöht.

Die Idee hinter dem Projekt „KVB-Rad“ ist die Förderung eines multimodalen Verkehrsverhaltens, in der Verbindung mit Mobilitätsstationen, Carsharing-Anbietern, Taxen, Bussen und Bahnen sowie Varianten der E-Mobilität. Das Leihradsystem kann von jeder Zielgruppe ganz ein-

fach genutzt werden. Digitalisierung und Vernetzung sind der Schlüssel für diesen einfachen Zugang.

Dazu wurde das System an die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg bestehenden eTickets (Chipkarten) angebunden. Die bisher ausschließlich für Bus und Bahn genutzte Zeitfahrkarte erhält die zusätzliche Funktion als Registrierungs- und Zugangsmedium zur freien Nutzung des Leihradsystems. Für Nutzer ohne VRS-eTicket dient das Smartphone mittels der KVB-App als Zugangsmedium.

Das günstige, flexible Angebot und der einfache Zugang bieten einen Anreiz, das eigene Mobilitätsverhalten zu verändern. Aktuell sind über 30.000 aktive Nutzer registriert. Kennzeichnend ist, dass die registrierten Nutzer eine intensive Nutzung zeigen. Seit Start des Angebotes wurden KVB-Räder insgesamt rund 900.000 Mal ausgeliehen.

Für VRS-Stammkunden und Studenten der Universität zu Köln sind die ersten 30 Minuten einer jeden Fahrt kostenfrei. Beide

# 54

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Die Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet Köln und somit eines multimodalen Mobilitätsverhaltens
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Seit Mai 2015 wurden rund 900.000 Mal KVB-Räder von ca. 30.000 aktiven Nutzern ausgeliehen.
- **FINANZIERUNG:**  
Finanzierung durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG. Beteiligt sind NVR, VRS und GrowSmarter.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2015–2019

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das KVB-Rad ergänzt seit Mai 2015 das Mobilitätsangebot in Köln, indem es rund um die Uhr in einem Bediengebiet von 84 km<sup>2</sup> zur Ausleihe bereitsteht und für VRS-Stammkunden sowie Studierende der Universität zu Köln in den ersten 30 Minuten einer jeden Fahrt kostenlos genutzt werden kann. Durch digitale Lösungen stark vereinfachte Anmelde- und Ausleihprozesse per App oder eTicket unterscheiden das Leihradsystem von anderen.

### Projektmanagement:

- Kölner Verkehrs-Betriebe AG, nextbike GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Frank Gassen-Wendler, Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- Anschrift: Scheidtweilerstr. 38, 50933 Köln
- Telefon: 0221/5473862
- E-Mail: frank.gassen-wendler@kvb-koeln.de
- Projekthomepage: www.kvb-rad.de

## KVB-RAD



Zukünftig sollen E-Bikes und Pedelecs zur Verlängerung von ÖPNV-Linien und als weiteres Tourismusangebot in das Konzept integriert werden. Mit den E-Bikes wird das KVB-Rad um ein Serviceangebot für körperlich eingeschränkte und bisher dem Fahrrad abgeneigte Personen ergänzt.

Als Vorreiterprojekt für eine angewandte Digitalisierungs- und Vernetzungsstrategie im ÖPNV, welches dem Nutzer einen echten Mehrwert bietet sowie maßgeblich zur Verfolgung der städtischen Mobilitätsstrategie beiträgt und den Radverkehr auch unter Gelegenheitsfahrern fördert, qualifiziert sich das Projekt „KVB-Rad“ für den Deutschen Fahrradpreis.

# 54

Zielgruppen machen derzeit zusammen 90% der Nutzer aus.

Es können bis zu vier Räder gleichzeitig ausgeliehen werden.

Neben dem Angebot für kurze Strecken ist auch die Entlastung der ÖPNV-Fahrzeuge von mitgenommenen privaten Fahrrädern ein Ziel, das mit dem Projekt verfolgt wird. Die spontane Fahrt mit dem Leihfahrrad zur und von der Bus- oder Bahnhaltestelle, sorgt nicht nur für viel Flexibilität, sondern auch für mehr Bewegung. Die Räder stehen rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr zur Verfügung.



## MÖLLNER WEGE: MIT DEM NEUEN STADTPLAN BESSER ANKOMMEN

Gemäß einer Mobilitätsstudie sind in Mölln die Hälfte aller Wege weniger als 3 km lang, Kurzstrecken, auf denen 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. Es erfolgte im November zuerst in Zusammenarbeit mit dem Bauamt die Aufnahme des Bestandes, d.h. der Radwege, Steigungen, Fahrradstellplätze 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 Kurverwaltung, 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.

### Projektmanagement:

- Stadt Mölln

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Estrella Piechulek
- Anschrift: Wasserkrüger Weg 16, 23879 Mölln
- Telefon: keine Angabe
- E-Mail: [estrella.piechulek@stadt-moelln.de](mailto:estrella.piechulek@stadt-moelln.de)
- Projekthomepage: keine

Zusätzlich zu den wichtigen Radverkehrsanlagen wie Radabstellplätze und Radwege (benutzungspflichtig und nicht benutzungspflichtig) 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 es, eine erhöhte Entscheidungsfreiheit für den optimalen Weg und das optimale 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 wird in einer (kostenfreien) digitalen Form und, solange der Vorrat reicht, auch in Papierform an mehreren Standorten zur Verfügung stehen, vorwiegend im Bürgeramt (überreicht bei jeder An- und Ummeldung), im Stadthaus und im Museum bzw. Tourist-Infopoint voraussichtlich Ende Januar 2017. Die digitale Auflage wird regelmäßig aktualisiert und soll über die Stadtwebsite zum Download bereitgestellt werden.

# 55

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:  
Entscheidungsfreiheit für mehr Mobilität im Alltagsverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Bestandsaufnahme erfolgt
- FINANZIERUNG:  
Fördermittel und Haushaltsmittel
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Fahrradstadtplan ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Auch in Mölln kann es schwierig sein, einen guten Überblick über vorhandene Wege zu behalten. Ein Stadtplan wurde entworfen, der neben den Bedürfnissen der Autofahrer auch für die des Radfahrers, Fußgängers und ÖPNV-Nutzers zugeschnitten ist.

## 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 13 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 Kreutzmanns 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

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.

# 56

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **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:**  
keine Angabe

### 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 Mai 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.

### Projektmanagement:

- Gemeinde Werlte

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jens Niermann
- Anschrift: Marktstr. 1, 49757 Werlte
- Telefon: 05951/20157
- E-Mail: niermann@werlte.de
- Projekthomepage: keine

## SMOG-ALARM: DAS FEINSTAUBWARNSYSTEM



# 57

Ausgangspunkt für das Projekt ist die hohe Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Belastung in Berlin-Neukölln, die vor allem durch starken Autoverkehr verursacht wird. Zwei Straßen in Neukölln waren im Jahr 2016 unter den 15 am meisten belasteten Straßen in Deutschland (Karl-Marx-Straße [4.], Silbersteinstraße [15.]) und eine weitere Straße lag an 65. Stelle (Nansenstraße). Um auf dieses Problem aufmerksam zu machen und den massiven Ausbau von Fahrradinfrastruktur zu fordern, veranstaltete die Initiative „Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln“ unter dem Motto „Husten, wir haben ein Problem“ mehrere Anti-Feinstaub-Demos. Um in Zukunft direkt auf Grenzwertüberschreitungen reagieren und spontan demonstrieren zu können, entstand die Idee eines Tools, das automatisch zu Demos aufruft, wenn mehrere Tage in Folge Feinstaub-Grenzwerte überschritten werden, um so auf die katastrophale Verkehrssituation mit allen negativen Folgen aufmerksam zu machen. Ziel war es somit, eine Website zu schaffen, auf der sich

Nutzer\*innen auf Grundlage von Daten des Umweltbundesamts über die Luftqualität informieren und die angemeldeten Nutzer\*innen in Neukölln automatisch per E-Mail zu Demonstrationen aufgerufen werden können.

Die Website [www.smogalarm.org](http://www.smogalarm.org) wurde durch eine ehrenamtliche Person im Sommer 2016 programmiert. Mithilfe einer Pressemitteilung wurde ihr Start bekanntgegeben.

Die Besonderheit ist, dass es eine solche Website mit E-Mail-Benachrichtigung bei Grenzwertüberschreitungen noch nicht gab und sie deutschlandweit nutzbar ist. Auch für Laien ist sie gut verständlich und nutzbar. Bei der politischen Forderung nach einem besseren Ausbau der Radinfrastruktur kann man auf die Daten der Website verweisen und Forderungen nach Einhalten der Grenzwerte stellen. Außerdem hilft die Website, die Bevölkerung über Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Belastung zu informieren und dafür zu sensibilisieren.

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Erstellung der Website „Smogalarm“
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Website ist online
- **FINANZIERUNG:**  
Ehrenamtlich
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Juni 2016 bis Oktober 2016

### Projektmanagement:

- Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (NFN)

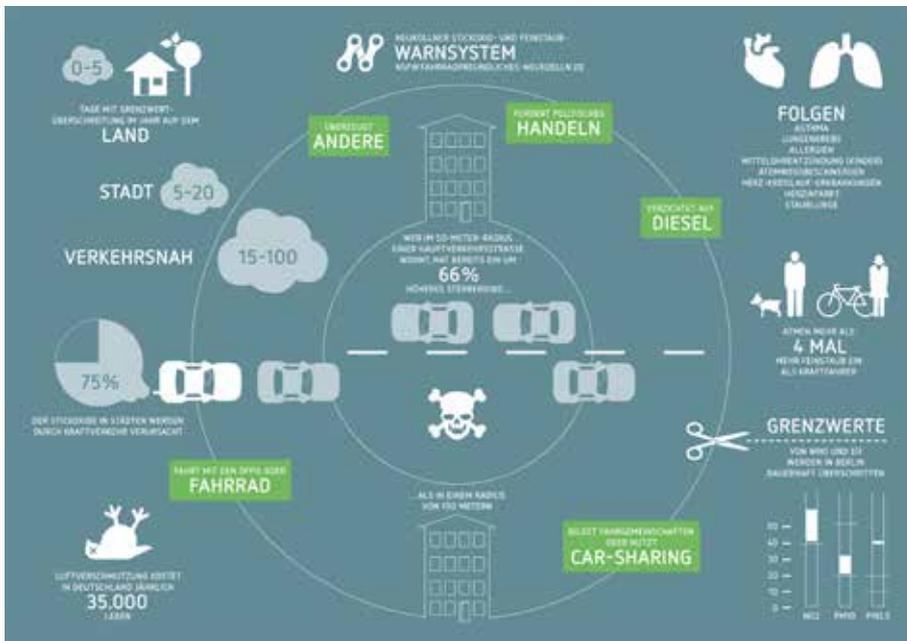
### Kontakt:

- Ansprechpartner: Azra Vardar
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de](mailto:azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de)
- Projekthomepage: [www.smogalarm.org](http://www.smogalarm.org)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das NFN hat die Website [smogalarm.org](http://smogalarm.org) geschaffen, auf der sich Nutzer\*innen deutschlandweit über die Feinstaub- und NO<sub>2</sub>-Belastung aller Messstationen informieren können. Die Daten sind nutzerfreundlich aufbereitet und dienen als Argumentationsgrundlage, politisch die Einhaltung von Grenzwerten und einen fahrradfreundlichen Umbau von verkehrsbelasteten Orten zu fordern. Per Mail informiert das Tool über Überschreitungen und ist damit – zumindest in Neukölln – Grundlage für Spontan-Demos.

# SMOG-ALARM: DAS FEINSTAUBWARNSYSTEM



57

Das Projekt sollte den Wettbewerb gewinnen, da das Thema Feinstaub mit seinen Folgen u.E. noch zu wenig medial behandelt wird und insbesondere Radfahrer\*innen und Kinder besonders stark von den Feinstaubbelastungen betroffen sind. Des Weiteren kann der emissionsfreie Radverkehr einen erheblichen Beitrag dazu leisten, die Feinstaubprobleme aus den Städten zu nehmen. Ferner ist der Impuls für den Smog-Alarm durch eine hundertprozentig ehrenamtliche Fahrradinitiative entstanden und wurde durch diese realisiert. Die Website steht einer breiten Nutzerschaft, allen Bewohner\*innen Deutschlands, zur Verfügung und kann daher auch von anderen (Fahrrad-)Initiativen v.a. in Städten genutzt werden, um auf die Folgen der Verkehrs- und Luftbelastung aufmerksam zu machen und den Ausbau von Radinfrastruktur zu fördern.



## TINK – TRANSPORTRAD INITIATIVE NACHHALTIGER KOMMUNEN



# 58

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Förderung nachhaltiger Mobilität durch öffentliche, einfache, günstige Transportrad-Mietsysteme
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Je mindestens 24 unmotorisierte Transporträder und 12 bzw. 14 Stationen in zwei Städten, 2.000 registrierte Nutzer
- **FINANZIERUNG:**  
511.000 Euro: 394.000 Euro NRVP-Förderung, Kofinanzierung über die Städte Konstanz und Norderstedt, Projektpartner InnoZ GmbH
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 1. August 2015

### Ausgangssituation

Transporträder sind auf kürzeren Strecken eine umweltfreundliche Alternative für die Beförderung von Kindern, den Transport von Einkäufen oder schweren Gegenständen. Da sie relativ teuer sind, mehr Platz brauchen und viele Menschen noch keine Erfahrung damit haben, bieten sie sich für eine gemeinschaftliche Nutzung an. Freie Lastenrad-Initiativen greifen dieses Potenzial auf und verleihen ein bis wenige Räder kostenlos. Größere Flotten bietet die Schweizer Initiative Carvelo. Unter diesen Initiativen fehlte bislang ein flächendeckendes und vollautomatisches Angebot. Diese Lücke schließt TINK.

### Idee und Ziele

TINK möchte eine nachhaltige Mobilität fördern. In den Modellstädten Konstanz und Norderstedt wird dazu ein Konzept zur gemeinschaftlichen Nutzung von Transporträdern entwickelt und erprobt. Nach einer zweijährigen Pilotphase mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit sollen in Konstanz min-

destens 1.500 und in Norderstedt 1.000 Personen das Angebot nutzen. Mittels umweltspsychologischer und verkehrswissenschaftlicher Begleitforschung werden die Effekte auf das Mobilitätsverhalten erfasst. Durch einen Leitfaden und einen Workshop für Kommunen soll das Angebot auf weitere Kommunen übertragen werden.

### Umsetzung

Die Projektgruppe besteht aus den beiden Kommunen, der InnoZ GmbH (verkehrswissenschaftliche Analysen) und der e-fect eG (Projektmanagement, umweltspsychologische Begleitforschung) sowie einem Fachbeirat. Ende 2015 wurden über 700 Personen online befragt, u.a. zu ihrem Verkehrsverhalten und ihren Wünschen an das Mietradsystem. Zudem gab es Befragungen von Experten und Testnutzern. Anfang 2016 wurden die Mietradsysteme nach öffentlicher Ausschreibung an fahrradspezialtaeten (Konstanz) und nextbike (Norderstedt) vergeben, wobei nextbike bereits ein reguläres Mietradsystem in

### Projektmanagement:

- e-fect eG

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Marco Walter
- Anschrift: Blarerstraße 56, 78462 Konstanz
- Telefon: 07531/9026426
- E-Mail: walter@tink.bike
- Projekthomepage: [www.tink.bike](http://www.tink.bike) und [www.facebook.com/tink.bike](http://www.facebook.com/tink.bike)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Idee von TINK ist, Transporträder durch ein einfaches und kostengünstiges Mietsystem öffentlich verfügbar zu machen und damit die umweltfreundliche Beförderung von Kindern und den Transport größerer Gegenstände zu erleichtern. Das Besondere an diesem Projekt ist:

- größte Transportrad-Mietflotten in Europa
- flächendeckendes Angebot in den Modellstädten bzw. Stadtteilen
- vollautomatische Anmietung rund um die Uhr
- umweltspsychologische Begleitung

## TINK – TRANSPORTRAD INITIATIVE NACHHALTIGER KOMMUNEN



Norderstedt betreibt. Die Angebote wurden Ende Juli 2016 in beiden Städten feierlich in Betrieb genommen. Für die Bekanntmachung setzt das Projekt auf Infostände mit Testfahrten, Pressearbeit, Infomaterialien, Marketing-Aktionen und Online-Medien. Aufmerksamkeit erregte eine Winterradtour von Konstanz nach Norderstedt mit zwei TINK Transporträdern, bei der 1.036 km in 14 Tagen bewältigt wurden.

### **Bislang erreichte Ziele**

- Erfolgreicher Start und Betrieb der Transportrad-Mietsysteme in Norderstedt (24 Räder, 14 Stationen) und Konstanz (26 Räder, 13 Stationen)



- Über 1.700 registrierte Nutzer in Konstanz, über 300 in Norderstedt
- Über 4.000 Anmietungen und 9.000 Nutzungsstunden im ersten halben Jahr
- Über 15 öffentliche Vorträge zum Projekt und über 30 Medienbeiträge inkl. Radio und TV

### **Warum sollte das Projekt den Wettbewerb gewinnen?**

TINK BIG! Schon die ersten Monate im Betrieb zeigen, dass diese Idee Menschen begeistert und das Potenzial hat, in vielen weiteren Kommunen öffentliche Transportradangebote zu etablieren. Der Deutsche Fahrradpreis gäbe der Initiative einen wichtigen Impuls, um einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur in Kommunen zu leisten.

# 58

## ART SPIN BERLIN



# 59

Art Spin Berlin ist eine gemeinschaftliche interaktive Fahrrad-Kunst-Tour zu kreativen Orten, Kunst-Performances und spezifischen Installationen. Durch das gemeinsame Radfahren wird die Stadt aus einem neuen Blickwinkel erkundet und die verschiedenen Orte der Berliner Kunstszene und Kieze nachhaltig vernetzt.

Die vier Grund-Komponenten des Projektes sind:

- die Räume (kreativ und unkonventionell), die als Veranstaltungsorte für die kreativen Projekte wirken (Theater, Galerien, Ateliers, aber auch öffentliche Räume);
- die Künstler/-innen aus allen Bereichen der Kunst (Bildende Kunst, Installation, Bildhauerei, Film und Video, Performance, Tanz, Theater und Musik etc.), die kreative Projekte realisieren;
- die Teilnehmer/-innen der Tour sowie die Anwohner/-innen (die Öffentlichkeit), welche die kreativen Projekte und Veranstaltungsorte „erfahren“ und so mit ihnen interagieren; ebenso entstehen Interaktionen zwischen den Gästen und Menschen vor Ort;

### Projektmanagement:

- Florian Zeller

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Florian Zeller
- Anschrift: Oderstraße 11, 10247 Berlin
- Telefon: 0151/56 06 69 99
- E-Mail: [florian@artspin.berlin](mailto:florian@artspin.berlin)
- Projekthomepage: [www.artspin.berlin](http://www.artspin.berlin)

- die Radtour selbst, welche Veranstaltungsorte und umliegende Nachbarschaft verbindet und dabei ein nachhaltiges Gemeinschaftsgefühl durch die Fahrradtour in einer großen Gruppe schafft.

Ziel des Projektes ist es, Kunst und Raum einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und dabei aktiv und nachhaltig zu fördern. Dabei ist das Fahrrad und die gemeinsame Fahrradtour elementarer Gegenstand des Konzepts. Wir möchten einen integrierten, interaktiven Community-Event für lokale und angereiste Teilnehmer/-innen erstellen. Dabei soll v.a. auch eine kulturelle Brücke zwischen verschiedenen Kiezen entlang der Strecke geschlagen werden, um so das Zusammenwachsen und die zukünftige Entwicklung zu fördern.

### Konzept/Umsetzung/Probleme

Auf keine andere Weise können im Rahmen einer abendlichen Veranstaltung binnen ca. fünf Stunden bis zu sechs kulturelle Orte miteinander verbunden werden. Das gemeinsame Radfahren über ca. 11–14 km je Tour fördert den Radverkehr und die lo-

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Die Stadt aus einem neuen Blickwinkel zu erkunden und kulturelle Orte nachhaltig zu vernetzen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erfolgreiche Durchführung der Touren 2014, 2015 und 2016 mit ca. 350 bis 450 Teilnehmer\*innen
- **FINANZIERUNG:**  
Spenden der Teilnehmenden, diverse Kulturförderungen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2014

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Art Spin Berlin ist eine gemeinschaftliche interaktive Fahrrad-Kunst-Tour zu kreativen Orten, Kunst-Performances und spezifischen Installationen. Durch das gemeinsame Radfahren wird die Stadt aus einem neuen Blickwinkel erkundet und die verschiedenen Orte der Berliner Kunstszene und Kieze nachhaltig vernetzt. Kunst und Raum werden einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt, aktiv gefördert und eine kulturelle Brücke zwischen den verschiedenen Kiezen entlang der Strecke wird geschlagen.

## ART SPIN BERLIN



# 59

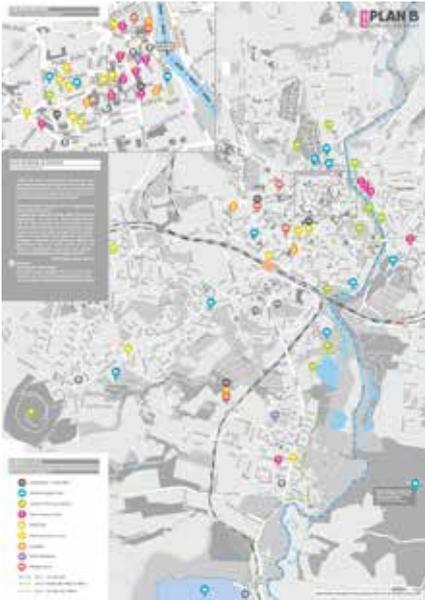
kal besuchten Orte. Bis zu 500 Menschen können wir so in einem gemeinsamen Event zusammenbringen. Für die Veranstaltung hatten wir bisher allerdings massive Probleme bei Genehmigungen seitens Bezirksämtern, Verkehrsbehörden und der Polizei, da das öffentliche Interesse der Veranstaltung infrage gestellt wird. Auch hier haben wir das Ziel, eine derartige Veranstaltung genehmigbar zu machen und öffentliches Interesse weiter zu wecken.

### Hintergrund

Die Idee des Art Spins wurde 2009 in Toronto, Kanada, geboren, wo der Event seit-

dem sehr erfolgreich ist. Die Gründerin des Art Spin Berlin ist die kanadische Künstlerin Vanessa Brazeau, die bereits aktiv als Organisatorin bei Art Spin Toronto mitgewirkt hat und nun in Berlin lebt. Seit 2014 fand Art Spin Berlin dreimal statt und wurde gleich ein Überraschungserfolg: Über 350 Radfahrer/-innen erfreuten sich je 2014 und 2015 an bestem Sommerwetter, einer tollen Radtour und äußerst abwechslungsreichen Kunstprojekten an den einzelnen Stopps. 2016 konnten wir trotz kühlen Wetters und vorherigen Regens 450 Menschen für die Tour begeistern.

## RADFLOTTE GÖRLITZ-ZGORZELEC



Die Idee der „RADFLOTTE Görlitz-Zgorzelec“ entstand im Kühlhaus Görlitz e.V. durch die typischen Mobilitätsprobleme einer Kleinstadt. Über verschiedene Aufrufe in Social Media & der Presse wurden alte DDR-Fahrräder gesammelt. In mehreren Workshops & in Kooperation mit einer freien Fahrradwerkstatt wurden die Fahrräder repariert & für die Nutzung im öffentlichen Verkehr vorbereitet. In der Planungsphase des Projekts wurde das Ausleihverfahren entwickelt & der Stadtplan „PLAN B“ erstellt. Seit dem Start der Radflotte im Juni 2016 wurde das kostenlose Angebot sehr gut angenommen. Sowohl die Görlitzer als auch Touristen haben sich regelmäßig Fahrräder ausgeliehen, teilweise verzeichneten wir Ausleihstationen, die keine Fahrräder mehr vergeben konnten. Der alternative Fahrradstadtplan ist bereits vergriffen. Der Verein bietet den Verleih der Fahrräder kostenlos an & ermöglicht durch ein niederschwelliges Ausleihverfahren den Zugang zur Radflotte für jeden. Mit den Fahrrädern wollen wir nicht nur die Mobilität zwischen den Akteuren in der Stadt fördern, sondern auch ein Stück Entschleunigung in den Alltag bringen. Touristen, Studenten, Geflüchtete & Kreative bleiben mit der Radflotte mobil & lernen

### Projektmanagement:

- Kühlhaus Görlitz e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Inga Dreger, Juliane Wedlich
- Anschrift: Am Bahnhof Weinhübel 2, 02826 Görlitz
- Telefon: 03581/429926, 0162/2491298
- E-Mail: inga@kuehlhaus-goerlitz.de
- Projekthomepage: keine

die Stadt kennen. Der Kühlhaus Görlitz e.V. erzielt mit dem Projekt eine große Nachhaltigkeit, erhofft sich eine dauerhafte Nutzung des Fahrradnetzwerks & somit eine Sensibilisierung der Görlitzer zu ihren Fahrrädern. Für das Jahr 2017 hat sich der Verein neue Ziele gesetzt. Wegen der hohen Nachfrage soll die Radflotte ausgebaut werden. Ziel ist es, die vorhandenen Ausleihstationen mit zusätzlichen Fahrrädern auszustatten & weitere Ausleihstationen aufzubauen. Der alternative Stadtplan wird mit einer neuen Auflage weiterentwickelt. Die Karte wird mit neuen Orten der Kultur, Kunst & Begegnung gefüllt. Als eine völlig neue Erweiterung ist eine App für die Fahrradflotte geplant. Mit dieser technischen Erweiterung sollen die Ausleihstationen & der Stadtplan miteinander verknüpft werden sowie das Ausleihverfahren optimiert werden. Über die Einführung eines Barcodesystems, mit möglicher Ortung der Fahrräder und der Verknüpfung zum „PLAN B“, erleichtern wir das Ausleihen der Fahrräder sowohl für die Nutzer als auch für die Ausleihstationen. Neben den neuen Ideen für das Jahr 2017 müssen außerdem die Fahrräder in regelmäßigen Abständen instand gesetzt werden sowie der Verwaltungs- und Koordinierungsaufwand vom Verein bewältigt werden. Trotzdem haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, das Angebot des Fahrradnetzwerks weiterhin kostenlos anzubieten & einen niederschweligen Zugang zur kreativen Kunst- und Kulturszene anzubieten. Dieser Gedanke ist für uns ein zentraler Punkt in der ehrenamtlichen Arbeit an dem Projekt sowie gleichzeitig eine Begründung, warum wir auf Unterstützung angewiesen sind. Mit dem Gewinn des Wettbewerbes wird uns eine Grundlage geschaffen, das Fahrradnetzwerk aufrechtzuerhalten, auszubauen und unsere neuen Ziele für 2017 in die Tat umzusetzen.



# 60

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Wir verbinden mit einer kostenlosen Radflotte Orte und Akteure der jungen kreativen Szene von Görlitz.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Fünf Ausleihstationen, insgesamt 25 Fahrräder, hohe Nachfrage, 3.000 alternative Stadtpläne
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamtkosten 2016: 3.305,51 Euro. Finanziert durch die Robert-Bosch-Stiftung & durch Sponsoring
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt ist ein kostenloser Fahrradverleih. Wir wollen mit einer kleinen, allen zur Verfügung stehenden Radflotte Orte & Akteure miteinander verbinden. Die Räder können von Kulturinteressierten, Touristen, Studenten & jedem Bewohner genutzt werden. Mit unseren Fahrrädern kann man gemütlich die Stadt erkunden & Orte entdecken. Das Angebot fördert die lokalen Akteure & deren Vernetzung untereinander. Wir gehen mit dieser Idee umweltbewusst & nachhaltig an ein bekanntes Mobilitätsproblem ran.

## EMISSIONSFREIE CITYLOGISTIK IN DER HERNER FUSSGÄNGERZONE



# 61

Die Stadt Herne und die Firma UPS haben eine Rahmenvereinbarung über eine Partnerschaft in Verbindung mit dem Modellvorhaben der City-Logistik „Nachhaltiges Lieferkonzept für die Herner Innenstadt“ abgeschlossen.

Das Thema Innenstadtlogistik stellt insbesondere bei der Post- und Paketzustellung in Herne, wie auch in anderen Großstädten, eine besondere Herausforderung dar. Es gibt vielfältige Interessen und Anforderungen, die regelmäßig zu Nutzungskonflikten führen. Es muss das Ziel aller Beteiligten sein, den begrenzten Stadtraum nachhaltig und intelligent zu nutzen. Das beinhaltet auch die Entwicklung neuer Logistik- und Belieferungskonzepte, die nicht im Widerspruch zu einer hochwertigen Gestaltung und intensiven Nutzung von Stadträumen stehen.

Herne hat als Praxiskommune im Projekt „Klimafreundlicher Wirtschaftsverkehr in Kommunen als Beitrag zur Energiewende“ positive Erfahrungen gesammelt, was den Einsatz von Lastenfahrrädern bei kleinen und mittelgroßen Betrieben sowie im Einzelhandel angeht. Im Rahmen

des Projektes haben sieben Unternehmen aus verschiedenen Branchen testweise Lastenfahräder anstatt Autos im innerstädtischen Bereich eingesetzt. Um diese Erfahrungen auch auf eine Branche zu übertragen, deren Kerngeschäft das Transportieren von Paketen ist, wurde das oben genannte Modellvorhaben für die Herner Fußgängerzone entwickelt. Dafür wurde in der Fußgängerzone von der Firma UPS ein Mini-Depot für die Zwischenlagerung der Pakete eingerichtet. Dieses Mini-Depot wird im Laufe des Tages mehrmals mit einem Lastenfahrrad angefahren, das die Pakete während des gesamten Tages an die Geschäfte in der Fußgängerzone und den angrenzenden Straßen liefern kann.

Die Stadt Herne und UPS haben gleichermaßen Interesse daran, Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem oben beschriebenen Pilotprojekt zu gewinnen und auf dieser Basis über eine Ausbreitung dieses Konzeptes auf das gesamte Stadtgebiet nachzudenken mit dem Ziel, eine nachhaltige Reduzierung der Verkehrsbelastung zu erreichen. Aus diesem Grund wurde eine partnerschaftliche Zusammenarbeit für die

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Wirtschaftsverkehr klimafreundlich gestalten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
keine Angabe
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Herne und UPS
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in der Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Juni 2016 bis Juni 2018

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Firma UPS stellt in der Herner Fußgängerzone und den anliegenden Seitenstraßen die meisten Pakete mit einem Lastenfahrrad zu. Dazu wurde in der Vergangenheit ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eingesetzt, das durch den Einsatz des Lastenfahrrades ersetzt wurde. Nach unseren Erkenntnissen ist das Pilotprojekt das erste seiner Art in NRW und soll zur Folge haben, dass auch alle anderen Paketdienste diesem Beispiel folgen und weitestgehend auf den Einsatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bei der Belieferung der Herner Fußgängerzone und der angrenzenden Straßen verzichten.

### Projektmanagement:

- Stadt Herne/ UPS

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Semmelmann
- Anschrift: Bahnhofstraße 120, 44623 Herne
- Telefon: 02323/162121
- E-Mail: Thomas.Semmelmann@herne.de
- Projekthomepage: keine

## EMISSIONSFREIE CITYLOGISTIK IN DER HERNER FUSSGÄNGERZONE

Umsetzung des Modellvorhaben vereinbart, die Folgendes regelt:

- das Befahren der Herner Fußgängerzone und der Nebenstraßen zum Zwecke des Be- und Entladens
- die gemeinsame Durchführung des Modellvorhabens durch regelmäßige Abstimmungsgespräche
- eine gemeinsame Auswertung des Modellvorhabens
- eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit.

Das Pilotprojekt wird seitens der Stadt Herne evaluiert. UPS unterstützt diese Evaluation und erklärt sich bereit, der Stadt in anonymisierter Form Daten aus dem Modellvorhaben zur Verfügung zu stellen, soweit diese in den bestehenden technischen Systemen abrufbar sind und dies im Rahmen datenschutzrechtlicher Bestimmungen zulässig ist. Hierbei handelt es sich insbesondere um die durchschnittliche Anzahl der Ladevorgänge pro Tag am Depot, die durchschnittlich gefahrenen Kilometer pro Tag und die Anzahl der Haltevorgänge mit herkömmlichen Transportern, die im Erprobungsgebiet täglich eingespart werden.

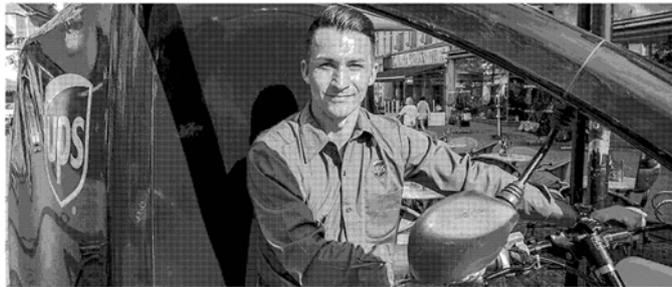
# 61

### Inherne Stadtmagazin

## Fahrrad statt Laster – Modellversuch mit UPS startet in Herne

### Klimaschutz

Veröffentlicht am 2. September 2016



Zusteller Marvin Rathmann in seinem neuen Gefährt auf der Bahnhofstraße. ©Thomas Schmidt, Stadt Herne

**Statt einem braunen Lastwagen fährt demnächst ein Elektro-Fahrrad mit Paketen durch die Bahnhofstraße. Der Paketdienst UPS und die Stadt Herne starten gemeinsam einen Modellversuch, bei dem die Zusteller in der Innenstadt Waren emissionsfrei ausliefern. „Unsere Idee einer Mobilitäts-Innovation für Herne nimmt immer mehr Gestalt an“, freut sich Oberbürgermeister Dr. Frank Dudda. „Wir wollen die letzte Meile der Auslieferung durch Elektro-Mobilität abdecken“, erklärt Rainer Kiehl, Projektleiter City Logistik bei UPS. „Das Ziel ist, eine weitgehend emissionsfreie Zustellung durchzuführen.“**

Der Modellversuch ist einmalig in NRW. Nur in Hamburg und Offenbach fahren bislang Lasten-Fahrräder mit Elektro-Antrieb für den Paketdienstleister. Nun auch in Herne, nach sehr kurzer Vorbereitungszeit: „Ich bin in vielen Gesprächen, aber eine Dynamik wie in Herne habe ich noch nicht gesehen. Ich bin überrascht, was möglich ist, wenn alle es wollen“, lobt Kiehl. „Das Projekt hatte von Anfang an Priorität in der Verwaltung“, erklärt Stadtrat Karlheinz Friedrichs. Auch Dr. Dudda zeigt sich mit der Zusammenarbeit zufrieden: „Ich kann mir dafür keinen besseren Partner als UPS vorstellen.“ Immerhin hat der Paketdienst seit 40 Jahren einen Standort dort und feiert noch im September 2016 Richtfest für ein neues Gebäude.

## LASTENRAD „SCHICKE MINNA“



# 62

Düsseldorfs Straßen sind voll, der Verkehr geht nur schleppend voran und auch für regulär kurze Strecken wie z.B. den Wocheneinkauf oder den Schulweg der Kinder müssen die Verkehrsteilnehmer/-innen regelmäßig einen immer größer werdenden Zeitpuffer einplanen und viel Geduld mitbringen. Das bestätigen die gerade veröffentlichten Zahlen über die aktuellen Berufspendler, die der ADAC auf fast 300.000 beziffert.

Wir möchten den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern mit unserem Lastenrad „Schicke Minna“ eine praktikable Alternative zum Pkw aufzeigen und anbieten. Dabei soll das Zurverfügungstellen eines Gemeingutes genauso betont werden wie die Vorzüge des Fahrradfahrens. Darum haben wir uns dazu entschieden, die Leihe kostenneutral zu ermöglichen. Ein weiterer positiver Effekt liegt darin, dass man für das Fahren eines Lastenrades über das Fahrradfahren hinaus keine weiteren Vorkenntnisse und auch keinen Führerschein braucht. Damit können wir deutlich mehr Menschen erreichen, als es mit anderen Verkehrsmitteln der Fall wäre.

### Projektmanagement:

- Verkehrswacht Düsseldorf e. V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Verkehrswacht Düsseldorf e. V.
- Anschrift: Immermannstr. 9, 40210 Düsseldorf
- Telefon: 0211/30 66 44
- E-Mail: [service@verkehrswacht-duesseldorf.de](mailto:service@verkehrswacht-duesseldorf.de)
- Projekthomepage: [www.lastenrad-duesseldorf.de](http://www.lastenrad-duesseldorf.de)

Außerdem ist jeder Tag, an dem statt eines Pkw die „Schicke Minna“ unterwegs war, ein erfolgreicher Tag für den Umweltschutz. Schließlich kommt die „Schicke Minna“ ganz ohne Dreck und Abgase an ihr Ziel. Wird doch durch die aktuellen politischen Diskussionen darüber, dass trotz Umweltzonen und fortschreitender Technologien in der Automobilbranche noch immer die Grenzwerte der Schadstoffe in Düsseldorf überschritten werden, der Nutzen eines Lastenrades auch auf dieser Ebene mehr als deutlich.

Konkret bietet das Lastenrad des Typs Triobike 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 einem Lastenrad lassen sich somit problemlos ein Großeinkauf inklusive Getränken oder das Zurschulebringen auch ganz ohne Auto erledigen.

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Das Lastenrad als zukunftsorientiertes innerstädtisches Verkehrsmittel
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Stand Dezember 2016: bereits 135 Tage lang anstelle eines Pkw in Düsseldorf unterwegs
- **FINANZIERUNG:**  
Für den Entleiher kostenlos und die Unterhaltungskosten durch Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**  
Seit Mitte Mai 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit unserem Lastenrad „Schicke Minna“ bieten wir den Düsseldorferinnen und Düsseldorfern seit Mitte Mai 2016 eine attraktive, kostenlose und umweltschonende Alternative zum PKW, insbesondere beim Transport schwerer Gegenstände. Für ein Lächeln und ein „Dankeschön“ sowie nach einer Einweisung in die verkehrssichere Handhabung eines Lastenrades steht unsere „Schicke Minna“ jedem zur Verfügung. Denn Vorkenntnisse oder ein Führerschein werden nicht gebraucht.

## LASTENRAD „SCHICKE MINNA“



Unsere Aktion findet bei den Bürgerinnen und Bürgern großen Zuspruch. In der Zeit von Mai bis Dezember 2016 war unsere „Schicke Minna“ bereits 135 Tage lang anstelle eines Pkw in Düsseldorf unterwegs. Dabei kam sie u.a. als Umzugshilfe, für einen Familienausflug und als „Brautwagen“ zum Einsatz (siehe Fotos in der Anlage). Als weiteren Partner konnten wir bereits den ADFC Düsseldorf e. V. gewinnen, der sein Preisgeld des 1. Platzes des Umweltpreises 2016 in unser Lastenradprojekt



einbringt und Hauptsponsor eines zweiten Lastenrades, der „Schicken Ulla“, werden wird.

Der Anfang ist erfolgreich geglückt. Es gibt noch so viel Potenzial, die Möglichkeiten für den kostenlosen Verleih der Lastenräder auszubauen. Mit dem Preisgeld könnten wir unsere Reichweite vergrößern, indem wir den Standort der Lastenräder regelmäßig im gesamten Stadtgebiet verändern oder es in die Anschaffung weiterer Lastenräder einfließen lassen.

# 62



# 63

Der Verein „Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.“ arbeitet seit Anfang 2015. Bei mehreren Aktionen wurden gespendete Fahrräder von Bielefeldern aufbereitet und an Geflüchtete, Bedürftige und Kinder vergeben. Die Vergabe erfolgt unentgeltlich – jedoch wird eine Mithilfe in der „vereinseigenen“ Selbsthilfwerkstatt erwartet. Dazu werden regelmäßige Termine für verschiedene Zielgruppen angeboten:

- Geflüchtete im Rahmen einer „offenen Werkstatt“. Hier steht besonders der zwischenmenschliche Kontakt im Fokus.
- Internationale Klassen im Rahmen von Workshops
- Wohlfahrtsverbände
- Grundschulen

Wir haben eine mittlerweile komplett eingerichtete Fahrradwerkstatt aus Spenden, die uns das Arbeiten auf hohem Niveau möglich macht.

### Projektmanagement:

- Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Mielke
- Anschrift: Zum Sommerbrink 3, 33659 Bielefeld
- Telefon: 0170/2929259
- E-Mail: stmielke@aol.com
- Projekthomepage: fbb-ev.org

Ein ganz wichtiger Punkt unseres Vereins ist die soziale Teilhabe. Der Verein hat ca. 20 aktive ehrenamtliche Helfer, einen Fahrradmechaniker auf Basis „geringfügig Beschäftigte“, Übungsleiter mit sozialpädagogischer Ausbildung und fünf ehrenamtliche Helfer mit Migrationshintergrund. Im Dezember 2016 wurden drei Stellen im Programm Flüchtlingsintegrationsmaßnahmen (FIM) für Geflüchtete geschaffen. Gemeinsam haben sich schon viele Arbeitsabläufe eingespielt:

- Einsammeln der Räder bei Bielefelder Bürgerinnen und Bürgern
- Erstellen eines Laufzettels, Registrierung der Räder
- Sichtung des Reparaturbedarfs
- Ausfüllen des Laufzettels mit gebrauchten oder neuen Ersatzteilen
- Endabnahme der Räder
- Überführung der Daten für die Mittelverwendungskontrolle

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
200 Fahrräder an bedürftige Kinder und Jugendliche verteilen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Aufbau eines Vereins mit vielen Helfern, Einrichtung einer Werkstatt
- **FINANZIERUNG:**  
Private Spenden (Fahrräder, Werkzeug, Überlassung Raum, Geldspenden)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Oktober 2016 bis Ende 2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dieses Jahr wird der Drahtesel 200 Jahre alt! Aber immer noch kann sich nicht jeder – insbesondere Kinder und Jugendliche – ein Fahrrad leisten! Deshalb haben wir, der Verein Fahrräder bewegen Bielefeld e.V., uns das Ziel gesetzt, bis Ende 2017 200 Fahrräder zu sammeln, in der vereinseigenen Werkstatt aufzubereiten und dann an bedürftige Kinder und Jugendliche zu verteilen.



# 63

Den 200-jährigen Geburtstag des Fahrrades im Jahr 2017 haben wir jetzt zum Anlass genommen, das Projekt „200 für 200“ zu starten und Räder an bedürftige Kinder und Jugendliche zu verteilen. Bei der Arbeit mit Schulklassen fällt sofort auf, wie konzentriert und begeistert die Kinder bei der Sache sind und an ihren Rädern arbeiten. Dabei werden auch Kompetenzen, die über das Schrauben hinausgehen, vermittelt, wie z.B. Deutschkenntnisse oder Zusammenarbeit. Außerdem ist es schön zu sehen, wie glücklich die Kinder nach erledigter Arbeit bei der ersten Probefahrt auf ihrem Fahrrad sind.

Bei dem Projekt unterstützt uns auch die Verkehrswacht e.V. Bielefeld und bietet ab dem Frühjahr Radfahrkurse für Kinder und Jugendliche an. Die Organisation über das

reine Reparieren der Räder hinaus sind auch ein wichtiger Teil unseres Projekts. Wir sind Mitglied bei der Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege. Außerdem besteht eine Haftpflichtversicherung für unsere Helfer und jedes Rad wird vor der Abgabe durch einen gelernten Mechaniker geprüft.

Bis heute haben wir bereits über 400 Fahrräder verteilt und bis Ende 2017 sollen noch einmal mindestens 200 dazukommen. Und auch darüber hinaus sollen von unserem Verein gespendete Fahrräder aufbereitet werden. Nicht nur für Geflüchtete, sondern für alle Bedürftigen in Bielefeld. Fahrradfahren verbindet, bringt Mobilität und hilft bei der Integration. Hilfe zur Selbsthilfe ist das große Ziel unseres Vereins.

## PEDELECS IM BETRIEBLICHEN GESUNDHEITSMANAGEMENT

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt wöchentlich mindestens 150 Minuten moderat ausdauernd aktiv zu sein. Neben sportlicher Aktivität ist die aktive Beförderung, z.B. durch Wechsel des Arbeitsweges vom Auto zum Fahrrad, eine wichtige Ressource zur Erhöhung der körperlichen Aktivität, um die Anforderungen der WHO zu erreichen. Dabei könnten Pedelecs eine große Rolle spielen. Allerdings ist unklar, ob trotz der Motorunterstützung ein genügend großer Belastungs- und Trainingsreiz für eine ausreichende gesundheitliche Prävention erfolgt.

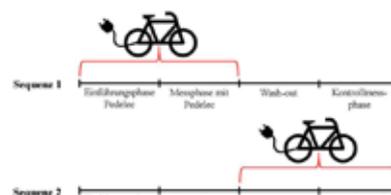
In der Studie wurde der Effekt einer zweiwöchigen Periode mit Pedelec und einer zweiwöchigen Periode ohne Pedelec verglichen. Die Studie fand in einem Cross-Over-Design statt, wobei jede/-r Proband/-in in randomisierter Reihenfolge an den zwei Perioden teilnahm (Sequenz 1: Pedelec -> kein Pedelec, Sequenz 2: kein Pedelec -> Pedelec). Während der Studienperioden wurden die Teilnehmer/-innen mit Brustgurten zur Herzfrequenzmessung ausgestattet. Die Bewegungsminuten und die Herzfrequenz wurden im Messzeitraum über eine eigene Smartphone-App aufgezeichnet. Anschließend wurden alle Daten einer Trainingseinheit automatisch in eine Datenbank, in Form eines Trainingstagebuchs, übertragen. Aus diesen Daten wurden die Bewegungsminuten pro Woche, die sich die Probanden im für die Prävention idealen Herzfrequenzbereich bewegt haben, bestimmt.

In der Studie konnte gezeigt werden, dass innerhalb der zweiwöchigen Messphasen das Pedelec signifikant ( $P < 0,001$ ) häufiger genutzt wurde als das Fahrrad ( $10,6 \pm 8,6$  zu  $6,4 \pm 8,0$  Fahrten). Das Fahren mit dem Pedelec wurde dabei signifikant ( $P < 0,001$ ) als leichter empfunden als das

Fahren mit dem Fahrrad ( $11,7 \pm 1,8$  zu  $12,8 \pm 2,1$  anhand der Borg-Skala). Die Gesamtfahrtzeit während der zweiwöchigen Messphase war mit dem Pedelec ( $348 \pm 292$  min) signifikant ( $P < 0,001$ ) länger als mit dem Fahrrad ( $198 \pm 218$  min). Während der Messphase wurde die WHO-Empfehlung mit dem Pedelec erfüllt, jedoch nicht mit dem Fahrrad. Die Herzfrequenz während des Pedelec-Fahrens war signifikant ( $P < 0,001$ ) niedriger ( $64 \pm 8\%$  der maximalen Herzfrequenz (HFmax)) gegenüber den Vergleichswerten beim Fahrradfahren ( $67 \pm 9\%$  HFmax). Die Belastungsintensitäten beider Fortbewegungsmöglichkeiten sind nach den Vorgaben des „American College of Sports Medicine (ACSM)“ aber als moderate Aktivität (Bereich 64–76% HFmax) zu klassifizieren.

Pedelecs können somit als mögliches Trainingsgerät zur Steigerung der Gesundheit genutzt werden. Da die WHO-Empfehlungen für sportliche Aktivität mit einem Pedelec einfacher erreicht werden können, sind in der täglichen Praxis durch das Pedelecfahren positive gesundheitliche Effekte zu erwarten.

Die Studie ist die notwendige Basis für individuelle Empfehlungen zur gesundheitsorientierten Pedelec-Nutzung. Innovativ ist der Erkenntnisgewinn über das personalisierte Potenzial der Pedelec-Nutzung zur Gesundheitsförderung.



### Projektmanagement:

- Medizinische Hochschule Hannover, Institut für Sportmedizin, Prof. Dr. med. Uwe Tegtbur

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Johanna Boyen
- Anschrift: Carl-Neuberg-Straße 1, 30625 Hannover
- Telefon: 0511/532-5499
- E-Mail: Boyen.Johanna@mh-hannover.de
- Projekthomepage: keine

# 64

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Untersuchung, ob das Fahren mit dem Pedelec gesundheitsfördernd ist
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die Belastungsintensität des Pedelecfahrens ist als moderate Aktivität zu klassifizieren.
- **FINANZIERUNG:**  
BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Förderkennzeichen: 16SNIO12D
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.06.2015–30.06.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Studie befasste sich mit der Fragestellung, wie groß die körperliche Beanspruchung bei der Nutzung des Pedelecs im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad ist. Damit wurden erste Grundlagen geschaffen, die eine Beurteilung des Einsatzes von Pedelecs im Rahmen der Prävention erlauben. Der Verkauf von Pedelecs, Fahrrädern mit einer elektrischen Unterstützung, boomt. Doch welchen gesundheitlichen Nutzen das Pedelecfahren hat, ist weitgehend unerforscht.

## ENERGIESPARFÖRDERPROGRAMM DER GEMEINDE UNTERFÖHRING – MASSNAHME 2.6 MOBILITÄT – ELEKTROFAHRRAD



# 65

Das Energiesparförderprogramm der Gemeinde Unterföhring wurde im Jahr 1996 ins Leben gerufen. Die Version 2017 enthält zum ersten Mal den Maßnahmenbereich „Mobilität“ als kleinen Anstoß, damit die Gemeindebürger umweltschonende Maßnahmen in Angriff nehmen.

Der Autoverkehr im Ballungsraum München nimmt immer weiter zu, Staus sind an der Tagesordnung. Auch die Gemeinde Unterföhring ist davon massiv betroffen. Für eine Strecke von 4 km, nur über die Leinthaler Brücke auf die andere Seite der Isar, kann man zu Stoßzeiten bis zu 45 Minuten brauchen – mit dem E-Bike geht es auch dann deutlich schneller.

Mit der Förderung der Elektrofahräder erreicht die Gemeinde zum Beispiel, dass die Fahrradmobilität von bewegungseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern so lange wie möglich erhalten bleibt. Für Berufstätige ist das E-Fahrrad ein mobiler Untersatz, um an der Isar entlang nach München zu fahren. Auch Nachbargemeinden, zu denen der öffentliche Nahverkehr weniger stark ausgebaut ist, sind so gut zu

erreichen. Unterföhring ist eine der jüngsten Gemeinden Bayerns. Eltern können das E-Fahrrad optimal in Kombination mit einem Kinderanhänger nutzen.

Das E-Fahrrad ist einfach für jede Altersklasse geeignet!

Das Unterföhringer Förderprogramm leistet nicht nur einen Beitrag zur klimafreundlichen Mobilität. Es entlastet die Straßen, verringert Lärm, Emissionen und Feinstaubbelastung. Das tretunterstützte Radeln steigert die Gesundheit, spart Geld (Fahrkosten, Parkplatzkosten) und häufig auch Fahrzeit.

So zeigen Statistiken ja auch, dass die meisten von Menschen im Alltag zurückgelegten Strecken kürzer als 5 km sind und deshalb schnell mit dem Fahrrad zurückgelegt werden könnten.

Mit der Förderung des Kaufs von E-Fahrrädern für seine Bürger arbeitet die Gemeinde Unterföhring aktiv am Klimaschutz. Und jeder der mitmacht ist stets als Erster im Ziel!

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Förderung der klimafreundlichen Mobilität – Elektrofahräder für Bürgerinnen und Bürger
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Acht genehmigte Förderanträge seit dem 1. Januar 2017
- **FINANZIERUNG:**  
Kommunales Förderprogramm aus Eigenmitteln
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### Projektmanagement:

- Gemeinde Unterföhring

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Klimaschutzmanagerin – Eva-Maria Rudolf
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [rudolf@unterfoehring.de](mailto:rudolf@unterfoehring.de)
- Projekthomepage: <http://www.unterfoehring.de>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Gemeinde Unterföhring fördert seit dem 1. Januar 2017 (ab dem Kaufdatum 1. Juli 2016) den Kauf von Elektrofahrädern (E-Bikes), Pedelecs und S-Pedelecs (Speed-Pedal Electric Cycle) durch Bürgerinnen und Bürger und gibt diesen somit einen Anreiz zur klimafreundlichen Mobilität. Diese Art der Förderung, direkt durch eine Gemeinde, ist in Deutschland bisher einmalig.

## LOVELO CYCLES/NEXTBIKE ERARBEITUNG VON UMWELTFREUNDLICHEN TRANSPORTSYSTEMEN



NextBike ist einer der führenden Anbieter im Bereich Fahrradmietsysteme. In Städten wie Köln, Berlin und München betreibt das Unternehmen einen Fuhrpark mit jeweils mehr als 1.000 Fahrrädern. Wie werden diese Fahrräder innerstädtisch an die Stationen verschoben bzw. wie funktioniert der Transport bei Defekt in die Werkstatt? Es gibt zwei Varianten in den Großstädten. Entweder stationsgebunden, hier wird das zu leihende Fahrrad an einer festen Station ausgeliehen und wieder zurückgegeben. Allerdings wird das Fahrrad meistens nicht an der Station zurückgegeben, an der es ausgeliehen wurde. Oder die Flexstation, hierbei kann das Fahrrad an jedem möglichen Standort innerstädtisch zurückgegeben werden. Ein Beispiel: Stationsgebunden stehen „NextBikes“ an einer Universität einer beliebigen Großstadt. Die Studenten nutzen die Fahrräder täglich, um von der Universität zur nächstmöglichen Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs bzw. zum Bahnhof zu fahren. Nach Kurzem befindet sich an der Station der Universität kein Fahrrad mehr und Kunden können diese nicht mehr nutzen. Hier ist die Aufgabe des Mitarbeiters, wieder Fahrräder von anderen Stationen an der Universität bereitzustellen. Zurzeit funktionieren diese Verschiebungen per Kleintransporter. Der Mitarbeiter fährt zu einer Station belädt den Kleintransporter und fährt die Räder wieder an die Station ohne Fahrräder. Täglich kommen so im Schnitt ca. 60 km nur für Verschiebungen

zusammen. Ein erheblicher Emissionsausstoß, wobei man eigentlich durch das Leihrad diesen reduzieren möchte. Da innerstädtisch immer mehr darauf geachtet wird, dass Fahrzeuge dort nicht fahren, müssen meistens große Umwege zu den Stationen in Kauf genommen werden. Die Idee ist nun, eine Umstellung auf alternative Transportideen. Die Fertigung eines Lastenrades mit Elektroantrieb, mit dem man bis zu fünf Fahrradanhänger ziehen kann. Jeder Anhänger kann drei Fahrräder transportieren. So kann man mit diesem System emissionsfrei bis zu 15 Fahrräder von einer zur anderen Station transportieren. Abhängig von dem Bedarf können die Anhänger reduziert werden. Abholung von defekten Rädern an den Stationen kann mit einem Fahrradanhänger erfolgen. In der Werkstatt wird nach Reparatur des Rades dieses gleich auf einen dort stehenden Anhänger verladen. Mit diesem System entlastet man die Ballungsräume und schafft ein absolut umweltfreundliches Transportsystem ohne jeglichen Ausstoß von Emissionen. Mit LoVelo Cycles entwickle ich Systeme und Fahrradanhänger für alle Bedürfnisse. Ob zum Verschieben von Fahrrädern, als Präsentationsanhänger für Veranstaltungen oder für den Transport. Direkt auf die Bedürfnisse zugeschnitten. Um das System zu testen und zu entwickeln nutzen wir es zur Zeit in Hamburg, hier hat das Unternehmen NextBike ca. 400 Fahrräder, die stationsgebunden ausgeliehen werden.



### Projektmanagement:

- LoVelo Cycles / NextBike GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Oliver Steffens
- Anschrift: Lornsenstrasse 22, 22767 Hamburg
- Telefon: 01520/1408355
- E-Mail: [oliver.steffens@lovelocycles.com](mailto:oliver.steffens@lovelocycles.com)
- Projekthomepage: <http://www.lovelocycles.com>

# 66

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Entwicklung des System bis Ende des Jahres
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Produktion der ersten Prototypen
- FINANZIERUNG:  
Zunächst Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
01.01.2017–31.12.2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es gibt immer mehr Ideen zur umweltfreundlichen Mobilität. Wie Umweltfreundlich ist diese und was kann man ändern. Genau darum geht es in unserem Projekt. Weg vom Verbrennungsmotor hin zum Fahrrad, Lastenrad und Fahrradanhänger nicht nur für den Kunden, der es ausleiht und in den Städten nutzt, auch der Service sollte diese Aufgabe im Auge behalten. LoVelo Cycles und NextBike arbeiten genau an dieser Idee und daran, diese kurzfristig umzusetzen.

# KOMMUNIKATION



## RESPEKT BEWEGT – GEMEINSAM ACHTSAM DURCH DIE ALTSTADT



# 67

### Ausgangslage

Bis 31. März 2015 waren bereits ca. 80% der Straßen und Gassen in Regensburgs Altstadt für Radler zugelassen. Die verbleibenden, aber entscheidenden 20% führten oft zu großen Umwegen. Radler hatten deshalb regelmäßig gegen die Verkehrsregeln verstoßen. Um das Radeln in der Altstadt besser zu koordinieren und einheitliche Regelungen zu schaffen, wurde im Herbst 2014 beschlossen, die Altstadt testweise für den Fahrradverkehr freizugeben.

### Projektdurchführung

Im Zeitraum vom 01. April 2015 bis 31. März 2016 wurde der Bereich, in dem sich Radler in der Altstadt bewegen dürfen, erweitert. Konkret bedeutete das eine weitestgehende Freigabe der Fußgängerzone und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung.

Begleitet wurden die Maßnahmen durch eine Kampagne. Ziel des Projekts war es, mehr Menschen dazu zu bewegen, Einkäufe oder Ausflüge in die Innenstadt mit dem Fahrrad zu erledigen.

### Projektmanagement:

- Stadtplanungsamt Regensburg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Großmüller
- Anschrift: D.-Martin-Luther-Str. 1, 93047 Regensburg
- Telefon: 0941/5 07 36 10
- E-Mail: grossmueller.thomas@regensburg.de
- Projekthomepage: www.respekt-bewegt.de

Die Kampagne bestand aus mehreren Bausteinen, um möglichst viele Menschen zu erreichen und eine breite mediale Wirksamkeit zu erzielen. Kernelement waren vier Aktionstage direkt in der Altstadt, an denen die Bürgerinnen und Bürger an einem Informationsstand über die neuen Regelungen informiert wurden. Zudem standen der Oberbürgermeister der Stadt Regensburg, Vertreter des Stadtrates und der Verwaltung sowie der Polizei für Gespräche zur Verfügung. Begleitet wurden die Stände durch ein wechselndes Rahmenprogramm.

Ein besonderes Augenmerk wurde auf die rund 30.000 Studierenden gelegt, die häufig via Fahrrad unterwegs sind. Um bei dieser Zielgruppe für den respektvollen Umgang zu werben, war die Kampagne zu Beginn des Wintersemesters 2015/16 mit einem eintägigen Infostand vertreten. Neben Informationsmaterial gab es zu den Terminen passende Werbemittel. Ergänzt wurde dies durch Außenwerbung (Busbeklebung, Plakatierung) sowie Guerilla-Aktionen, wie die mehrmalige Verteilung von Sattelschonern an öffentlich geparkten Fahrrädern.

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Öffentlichkeitskampagne zur Freigabe des Radelns in der Regensburger Altstadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Nach einjähriger Testphase wurde das Projekt in einen Dauerzustand überführt
- **FINANZIERUNG:**  
Circa 90.000 Euro eigenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
April 2015 bis Oktober 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Anlässlich der Öffnung der Regensburger Altstadt für den Radverkehr (Freigabe der Fußgängerzonen, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Freigabe des Alleengürtels) startete die Stadt Regensburg eine Kampagne für ein besseres Miteinander im städtischen Verkehr. „Respekt bewegt: Gemeinsam achtsam durch die Altstadt“ steht für mehr Rücksichtnahme und Toleranz aller Verkehrsteilnehmer. Die Kampagne startete im April 2015 und wird aktuell auch nach der einjährigen Testphase fortgesetzt.

## RESPEKT BEWEGT – GEMEINSAM ACHTSAM DURCH DIE ALTSTADT

Ferner wurde die Kampagne auf digitalem Wege mit einer Webseite ([www.respektbewegt.de](http://www.respektbewegt.de)) und durch die Einbindung von Social-Media-Kanälen begleitet und dokumentiert.



### Projekterfolge

Die Kampagne konnte Aufmerksamkeit und Bewusstsein generieren, wie im Laufe des Testzeitraums in den Gesprächen an den Aktionstagen zum Ausdruck kam. Die Kampagne ermöglichte einen Dialog über das Thema innerhalb der Bevölkerung. Es zeigten sich insbesondere folgende positive Ergebnisse:

Die Anzahl an geahndeten Verstößen lag im kleinen einstelligen Prozentbereich. Es wurden keine Unfälle zwischen Fußgängern und Radlern polizeilich registriert. Erhebungen an fünf Querschnitten zeigen einen Anstieg des Radverkehrs um durchschnittlich 30%.

Als Konsequenz wurden die Regelungen dauerhaft übernommen. Im April 2016 hat der Stadtrat die dauerhafte Öffnung der Altstadt für den Radverkehr beschlossen. Aufgrund der guten Erfahrungen wurde in der Altstadt eine weitere Einbahnstraße in Gegenrichtung noch während der Testphase geöffnet.

Die Kampagne wird weiter durchgeführt.



# 67

## CRITICAL MASS STUTT GART



Winter 2012, Stuttgart Feuersee. Ein Haufen versprengter Radfahrer trifft sich zum gemeinsamen Radeln in der Stadt. Die Versammlung ist angemeldet, die Polizei ist auch da. Es geht durch die Stadt im gemütlichen Tempo und man hat Gelegenheit, sich mit Gleichgesinnten während der Fahrt auszutauschen. Der Haufen hat etwa 60 Teilnehmer und einige Fahnen von Stuttgart-21-Gegnern sind auch dabei. Nach der Tour durch die Stadt gab es anschließend noch eine warme Suppe und in dieser Atmosphäre kam man ins Gespräch. Bald zeigte sich, wer die Idee hatte, das zu veranstalten, und es kam die Frage auf, wie man diese Tour unterstützen kann. Damals war das eine One-Man-Show und für diese Show wurde viel Zeit investiert. Es wurde beschlossen, sich öfter zu treffen und die Arbeit zu verteilen. Der Internetauftritt sollte besser werden sowie Fotos und Filme der Nachwelt und den staunenden Stuttgartern zur Verfügung stehen. Der Haufen wurde arbeitsteilig. Wir kontaktieren andere Interessengruppen, VCD, Naturfreund Radgruppe, ADFC etc. Ziel war es, zu zeigen, dass es uns gibt. Radfahrer in Stuttgart zu sein, obwohl man es uns mit vielen Mitteln nicht einfach machte. Wir begannen mitzusprechen, in den Vereinen, in der Stadt. Wir machten ein Radlerfrühstück an der Ampel in Stuttgart, wo man schon mal zwei Minuten auf Grün warten

musste, um uns bei unseren Mitradlern zu bedanken. Zu bedanken, dass sie trotzdem Rad fahren. Wir infizierten unser Umland. In Esslingen und Ludwigsburg begannen wir Critical Mass zu organisieren und unterstützten sie auch, indem wir aus Stuttgart dorthin fuhren. Tübingen war ein voller Erfolg und beim ersten Mal waren gleich 80 Leute dabei. Herrenberg dümpelte so vor sich hin. Wir trafen uns mit der Verwaltung um über das Radfahren zu sprechen. Wir trafen uns mit der Polizei, um aus unserer Sicht die Dinge zu schildern. Die Teilnehmerzahlen stiegen stetig an. Wir sind mittlerweile eine Versammlung für Jung und Alt geworden. Rentner und Kinder trafen sich mit uns, um gemeinsam zu radeln. Wir förderten auch ein Filmprojekt namens Kesselrollen. Der SWR war auch mal mit dabei und stellte uns vor. Wir sind nicht fix, und jeder gibt was er will und kann und wie lange er will. Besonders sind wir deswegen, weil wir beharrlich sind. Wir ziehen nicht, wir radeln und wer will, kann mitradeln. Wir sind nicht pauschal gegen Autos, jeder hat seinen Platz und so auch der Radfahrer. Die Verwaltung in der Autostadt Stuttgart reagiert. Wir sind wer und wir waren es schon immer. Jetzt sieht man uns und keiner ist allein. Wir sollten gewinnen, weil wir den Mut hatten, es zu tun. Um jenen Mut zu geben, die es auch tun wollen, und jenen zu danken, die es schon vor uns getan haben.



### Projektmanagement:

- You never ride alone

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Bertram Wohlfahrt
- Anschrift: Otto-Umfrid-Str. 10, 70191 Stuttgart
- Telefon: 0151/56 50 14 67
- E-Mail: bcw1975@gmx.de
- Projekthomepage: <https://criticalmassstuttgart.wordpress.com/>

# 68

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:  
Radfahren in Stuttgart
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Zeigen, dass es in Stuttgart viele Radfahrer gibt, die Verwaltung aufwecken
- FINANZIERUNG:  
keine
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir treffen uns immer am ersten Freitag im Monat in der Stadt und radeln dann gemeinsam durch die Stadt. Wir waren vor vier Jahren noch maximal 100 Leute und sind dieses Jahr auf bis zu 900 Mitradler gekommen. Wir zeigen so, dass wir viele sind, die trotz der schlechten Infrastruktur für Radfahrer noch immer nicht aufs Auto umsteigen wollen. Aus der CM Stuttgart sind auch zahlreiche CM im Umland hervorgegangen und wir sind die Organisatoren der Radsternfahrt Stuttgart 2016 gewesen.

## I BIKE NBG



Nürnberg ist eine Stadt mit 500.000 EinwohnerInnen im Zentrum einer Region mit weiteren 500.000 Menschen. Die Zahl der motorisierten Pendler hat mittlerweile die Viertelmillion-Grenze überschritten und auch die Zahl der Haushalte mit mindestens einem Pkw ist im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten mit 45% sehr hoch. Nürnberg hat durch massive Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg viel historische Bausubstanz verloren, aber gleichzeitig viel Verkehrsraum für eine autogerechte Stadtplanung hinzugewonnen. Durch den Bau der U-Bahn ab den Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts ist für den Pkw-Verkehr das Platzangebot auf den Straßen zusätzlich gewachsen und wird dementsprechend rege von den BürgerInnen genutzt. Die Kehrseite dieser Entwicklung sind hohe Unfallzahlen bei RadfahrerInnen und FußgängerInnen sowie ein Spitzenplatz im Lärm-Ranking deutscher Großstädte.

Deshalb haben sich im Spätsommer des Jahres 2014 FahrradaktivistenInnen und FahrradfahrerInnen zusammengeschlossen, um Ideen zu sammeln, wie man der immer noch sehr autofreundlichen Politik und Stimmungslage innerhalb der Bürgerschaft alternative Wege aufzeigen kann, den Stadtverkehr fahrrad- und damit menschenfreundlicher zu organisieren. Vorbild waren und sind die Aktivitäten zahlreicher US-amerikanischer „Bike-Advocacy“-Bewegungen in z.B. Portland, San Francisco oder Detroit. Vorbild ist aber auf der an-

deren Seite auch die Kampagne „I BIKE CPH“, die seit etwa zwanzig Jahren die Bemühungen der Stadt Kopenhagen den Radverkehr zu fördern und gleichzeitig die damit verbundenen Einschränkungen für den Individualverkehr möglichst positiv zu kommunizieren.

Das Besondere an der Kampagne I BIKE NBG ist es – anders als bei herkömmlichen Kampagnen zur Fahrradförderung üblich – dass Bottom-up also von unten nach oben erreicht werden soll, Radfahren sichtbarer zu machen, um möglichst viele Menschen in Verwaltung, Politik und Bürgerschaft anzusprechen. Dazu haben wir ein Lastenrad-Projekt ins Leben gerufen, um interessierten BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, für bis zu fünf Tage selbst ein Lastenrad im Alltag für z.B. Einkäufe, Fahrten zum Kindergarten oder Ähnliches auszuprobieren. Ehrenamtlich wurde das Rad beschafft, wurden Erfahrungen von anderen Initiativen eingeholt und eine Website mit einer umfangreichen Buchungssoftware programmiert.

Ein weiteres Projekt ist die Erstellung eines Gefahrenatlas für die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen. Radfahrer haben damit die Möglichkeit, über einen Zeitraum von fast einem halben Jahr der Verwaltung, aber auch transparent anderen Radfahrern gegenüber Problemstellen in den Städten zu markieren.

All diese Bemühungen haben bis heute dazu geführt, dass die Stadtverwaltung, aber auch die Politik sich Fahrrad-Themen wieder ernsthafter widmet und inzwischen einen runden Tisch für den Radverkehr eingerichtet hat, den wir seit seiner ersten Sitzung im November 2015 mit sowohl kritischer Ernsthaftigkeit, aber vor allem mit positiven Impulsen begleiten.

### Projektmanagement:

- Matthias Hueber

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Hueber
- Anschrift: Siegfriedstraße 48
- Telefon: 0151/25 38 36 99
- E-Mail: info@ibikenbg.de
- Projekthomepage: www.ibikenbg.de

# 69

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Kommunikation für das Fahrrad bei Bürgern UND Politik von unten nach oben (nicht umgekehrt)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Gefahrenatlas, Runder Tisch Radverkehr, Lastenrad- und Kickscooter-Verleih
- **FINANZIERUNG:**  
Fördermittel, Zuwendungen, ehrenamtliches Engagement
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Oktober 2014 bis heute

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

I BIKE NBG will VON UNTEN NACH OBEN neue Wege der Verkehrspolitik mit dem Rad aufzeigen. Ob Pedelec, Lastenrad, Velomobil oder Kickscooter. Der Stadtverkehr der Zukunft wird wieder mehr auf das Rad als Hauptverkehrsmittel setzen. Unsere Aufgabe sehen wir darin, sowohl in der Bürgerschaft als auch gegenüber der Politik die dafür nötigen positiven Impulse und Argumente zu geben, sodass die Weichen dafür so bald und so nachhaltig als möglich gestellt werden können.

## WORLD2HOT



Die Band „Cliff Barnes and the Fear of Wining“ hat eine lange Geschichte. In den Achtziger- und Neunzigerjahren waren sie Stars und veröffentlichten insgesamt sieben Alben. Immer stellte sie die Politik dieser Welt infrage. Ronald Reagan z.B. war die Zielscheibe für den legendären Song „F\*\*\*\*\* in the White House“. Oder: 1989 spielte CBATFOW eine Tournee durch die DDR, nur ein paar Tage, bevor die Mauer fiel. Einige sagen, die Band hätte nichts damit zu tun gehabt, aber es gibt auch andere Meinungen ...

Die Band tourte intensiv in Europa und den USA, implodierte in den späten Neunzigerjahren – nur um 2003 mit einem neuen Album zurückzukommen, das „Godsatwork“ hieß und in Malta gemischt wurde. Danach wurde es wieder ruhiger um die Band. Die beiden Hauptprotagonisten, Bob und Henry, gründeten nicht nur eine andere Band namens Artland Country Club, sondern entwickelten mit Freunden aus den USA das sogenannte Pedal-Power-System. Hier erzeugen vier modifizierte, aber noch voll mobile Lastenfahräder den Strom für ein effizientes PA-System und ermöglichen Konzerte auch an Orten, an denen keine Steckdose vorhanden ist! Bob, Henry und der Artland Country Club haben Shows u.a. für den World Wildlife Fund und andere Charity-Events gespielt und trugen die Idee von einer besseren Welt durch Fahrräder in die Welt.

### Projektmanagement:

- Heinz Henry Rebellius und Robert Giddens

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Heinz Henry Rebellius
- Anschrift: Bahnhofstraße 9
- Telefon: 054 02/5719
- E-Mail: heinz@rebellius.de
- Projekthomepage: www.cbatfow.com

Wieder zusammen mit Marcus, dem Gitarristen von CBATFOW, haben sie nun wieder als „Cliff Barnes ...“ ein Album mit einem geringstmöglichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck produziert, indem das Pedal-Power-System, Photovoltaik und eine Wasserturbine zur Energieerzeugung genutzt wurden. Die Herangehensweise an die Produktion von WORLD2HOT war der nächste logische Schritt – mit dem wir uns hier bewerben wollen. Das Album WORLD2HOT möchte ein Zeichen setzen und beweisen, dass Rockmusik auch ohne sinnlosen Stromverbrauch funktioniert.

Analog zu dem Album WORLD2HOT, das am 15. Oktober veröffentlicht wurde, wurde 2016 auch ein Video zu einem Song des Albums gedreht. In einer Art Kurzfilm zu „Mr. Rodriguez“ wird u.a. von Bela B („Die Ärzte“) und Tito Larriva (von Tito & Tarantula) erzählt, warum die Band so lange weg war und warum sie jetzt wieder aktiviert wurde – wie immer mit einem Augenzwinkern, aber auch einer guten Portion Ernsthaftigkeit. In der Geschichte spielen die Fahrräder des Pedal-Power-Systems eine zentrale Rolle, denn nachdem Bösewichter die Stromversorgung der ganzen Welt lahmgelegt hatten, kommt das Pedal-Power-System zum Einsatz, um ebendiese Welt zu retten. Und gemeinsam einen neuen Anfang zu starten in eine bessere Welt.

Das Video ist unter diesem Link zu sehen: <https://youtu.be/gpXVHLLwvmQ>



# 70

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
CO<sub>2</sub>-arme Produktion von CD und Video, u.a. mit Fahrrad-Stromerzeugung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
CD- und Video-Produktion ist abgeschlossen.
- FINANZIERUNG:  
Selbst finanziert
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
März 2016 bis Oktober 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

CO<sub>2</sub>-arme CD- und Video-Produktion dank Pedal-Power (Stromerzeugung durch Fahrräder).

## SEHEN UND GESEHEN WERDEN – FÜR EIN BESSERES MITEINANDER AN DEN NEUEN SCHUTZSTREIFEN

vorher



nachher



# 71

### 1. Schulmaterial

Um die Zielgruppe der Schüler und Lehrer für das Thema Radschutzstreifen zu sensibilisieren und ihnen deren Vorteile näherzubringen, bot sich die Integration in den Unterricht an. Im Auftrag der Stadt Offenburg entwickelte die Agentur tippingpoints ein Paket mit Schulmaterialien (fertige Arbeitsblätter inkl. methodischer Hinweise und Lösungen in gesonderten Lehrerhinweisen für den direkten Einsatz im Unterricht). Die Lehrer setzten die Materialien dankbar ein. Damit waren Lehrer und Schüler – und indirekt auch die Eltern – über die Vorteile eines Radschutzstreifens informiert, bevor es an die weitere Kommunikation mit den Verkehrsteilnehmern vor Ort ging.

### 2. Vor-Ort-Begehungen für Lehrer und Eltern sowie Gemeinderatsmitglieder

Hier konnten an konkreten Verkehrssituationen die Vorteile der Schutzstreifen anschaulich erläutert, Ängste ausgeräumt und Anregungen aufgenommen werden. Die Polizei, die eng mit den Schulen bei der Verkehrserziehung zusammenarbeitet, unterstützte die Stadt Offenburg. In den Diskussionen und für vertiefende Informationen war das Anschauungsmaterial der AGFK-BW sehr hilfreich.

### Projektmanagement:

- Stadt Offenburg, tippingpoints (Agentur für nachhaltige Kommunikation)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Amrei Bär
- Anschrift: Wilhelmstraße 12, 77654 Offenburg
- Telefon: 07 81/822526
- E-Mail: amrei.baer@offenburg.de
- Projekthomepage: keine

Ergänzend zu diesen Terminen lud die Stadt auch die Gemeinderäte in ihrer Funktion als Multiplikatoren ein.

### 3. Kommunikationsmaßnahmen vor Ort an der Straße

Werbematerialien (Lampenbanner) wiesen Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger an der Rammersweierstraße auf die neue Verkehrsführung hin. Sie klärten auf charmante und freundliche Art vor Ort darüber auf, was sich verändert hat.

Zusätzlich zu den Werbematerialien wurden die inzwischen inhaltlich bewanderten Schüler als Radschutzstreifen-Botschafter eingesetzt. In einer „Schutztruhen-Verteilaktion“ verteilten Schüler der angrenzenden Schulen an zwei Tagen zwischen 8 und 10 Uhr medienwirksam sogenannte „Schutztruhen“ an die Autofahrer mithilfe der Polizei. Damit wiesen sie auf den neuen Schutzstreifen und auf die Tatsache hin, dass sich hier Rad- und Autofahrer die Fahrbahn teilen. Gleichzeitig gaben sie mit originellen Give-aways den freundlichen Anstoß zum „Perspektivenwechsel auf zwei Räder“. Die Schüler traten gegenüber den Autofahrern als authentische künftige Nutzer der Radschutzstreifen auf und sensibilisierten sie dafür, dass Radfahrer auf Schutzstreifen Abstand brauchen und

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Zielgruppenspezifische Kommunikation informiert Bürger im Umfeld der neuen Schutzstreifen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die Einbindung von sensiblen Gruppen (Schüler/Eltern/Lehrer) vor und nach der Umsetzung war sehr gut
- **FINANZIERUNG:**  
40.000 € aus kommunalen Mitteln, keine Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zielgruppenspezifisches Marketing für Schüler, Eltern und Lehrer aufgrund eines neuen Schutzstreifens im Umfeld von vier Schulen:

1. Schulmaterial (Arbeitsblätter, Lehrerinfo mit methodischen Hinweisen)
2. Vor-Ort-Begehungen für Zielgruppen (Sachinformation für Lehrer, Eltern, Gemeinderäte vor Ort; Bild der AGFK-BW dabei sehr hilfreich)
3. „Schutztruhe“ für Kfz-Fahrer (durch Schüler verteilt, Kästchen mit Infomaterial und lustigen Give-aways, Unterstützung durch Dezernenten)

## SEHEN UND GESEHEN WERDEN – FÜR EIN BESSERES MITEINANDER AN DEN NEUEN SCHUTZSTREIFEN



Auto- und Radfahrer auf der Fahrbahn Rücksicht aufeinander nehmen müssen. Bürgermeister Oliver Martini unterstützte die Aktion und half den Schülerinnen und Schülern beim Verteilen der „Schutztruhen“ in der frühen Rushhour. Dieses Engagement der Stadtspitze griffen die lokalen Medien dankbar auf. Sie kündigten die Aktion an und berichteten ausführlich darüber.



Aufgrund der positiven Bilanz der oben genannten Aktionen ist vorgesehen, die Bevölkerung weiterhin aktiv in die Planung und Umsetzung von Radverkehrsfördermaßnahmen einzubinden. Hierbei soll die bewährte Strategie, „sensible Bevölkerungsgruppen“ situativ einzubinden, weiterverfolgt werden.

# 71

## HANNOVER – LUST AUF FAHRRAD



# 72

Der „Masterplan Mobilität 2025“ (Beschluss 01/2011) gibt die strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklung der Stadt Hannover vor und verfolgt mit dem Handlungsschwerpunkt „Leitbild Radverkehr“ festgelegte Ziele: 25% Radverkehrsanteil am Modal Split, Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, Radfahren in allen Lebensbereichen (Wohnen/Arbeit/Einkauf/Freizeit) und auf allen Wegen in der Stadt. Die Initiative „Lust auf Fahrrad“ trägt durch eine stärkere Wahrnehmung des Themas Radverkehr, eine positive Außendarstellung und die Wertschätzung von Engagement zum Erreichen dieser Ziele bei. Das Motto „Lust auf Fahrrad“ und ein vielfältiges Aktions- und Maßnahmenprogramm etablieren die Freude am alltäglichen Radfahren und eine fahrradfreundliche Radkultur:

- Umsetzung einer nachhaltigen Radverkehrsstrategie und Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs als System
- Investitionen in Ausbau und Modernisierung eines leistungsfähigen und flächendeckenden Radverkehrsnetzes

- Serviceangebote, z.B. mobile Informationsausstellung und Radchecks (Verkehrssicherheitsprüfung, [Kleinst-] Reparaturen), Image-Lastenrad, öffentl. Luftpumpen, Haltegriffe und Trittbretter an LSA sowie digitale Zählstellen
  - Beteiligung und Information zu Radverkehrsthemen, u.a. zu Verkehrsregeln und -verhalten, neue Infrastruktur, z.B. Fahrradstraßen, City-Radring, Abstellanlagen und Service
  - Aktionen als Einladung zur Beteiligung und Information (u.a. Broschüren, Giveaways, Verlosung)
  - Kulturelle und Social-Media-Beiträge („Lust auf Fahrrad“-Song und Video, facebook-fanpage)
  - Unterstützung von Radveranstaltungen und Initiativen, u.a. Autofreier Sonntag, Hannover-Helm, ADFC, Velo City Night, Radsternfahrt und Sportevents
- Mit den Aktivitäten werden Fahrradthemen vermehrt in der Öffentlichkeit aufgegriffen. Das Fahrrad wird als attraktives Verkehrsmittel im Alltag beworben und Fahrradmobilität erhält eine durchweg

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Hannover (Partner: Helios sustainable communication GmbH)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Tim Gerstenberger
- Anschrift: Landeshauptstadt Hannover Planen und Stadtentwicklung Rudolf-Hillebrecht-Platz 1, 30159 Hannover
- Telefon: 0511/168-44481
- E-Mail: [Tim.Gerstenberger@Hannover-Stadt.de](mailto:Tim.Gerstenberger@Hannover-Stadt.de)
- Projekthomepage: [www.facebook.com/lustaufahrrad](http://www.facebook.com/lustaufahrrad); [www.Lust-auf-Fahrrad.de](http://www.Lust-auf-Fahrrad.de)

### KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Etablieren einer fahrradfreundlichen Radkultur und Steigerung des Radverkehrsanteils auf (min.) 25%
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Radkultur; Presse-Präsenz; Song und Musikclip; Service, Komfort und Aktionen im städtischen Raum
- **FINANZIERUNG:**  
Haushaltsmittel 2016/17: 150.000 Euro (brutto), ca. 0,30 Euro/EW
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 15.04.2016 kontinuierlich

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Lust auf Fahrrad ist eine Initiative, die die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad und eine fahrradfreundliche Radkultur fördert. Kommunikation, Partizipation und Wertschätzung sind zentrale Bausteine dieser Radverkehrsförderung. Kulturelle Themen wie Kreativität und Innovation rund ums Fahrrad, Sicherheit und eine fahrradfreundliche Radkultur sowie das rücksichtsvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmer stehen gleichwertig neben dem Ausbau fahrradfreundlicher Infrastrukturen.

## HANNOVER – LUST AUF FAHRRAD

positive Wahrnehmung. Die BürgerInnen identifizieren sich mit dem Thema Fahrrad/Radfahren, sehen sich als ein Teil des Systems Fahrrad und wirken aktiv an der Verbesserung der Radinfrastruktur mit.

Der Ausbau und die Modernisierung einer flächendeckenden Infrastruktur gehen mit der Initiative zur Förderung der Radkultur einher. Mit zusätzlichen finanziellen Mitteln werden attraktive Angebote zum Fahren und Parken gezielt ausgebaut und Verknüpfungspunkte im Umweltverbund geschaffen.

Die Vielseitigkeit von „Lust auf Fahrrad“ spricht alle Bevölkerungs- und Nutzergruppen an, sodass das Rad als attraktives Verkehrsmittel weiter in den Fokus der Stadtgesellschaft rückt. Die aktive Einbeziehung der BürgerInnen im Rahmen von Veranstaltungen, Social Media, Wettbewerben und diversen Aktionen trägt zur Identifikation mit dem Thema Fahrrad bei. „Lust auf Fahrrad“ erhebt nicht den moralischen Zeigefinger, setzt auf ein Miteinander aller Verkehrsarten und eine neue Verhaltens- und Verkehrskultur und stellt Radfahren als eine sinnvolle und effiziente Alternative dar.



# 72

# GRAFSCHAFTER FIETSEN-FESTIVAL

## Startschuss zum 1. Fietsen-Festival

Grafschaft will auf bisherige Marketingfolge als Fahrradregion „aufsatteln“



Angrenzend an die Niederlande befindet sich im Südwesten Niedersachsens der Landkreis Grafschaft Bentheim. Als Grenzregion zu Holland hat das Fahrrad traditionell einen hohen Stellenwert. Die reizvolle Landschaft der Region lässt sich ideal mit der „Fietse“, wie das Fahrrad in der Grafschaft genannt wird, erkunden. Für Fahrradtouristen stehen 1.200 km gut ausgebaute Radwege zur Verfügung und zahlreiche Gastbetriebe bieten ihren Gästen „Bett&Bike“-Angebote. Nicht nur die einzigartige Landschaft und die geeignete Topografie machen das Radfahren in der Grafschaft zu einem Erlebnis: Mit viel

Engagement und finanziellen Mitteln wird der Radverkehr im Landkreis gefördert. Dieser Fleiß wurde bereits zwei Mal mit der Auszeichnung als „Fahrradfreundlicher Landkreis Niedersachsen“ belohnt. Zuletzt wurde die Grafschaft als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsens“ ausgezeichnet, ein Zertifikat, das in diesem Jahr erstmals vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr verliehen wurde.

Welchen besseren Ort gäbe es also für ein Fietsen-Festival als die Grafschaft Bentheim? Das Festivalwochenende bietet für alle Fahrradfans das Richtige: Im historischen Ambiente des wunderschönen Klosters Frenswegen befinden sich Fahrrad-Parcours, auf denen die ausgestellten Fahrräder aller Art getestet werden können. Rad-Globetrotter und „Fahrradverrückte“ berichten über ihre erlebnisreichen Touren, ein Fahrradmuseum zeigt historische Modelle aus früherer Zeit und zahlreiche Informationsstände bringen den Besuchern die Fahrradregion Grafschaft Bentheim näher. Außerdem sorgen ein Fahrrad-Orchester und Fahrrad-Akrobaten für Spaß und Unterhaltung am Festivalwochenende. Abgerundet wird das Programm durch Musik der A-capella-Gruppe „Sechszylinder“ und ein variationsreiches Angebot an Speisen und Getränken.

# 73

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Fahrradfreundlichkeit des Landkreises hervorheben und weiter ausbauen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Projekt in Umsetzung
- **FINANZIERUNG:**  
Haushaltsmittel und Sponsoring
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
19.08.2017–20.08.2017

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**  
Am 19. und 20. August 2017 lädt der Landkreis Grafschaft Bentheim zum „1. Grafschafter Fietsen-Festival“ ans Kloster Frenswegen in Nordhorn ein. Am Festivalwochenende können die Besucher die vielseitige und bunte Welt der Fahrräder erleben und die Fahrradregion Grafschaft Bentheim kennenlernen.

### Projektmanagement:

- Landkreis Grafschaft Bentheim

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Hartmann
- Anschrift: Van-Delden-Straße 1–7, 48529 Nordhorn
- Telefon: 05921/961499
- E-Mail: juergen.hartmann@graftchaft.de
- Projekthomepage: www.graftschafter-fietsenfestival.de (Im Aufbau)

## ADVENT, ADVENT ... (M)EIN LICHTLEIN BRENNT



Die Adventsaktion ist eine Aktion für alle „Winterradler“ und wurde vom Mobilitätsmanagement der Stadt Landshut ins Leben gerufen. An einem von Radfahrern stark frequentierten Punkt in der Stadt wurden am 07. Dezember 2016 zwischen 7 und 9 Uhr etwa 300 Tüten an Radfahrer ausgeteilt. Der Nikolaus persönlich war vor Ort und überreichte diese. Enthalten waren neben einem Fair-Trade-Nikolaus Informationen zum Radfahren in der dunklen Jahreszeit sowie ein Reflektorband und eine Postkarte mit Radlmotiv. Das Reflektorband sollte auf die Bedeutung der richtigen Beleuchtung im Winter aufmerksam machen. Besonders bei den Kindern, die auf dem Weg zur Schule waren, kam die Aktion sehr gut an. Einige Radfahrer haben sogar einen Umweg in Kauf genommen, um vom Nikolaus belohnt zu werden. Die Aktion wurde über die lokale Presse sowie das Radio beworben. Auch in einigen Betrieben,

Schulen und an der FH wiesen Plakate auf eine Belohnung hin. Das konkrete Datum der Aktion wurde erst einen Tag vorher bekannt gegeben, um eine gewisse Spannung aufzubauen. Weitere Beteiligte an der Aktion waren die AOK und der ADfC. Sie haben ebenfalls kleine Überraschungen an die Radler verteilt (selbst gebackene Lebkuchen in Radlerform und Lichter für den Lenker).

Mit 300 verteilten Tüten in nur einer Stunde kann die Aktion als gelungen bezeichnet werden. Die Besonderheit dieses Projektes zeigt sich auch an der Berichterstattung in der überregionalen Presse (Bayrischer Rundfunk).

Die Aktion ist insgesamt als ein positives Beispiel, um zu sehen, wie man Radfahrer auch noch in der kalten Jahreszeit erreichen kann. Insbesondere der Nikolaus macht dieses Projekt zu einem wahren „Hingucker“.

### Projektmanagement:

- Mobilitätsmanagement Stadt Landshut

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Mareike Hartung
- Anschrift: Luitpoldstraße 29, 84034 Landshut
- Telefon: keine Angabe
- E-Mail: mareike.hartung@landshut.de
- Projekthomepage: keine

# 74

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Belohnung, Öffentlichkeitsarbeit, auf Beleuchtung aufmerksam machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
lokale und überregionale Berichterstattung, Freude bei allen Radlern
- **FINANZIERUNG:**  
Mobilitätsmanagement der Stadt Landshut
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Adventsaktion soll alle „Winterradler“ mit einer kleinen Aufmerksamkeit für ihr Radfahren belohnen. In den Tüten sind neben einem Fair-Trade-Nikolaus Informationen zum Radfahren in der dunklen Jahreszeit enthalten sowie ein Reflektorband und eine Postkarte mit Radlmotiv. Die Tüten werden vom Nikolaus persönlich an die Radfahrer verteilt.

## RADREKORDTAG – GEMEINSAM AUF REKORDJAGD GEHEN



Seit den 1990er-Jahren setzt sich die Stadt Kirchheim unter Teck für Fahrradförderung ein. Diese Bemühungen mündeten in die Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune. Um neben Infrastruktur auch die Radkommunikation auszubauen, konnte sich die Stadt 2016 als RadKULTUR-Stadt bewerben. In diesem Rahmen werden 16/17 Aktionstage und Projekte umgesetzt. Die Stadt verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 20% zu erhöhen und dabei die Bürger aktiv einzubinden. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Formate wie der Radrekordtag entwickelt werden, die eine breite Zielgruppe ansprechen, bestehende Radler genauso wie radaverse Gruppen einbinden, die positiven Aspekte des Radelns im Alltag erlebbar machen und mediale Aufmerksamkeit finden. Durch die Verbindung mit der ersten Teilnahme am Stadtradeln wurde eine Ansprache über einen längeren Zeitraum gewährleistet. Das konkrete Ziel der Aktion wurde im Rahmen einer gemeinsamen Challenge gestellt. Mit 2222 Radlern in der Innenstadt sollte nicht nur die Zahl der Pkw-Stellplätze, sondern auch der bisherigen Radzählungen übertroffen werden.

Mit 1865 gezählten Radlern konnte das Ziel zwar nicht ganz erreicht, doch ein neuer Rekord aufgestellt werden. In den Jahren zuvor wurden bereits ähnliche Zählaktionen durchgeführt, die 1741 (2009) und 1309 (2011) Radler zählten. Auch das Stadtradeln ging mit über 360 Teilnehmern, 27 Teams und 74.805 km erfolgreich

### Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Kirchheim unter Teck, RadKULTUR BW und ehrenamtliche Gruppe „Initiative Fahrrad“

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Sascha Mohnke, Klimaschutzbeauftragter
- Anschrift: Alleenstraße 3
- Telefon: 07021/502-416
- E-Mail: s.mohnke@kirchheim-teck.de
- Projekthomepage: <https://www.radkultur-bw.de/radkultur-vor-ort/kirchheim-unter-teck/kirchheimer-radrekord-tag>

zu Ende. Bei der Planung und Umsetzung war die Zusammenarbeit mehrere Projektteams der Schlüssel zum Erfolg. Während Pressearbeit und Projektmanagement von den RadKULTUR-Agenturen und der Stadtverwaltung betreut wurden, wurde die Zählung selbst von der lokalen Agenda-Gruppe „Initiative Fahrrad“ umgesetzt.

Am frühen Samstag begann die Agenda-Gruppe mit der Zählung der Radler. Dabei wurden vier Zählposten eingerichtet, die an den Haupteinfallsrouten in die Altstadt positioniert waren. Jeder Radler erhielt bei der Zählung ein Schild. Dies diente nicht nur der Kennzeichnung, sondern stellte auch einen Gutschein für das Radlerfrühstück dar, an dem alle Radler teilnehmen konnten. Parallel dazu bot das Rahmenprogramm auf dem Schlossplatz Unterhaltung und öko-faire Snacks für Radler. Über 400 Menschen nahmen an der abschließenden Auszeichnung der besten Stadtradelteams durch die Verwaltungsspitze teil. Abschließend konnten die Radteams ihren Erfolg auf Gruppenfotos festhalten.

Insgesamt ist der RadREKORDtag mit Stadtradeln eine einzigartige Kombination, die neben den typischen Radzielgruppen auch radaffine Bürger zur Teilnahme bewegen konnte. Durch die Pressearbeit wurden zahlreiche Teams motiviert und noch mehr Motive fürs Radfahren und die ganzen Anekdoten dahinter greifbar gemacht. Ob es das Kurzporträt über den Bürgermeister war, der ein Jubiläumspresent mit dem Rad vorbeibringt, oder ein engagierter Verein, der mit dem Lastrad übrig gebliebene Lebensmittel vom Markt abholt – genau diese Motive fürs Radfahren bleiben in Kirchheim unter Teck in Erinnerung.

# 75

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
2222 Radler in der Innenstadt zählen – das sind mehr Fahrräder als es Parkplätze gibt!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
1865 gezählte Fahrräder und damit ein neuer Rekord. Radfahren wurde mehrere Wochen zum Stadtthema.
- **FINANZIERUNG:**  
Mittel der Stadt Kirchheim unter Teck und der RadKULTUR-Förderung (Verkehrsministerium BW)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
23. Juli, 8 Uhr, bis 23. Juli, 16 Uhr

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Möglichst viele Menschen für das Radfahren begeistern war das Ziel des RadREKORDtages. Wo Einzelaktionen sonst schnell verpuffen, konnte die Kombination aus Stadtradeln und Rekordtag das Thema Radfahren über drei Wochen lang zum Stadtgespräch machen. Alle Nutzertypen von Einkaufsradlern bis zu Sportlern sowie Vereine, Unternehmen und Verwaltung wurden durch den Wettkampfscharakter beim Stadtradeln und bei der gemeinsamen Challenge am 23. Juli angesprochen und feierten einen neuen Radrekord entgegen.

## #WOPARKSTUDENN? – AKTION „DENKZETTEL“ GEGEN DAS PARKEN AUF RADWEGEN IN HEIDELBERG



Als Teil der PR-Aktivitäten der AGFK-BW zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Förderung von mehr Rücksichtnahme auf den Straßen wurde im September 2016 das „Denkzettel“-Event #woparkstudenn? von der Mitgliedskommune Heidelberg als Pilotstadt mit Unterstützung der AGFK-BW durchgeführt.

Mit der Aktion wollten die Stadt Heidelberg, die AGFK-BW e.V. und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) für das Thema „Falschparken auf Radwegen“ sensibilisieren und auf sympathische Weise darauf hinweisen, dass dieses „Kavaliersdelikt“ mitunter sehr gefährlich werden kann. Damit sollte das Thema in die breite Öffentlichkeit gebracht und Falschparker direkt angesprochen werden.

Bei dem Event wurde (in Abstimmung mit der Polizei, dem Ordnungsamt und dem Amt für Verkehrsmanagement) ein absichtlich falsch geparktes Auto auf einer Fahrradstraße eines hoch frequentierten Einfahrtbereichs der Heidelberger Altstadt (Friedrich-Ebert-Platz) während der

Hauptverkehrszeit (10–13 Uhr) vollständig mit farbigen Post-its eingepackt. So konnte sichergestellt werden, dass nicht nur direkt betroffene Fahrradfahrer, sondern auch Touristen, Passanten und vor allem der alltägliche motorisierte Individualverkehr für dieses Thema sensibilisiert werden. Die Post-its wurden in zwei Farben gewählt (hellblau/weiß) damit auf dem komplett himmelblau verhüllten Auto ein weißes Radwegesymbol nachgezeichnet werden konnte – ein großer Denkzettel, bestehend aus vielen kleinen. Das Event wurde so zur Kunstinstallation im öffentlichen Raum! Mitarbeiter der Stadt sowie Helfer der AGFK-BW und des ADFC Rhein-Neckar bestückten das Auto mit den Post-its, die Presse wurde vorher informiert und eingeladen, Passanten sollten neugierig gemacht und auch selbst im Social Network aktiv werden – was gelang: Einige Passanten konnten sogar zum Mitmachen begeistert werden. Durch den Einsatz einer professionellen Schauspielerin des Heidelberger Theaters als vermeintliche

### Projektmanagement:

- Stadt Heidelberg, Stabstelle Mobilitätsmanagement und AGFK-BW e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Raab
- Anschrift: Gaisbergstraße 11, 69115 Heidelberg
- Telefon: 0 6221/5 83 05 60
- E-Mail: [thomas.raab@heidelberg.de](mailto:thomas.raab@heidelberg.de)
- Projekthomepage: [www.agfk-bw.de/projekte/woparkstudenn/](http://www.agfk-bw.de/projekte/woparkstudenn/) (inkl. Video)

# 76

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer, Sensibilisierung zum Thema Radwegparken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Deutliche Reduktion der Parkproblematik, vor allem in Kombination mit der Verwendung der Post-its
- **FINANZIERUNG:**  
Finanzierung durch AGFK-BW e.V. (mit Landesförderung Baden-Württemberg) und die Stadt Heidelberg
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schon kurzzeitiges Parken auf Radwegen, Fahrradstraßen und Gehwegen kann zu gefährlichen Situationen führen. Mit der Aktion „Denkzettel“ erinnern die Stadt Heidelberg und die AGFK-BW unter dem Hashtag #woparkstudenn? daran, Wege für Radfahrer nicht zu blockieren. Die Kombination aus dem Event (inkl. Post-its-Verteilaktion) mit Nachwirkung in den sozialen Netzwerken und dem daraus entstandenen Imagefilm sorgt dafür, dass das Thema im Gespräch bleibt und Bürger selbst aktiv werden können.

## #WOPARKSTUDENN? – AKTION „DENKZETTEL“ GEGEN DAS PARKEN AUF RADWEGEN IN HEIDELBERG

Halterin des Fahrzeugs wurde das Event abgerundet. Ergänzend wurde ein Hashtag kommuniziert (#woparkstudenn?), der auch im Event-Umfeld, auf dem Infomaterial und den Post-its zu sehen war. Auch die anderen 57 Mitgliedskommunen der AGFK-BW kommunizierten am 9. September den Hashtag und machten so landesweit auf die Falschparker-Problematik aufmerksam. Ein Filmteam und Fotografen dokumentierten die Aktion, die in den Social Networks verbreitet wurde. Der dabei entstandene witzige Film kommuniziert das ernste Thema auf charmante Weise und verbreitet sich so schnell viral im Netz. Dieser Film ist übrigens auf der

Projekthomepage und dem Youtube-Channel der AGFK-BW zu sehen und hat bereits mehr als 3.000 Klicks (<https://www.youtube.com/watch?v=e5FKKMaTqWQ>). Die Medienresonanz war beachtlich. Erstmals ist es den Akteuren gelungen, mit einer Aktion zur Kommunikation der Belange des Radverkehrs bundesweit Gehör zu finden. Die Aktion landete von Rostock über Aachen bis Stuttgart mit einem Foto in den Tageszeitungen.

# 76



## FAHRRADPARADE



Zum „Going Public“ der Fahrradkampagne „RADschlag. Düsseldorf tritt an.“ der Landeshauptstadt Düsseldorf fand am 21. April dieses Jahres eine große Fahrradparade mitten durch die Düsseldorfer Innenstadt statt.

Teilnehmer dieser Parade waren Mitarbeiter der Verwaltung, der Politik, sämtliche Mitwirkende der RADschlag-Initiative, ambitionierte Fahrradfahrer des ADFC, mehrere Fahrradhändler sowie kurz entschlossene Fahrradfreunde.

Begleitet wurden sie durch die Fahrradstaffel des Ordnungsamtes sowie der Polizei.

Gegen 11 Uhr starteten mehr als 50 Radfahrer vom Burgplatz aus Richtung Fernsehturm, am Rhein entlang. Neben normalen Citybikes bestand die Parade auch aus Lastenrädern, Klapprädern, Liegerädern, Fahrradrikschas und Soundbikes, die unterwegs für Musik sorgten. Alle Radfahrer trugen das RADschlag-Logo: grüne Jacken und Caps oder Warnwesten, grüne Luftballons. Die laute, knallige Farbe Grün dominierte das Bild, die Plakate zum Kampagnenstart traten in den Vordergrund. Die Kampagne wurde für einen Tag aufs Rad gesetzt und auf Tour über Hauptverkehrsstraßen und durch die Düsseldorfer Innenstadt geschickt.

Erster Haltepunkt war der Heinrich-Heine-Platz in der Düsseldorfer Altstadt. Hier wurden neugierige Besucher über die RADschlag-Kampagne aufgeklärt, Informationen zur Radverkehrsplanung gegeben, nützliche Give-aways zum besseren Radfahren in Düsseldorf verteilt und die neue Düsseldorfer Fahrrad-App beworben, die auch gleich über einen Hotspot heruntergeladen werden konnte. Ein Moderator interviewte Passanten, Planer und Fahrradhändler zum Thema Radfahren in Düsseldorf. Verschiedene Showelemente luden die Passanten zum Stehenbleiben ein: die französische Straßentheatergruppe Dynamogene sorgte mit ihrem überdimensionalen Musik-Fahrrad für optische und akustische Aufmerksamkeit. Sowohl die Fortbewegung als auch die Klangzeugung erfolgten dabei mechanisch. Die beiden Akteure zogen mit ihren kurzen musikalisch-komödiantischen Showeinlagen Publikum an. Eine Gruppe von Düsseldorfer Radschlägern schlug währenddessen vor den Werbeplakaten Räder. Schnittchen und Kaffee wurden aus Lastenrädern verteilt.

Ein weiterer Aufenthalt wurde am Schadowplatz in der Innenstadt eingelegt. Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt zeigten großes Interesse und sind von unserem RADschlag-Team beraten worden. Letzter Halt war bei insgesamt wunderbarem Fahrradwetter der Marktplatz. Im Anschluss gab es im Rathaus eine Pressekonferenz, in der die Kampagne RADschlag vorgestellt wurde.

Die Fahrradparade hat sich als mobiles Event mit einer positiven Botschaft durch die Stadt bewegt. Dabei wurden die Inhalte der Fahrradkampagne auf Rädern dargestellt und aktiv zu den Menschen gebracht.

# 77

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Start der Fahrradkampagne RADschlag, Visualisierung des Themas „Düsseldorf tritt an“
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Ein gelungener Start der Fahrradkampagne RADschlag mit großer medialer Wirkung
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel der Landeshauptstadt Düsseldorf
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
21.04.2016

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Rottmann Kommunikation

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing Steffen Geibhardt
- Anschrift: Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Verkehrsmanagement, Aufm Hennekamp 45, 40225 Düsseldorf
- Telefon: 0211/89-94682
- E-Mail: steffen.geibhardt@duesseldorf.de
- Projekthomepage: [www.duesseldorf.de/radschlag](http://www.duesseldorf.de/radschlag)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fahrradparade mitten durch Düsseldorf sorgte an einem sonnigen Tag für viel Aufsehen in der Stadt. Mehr als 50 grün gebrandete Radfahrer auf Citybikes, Lastenrädern und anderen Fahrradmodellen machten die Leute auf die Kampagne zur Fahrradförderung „RADschlag. Düsseldorf tritt an.“ aufmerksam.

## FAHRRADKAMPAGNE „RADSCHLAG. DÜSSELDORF TRITT AN.“



# 78

Düsseldorf tritt an, Fahrradstadt zu werden: Die großangelegte Kampagne „RADschlag“ startete am 21. April 2016 mit einer großen Fahrradparade mitten durch die Düsseldorfer Innenstadt.

Verkehrsdezernent Dr. Stephan Keller: „Damit wollen wir ein Umdenken im Kopf starten – und gleichzeitig deutlich machen, dass Düsseldorf als Fahrradstadt noch nicht perfekt ist. Wir haben in Düsseldorf schon einiges für den Radverkehr erreicht, es gibt aber auch noch viel zu tun.“ Jetzt gilt es, die Aufbruchstimmung der Verantwortlichen in Politik und Verwaltung auf die Bürger zu übertragen, sie mitzunehmen auf dem Weg in eine neue Mobilität. Dafür sieht die Stadtverwaltung die professionelle und strategische Kommunikationskampagne als unbedingt erforderlich an, um das Rad als attraktives Verkehrsmittel zu bewerben. Denn nur mit einer geplanten „Initialzündung“ kann die nötige Aufmerksamkeit aller Zielgruppen erreicht und die Motivation geschaffen werden, die Planung mit Leben zu füllen sowie die Belange des Radverkehrs weiter

zu festigen und darüber hinaus eine Radkultur aufzubauen.

Der Name RADschlag verbindet auf sympathische Weise das Wort „Ratschlag“ mit einem berühmten Düsseldorfer Wahrzeichen: dem Radschläger. Die Informations- und Kommunikationskampagne animiert in einprägsamer und plakativer Weise zum Überdenken des persönlichen Mobilitätsverhaltens und motiviert aktiv mitzumachen und aufs Fahrrad umzusteigen. RADschlag arbeitet dominant mit einem knalligen und modernen Grün, das in Kombination und Harmonie mit den Stadtfarben Rot und Blau steht.

Die RADschlag-Initiative will alle erreichen und diejenigen vernetzen, die daran mitwirken wollen. So kooperiert die Landeshauptstadt Düsseldorf mit der Radstation, Fahrradhändlern, Institutionen und Verbänden wie z.B. dem ADFC. Neben großflächig angelegter Werbung und einem Kinospot ist das RADschlag-Team auch bei fahrradbezogenen Veranstaltung persönlich vor Ort und informiert über die Radverkehrsplanung in Düsseldorf. Dafür

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Image als fahrradfreundliche Stadt steigern, Unterstützung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Vereinheitlichung der Elemente zur Radverkehrsförderung in Düsseldorf
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel der Landeshauptstadt Düsseldorf
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2016

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Rottmann Kommunikation

### Kontakt:

- Anschrift: Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement, Auf'm Hennekamp 45, 40225 Düsseldorf
- Telefon: 0211/89-94682
- E-Mail: steffen.geibhardt@duesseldorf.de
- Projekthomepage: [www.duesseldorf.de/radschlag](http://www.duesseldorf.de/radschlag)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Alle Belange rund um den Radverkehr in Düsseldorf haben jetzt einen neuen Namen und ein neues Logo: RADschlag. Düsseldorf tritt an. Mit der groß angelegten Fahrradkampagne sollen noch mehr Menschen das Rad nutzen.

## FAHRRADKAMPAGNE „RADSCHLAG. DÜSSELDORF TRITT AN.“



wurde ein Lastenrad angeschafft, mit dem die RADSschlag Give-aways transportiert werden können.

Im neuen RADSschlag-Layout erstrahlen auch der beliebte Fahrradnetzplan und die Tour D – ein Sammelband von zehn attraktiven Fahrradroutes in und um Düsseldorf, jede mit einem anderen Schwerpunkt und interessanten Sehenswürdigkeiten. Auf dem handlichen Fahrradnetzplan ist das aktuelle Radwegenetz der Stadt Düsseldorf dargestellt. Außerdem enthält er viele nützliche Zusatzinformationen wie z.B. Verleihangebote und die Tourenvorschläge der Tour D.



Das „Going Public“ von RADSschlag war ein Paukenschlag mit großer medialer Wirkung. Das soll aber nicht das Ende, sondern der Anfang eines langjährigen Prozesses sein.

Mit RADSschlag bekommt die Düsseldorfer Fahrradförderung einen Namen und ein Bild, das in den nächsten Jahren die umfangreich geplanten Infrastrukturmaßnahmen positiv und nachhaltig begleitet. Der Start eines sichtbaren Wandels.

# 78

## KINOSPOT „RADSCHLAG“

Für vier Wochen lief der RADschlag-Kinospot der Landeshauptstadt Düsseldorf im Mai und Juni über die Düsseldorfer Kinoleinwände. 5.000 Kinobesucher wurden zusätzlich mit RADschlag-Müsliriegeln überrascht. Im Juli und August folgte die Ausstrahlung im Open-Air-Kino am Rhein, mit Werbung im Programmheft. Der Spot dauert 75 Sekunden. Es gibt auch eine 36-sekündige Kurzversion, die z.B. in der Düsseldorfer Fahrrad-App über RADschlag aufklärt.



Und los geht's: Fahrradfahren in Düsseldorf. Die Hauptfigur radelt mit ihrem Fahrrad los – in den Stadtverkehr. Die Straßen sind voller Autos. Im Seitenraum stehen fahrradunfreundliche Verkehrsschilder. Graue Abgaswolken durchziehen die Luft. Die Hauptfigur berichtet mit leichter Ironie in der Stimme: „Ja ... das ist mein Platz auf der Straße. Super Strecke, da sieht man doch richtig was von der Stadt.“ An dieser Stelle müssen viele Düsseldorfer schmunzeln, da sie bislang ein ähnliches Sinnbild vom Radfahren im Stadtverkehr im Kopf haben. Die Hauptfigur erklärt weiter: „Seit mehr Leute in die Städte ziehen, werden auch die Straßen immer voller. Gut, dass wir alle so rücksichtsvoll miteinander umgehen.“ Im selben Moment schneidet ein Auto den Radfahrer, der sich lauthals

beschwert. „Schluss mit Schönreden!“, beschließt er. „Es ist Zeit, gemeinsam den Radverkehr in Düsseldorf zu verbessern!“ Das RADschlag-Logo erscheint. „Düsseldorf tritt an. Für besseren Radverkehr in unserer Stadt.“ Die Stadt wirkt nun viel freundlicher und weniger grau. Der Radfahrer fährt jetzt auf einem breiten Radweg. Im Fahrradkörbchen werden RADschlag-grüne Unterlagen platziert. Mit RADschlag werden alle Ideen zusammen-

gebracht, um das Radfahren attraktiver für jeden zu machen. Genannt wird beispielsweise die Fahrrad-App zur optimalen Routenführung in Düsseldorf und das Radhauptnetz, das die einzelnen Stadtteile auf möglichst direkten und alltagstauglichen Wegen verbindet. Und das wird auch mit den Nachbarstädten geplant: Radschnellwege für Pendler und Entdecker. Noch mehr zu entdecken gibt es

mit den Touren D, zehn spannenden Radrouten durch Düsseldorf und Umland. Vernetzung geschieht auch digital: Auf der RADschlag-Website laufen alle Fakten zum Radfahren in Düsseldorf zusammen. Im Bild winkt freundlich ein Fahrradhändler. Alle Fahrradhändler sowie verschiedene Institutionen und Verbände sind Partner von RADschlag. Mithilfe der Bürger wollen alle gemeinsam ein fahrradfreundliches Düsseldorf gestalten.

Der Radfahrer ist nicht mehr allein unterwegs und hat neben sich noch viele weitere Radfahrer mit RADschlag Logo fahren – natürlich mit verkehrssicherem Fahrrad und Helm.

Das Video findet man auf der RADschlag-Website: [www.duesseldorf.de/radschlag](http://www.duesseldorf.de/radschlag)

# 79

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Image als fahrradfreundliche Stadt steigern, auf RADschlag aufmerksam machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Laufzeit in allen großen Düsseldorfer Kinos
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel der Landeshauptstadt Düsseldorf
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Mai 2016 bis August 2016

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Düsseldorf in Zusammenarbeit mit Rottmann Kommunikation

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing Steffen Geibhardt
- Anschrift: Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement, Auf'm Hennekamp 45, 40225 Düsseldorf
- Telefon: 0211/89-94682
- E-Mail: [steffen.geibhardt@duesseldorf.de](mailto:steffen.geibhardt@duesseldorf.de)
- Projekthomepage: [www.duesseldorf.de/radschlag](http://www.duesseldorf.de/radschlag)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Kinospot erklärt auf eine charmante Art, was RADschlag, die Fahrradinitiative der Landeshauptstadt Düsseldorf, ist und möchte die Zuschauer anregen, gemeinsam den Radverkehr in Düsseldorf zu verbessern.

## UNTERWEGS IN BERLIN

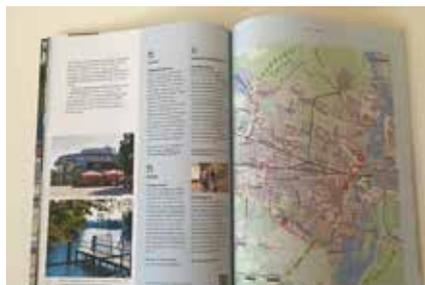
Ich bin Tine, gebürtig aus Berlin, und ich liebe Fahrradfahren. Ich mag meine Heimatstadt sehr – genauso wie ich es liebe, sie mit dem Fahrrad zu erkunden.

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.

Die User des Online-Shops fahrrad.de haben meinen Blog 2016 auf Platz 12 der besten Fahrrad-Blogs in Deutschland gewählt.



# 80

### 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:**  
2014 bis heute

### Projektmanagement:

- Christine Volpert

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Christine Volpert
- Anschrift: keine
- Telefon: 0176/10 00 63 80
- E-Mail: tine@unterwegs-in-berlin.de
- Projekthomepage: www.unterwegs-in-berlin.de

### 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.

## RADREGION38

Fahrradfreundlichkeit ist nicht nur eine Frage von guten Wegen, sondern ebenso eine Frage von sicheren Fahrradabstellanlagen – nicht nur im öffentlichen Straßenraum und in kommunaler Verantwortung, sondern z.B. auch bei Arbeitgebern. Wer in unmittelbarer Nähe seines Zuhauses und seines Arbeitsplatzes keine sicheren



Abstellbedingungen für sein Fahrrad vorfindet, wird es kaum als wertgeschätztes alltägliches Verkehrsmittel für sich entdecken. Daher sind die Fahrradabstellbedingungen, die z.B. eine Wohnungsbaugesellschaft ihren Mietern oder ein Arbeitgeber seinen Beschäftigten bietet, von großer Bedeutung. Das Gleiche gilt für Bildungseinrichtungen, Einkaufsstätten, Kindergärten, touristische Stätten und viele andere. Aber nur die allerwenigsten Planer, Architekten und Betreiber kennen die Qualitätskriterien von Fahrradabstellanlagen, die Palette der ADFC-empfohlenen Fahrradparker oder gar die DIN-Norm 79008. Hier setzt das Projekt „Radregion38“ mit seiner Webseite [www.radregion38.de](http://www.radregion38.de) an und bewertet nach einer eigenen Systematik die Fahrradfreundlichkeit verschiedenster fahrradrelevanter Stätten und Institutionen in der Postleitzahlenregion 38. Dabei entstehen ausführliche Fahrradfreundlichkeitsprofile mit Text- und Fotodokumentation, außerdem werden die Ergebnisse

mit Hilfe von Diagrammen in Ampelfarbensystematik veranschaulicht. Parallel dazu werden auf einer Schwester-Homepage [www.fahrradparken.info](http://www.fahrradparken.info) betreibergruppenspezifisch die wichtigsten Gestaltungsgrundsätze für gute Fahrradabstellanlagen vorgehalten.

Sinn dieser Benchmarks ist es nicht, Stätten und Institutionen mit geringer Fahrradfreundlichkeit an den Pranger zu stellen, sondern mit den Verantwortlichen ins Gespräch zu kommen. Dass einige Angesprochene sich dabei anfänglich auf die Füße getreten fühlen, ist nicht ganz zu vermeiden, aber in der Regel auch schnell überwunden. Wenn die fehlenden Informationen erst einmal geflossen sind und der Blick für die Belange der Fahrradfahrer geschärft wurde, ist der Grundstein für Verbesserungen gelegt. Mittlerweile konnte das Projekt auf diese Weise den Austausch von rund 600 „Felgenkillern“ und anderen kritikwürdigen Fahrradparkern gegen ADFC-empfohlene Modelle bewirken.

Die Webseite [www.radregion38.de](http://www.radregion38.de) hat im Moment noch ihre Schwerpunkte in den Stadtgebieten von Braunschweig und Wolfsburg, wird aber Stück für Stück auf die gesamte Region ausgedehnt und leistet damit einen vielleicht manchmal unbequemen, aber letztlich doch erfolgreichen und merklichen Beitrag zur Entwicklung der Region zu einer Top-Fahrradregion.

Was in der PLZ-Region 38 funktioniert, kann auch anderswo ein Erfolgsmodell sein: Die Vorgehensweise und die erprobten Instrumente des Projektes stehen möglichen Nachahmern für andere Regionen auf Anfrage unentgeltlich zur Verfügung, der Deutsche Fahrradpreis wäre ein idealer Katalysator und ein weitreichendes „Transportmittel“ dafür.

# 81

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Fahrradfreundliche Region PLZ-Region 38 mit besonderem Schwerpunkt Fahrradabstellinfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
34 Fahrradfreundlichkeitsprofile erstellt, Installation von 600 ADFC-empf. Fahrradparkern bewirkt
- **FINANZIERUNG:**  
Projekt privat selbst finanziert, Investitionen in Fahrradabstellinfrastruktur durch die Betreiber
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit Anfang 2015 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wer etwas verändern will, kommt meist nicht ohne die Instrumente „Messen“ und „Vergleichen“ aus. Daher entstehen im Rahmen des Projekts „Radregion38“ Benchmarks für Fahrradabstellanlagen von Arbeitgebern und anderer fahrradrelevanter Orte. Manchmal wird das als kleine Provokation empfunden, ist aber vielmehr Türöffner für Informationen. Inzwischen verzeichnet das Projekt die ersten größeren Erfolge und konnte den Austausch 600 kritikwürdiger Fahrradparker gegen ADFC-empfohlene Modelle bewirken.

### Projektmanagement:

- Reinhard Niewerth

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Reinhard Niewerth
- Anschrift: Hilsstraße 13, D-38122 Braunschweig
- Telefon: 05 31/87 58 71
- E-Mail: [reinhard.niewerth@t-online.de](mailto:reinhard.niewerth@t-online.de)
- Projekthomepage: [www.radregion38.de](http://www.radregion38.de)

## DONAUTAL-RADELSPASS – AUF NATUR(GENUSS)TOUR IM SCHWÄBISCHEN DONAUTAL



Jedes Jahr an einem Sonntag im September wird das Schwäbische Donautal zum Radler-Mekka in Süddeutschland. Der Donautal-Radelspaß ist das Highlight in Bayern und der Höhepunkt der Radsaison. 2017 findet der Radevent am 3. September in Neuburg a.d. Kammel statt. Die Planungen beim Veranstalter Donautal-Aktiv e.V. starten bereits rund zehn Monate vorher. Jedes Jahr wird ein neuer Austragungsort für die Zentralveranstaltung gewählt. Anschließend werden geeignete Rundtouren mit abwechslungsreichen Streckenangeboten entwickelt. Die einzelnen Elemente des Donautal-Radelspaßes sind gesperrte Strecken, eine Zentralveranstaltung mit Aktionsbühne sowie Angebote entlang der Strecken. Diese reichen von Aktionsmeilen unter Beteiligung von Vereinen, Schulen, Kindergärten und Kultureinrichtungen bis hin zu speziellen Angeboten von Gastronomen und Freizeiteinrichtungen (z.B. Kirchenführungen, Tag der offenen Museumstür, Landfrauencafé, Schwäbischer Fischgenuss an der Fischzucht, Bogenschießen). Zudem wird der AOK-Familientag innerhalb des Radelspaßes durchgeführt. Die Showbühne auf der Zentralveranstaltung wird vom Bayerischen Rundfunk professionell moderiert und bietet ein vielseitiges Programm (Musik, Tanz, Fitness usw.). Daran angeschlossen ist der Gesundheitsmarkt Schwäbisches Donautal, auf dem sich regionale Aussteller aus den Bereichen Bewegung, Ernährung und Gesundheit präsentieren. Bei

### Projektmanagement:

- Donautal-Aktiv e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Yvonne Berger
- Anschrift: Hauptstr. 16, 89431 Bächingen
- Telefon: 07325/951957
- E-Mail: [info@donautal-aktiv.de](mailto:info@donautal-aktiv.de)
- Projekthomepage: [www.facebook.com/donautalradelspass/](http://www.facebook.com/donautalradelspass/)
- [www.donautal-aktiv.de/donautal-radelspass.php](http://www.donautal-aktiv.de/donautal-radelspass.php)

der kulinarischen Verpflegung spielt die Regionalität eine wichtige Rolle. Gesundheitsangebote an den Strecken sind u.a. Radlerrmassagen, Kneippstationen. Zudem wird die naturräumliche und kulturelle Vielfalt der Region für die Radfahrer erlebbar gemacht. Um all dies zu erreichen, werden zahlreiche Vereine, Einrichtungen und Institutionen mobilisiert, die sich aktiv mit einer Aktion an diesem Tag einbringen können. Dabei findet eine enge Kooperation mit den zuständigen Behörden (z.B. Verkehrsbehörde/Landratsamt), den Feuerwehren, den Bauhöfen (zur Absicherung der Strecken), den Kommunen sowie den beiden Tourismusorganisationen der Region (Regionalmarketing Günzburg und Dillinger Land e.V.) statt. Die umfassende Ansprache der Unternehmen in der Region trägt die Gesundheitsförderung in breitere Teilnehmerkreise. Dadurch wird das Bewusstsein bei Arbeitgebern für gesundheitsfördernde Angebote geweckt und dazu animiert, bei der betrieblichen Gesundheitsvorsorge Freizeitmöglichkeiten aus der Region gezielt einzubinden. Durch den jährlichen räumlichen Wechsel im Schwäbischen Donautal erreichen wir neben einem Stammpublikum immer neue Menschen sowie Gelegenheitsradler und begeistern diese fürs Radfahren und die begleitenden Gesundheitsangebote. Ein wichtiger Grund für die zunehmende Beliebtheit liegt darin, dass keine Anmeldung erforderlich und die Teilnahme kostenlos ist. Dies kann jedoch nur dank der langjährigen Sponsoren und Partner, die die Veranstaltung finanzieren, gewährleistet werden. Unser Imagevideo zeigt die Besonderheit des Events: [www.youtube.com/watch?v=QjSnOHAwcGI](http://www.youtube.com/watch?v=QjSnOHAwcGI)



# 82

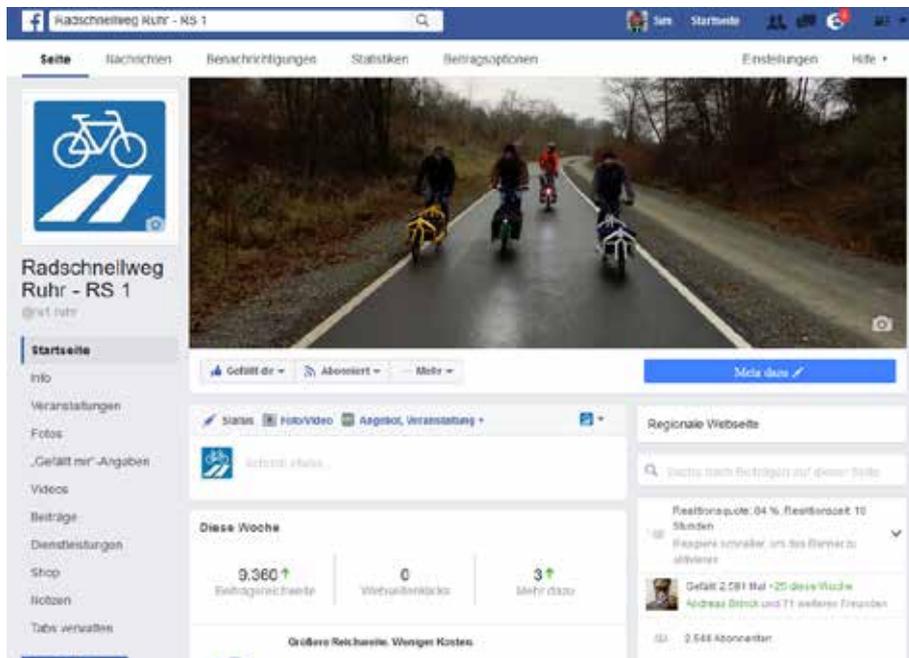
### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Förderung des Radfahrens als Freizeitaktivität und Gesundheitsprävention bei Einheimischen und Gästen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Steigerung Teilnehmerzahlen von 2005 (ca. 3.000) bis 2016 (ca. 13.000), positives Image der Region
- **FINANZIERUNG:**  
Circa 60.000 Euro/Jahr (u.a. Marketing, Streckenbeschilderung und -sicherung, Bühnentechnik und -programm, Organisation)
- **PROJEKTSTATUS:**  
In Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
November 2016 bis September 2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Donautal-Radelspaß ist das Radler-Highlight in Schwaben und steht für: viele gut gelaunte Leute treffen und sich nach Lust und Laune auf den gesperrten Strecken auf Tour begeben – egal wie weit und von welchem Startpunkt aus. Jeder bestimmt sein Pensum zwischen 10 und 18 Uhr auf den drei ausgeschilderten Strecken selbst. Alle Routen führen entlang von Seen, Flüssen und viel Natur – gepaart mit zahlreichen Veranstaltungen, die Lust auf mehr machen. Ohne Anmeldung, keine Teilnahmegebühr.

## DER INOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR VON VELOCITYRUHR



# 83

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 mit Hilfe 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, dass die Referenten des RVR die Facebookseite als inoffizielle Fanseite in den Präsentationen und auf dem Internetauftritt mit aufgenommen hatten. Besonderheit: Der RS1 ist aktuell als Projekt noch in der Planung und nirgendwo 100% rechtlich und baulich fertiggestellt.

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.

### Projektmanagement:

- VelocityRuhr.net, ein Projekt der Initiative für Nachhaltigkeit e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Simon Knur
- Anschrift: Lindenallee 82, 45127 Essen
- Telefon: 0171/3511165
- E-Mail: simon.knur@velocityruhr.net
- Projekthomepage: www.RS1.VelocityRuhr.net

### KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Bewerbung und Positivkommunikation des Radschnellwegs Ruhr durch Nutzer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Aufbau Facebookseite (2.570 Fans), Twitterkanal (ca. 800 Fans), FlickrStream und „offizielle“ Fanseite
- **FINANZIERUNG:**  
Ehrenamtlich durch Spenden, mit viel Freizeit
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2014 bis heute

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bürgerschaftlich getragenes regionales Kommunikationsprojekt um den Radschnellweg bekannter zu machen und mithilfe von Blog-Dokumentation, Nachrichtenticker und Social-Media-Kanälen zu informieren.

## DER INOFFIZIELLE RADSCHNELLWEG RUHR VON VELOCITYRUHR



# 83

Die Fragen wurden an den RVR gespiegelt und wieder über die FAQ in einem 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 „Nutzerrückmeldungen“ 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 „Radschnellweg Ruhr“ schon sehr nahe kommt.

Für die nächsten geplanten Ausbauabschnitte in 2017/2018 haben sich schon weitere „Lokal-Redakteure“ für die Facebookseite gemeldet, die über die Fortschritte vor ihrer Haustür berichten wollen. 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).

## „ESSEN STEIGT UM AUFS RAD“ – IMAGEFILM RADVERKEHR

Neben der Darstellung der positiven Handlungsweise der Akteure im Film werden auch attraktive Angebote im Radverkehr in den Vordergrund gestellt: Bürger/-innen, die mit dem Lastenfahrrad oder Fahrradanhänger auch größere Einkäufe erledigen, der Arbeitgeber, der sichere Fahrradabstellplätze und Umkleiden anbietet, die Radstation, die die Verknüpfung für den Umweltverbund optimiert, und das flexibel nutzbare Mietradsystems metropolrad-ruhr runden das Angebot des Radverkehrs als System in Essen ab.

Die Fokussierung auf den Alltagsverkehr greift die großen Potenziale des Fahrrads auf, den Modal Split zugunsten des Umweltverbundes in der Stadt Essen zu verbessern. Die Beeinflussung der gewohnten Verhaltensweisen der Bevölkerung erfordert neben einem baulichen Angebot zum

Radfahren auch eine positive Grundstimmung in der Bevölkerung. Die negativen Konsequenzen der Massenmotorisierung werden mittlerweile auch in den Städten an Ruhr und Emscher verstärkt als Einschränkung städtischer Lebensqualität wahrgenommen. Um den gewollten Wandel zur verstärkten Mobilität per Rad zu beschleunigen, muss die Kommunikation das Positive und bereits Erreichte betonen. Um viele Bevölkerungsgruppen anzusprechen, wurde der Film bewusst als niederschwelliges und emotional ansprechendes Angebot konzipiert.

Der Film wurde bereits genutzt für die Fahrradmesse in der Messe Essen und den Arbeitskreis Radverkehr. Er ist über die Plattform [https://www.essen.de/leben/verkehr/Verkehr\\_Fahrrad.de.html](https://www.essen.de/leben/verkehr/Verkehr_Fahrrad.de.html) abrufbar.

# 84

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Werbung fürs Radfahren im Alltagsverkehr, Vermittlung eines positiven Grundgefühls
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Produktion des Imagefilms und Einbindung in Mobilitätskampagnen der Stadt Essen
- **FINANZIERUNG:**  
Summe 9.100 Euro, gefördert mit Mitteln des Landes NRW (MBWSV) und des Bundes (BMBF)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2015–2017

### Projektmanagement:

- Stadt Essen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Wagener, Amt für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt Essen
- Anschrift: Stadt Essen, Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Lindenalle 10, 45127 Essen
- Telefon: 0201/8 86 1240
- E-Mail: [christian.wagener@amt61.essen.de](mailto:christian.wagener@amt61.essen.de)
- Projekthomepage: [https://www.essen.de/leben/verkehr/Verkehr\\_Fahrrad.de.html](https://www.essen.de/leben/verkehr/Verkehr_Fahrrad.de.html)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der produzierte Imagefilm fokussiert auf Situationen des Alltagsverkehrs mit dem Fahrrad. Die Lokalisierung in der Heimatstadt Essen bietet einen hohen Wiedererkennungswert und Möglichkeiten zur Identifikation. Durch die Präsentation des bereits Erreichten vermittelt er ein positives Grundgefühl zum Fahrrad und animiert zum Mit- bzw. Nachmachen. Der Film wird bei Imagekampagnen zum Radverkehr auf den entsprechenden Internetseiten als Eyecatcher angeboten und komplettiert das Informationsangebot.

## WE RIDE LEIPZIG



In Leipzig wurden in den vergangenen Jahren knapp 8.000 Fahrräder gestohlen. Tendenz mit jedem Jahr steigend. Wer jeden Tag mit seinem Fahrrad fährt, weiß wie viel Herzblut daran hängt. Fahrraddiebstahl ist scheiße! Die zwei Reifen sind nicht nur Transportmittel, sondern auch die Möglichkeit, um schnell, kostengünstig, umweltbewusst und dynamisch zu schönen Orten zu kommen. Was man dagegen machen kann, wenn man nur sein Schloss am Fahrradständer sieht – eigentlich nicht viel. Denkste!

Der Leipziger Fotograf Robert Strehler hat sich dieses Projekts schon seit Mai 2016 in Leipzig angenommen, denn sein geliebtes Fahrrad wurde gestohlen. Mitten am Tag. Wenn der Schmerz über den Verlust überwunden ist, dann entstehen neue Dinge, so We Ride Leipzig. Gesicht zeigen für die Leipziger Radkultur und gegen Diebstahl! Etwas bewegen und zusammenrücken! Aktiv sein. Sich informieren. Die Fahrrad-Szene lebt in Leipzig. Wir sind mehr. Wir sind ein großer radelnder Haufen, der sich gegen Langfinger auflehnt. Als geschlossene Community können wir uns Gehör bei politischen Institutionen, städtischen Projekten, Radläden, Polizei und Unternehmen verschaffen. Für unser Ziel: Eine starke Fahrradkultur in Leipzig, die Fahrräder vor Diebstahl schützt und für den Ausbau einer fahrradfreundlichen Stadt kämpft.

### Projektmanagement:

- Robert Strehler, Anne-Katrin Hutschenreuter

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Robert Strehler
- Anschrift: Kurt-Eisner-Straße 17, 04275 Leipzig
- Telefon: 0176/24 54 98 79
- E-Mail: [hello@werideleipzig.com](mailto:hello@werideleipzig.com)
- Projekthomepage: <http://werideleipzig.com/>

Auftakt für We Ride Leipzig bildet eine Veranstaltung, bei der die neue Homepage und erste Porträts vorgestellt werden. Es folgen Shooting-Termine in der ganzen Stadt, um an vielen belebten Orten viele Radfreunde zu erreichen. Die eigenen Kommunikationskanäle (Facebook, Instagram, Blog) tragen zu einer verstärkten Reichweite bei. Leipziger Blogger, Radiosender und Tageszeitungen unterstützen das Projekt. Die Leipziger erkennen auf den Porträts Freunde oder Arbeitskollegen. „Das will ich auch!“ Mit diesen Emotionen, Porträtfotos von Fahrradfahrern, dem Fahrrad selbst, Geschichten und Sicherheitstipps überzeugt das Projekt. Ortsansässige Unternehmen, die Kooperationen eingehen und sich beteiligen wollen, steigen ein.

180 Porträts zählt das Projekt zum Ende des Jahres. We Ride Leipzig ist in Leipzig angekommen, aber muss wachsen, als geschlossene Community konkrete Forderungen stellen und als Lebensgefühl auf andere deutsche Städte übertragen werden. We Ride Leipzig stellt das Fahrrad als schönstes Fortbewegungsmittel in den Vordergrund. In We Ride Leipzig stecken bisher Leidenschaft, Eigenfinanzierung, viel Zeit und Manpower – damit sich das Projekt aber weiterentwickelt, fehlt eine größere Aufmerksamkeit. Der Deutsche Fahrradpreis kann nachhaltig dazu beitragen, dass der Grundgedanke hinter We Ride Leipzig zu einem gesellschaftlich relevanten Thema wächst und die Fahrradkultur über Leipzig hinaus verbessern kann.

Die Vision ist es, die Community-basierte, Fahrrad-Plattform in ein hochwertiges Lifestyle-Magazin umzuwandeln und auch im Offline-Bereich Beiträge rund um Fahrradkultur und Diebstahlschutz zu verfassen. Life is better when you pedal ...

# 85

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Gemeinsam gegen Fahrraddiebstahl in Leipzig
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
180 Fahrrad-Porträts, 1.892 Facebook-Fans, 441 Instagram-Abonnenten
- FINANZIERUNG:  
Eigenfinanziert
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
2016–2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

We Ride Leipzig zeigt Leipzigs Fahrradfahrer, die sagen: „Nicht mit uns!“ Gesicht zeigen, eine Community bilden, dem geliebten Drahtesel wieder Aufmerksamkeit schenken und gleichzeitig Gutes tun. Wir sammeln diese Geschichten. Jeder kann mitmachen und sich gemeinsam mit seinem Fahrrad fotografieren lassen. Warum du dein Fahrrad liebst? Erzähl es: We Ride Leipzig. Wir kämpfen gegen Diebstahl und retten den Planeten. Alles rund um schöne Räder, Sicherheitshinweise und Leipziger Fahrradkultur.

## LEITBILD RADVERKEHR



Oftmals erfolgen Maßnahmen für den Radverkehr immer nur dort, wo es gerade „brennt“. Es wird nur reagiert und nicht agiert. Eine durchdachte Radverkehrsstrategie dagegen formuliert Ziele und arbeitet konsequent auf die Erfüllung dieser Ziele hin. Eine ausschließlich auf den Radverkehr fokussierte Agenda lag in Wolfsburg bislang nicht vor. Für eine weitergehende, 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 erstmalig als gemeinsamer Konsens formuliert worden.

### Projektmanagement:

- Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Miroslaw Walkowiak, Radverkehrskordinator
- Anschrift: Porschestraße 49, 38440 Wolfsburg
- Telefon: 053 61/28-1957
- E-Mail: miroslaw.walkowiak@stadt.wolfsburg.de
- Projekthomepage: <http://www.wolfsburg.de/radfahren>

### Bisherige Umsetzung

In Anbetracht der Tatsache, dass diese Agenda erst vor neun Monaten vom Rat der Stadt beschlossen wurde, hat die Stadtverwaltung ein beachtliches Tempo in der Umsetzung der Ziele und zur allgemeinen Verbesserung der Radverkehrssituation vorgelegt:

- In der südlichen Porschestraße wurden fast alle felgenschädlichen Vorderradklemmen durch 79 Anlehnbügel ersetzt.
- Die Fußgängerzone Mittlere Porschestraße ist für ein Jahr testweise außerhalb der Geschäftszeiten für Radfahrer freigegeben worden.
- Die Stadt Wolfsburg hat bereits ihren Antrag auf Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. eingereicht.
- Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Radschnellweges zwischen Braunschweig und Wolfsburg durchgeführt.
- Sukzessive werden einzelne Radwegenutzungspflichten überprüft und gegebenenfalls aufgehoben.
- Mit der neuen Themenroute „AllerHoheit“ wurde zudem in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gifhorn ein neues, gutes Freizeitangebot für hiesige Radfreunde und Radtouristen entwickelt und umgesetzt.

### Ausblick

2017 sollen erstmalig Haupt- und Nebenrouten im Wolfsburger Stadtgebiet systematisch definiert werden. Damit wird ein weiterer Baustein einer konsequenten Radverkehrsstrategie gelegt sein, die in ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept münden soll. Für eine Stadt dieser Größe und mit einem MIV-Anteil von 60% eine Seltenheit.

# 86

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Zustandsbewertung der Radverkehrsförderung und Ableitung von Zielsetzungen bis 2025
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Mitgliedschaft in der AGFK Niedersachsen, Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer von 20 bis 9 Uhr
- **FINANZIERUNG:**  
Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Für eine fundierte, strukturierte, konzeptionelle Förderung des Radverkehrs in Wolfsburg wurde gemeinsam von Politik, Stadtverwaltung und Interessenverbänden das Leitbild Radverkehr entwickelt und im Mai 2016 durch den Rat der Stadt verabschiedet. Es weist die Richtung für die nächsten zehn 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.

## LANDKREIS MAIN-SPESSART FÄHRT RAD – LANDRAD(T)S-TOUR, STADTRADELN UND RUNDHERUM MAIN-SPESSART



# 87

Der Verkehrssektor ist das Sorgenkind der Energiewende: Es scheint unumgänglich, Mobilität grundsätzlich neu zu denken. Das Fahrrad spielt dabei eine wichtige Rolle; Entwicklungen wie das Pedelec erweitern den Aktionsradius und die Nutzergruppe erheblich. Gerade in einem Flächenlandkreis kann das Fahrrad aufgrund der schwierigen ÖPNV-Situation eine wichtige Funktion für den Individualverkehr übernehmen.

Neben Umwelt- und Klimaschutz gibt es viele Gründe, Menschen zum Radeln zu motivieren: Gesundheit und Fitness, Geselligkeit, der Charme einer langsameren Fortbewegung. Bei der heuer zum 25. Mal durch den Landrat durchgeführten Landrad(t)s-Tour steht neben diesen Aspekten die Idee im Zentrum, den Bewohnern ihren Landkreis mit seinen Eigen- und Besonderheiten näherzubringen. So wird jedes Jahr eine neue Strecke gefahren, andere Themen aus Wirtschaft, Geschichte, Natur werden in den Pausen vorgestellt.

Der Ansatz, mit dem Rad den Landkreis zu erkunden, wurde für Rundherum Main-Spessart aufgegriffen und weiterentwickelt. Hier soll die Aufmerksamkeit auf die Grenzregionen des Kreises gelenkt werden. Bei der für 2017 geplanten Landkreisumradelung entlang der Außengrenzen sollen Entdeckungen, Begegnungen, Spannendes und Außergewöhnliches in Form eines Blogs sowie eines gedruckten Magazins mit allen Interessierten geteilt werden.

Beim Stadtradeln, an dem sich Main-Spessart 2016 erstmals beteiligte und das nun jährlich stattfinden soll, liegt der Fokus auf der Motivierung der Bevölkerung, möglichst viele Wege in Alltag und Freizeit mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hier, wie bei der Landrad(t)s-Tour, zieht Landrat Thomas Schiebel als begeisterter Radler und Schirmherr der Aktion die Menschen mit. Teilnehmer waren 2016 u.a. acht Mitglieder des Kreistags sowie zahlreiche SchülerInnen.

### Projektmanagement:

- Regionalmanagement, Klimaschutzmanagement, Agenda 21 und Pressestelle des Landkreises Main-Spessart

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Regionalmanagement Main-Spessart
- Anschrift: Marktplatz 8, 97753 Karlstadt
- Telefon: 09353/793-1755
- E-Mail: Regionalmanagement@Lramsp.de
- Projekthomepage: [www.main-spessart.de](http://www.main-spessart.de)

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Die Menschen für das Radfahren als nachhaltige Art der Mobilität in Alltag und Freizeit begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
2016: Landrad(t)s-Tour ca. 600 Teilnehmer (10 bis 84 Jahre); Stadtradeln 288 Teilnehmer, 65.341 km
- **FINANZIERUNG:**  
Über Kreishaushalt, Förderung Klimaschutz- und Regionalmanagement
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit unseren Aktionen möchten wir die Menschen in Main-Spessart dazu anregen, das Fahrrad als individuelles Fortbewegungsmittel schätzen zu lernen und häufiger zu nutzen. Lang Bekanntes und Bewährtes wie die Landrad(t)s-Tour wird durch neue Ansätze ergänzt; allen gemeinsam ist der Landrat als prominenter Botschafter. Das Radfahren verbinden wir bewusst mit Anregungen zur Entdeckung und Erkundung unseres Flächenlandkreises. Mithilfe unterschiedlicher Medien werden sehr viele Menschen erreicht.

## LANDKREIS MAIN-SPESSART FÄHRT RAD – LANDRAD(T)S-TOUR, STADTRADELN UND RUNDHERUM MAIN-SPESSART



Dass das Ziel, die Menschen im Landkreis für das Radfahren als alternative Mobilität zu begeistern, erreicht wird, belegen die jährlich steigenden Teilnehmerzahlen bei der Landrad(t)s-Tour sowie die sehr guten Ergebnisse bei der ersten Runde des Stadtradelns, die wir in Zukunft noch steigern möchten. Mit der Darstellung der Landkreisumradelung in Blog, Magazin und Presse hoffen wir, noch mehr Menschen zu erreichen.



Das Besondere am Gesamtprojekt „Landkreis Main-Spessart fährt Rad“ sehen wir

- in der großen Kontinuität und Bandbreite, mit der das Thema Radfahren – zusätzlich zur personell und finanziell nachhaltigen Ausschilderung und Betreuung von 800 km Radwegen und entsprechender Bewerbung durch die Informationszentrale für Tourismus – im Landkreis vorgebracht wird;
- in den verschiedenen Bausteinen, die sich optimal ergänzen, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen;
- im Zusammenspiel zahlreicher Akteure der Kreisverwaltung wie Klimaschutz- und Regionalmanagement, Agenda21, Pressestelle, Tourismus;
- in der großen Außenwirkung der Aktionen durch Präsenz in Internet und Presse, auf Plakaten und Flyern, und nicht zuletzt durch die Teilnahme von Hunderten Radlern jeden Alters.

# 87



88

Markenkern des Internet-Portals [www.pfarr-rad.de](http://www.pfarr-rad.de) ist es, das Fahrrad und Fahrradfahren und seine vielfältigen Möglichkeiten mit Themen und Inhalten der Kirchen und der Kirchenkultur überraschend und innovativ zu verbinden. Das Kernangebot des Portals bietet neben der Abrufmöglichkeit von derzeit über 100 Touren mit Zielen, Texten und Fotos die Möglichkeit, eigene Touren selbst einzustellen. Zum Leitbild der 2013 eröffneten Mitmach-Plattform gehört es, ein vernetztes Kommunikationskonzept zu verfolgen. Über unterschiedliche Kommunikationsformen wird eine umfassende, vielseitige und multimediale Darstellung von Fahrrad und Kirche geboten.

Dabei soll die Besonderheit der Verknüpfung von Fahrradwelt und Kirchenwelt deutlich werden. Ziel ist eine neue Attribution von Kirche und Fahrrad. Kirche und kirchliche Themen werden mit dem Fahrrad überraschend, bisweilen verfremdend

verbunden und umgekehrt, das Fahrrad wird neu gesetzt und positioniert. Der erwartete Symbolkontext wird durchbrochen und allgemeine Konventionen werden irritiert: Symbolmuster bekannter Dinge und Themen werden in einen neuen Zusammenhang gebracht.

Der Kommunikationsansatz zielt auch darauf ab, die nach den Sinus-Untersuchungen nicht deckungsgleichen kirchennahen Milieus und die fahrradaffinen Milieus anzusprechen und zu verbinden.

Das Kommunikationskonzept bezieht alle medialen Formen ein und reicht von den klassischen Film-/Video-Formaten, über Hörbeiträge, Printprodukte und Werbeschaltungen bis hin zu web2.0-Aktionen und Live-Blogs. Zwei Bild-/Postkartenkampagnen werden für den Wettbewerb eingereicht, die zum Teil auch als kurze Videoclips auf den Websites gezeigt werden.

Mit einer Bild- bzw. Postkartenserie gestaltet [pfarr-rad.de](http://www.pfarr-rad.de) das Motiv der Heiligen

#### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Vernetzte Kommunikation des Portals mit überraschendem Setting
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bilder-/Postkartenserien, Videoclips im Web, Blogs, Facebook ...
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Kommunikationskonzept des Portals [www.pfarr-rad.de](http://www.pfarr-rad.de) verbindet kirchliche Themen überraschend mit dem Fahrrad. Symbolmuster bekannter Themen werden z.T. witzig-ironisch in einen neuen Zusammenhang gesetzt. Das Konzept bezieht alle medialen Formen ein. Zwei Bildkampagnen werden eingereicht: Eine Serie mit Motiven der Heiligen Drei Könige auf dem Weg mit dem Fahrrad zur Krippe und eine Motivserie, die Bild und Claim in Spannung setzt. Die Kampagnen besitzen Alleinstellungsmerkmal und Kultcharakter.

#### Projektmanagement:

- Erzbistum Köln, HA Medien und Kommunikation

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Udo Wallraf
- Anschrift: Generalvikariat, Marzellenstr. 32, 50668 Köln
- Telefon: 0221/16 42-31 40
- E-Mail: [udo.wallraf@erzbistum-koeln.de](mailto:udo.wallraf@erzbistum-koeln.de)
- Projekthomepage: [www.pfarr-rad.de](http://www.pfarr-rad.de); [facebook.com/pfarrRad](https://facebook.com/pfarrRad)

Drei Könige – ein in Köln und im Rheinland tief verankertes christliches Urbild – und ihre Pilgerfahrt zur Krippe als Fortsetzungsgeschichte zur Weihnachtszeit. Verfremdend und dadurch überraschend ist, dass dieses Geschehen mit dem Fahrrad erzählt wird. So pilgern die Könige nicht zu Fuß, sondern mit einem Fahrrad („Tridem“) und bringen dem Kind als Gaben heute übliche Fahrradaccessoires. Diese absurde Kombination wird verklammert mit drei (!) Begriffen, die das Gezeigte assoziativ auflösen. (s.u.).

Eine weitere Postkartenserie spielt mit einzelnen Motiven, die mit einem Claim in Spannung oder in Verbindung gesetzt werden. Auch hier soll im Witz einer überraschenden Wort-Bild-Kombination Aufmerksamkeit erzeugt werden. (siehe Vorderseite).

Die Serien werden weiterhin fortgesetzt. Die Hochwertigkeit der Gestaltung der Motive und der Animationen soll die Hochwertigkeit des Produkts [www.pfarr-rad.de](http://www.pfarr-rad.de) transportieren. Die Motive stoßen allgemein auf sehr hohe und positive Resonanz und besitzen bereits Kultcharakter.

88



## TU WAS FÜR DIE UMWELT FAHR RAD



Die „TU WAS fahr RAD“ Kampagne bettet sich ein in eine umfangreiche Arbeit zum Thema Mobilitätsmanagement sowie insgesamt in die „TU WAS für die Umwelt“ Konzeption der Universität Osnabrück. Koordiniert wird diese Arbeit von der Umweltkoordinatorin der Universität Osnabrück – beteiligt sind die Mitarbeitenden und Studierenden allerdings fächer- und dezernatsübergreifend. Es geht dabei nicht nur um einzelne Maßnahmen, sondern um das Zusammenspiel und das immer neue Angebot mit erfrischend neuen nachhaltigen Ideen – ein bunter Strauß. Damit sollen möglichst viele Menschen an der Universität erreicht und für das Thema sensibilisiert werden.

Bereits seit Ende der 1990er-Jahre ist die Universität Osnabrück aktiv in diesem Bereich. Autofreie Hochschulaktionstage bildeten den Auftakt der Motivationsarbeit. In den folgenden Jahren wurden vielfältige andere Aktionen durchgeführt, darunter selbstverständlich auch bauliche Maßnahmen, die die Situation der Abstellanlagen deutlich verbesserten. Zusätzlich gab es viele praktische Serviceangebote wie kostenlose Reparaturkurse, Licht-Checks und Radtour-Angebote. Aber auch eine Verbesserung der Servicestruktur fand statt, z.B. durch die Anbringung von Luftpumpen in den Außenbereichen.

Hervorragende Arbeit wurde uns 2012 mit dem „1. Platz als fahrradfreundlichster Arbeitgeber“ beim Fahrrad-Fit Wettbewerb von B.A.U.M. e.V. bestätigt.

### Projektmanagement:

- Universität Osnabrück

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Umweltkoordinatorin Jutta Essl
- Anschrift: Albrechtstr. 28, 49076 Osnabrück
- Telefon: 0541/9692242
- E-Mail: [umweltschutz@uni-osnabrueck.de](mailto:umweltschutz@uni-osnabrueck.de)
- Projekthomepage: [www.uni-osnabrueck.de/umwelt](http://www.uni-osnabrueck.de/umwelt)

Aktuell haben wir unsere Fahrradflotte um ein Lastenlehrad ergänzt. Dieser sog. LASTENRUDI wird kostenlos an Studis und Mitarbeitende verliehen. Ebenso hat die Dienstradflotte E-Bikes für den Bereich der Technischen Abteilungen. Kostenlos genutzt werden kann die Solar-E-Ladestation an unserem Botanischen Garten.

Der Uni-Shop verkauft Ortlieb-Fahrradtaschen mit unserem Uni-Logo und ebenso Keep-Cup-Halter fürs Rad (für unseren Kaffee-To-Go-Mehrwegbecher mit Logo).

Die regelmäßigen Fahrradversteigerungen des Fundbüros der Stadt Osnabrück erfreuen sich großer Beliebtheit und versorgen unsere Uniangehörigen mit günstigen und teilweise kultigen Drahteseln.

Auch vonseiten des AstA (Allgemeiner Studierendenausschuss) wurden die Studierenden selbst aktiv, so gibt es eine Fahrradwerkstatt, die Hilfe zur Selbsthilfe bietet, sowie einen Fahrradverleih, der insbesondere für die Ausländischen Studierenden wichtig ist. Ebenso wurden viele Aktionen wie der Licht-Check gemeinsam mit dem AstA durchgeführt. Federführend sind dort die AstA-Referenten für Verkehr. Beteiligung ist uns wichtig. Beim MOBIWO (Mobilitätsworkshop) kann jeder Uniangehörige mitmachen, sich informieren sowie gute Ideen und Anregungen zum Thema umweltfreundliche Mobilität an der Uni abgeben. Wir arbeiten intensiv mit der Stadt Osnabrück (Abteilung Radverkehr) zusammen. Seit Anfang 2000 sind Uni-Vertreter am Runden Tisch Radverkehr beteiligt.

Die Universität Osnabrück sieht fahrradfreundliche Mobilität als einen wichtigen Baustein der nachhaltigen Mobilitätsabwicklung und unterstützt dies durch die TU WAS Kampagnenarbeit.

# 89

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
TU WAS Kampagne zur Förderung nachhaltiger Mobilität an der Uni Osnabrück
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Auszeichnung 1. Platz als fahrradfreundlichster Arbeitgeber beim Fahrrad-Fit Wettbewerb von B.A.U.M. e.V.
- **FINANZIERUNG:**  
Universitätshaushalt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Laufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die „TU WAS fahr Rad“ Kampagne besteht aus vielen Maßnahmen (bunter Strauß). Diese Vielfalt sorgt dafür, dass das Thema Radfahren von vielen Seiten motivierend bearbeitet wird. Es werden unterschiedlichste Ebenen im Rahmen des Motivationskonzeptes angesprochen: werteorientiert (Umweltschutz ist der Uni wichtig), beziehungsorientiert (auch unsere Chefs fahren Rad), anerkennungsorientiert (Pressearbeit), gefühlsorientiert (Spaßangebote wie Stadtradeln), materiell (u.U. eigenes Dienstrad).

## DAS HONIGFAHRRAD



### Honig frei Haus – regional, ökologisch, direkt

Obwohl heimischer Honig als ein naturbelassenes Produkt im Trend einer regionalen und gesunden Ernährung liegt, ist es für einen Imker oftmals nicht ganz einfach, den eigenen Honig direkt vor Ort zu verkaufen. Zwar gibt es viele Menschen, die sich diese regionalen und ökologischen Produkte wünschen. Allerdings bedeutet für den Kunden der Umweg zum Imker immer auch einen zeitlichen Mehraufwand.

Also, so der Gedanke des Honigfahrrads, muss der Honig zum Kunden kommen.

Für einen Imker, der die meisten seiner Wege auf dem Fahrrad zurücklegt, war es irgendwann naheliegend, auf dem Weg zu den Bienen dem ein oder anderen Kunden ein Glas Honig per Rad „vorbeizubringen“. Damit war im Grunde schon ein Lieferservice geboren. Allerdings mit der Einschränkung einer begrenzten Reichweite – was aber andererseits gut zu einer regionalen Versorgung passt.

### Gemeinsam werben

Diese Idee eines regionalen Lieferservices wurde dann in Form des Honigfahrrads um Leben erweckt. Dabei wurde sehr schnell klar, dass er nicht auf einen Imker beschränkt bleiben muss. Schließlich entsteht durch die Begrenzung auf die eigene Fahrrad-Reichweite keine Konkurrenzsituation zu anderen Imkern.

Deshalb wurde mit [www.honigfahrrad.de](http://www.honigfahrrad.de) eine Internetplattform geschaffen,

### Projektmanagement:

- Imkerei Schlörholz, Plankstadt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Schlörholz
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [immen@schloerholz.de](mailto:immen@schloerholz.de)
- Projekthomepage: [www.honigfahrrad.de](http://www.honigfahrrad.de)

auf der jeder Fahrrad-Imker eine eigene Homepage erhält, mit der er sich und seine Imkerei vorstellen und mit der die Kunden direkt Kontakt zum Imker aufnehmen können.

Pro Region – also für jedes Dorf, jede Kleinstadt oder jeden Stadtteil – kann allerdings nur ein Imker als Fahrrad-Imker beim Honigfahrrad mitmachen. Dadurch wird es möglich, dass Imker gemeinsam für den eigenen Honig werben können. Für diese lokale Exklusivität muss sich der Imker lediglich dazu bereit erklären, seine Honigbestellungen mit dem Fahrrad auszuliefern. Allerdings darf er keine Liefergebühr verlangen – der Honig wird also frei Haus geliefert.

Neben der eigenen Homepage hat jeder Fahrrad-Imker die Möglichkeit, beim Honigfahrrad Flyer, Aufkleber oder Visitenkarten zu bestellen oder mit fertig bedruckter Kleidung – etwa einer Honigfahrrad-Warnweste – auf sich und das „Fahrrad mit dem Bienenkorb“ aufmerksam zu machen.

### Ökologische Direktvermarktung

Heimischer Honig passt wie kaum ein anderes Lebensmittel in das Bild einer ökologisch bewussten Ernährung. Das Gleiche gilt für das Fahrrad bei der Mobilität. Ein Fahrrad-Lieferservice für Honig stellt die konsequente Fortführung des ökologischen Gedankens für das Naturprodukt Honig bis zum Endkunden dar. Die komplette Ökobilanz des Honigs wird dadurch einzigartig.

Nicht zuletzt deshalb sind die Rückmeldungen auf die Idee des Honigfahrrads ausnahmslos positiv. Das Honigfahrrad nutzt und verstärkt ganz offensichtlich das positive Image des Fahrrads. Gleichzeitig motiviert es andere Imker, das Fahrrad im Imker-Alltag und als Werbung für die eigene Imkerei zu nutzen.

# 90

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Aufbau regional begrenzter Lieferservices von Imkern für den Direktvertrieb von Honig mit dem Fahrrad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bundesweit bewerben und verkaufen mehrere Imker ihre Produkte mit dem Honigfahrrad.
- **FINANZIERUNG:**  
Private Start-Finanzierung von etwa 500 Euro. Deckung der laufenden Kosten durch Mitgliedsbeiträge
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Honigfahrrad vereint viele kleine Fahrrad-Lieferservices für Honig auf einer gemeinsamen Internetplattform. Durch die regionale Begrenzung des Lieferservices können Fahrrad-Imker über die Internetseiten des Honigfahrrads gemeinsam werben, ohne dabei in Konkurrenz zueinander zu treten. Die Imker des Honigfahrrads führen den ökologischen Ansatz einer Imkerei somit auch im Vertrieb konsequent fort und verschaffen dem Honig eine einzigartige Ökobilanz.

## RADELN OHNE ALTER



Wie können wir in Essen Fahrradmobilität in besonderer Form im Stadtbild sichtbar machen, um die Essener Bevölkerung für klimafreundliche Fortbewegung zu interessieren und zu motivieren?

Das war die Frage, die sich die NEUE ARBEIT der Diakonie Essen gGmbH bereits Ende 2015 gestellt hat, um ein spannendes Projekt für die Grüne Hauptstadt Europas 2017 beisteuern zu können. Die NEUE ARBEIT der Diakonie Essen betreibt bereits zwei Radstationen inklusive Fahrradverleih sowie eine Fahrradwerkstatt und einen Fahrradladen in Essen.

Seniorentouren mit Rikschas, das hatte ein Mitglied der Ideenwerkstatt in Kopenhagen gesehen. „Cykling uden alder“ – „Radeln ohne Alter“ – das ergaben die Recherchen. Das „Recht auf Wind im Haar“. Das sollte es sein.

Das Projekt „Radeln ohne Alter“ ist 2013 in Kopenhagen ins Leben gerufen worden

und hat sich von dort über die skandinavischen Länder hinaus in Städte in Europa und Übersee verbreitet. Auch in Deutschland gibt es „Radeln ohne Alter“ mittlerweile an 14 Standorten.

Mit den Kooperationspartnern wurde eine Immobilie organisiert, Gelder für die Rikschas beantragt und eine Beschäftigungsmaßnahme konzipiert, sodass das Projekt mit sechs Rikschafahrern am 01. Juli 2016 starten konnte. Die Seniorenzentren, die auf das kostenlose Projekt angesprochen wurden, waren alle interessiert, sodass nach dem Fahrtraining und einer grundlegenden Kenntnisvermittlung zur Seniorenbegleitung seit dem 01. August 2016 Seniorentouren durchgeführt werden. Von montags bis freitags werden in einem Großteil des Stadtgebietes Seniorenzentren angefahren. Dabei sorgen die Rikschas bei Passanten regelmäßig für Aufsehen und positives Feedback.

### Projektmanagement:

- NEUE ARBEIT der Diakonie Essen gGmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Karsten Schwanekamp
- Anschrift: Am Krausen Bäumchen 132, 45136 Essen
- Telefon: 0201/52326-210
- E-Mail: karsten.schwanekamp@neue-arbeit-essen.de
- Projekthomepage: <http://www.neue-arbeit-essen.de/dienstleistungen/zweirad-service/radeln-ohne-alter/>

# 91

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Sichtbarmachen von Fahrradmobilität in besonderer Form im Essener Stadtgebiet
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Circa 2.000 Rikschakilometer, ca.250 Fahrgäste, neun Seniorenzentren, drei Fernsehbeiträge, vier Zeitungsberichte
- **FINANZIERUNG:**  
Koop-Partner: JobCenter Essen, Klimawerkstatt Essen, Umweltamt, Allbau, KWI, BMBF, Stiftung Mercator
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 01. Juli 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Senioren werden von Seniorenzentren aus mit Rikschas ausgefahren, um Natur, Kultur und neue sowie bekannte Stellen Essens zu erfahren. Der Unterschied zu anderen „Radeln ohne Alter“-Standorten bzw. anderen Rikscha Fahrdiensten für Senioren ist der, dass in Essen AlgII-EmpfängerInnen im Rahmen einer Beschäftigungsmaßnahme die Rikschas fahren. Dadurch kann das Projekt sehr professionell organisiert werden, sodass die Fahrzeuge an fünf Tagen pro Woche im Essener Stadtgebiet präsent sind.

## RADELN OHNE ALTER

Während die Durchführung des Projektes in der ursprünglichen Form auf ehrenamtlicher Basis beruht, wird das Projekt in Essen erstmals als Teil einer Beschäftigungsmaßnahme durchgeführt. Dadurch kann das Projekt sehr professionell organisiert werden, sodass die Fahrzeuge an fünf Tagen pro Woche im Essener Stadtgebiet präsent sind.

In Essen werden Senioren von Seniorenzentren aus mit den Rikschas befördert, um Natur, Kultur und neue sowie bekannte Stellen Essens zu erfahren. Bei den Touren werden alle Sinne angesprochen: Blumen riechen, das Gezwitscher der Vögel hören und den Wind in den Haaren spüren. Positive Effekte in Aktivierung, Wohlbefinden und Gesundheit werden damit erreicht.

Aus der generationenübergreifenden Kommunikation wird die Lebensfreude und das Selbstwertgefühl von Fahrgast sowie Fahrer gestärkt.

Im Projekt werden aktuell vier Rikschas eingesetzt: eine Rikscha bei der die Gäste vor dem Fahrer sitzen (Christiana), zwei Rikschas, bei denen die Gäste hinter dem Fahrer sitzen (Radkutsche), eine Rikscha, bei der der Gast vor dem Fahrer in einem Rollstuhl transportiert wird (Rollfiets).

Das Essener Projekt „Radeln ohne Alter“ sollte den Deutschen Fahrradpreis 2017 gewinnen, da diese sehr einfache und doch so effektive Idee an Bekanntheit hinzugewinnen soll, damit in vielen weiteren Kommunen „RoA“ angeboten wird.

# 91



## MEIN FAHRRAD, MEINE STADT UND ICH

Einer Großzahl von Eltern fällt es nicht leicht, ihre Kinder alleine mit dem Fahrrad im Straßenverkehr fahren zu lassen. Durch den zunehmenden individuellen motorisierten Personenverkehr (z.B. Familien mit Zweit- und Drittauto) entsteht an Schulen, Kindergärten oder Freizeiteinrichtungen ein stärkeres Verkehrsaufkommen, was Verkehrssicherheitsprobleme und -fragen aufwirft, womit ein Teufelskreis in Gang gesetzt wird, der nur mit Mut, Spaß an Bewegung und geschulten Mobilitätskompetenzen durchbrochen werden kann. Das Fahrradkinderbuch dient im Rahmen des Mobilitätskonzeptes des ADFC Mecklenburg-Vorpommern dazu, mit Witz und Lust auf Bewegung über das sichere Fahren mit dem Fahrrad aufzuklären und dabei Wissen rund um das Fahrrad und den Radverkehr zu erweitern sowie den Blick auf eine nachhaltige Mobilität zu schärfen. Das Fahrradkinderbuch wird als theoretische Vor- und Nachbereitung für Fahrrad-Projektstage in Grundschulen, Horten, Kindertagesstätten, Stadtteilbegegnungszentren und weiteren Einrichtungen in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzt und füllt das Thema Fahrradfahren in Kombination mit Aktionstagen mit Leben. Aufgelockert wird das Buch durch Interviews, z.B. erklärt René Tober von der Fahrrad-selbsthilfewerkstatt im Stadtteilbegegnungszentrum Toitenwinkel, wie man ein Fahrrad pflegt und repariert. Kerstin Lange von der Polizei Rostock konnte für das Kapitel „Sicher im Verkehr“ gewonnen werden, auch Martin Elshoff vom ADFC Mecklenburg-Vorpommern (MV) kommt im letzten Kapitel zu Wort, um einen Ausblick und Wünsche für sichere Radwege für alle Altersgruppen zu formulieren. Der sichere Spaß am Fahrradfahren und der faire Umgang mit allen Verkehrsteilnehmern steht bei dem Buch und den Aktionstagen be-

sonders im Vordergrund. Die Verbreitung und Bekanntmachung des Fahrradkinderbuches erfolgte und erfolgt durch Zeitung, Radio und City-Postkarten sowie durch die Verkehrstage an der Jugendverkehrsschule. Seit 2014 hat der ADFC MV 70 Aktionstage angeboten und somit insgesamt um die 1.800 Kinder und Jugendliche erreicht. Die Abgabe der Bücher an die Schulen erfolgt kostenfrei.

Das Fahrradkinderbuch sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, da hiermit eine Zielgruppe in den Mittelpunkt gerückt wird, die bei Verkehrsplanern und Stadtverwaltungen oft vergessen wird: Kinder, die gerne mit dem Fahrrad zur Schule fahren möchten, aber dies aus Unsicherheit, Angst und mangelnder Erfahrung mit der Verkehrssituation nicht tun (dürfen). Der ADFC MV möchte mit dem Buch Lust auf Bewegung mit dem Rad machen und stellt sich dabei als Partner den Schulen, Eltern und Freizeiteinrichtungen zur Seite.



### Projektmanagement:

- ADFC Mecklenburg-Vorpommern

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Gabriele Meyer
- Anschrift: Hermannstraße 36, 18055 Rostock
- Telefon: 03 81/3770 6976
- E-Mail: gabriele.meyer@adfc-mv.de
- Projekthomepage: <http://adfc-mv.de/projekte-kampagnen/mobilitaetsbildung.html>

# 92

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Ein Lesebuch, das Spaß an der Bewegung für junge Radfahrer vermittelt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
2.200 Exemplare in 70 Aktionstagen an Grundschulen, Horten und Freizeiteinrichtungen eingesetzt
- FINANZIERUNG:  
Circa 6.000 Euro aus EU-, Landes- und Stiftungsmitteln
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Buch „Mein Fahrrad, meine Stadt und ich“ ermöglicht das Kennenlernen der geschichtlichen Entwicklung des Fahrrades, gibt Einblicke in die Radfahrkultur und enthält Hinweise zum sicheren Fahrradfahren. In anschaulichen Kapiteln wird dem jungen Leser Lust auf das Radfahren gemacht. Anke und Tom leiten den Leser durch die Geschichte. Auch für die ganz kleinen Kinder sind kurze Texte enthalten, sodass für jede/-n etwas dabei ist.

## FAHRRAD-APP „RADSCHLAG“



# 93

Im April 2016 hat die Landeshauptstadt Düsseldorf ihre kostenlose RADschlag-Fahrradapplikation für Android und iOS veröffentlicht. Radfahren steht für Mobilität und somit muss ein wichtiger Teil der Kommunikation auch mobil stattfinden. Als zukunftsweisendes Programm einer fahrradfreundlichen Stadt hilft die App, das Düsseldorfer Radnetz bekannt zu machen, und dient als zentrales Kommunikationselement für alle Radfahraktivitäten in und um Düsseldorf. Dabei ist sie eng mit dem Webauftritt der Stadt verknüpft und bietet alle Informationen und aktuellen Meldungen zu den Entwicklungen rund um den Radverkehr in Düsseldorf sowie Hinweise zu Veranstaltungen wie dem Radaktivtag, Stadtradeln oder Fahrradversteigerungen.

Die neue Navigationssoftware ist auf das Düsseldorfer Radnetz abgestimmt und erfolgt als Turn-by-Turn-Navigation mit Sprachansage. Radfahrer können sich auf drei verschiedenen Routen navigieren lassen: die schnelle Route, die ruhige Route

vorwiegend über Nebenstraßen oder die grüne Route, die nach Möglichkeit am Rhein entlang, durch Parks oder Grünzonen navigiert. Dabei können auch zehn vorgefertigte Tourenvorschläge gefahren werden, jede mit einem anderen Schwerpunkt und interessanten Sehenswürdigkeiten. Die Bedienung ist denkbar einfach und macht Lust, neue Strecken zu entdecken. Das Herzstück der App sind über 500 Points of Interest, anfahrbare fahrradrelevante Adressen, wie Fahrradhändler, -werkstätten, -verleih, die Radstation, E-Bike-Ladesäulen, Bike&Ride-Anlagen und ausgewählte Ziele wie beispielsweise Wälder, Parks und Seen. Diese Ziele sind mit einer Beschreibung, Bildergalerie und Informationen hinterlegt, sodass unterwegs alle relevanten Informationen angezeigt und abgefragt werden können.

Mit dem Radwege-Meldeformular können Mängel, Standortvorschläge für Fahrradstände oder die Meldung von Schrotträdern schnell und unkompliziert gemeldet werden.

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Düsseldorf mit bam! interactive marketing GmbH und Rottmann Kommunikation

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing Steffen Geibhardt
- Anschrift: Landeshauptstadt Düsseldorf Amt für Verkehrsmanagement, Auf'm Hennekamp 45, 40225 Düsseldorf
- Telefon: 0211/89-946 82
- E-Mail: steffen.geibhardt@duesseldorf.de
- Projekthomepage: [www.duesseldorf.de/radschlag/radschlag-app](http://www.duesseldorf.de/radschlag/radschlag-app)

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Umfassender Service für Fahrradnutzer in Düsseldorf
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Circa 7.700 Downloads im ersten halben Jahr, Updates mit umgesetzten Nutzerwünschen
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel der Landeshauptstadt Düsseldorf
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die kostenlose RADschlag-App ist eine Navigationssoftware, die auf das Düsseldorfer Radnetz abgestimmt ist. Man kann zwischen drei Routen wählen: schnell, ruhig und grün. Es gibt über 500 anfahrbare Ziele wie z.B. Fahrradhändler und Bike&Ride-Anlagen sowie die Möglichkeit, Touren zu fahren oder zu erstellen. In den News finden sich alle Informationen und Termine zum Düsseldorfer Radverkehr und mit den Meldeformularen können schnell und unkompliziert Radverkehrsangelegenheiten gemeldet werden.

## FAHRRAD-APP „RADSCHLAG“



# 93

Im ersten halben Jahr wurde die App bereits 7.700-mal heruntergeladen und erhielt überwiegend positives Feedback. Da kontinuierlich an Verbesserungen gearbeitet wird, ist im Oktober 2016 bereits das zweite große Update erschienen. Neben der Vereinfachung der Meldeformulare sowie Optimierungen der Turn-by-Turn-Navigation und der Adresssuche mit Live-Ergebnissen sind auch Nutzerwünsche in die Weiterentwicklung mit eingegangen.

So ist nun beispielsweise das Teilen von eigenen Routen über GPX-Daten möglich, um die Routen auf externe Geräte zu überspielen.

Die App wird fortwährend weiterentwickelt und optimiert. So wird in Zukunft auch die Offline-Navigation angestrebt, damit Bewohner und Besucher Düsseldorfs auch ohne die Verwendung von mobilen Daten ihre Stadt auf zwei Rädern neu entdecken können.

## FAHRTWIND-APP

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 verkehrsträgerüber-

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, wurde die fahrtwind-App entwickelt. Diese enthält neben den klassischen Beauskunftungsfunktionen als Besonderheiten: das Fahrrad wird für alle Strecken im Kreis Unna nicht nur als Alternative, sondern zudem als Bestandteil komfortabler Mobilitätsangebote präsentiert. Hier wird nicht nur auf die Nutzung des eigenen Rades verwiesen, sondern auch das Angebot an

Leihfahrrädern (E-Bikes und komfortable Tourenräder) in den Radstationen offeriert. Diese sind über die App reservierbar und künftig mittels gängiger Online-systeme bezahlbar. Die App wird u.a. mittels eines Erklärfilms ([www.fahrtwind-online.de](http://www.fahrtwind-online.de)) kommuniziert. Perspektivisch stellt sie die Basis für die Integration zusätzlicher Module wie

CarSharing, Fahrgemeinschaften, Taxensysteme etc. dar. Die App soll Basis für die Einführung von verkehrsmittelübergreifendem eTicketing (Bus, Bahn, Leihrad, Radstation) sein. 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“).



greifend aktive Servicezentrale fahrtwind, angesiedelt bei der VKU, bietet aufgrund ihrer personellen und technischen Voraussetzungen ein bedeutsames Potenzial für die Umsetzung zukünftiger Service- und Dispositionsaufgaben. Die VKU soll mit der Servicezentrale fahrtwind als integrierter Mobilitätsdienstleister tätig werden. Die Radstationen im Kreis dienen als Fundament im Aufbau von Mobilstationen. Sie übernehmen Zusatzaufgaben wie Fahrgastinformation, Gepäckaufbewahrung, Information zu Stadt, Kreis, Region etc.

### Projektmanagement:

- Kreis Unna, Der Landrat & Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Sabine Leibe (Kreis Unna), Dr. Uwe Rennspieß (VKU-Geschäftsführung)
- Anschrift: Kreis Unna, Friedrich-Ebert-Straße 17, 59425 Unna
- Telefon: 023 03/27 10 61 und 02 51/6 27 02 50
- E-Mail: [Sabine.leisse@kreis-unna.de](mailto:Sabine.leisse@kreis-unna.de)
- Projekthomepage: [www.fahrtwind-online.de](http://www.fahrtwind-online.de)

# 94

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Integration des (Leih-)Rads in eine intermodale Echtzeit-Navigation für Rad, Bus, Bahn und Fußweg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
App ist bereitgestellt, über 1.000 Downloads aus iTunes und Play Store, Anwender nutzen die App.
- **FINANZIERUNG:**  
25.700 Euro aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11.2 ÖPNV-G NRW
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
01.03.2016–10.01.2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die fahrtwind-App zeigt für die gewünschte Strecke Bus- und Bahnverbindungen, Fahrrad- und Fußwege auf einen Blick. Enthalten sind Karten zur Strecke, Detailnavigation, Preise und das Angebot, Leihräder zu reservieren. Die App zeigt alle Bahnhöfe, Haltestellen und die Radstationen im Kreis Unna und informiert in Echtzeit über Bus- und Bahn-Verbindungen. Navigationsmodule für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Reisende sind integriert.

## 2RAD LÜBECK



„Es ist, wie es ist ... selbst wenn nur knapp 1 km Distanz zwischen mir und meinem Zielort liegen, kann mein Rad gewiss sein, dass ich es nicht zu Hause stehen lasse. Wer einmal Fahrrad fährt, fährt immer Fahrrad. Das Pedal am Anschlag, den Klingelbeat im Ohr und stets ein frisches Lüftchen um die Nase. Mit so viel Liebe zum Gefährt fallen mir in Lübeck Tag für Tag die ulkigsten, abgefahrensten (teilweise im wahrsten Sinne des Wortes) und stylischsten Modelle auf. Wem gehören diese Flitzer und was steckt da für eine Geschichte hinter, frage ich mich immer wieder. Mit dem Blog ‚2Rad Lübeck‘ will ich als Fahrrad- und Fotoliebhaberin dem Fahrradtrend in Lübeck mehr Beachtung schenken und die grandiossten Drahtesel, Tretmühlen und Stahlrosse ausfindig machen!“

Diese Einleitung ging in der Vergangenheit allen Texten voraus, die meinen Blog 2Rad Lübeck erklären sollten. Der Gedanke, eine Facebook-Seite zu gestalten, die Lübecks Fahrradfahrer und ihre stylischen Räder in Bild und Text abbildet sowie hier und da etwas über die Lübecker Fahrradszene berichtet, wandelte sich in Kürze zu einem heiß geliebten und viel gefragten Blog in der Hansestadt um. Anfangs hinterließ ich dem Besitzer ein Zettelchen am Len-

ker, mit dem ich auf meine Seite und das Interesse an einem gemeinsamen Foto-shooting aufmerksam machte. Kurzerhand baute sich ein großes Netzwerk auf, über das diverse Veranstaltungen, u.a. der Parking Day, umgesetzt wurden. Radfahrer untereinander lernten sich über den Blog kennen, man fuhr gemeinsam die Critical Mass und knüpfte Freundschaften. Die Vielseitigkeit des Fahrrads zeigte sich hier deutlich. Trotz Cruiser Clubs, Fixie Sportteams, Oldtimer Bastlern oder Hipster Rennradfahrern, alle verbindet die gleiche Leidenschaft zum Radfahren. In den zwei Jahren füllte sich der Blog mit zahlreichen und vor allem vielseitigen Fotostrecken. Es wurden Fahrradszene-Artikel im Stadtmagazin Ultimo von mir geschrieben, Radio, Zeitung und Fernsehen auf den Blog aufmerksam und final brachte ich den Bildband „Kommt Zeit, kommt 2Rad“ mit einer passenden Fotoausstellung im Kulturcafé Tonfink raus. Jüngste Entwicklung, ab von der Fotografie, sind Videos zum Thema „Fahrradliebe“, welche auch ihren Platz im Video-Wettbewerb des Deutschen Fahrradpreises finden.

Parallel wurde mit der Stadt Lübeck eine Broschüre „Lübeckerfahren mit dem Rad“ gestaltet, welche auf das Bildmaterial von 2Rad zurückgreift. Im Frühjahr folgen zugehörige Plakate an Bushaltestellen und hochfrequentierten Orten, welche ebenfalls die Fotos aus der 2Rad-Serie zeigen. Generell begleiten der Blog und die Arbeit mit 2Rad Lübeck meine Ausbildung zum Kommunikationsdesigner an der Werkkunstschule. Sprich, je nach neu erlerntem Wissen entwickelt sich auch die Arbeit des Blogs. Ziel ist es, in meiner Diplomarbeit (März bis August) das Thema Fahrradfahren in Lübeck weiterhin im Fokus zu behalten und auf diese Weise einen großen Abschluss des einst kleinen Fotoprojekts zu schaffen.

### Projektmanagement:

- Kathi Haas

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Kathi Haas
- Anschrift: Große Burgstraße 30
- Telefon: 01577/1426231
- E-Mail: luebecks2radler@gmail.com
- Projekthomepage: 2radluebeck.com

# 95

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Mit Fotos, Filmen, Social Media Lübecks Fahrradszene bekannter machen und Radfahrer zusammen bringen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Blog, Facebook, Instagram mit Fotostrecken und Videoclips, Bildband mit Fotoausstellung
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenfinanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2014 bis heute

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Fotoblog 2radluebeck.com wurde eine Plattform für die kunterbunte Fahrradszene der Hansestadt geschaffen, auf der Radfahrer und ihre außergewöhnlichen Fahrgestelle mit Bild und Text präsentiert werden. 2014 entwuchs das Projekt meiner Leidenschaft zum Radfahren und Fotografieren und entwickelte sich zum Mittelpunkt für die junge Radszene der Stadt. Im November 2016 folgte dem Online-Blog ein Bildband sowie eine Fotoausstellung im Kulturcafé & Bar Tonfink.

## ICH UND DIE ANDEREN – DIE ANDEREN UND ICH FILM UND WENDEBROSCHÜRE ZUM PERSPEKTIVENWECHSEL UND FÜR MEHR RÜCKSICHTNAHME IM STRASSENVERKEHR



**ANLASS:** Bei den Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kommt man stets zu einem Thema zurück: Rücksichtnahme. Mit mehr Rücksichtnahme könnte man die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erheblich verbessern. Aber wie kann man mit dieser (nicht neuen) Erkenntnis ins Bewusstsein der Menschen vordringen und tatsächlich etwas ändern?

**ZIEL** war daher, etwas zu entwickeln, das sich dieser Aufgabe mit Charme, Emotion und Andersartigkeit nähert. Dabei hat die AGFK-BW mit ihrer Kommunikationsagentur fairkehr und einer Illustratorin zusammengearbeitet.

Der **PERSPEKTIVENWECHSEL** fungiert dabei als Schlüssel. Denn oft ist es nur die Brille, die wir gerade aufhaben, die unser Urteil zu ein und derselben Situation höchst unterschiedlich ausfallen lässt.

Sind wir gerade Radfahrer, sind Autofahrer und Fußgänger „die Bösen“. Als Fußgänger ärgern wir uns über Rüpelradler und Gehwegparker. Als Autofahrer sind wir bisweilen auch über einen Parkplatz im Halteverbot oder halb auf dem Schutzstreifen froh. Mit diesen Unachtsamkeiten, die teilweise noch nicht einmal böswillig sind, spielen Film und Wendebroschüre.

Die Wendebroschüre „Ich und die Anderen – Die Anderen und ich“ verkörpert das komplexe Thema Perspektivenwechsel schon physisch auf den ersten Blick: Von der einen Seite gelesen, erzählt sie kritische Situationen aus Sicht der Radfahrer („Ich“), einmal umgedreht und gewendet erzählt sie die Situationen aus Sicht von Autofahrern und Fußgängern („die Anderen“). In der Mitte der Broschüre treffen sich „Ich und die Anderen“ und es werden

### Projektmanagement:

- Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Anna Hussinger
- Anschrift: c/o NVBW mbH, Wilhelmsplatz 11, 70182 Stuttgart
- Telefon: 0711/239 91-212
- E-Mail: anna.hussinger@agfk-bw.de
- Projekthomepage: [www.agfk-bw.de/ich-und-die-anderen](http://www.agfk-bw.de/ich-und-die-anderen) und [www.agfk-bw.de/ichunddieanderenfilm](http://www.agfk-bw.de/ichunddieanderenfilm)

# 96

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Motivation zu häufigerem Perspektivenwechsel
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bundesweite Nachfrage, Pilot im Sommerkino, fast 3.000 Klicks (YouTube), 45.000 Broschüren verteilt
- **FINANZIERUNG:**  
Finanziert durch die AGFK-BW e. V. mit Förderung des Landes Baden-Württemberg.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Fertigstellung im Juli 2016, seitdem laufende Nutzung durch AGFK-BW und AGFK-Kommunen

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wer kennt das nicht? Wir sitzen im Auto und uns fallen Radfahrer auf, die sich an keine Regeln halten. Als Radfahrer stören uns Fußgänger, die auf dem Radweg flanieren. Als Fußgänger nerven uns Radfahrer, die Gehwege unsicher machen. Der Film und die Wendebroschüre zum Perspektivenwechsel nehmen sich dieses Phänomens auf völlig neue Weise an und werben für ein gelasseneres Miteinander. Botschaft: Wer im Straßenverkehr für andere mitdenkt, lebt sicherer und kann sich über nette Begegnungen freuen.

## ICH UND DIE ANDEREN – DIE ANDEREN UND ICH FILM UND WENDEBROSCHÜRE ZUM PERSPEKTIVENWECHSEL UND FÜR MEHR RÜCKSICHTNAHME IM STRASSENVERKEHR



Tipps für alle Verkehrsteilnehmer gegeben.

Beim Kurzfilm handelt es sich um die Verfilmung der Broschüre. Ziel war eine moderne Version des „7. Sinn“.

Das KONZEPT für beide Produkte ist, die Handlungsfelder „Rücksicht“ und „Perspektivenwechsel“ mit Emotion und Witz zu kommunizieren. Das schwer fassbare Thema Verkehrssicherheit und die Wichtigkeit von Rücksichtnahme und Nachgeben (statt auf dem eigenen Recht beharren) werden auf ganz konkrete Situationen heruntergebrochen, die viele Menschen schon erlebt haben und damit leicht nachfühlen können. Fühlt man sich bei Betrachtung der Szenen „ertappt“, regen die klaren Botschaften zum Reflektieren des eigenen Verhaltens an. Die Machart und der Stil des Films und der Broschüre verhindern jedoch, dass eine Abwehrhaltung eingenommen wird.

Konkret werden kritische Situationen für alle Verkehrsteilnehmer aufgegriffen und Lösungsvorschläge gezeigt. Die Situationen wurden aus der Unfallstatistik abgeleitet und als Comic-Serie dargestellt.

Im Rahmen der bisherigen NUTZUNG wurden folgende Kanäle bedient: Veröffentlichung zum Sommerferienbeginn mit Tipps für einen entspannten Start in die Ferien, bei allen Aktionen zur Verkehrssicherheit, Verwendung der Comics auch separat, Vorfilm im kommunalen Sommerkino der Stadt Lahr, über Partner aus dem Bereich Schulen und Polizei, beim landesweiten RadCHECK der Initiative RadKULTUR BW.

Von einer Würdigung durch den DEUTSCHEN FAHRRADPREIS erhoffen wir uns Auftrieb insbesondere für den Film. Denn er steht frei zur Verfügung und kann gerne von anderen Akteuren genutzt werden. Der Pilot im Kino soll in weiteren Kommunen umgesetzt werden. Außerdem streben wir an, unsere Botschaften breiter an die Zielgruppe zu tragen. Deshalb wollen wir neue Partner aus dem Bereich der „Anderen“ (Automobilsektor) gewinnen. Eine Auszeichnung durch die Bundesregierung und die Jury würde uns bei diesen Zielen sehr unterstützen.

96



## KAMPAGNE „LÜBECKERFAHREN“



# 97

Wie bewegt man Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad? Die Kampagne „Lübeckerfahren mit dem Rad“ ist die Antwort auf diese Frage.

Im Zentrum steht die Zielgruppe der Pendler, die bisher mit dem Auto zur Arbeit fahren. Was ist für diese ausschlaggebend, das Auto stehen zu lassen? Hierauf konzentriert sich die Kampagne. Alles, was für die Zielgruppe nicht oder nur wenig relevant ist, wird weggelassen.

Die Pendler sollen aber nicht nur mit sachlichen Argumenten, sondern gleichzeitig auch auf emotionaler Ebene angesprochen werden. Porträts von Lübecker Radfahrern mit ihren persönlichen Gründen für das Radfahren sind daher ein wichtiges Element der Kampagne. Dabei kommen Menschen „wie du und ich“ zu Wort, mit

denen sich Berufstätige identifizieren können.

Für die Gestaltung der Broschüre und Plakate wurde Katharina Haas gewonnen, die den Fotoblog 2radluebeck.com betreibt und seit zwei Jahren an der positiven Präsenz des Fahrrads in unserer Hansestadt arbeitet. 2016 holte sie den ersten Platz beim Fotowettbewerb des Deutschen Fahrradpreises und ist in diesem Jahr mit einem Videobeitrag am Wettbewerb beteiligt.

Die Kampagne startet im Frühjahr 2017 – pünktlich zum Beginn der Fahrradsaison – und besteht aus drei Bausteinen:

### 1. Broschüre

Die 16-seitige Broschüre in einer Auflage von 10.000 Exemplaren wird im Rahmen der Kampagne direkt bei Arbeitgebern und

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Ziel der Kampagne ist, insbesondere Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Broschüre liegt vor, Plakate ab Frühjahr 2017.
- **FINANZIERUNG:**  
Zu 100% durch Hansestadt Lübeck, Gesamtkosten voraussichtlich etwas über 5.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2016–2017

### Projektmanagement:

- Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planen und Bauen, die Fahrradbeauftragten

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Nils Weiland
- Anschrift: Mühlendamm 12
- Telefon: 04 51/122-66 03
- E-Mail: nils.weiland@luebeck.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kampagne „Lübeckerfahren mit dem Rad“ wirbt für den täglichen Umstieg vom Auto auf das Fahrrad und richtet sich gezielt an Pendler. In einer Broschüre, auf Plakaten und in einer Zeitungsserie werden auf lockere Art die persönlichen Vorteile präsentiert, die jeder Radfahrer in Lübeck genießt.

## KAMPAGNE „LÜBECKERFAHREN“



an den Ausgängen der Parkhäuser verteilt. Aufgrund der kurzen Aufmerksamkeitsspanne eines durchschnittlichen Lesers wurde der Fließtext auf ein Mindestmaß reduziert. Stattdessen wurden viele Fotos, Grafiken und Texthervorhebungen verwendet. Neben den wichtigsten persönlichen Vorteilen des Radfahrens werden auf der letzten Doppelseite die üblichen Ausreden, warum jemand nicht mit dem Rad zur Arbeit fahren kann („Es regnet doch ständig“ usw.), entkräftet.

### 2. Poster mit verschiedenen Motiven

Aufgrund zahlreicher Brückenbaustellen ist auf Jahre mit Stauerscheinungen auf Lübecks Straßen zu rechnen. Den Autofahrenden soll durch City-Light-Poster an Bushaltestellen und Verkehrsknotenpunkten immer wieder ins Gedächtnis gerufen werden, dass sie mit dem Fahrrad günstiger, fitter, schneller und entspannter zur Arbeit kommen. Die Poster sind jeweils auf eines dieser Argumente reduziert und gleichen dem Layout der Broschüre, um einen Wiedererkennungseffekt zu schaffen.

### 3. Zeitungsserie

In der Zeitungsserie steht die Information über die Argumente für das Radfahren im Vordergrund. Wöchentlich wird in einer Kolumne ein einzelnes dieser Argumente herausgegriffen und über die Hintergründe informiert.

Die volle Wirkung der Kampagne entfaltet sich durch das Zusammenspiel dieser drei Bausteine, um die über Jahre angewöhnte Routine zu durchbrechen und zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren.

Täglich wird ins Gedächtnis gerufen: Das Fahrrad ist die Lösung deiner Probleme!

97

## RAUS AUS DEM STAU!

In den vier Wochen meines Umstiegs vom Auto auf das Pedelec habe ich 1.024 km im Ruhrgebiet und im Münsterland zurückgelegt. Ich habe bis auf vier Ausnahmen alle meine Fahrziele mit dem Pedelec erreicht und dabei manchmal auch meine körperlichen Grenzen erreicht. Doch das meiste konnte ich mit dem Pedelec erledigen, auch wenn meine Pendlerstrecke schon überdurchschnittlich lang ist. Es hat mir aber vor allem eines gebracht: Ich habe die Freude am Sport nach zwei Jahrzehnten Pause wiedergewonnen! Ich fahre jetzt regelmäßig, auch mit dem „richtigen“ Fahrrad, vor allem dann, wenn es nicht in Strömen gießt. Frost und normaler Regen machen mir jedoch nichts aus, weil ich mich dafür ausgerüstet habe. Außerdem kann ich bei meinem Arbeitgeber (WDR-Studio Essen) duschen und meine Klamotten trocknen. Es ist ein insgesamt radfreundliches Klima dort, weil wir unsere Räder sicher und trocken unterstellen können, den Akku laden dürfen und man sich auf zwei Rädern dort mitten in einer der größten Städte des Ballungsraums Ruhrgebiet wohlfühlt. Doch es gibt auch noch die sprichwörtlichen Baustellen ;) Denn vielerorts sind die Straßen nicht für Radfahrer gemacht.

Nicht verschweigen möchte ich, dass ich auch zweimal im Krankenhaus war, weil mir einmal die Vorfahrt genommen wurde und ich einmal durch ein Schlagloch in einer Landstraße gestürzt bin.

Ich bin oft gefragt worden, warum ich mein Projekt nicht im Frühjahr mache, sondern in der für Radfahrer wohl „unbequemsten“ Zeit. Ich wollte schließlich keinen Test als Schönwetterfahrer machen. Ich wollte ausprobieren, was so machbar ist, wenn man vielleicht kein Auto hat und auch keine ver-

nünftige ÖPNV-Verbindung, sodass man auf das Rad angewiesen ist. Ich hoffe, dass viele Menschen durch die Berichterstattung auf WDR2, WDR4, WDR5, auf WDR.de und im WDR-Fernsehen Lust bekommen haben, sich auch mit der eigenen Mobilität der Zukunft zu befassen.

Hier noch zwei Links zu den Fernsehbeiträgen in der Sendung „Daheim & Unterwegs“ im WDR-Fernsehen am 15.12.2016:

Teil 1

<http://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/daheim-und-unterwegs/video-ludger-vortmann-einen-monat-mit-dem-rad-zur-arbeit-teil--102.html>

Teil 2

<http://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/daheim-und-unterwegs/video-ludger-vortmann-einen-monat-mit-dem-rad-zur-arbeit-teil--104.html>



# 98

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Vier Wochen mit dem Rad zur Arbeit pendeln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
1.024 km in vier Wochen zur Arbeit bei Wind und Wetter
- **FINANZIERUNG:**  
Das Projekt wurde durch den Autor finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
18.10.2016–18.11.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Reporter Ludger Vortmann hatte keine Lust mehr auf Stau im Ruhrgebiet und ist aufs E-Bike umgestiegen. Jeden Morgen fährt er – im Herbstmonat November – eineinhalb Stunden mit dem E-Bike zur Arbeit, 25 km hin und zurück – und sammelt jede Menge Erfahrungen. Die große Frage lautet: Ist das E-Bike eine echte Alternative zum Autofahren? Reporter Ludger Vortmann steht Rede und Antwort zu den wichtigsten Aspekten seines Selbstversuchs.

### Projektmanagement:

- Ludger Vortmann

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Ludger Vortmann
- Anschrift: Schachtstr. 294, 45768 Marl
- Telefon: 0171/3813783
- E-Mail: [info@vortmann.de](mailto:info@vortmann.de)
- Projekthomepage: <http://www1.wdr.de/radio/wdr2/aktuell/ebike-fahrt-zur-arbeit-100.html>

# BONNER FAHRRADKLIMATEST



Ein Ziel im Projekt „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ ist es, die Zufriedenheit der Bonner Bürgerinnen und Bürger mit den Rahmenbedingungen des Radverkehrs zu steigern. Niemand weiß besser, wo es Mängel und tägliche Ärgernisse gibt, als diejenigen,

die mit dem Rad in Bonn unterwegs sind. Diese Informationen sollen mithilfe des Fahrradklimatests gesammelt werden. Dem Bonner Fahrradklimatest liegt die Version des bundesweit durchgeführten Fahrradklimatests des ADFCs zugrunde. Diese Version wurde für die erste Durchführung 2012 an die Bonner Verhältnisse angepasst und in den Folgejahren weiterentwickelt. Dabei wurde auf den Erhalt der Vergleichbarkeit der Ergebnisse geachtet. Veränderungen wurden dort vorgenommen, wo verwertbare, konkrete Ergebnisse abgefragt wurden. So können die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Fahrradklimatest seit 2014 genau angeben, wo es Mängel an den Radverkehrsanlagen gibt, wo Markierungen fehlen, oder wo Radwege häufig zugeparkt werden. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass gerade das widerrechtliche Zuparken von Radwegen sehr von der Uhrzeit abhängig ist. So besteht seit 2015 die Möglichkeit, neben der konkreten Ortsangabe auch eine genaue Zeitangabe zu machen, wann Verstöße beobachtet wurden. Die Befragung ist als Online-Befragung konzipiert. Um aber auch diejenigen zu erreichen, die lieber eine Befragung in

Papierform beantworten, werden einige Exemplare des Fragebogens in den Stadtteilen ausgelegt. Auch die Bonner Fahrradhändler erhalten Fragebögen, die sie in ihren Geschäften auslegen. Der erste Durchlauf der Befragung hat ergeben, dass Schülerinnen und Schüler bzw. Studentinnen und Studenten nicht gut erreicht wurden. Um diese Zielgruppe zu erreichen, die eine relevante Gruppe der Bonner Radfahrer darstellt, wurden weitere Kommunikationswege genutzt (Newsletter der Universität Bonn und E-Mail an die Bonner Schulen).

Die Ergebnisse des Fahrradklimatests werden innerstädtisch an die zuständigen Ämter weitergegeben. So erhält das Tiefbauamt als Straßenbaulastträger die Liste der konkreten Hinweise auf Schlaglöcher, fehlende und fehlerhafte Markierungen, Wurzelschäden und andere Mängel der Bonner Radwege.

Die Straßenverkehrsbehörde kann mithilfe der konkreten Angaben gezielt das Parken auf Radwegen zu bestimmten Zeiten überprüfen. Ein Ergebnis der durchgeführten Befragungen seit 2012 ist, dass die Radwegführung an Baustellen oft nicht so bedacht wird, wie es wünschenswert wäre. Hier sind intensive Gespräche erfolgt und Verbesserungen in Gang gebracht worden. Waren es anfangs etwa 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, so liegt die Beteiligung aktuell bei etwa 1.100 Bürgerinnen und Bürgern.

Der Befragungszeitraum wurde ab 2014 von ursprünglich vier auf jetzt acht Wochen erweitert und in den Herbst eines jeden Jahres gelegt.

Die Gesamtnote schwankte in den vergangenen Jahren wenig und bewegte sich zwischen 3,65 (2014) und 3,88 (2012). Die aktuelle Note, die durch den Fahrradklimatest 2016 ermittelt wurde, beträgt 3,76.

# 99

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:** Beteiligungsmöglichkeit einer Zielgruppe und konkrete Hinweise für den Radverkehrsbereich
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:** Gute Beteiligung sowie konkrete Anhaltspunkte zur Verbesserung der Situation für Radfahrer in Bonn
- **FINANZIERUNG:** Städtische Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:** Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:** keine Angabe

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ursprünglich vom ADFC entwickelte Fahrradklimatest wurde an Bonner Verhältnisse angepasst und weiterentwickelt. Neben der Frage nach der Zufriedenheit steht in Bonn das Thema der Bürgerbeteiligung im Mittelpunkt. Die Informationen über die täglich gefahrenen Hauptstrecken, die Hinweise auf mögliche Mängel oder fehlende Markierungen auf den Radverkehrsanlagen und Informationen bezüglich zugeparkter Radwege sind besonders wichtig und hilfreich.

### Projektmanagement:

- Fahrradteam der Stadt Bonn, Stadplanungsamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Koch
- Anschrift: Berliner Platz 2, 53111 Bonn
- Telefon: 0228/77 44 74
- E-Mail: marlies.koch@bonn.de
- Projekthomepage: www.bonn.de/@fahrradklimatest

## BIKEPOOL-BAYERN



# 100

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

### Projektmanagement:

- Bikepool-Bayern

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Kreil
- Anschrift: An der Ziegelei 16, 97688 Bad Kissingen
- Telefon: /
- E-Mail: kreil.michael@t-online.de
- Projekthomepage: [www.bikepool-bayern.de](http://www.bikepool-bayern.de)

- aktive Entwicklungshilfe leisten  
Und dies ist nur eine sehr unvollständige Aufzählung!

Kaum zu glauben, dass es für diese Lehrkraft derzeit eines der schwierigsten Vorhaben ist, mit ihren Schülern im Unterricht zum Fahrradfahren zu gehen.

Es fehlt an einer praxisnahen Fahrrad- und Sicherheitsausbildung für Lehrer, erprobten Umsetzungsbeispielen für den praktischen Fahrradunterricht, einer geeigneten Fahrradausstattung, Unterrichtszeit u.v.a.m. Konkrete Hilfen von Bildungspolitik, Fahrradindustrie und Fahrradverbänden oder gar ein koordiniertes gemeinsames Handeln in weiter Ferne!

Bikepool-Bayern bringt die Schüler aufs Fahrrad!

Seit mehr als zehn Jahren lassen bayerische Bikepool-Lehrerinnen und -Lehrer neue Wege entstehen, indem sie sie mit ihren Schülern gemeinsam radeln.

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Das Fahrrad als anerkanntes Unterrichtsmittel in der Schule
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Über 120 teilnehmende Schulen in Bayern
- FINANZIERUNG:  
keine
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
2007–2050

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bikepool-Bayern bringt die Schüler aufs Fahrrad! Engagierte Lehrerinnen und Lehrer haben das Fahrrad als einmaliges „Bildungsvehikel“ für die Erreichung ihrer Unterrichtsziele entdeckt und beschreiten in Eigeninitiative innovative Wege, um ihre Schülerinnen und Schüler aufs Fahrrad zu bringen. An über 120 Bikepool-Schulen wird, meist mit schuleigener Radausstattung und vielfältiger Zielsetzung, regelmäßig im Unterricht Fahrrad gefahren. Unterricht aus Überzeugung und Leidenschaft motiviert!

## BIKEPOOL-BAYERN

Einer winzigen Lehrer-Initiativgruppe ist es gelungen, ein Radausbildungsangebot für Lehrer aller 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

Wir geben gerne Wissen weiter und brauchen dringend Unterstützung. Wir müssen daher gewinnen!

# 100



## JUGEND-FAHRRADFESTIVAL 2017

Im Fahrradjahr 2017 wollen wir in Mannheim ein Jugend-Fahrradfestival feiern. Das Festival findet mit Jugendlichen im Alter von 10 bis 18 Jahren vom 28. Juli bis zum 30. Juli 2017 in der Jugendherberge direkt am Rhein statt. Denn genau 200 Jahre ist es her, dass die erste Laufmaschine (die Mutter aller Fahrräder) durch die Landschaft rollte. 1817 hat Karl Drais in Mannheim das Laufrad erfunden und ist mit diesem von Mannheim in Richtung Schwetzingen gefahren. Die Besonderheit ist, dass die Jugendlichen selbst bestimmen können, welche Workshops rund um das Thema Fahrrad, welche Diskussions-themen und wie sie Mannheim erleben wollen.

Die Planung des Festivals startete im September 2016. Anfang Oktober wurden 12.000 Jugendliche über einen Brief zur Teilnahme an einer Ideensammlung und der Abstimmung der Workshops an diesem Wochenende animiert. Die Sammlung und Abstimmung wurde bis Ende 2016 auf dem Blog: <https://adfc-jugend.blogspot.de> durchgeführt.

Im Frühjahr dieses Jahres wird das Programm nun zusammengestellt, Workshop-leiter werden festgelegt und Einladungen versandt.

Das Festivalwochenende selbst findet in der ersten Ferienwoche der Sommerferien von Baden-Württemberg statt, das ist das einzige Wochenende, an dem alle Bundesländer Ferien haben.



# 101

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Das Rad soll als umweltfreundliches Bewegungsmittel mit viel Spaß entdeckt werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die Jugendlichen wurden in die Gestaltung der Workshops auf dem Blog einbezogen.
- **FINANZIERUNG:**  
Kooperationspartner bei dem Projekt ist die Stadt Mannheim.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Fahrradjahr 2017 feiern wir an der Geburtsstätte des Laufrades ein Festival mit Kindern und Jugendlichen aus ganz Deutschland. Das Fahrrad steht hierbei im Vordergrund und soll mit viel Spaß und Freude erkundet werden. Auch Diskussionsrunden, z.B. über die Verkehrssituation für Fahrradfahrer in Deutschland, wird es bei den Jugendlichen geben. Wichtig ist auch, dass eine Botschaft von den Jugendlichen ausgehen soll.

### Projektmanagement:

- ADFC Rhein-Neckar/Heidelberg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Fröhlich
- Anschrift: Kurfürsten-Anlage 62, 69115 Heidelberg
- Telefon: 0 6221/6 55 41 01
- E-Mail: [jufafe2017@adfc.de](mailto:jufafe2017@adfc.de)
- Projekthomepage: <https://adfc-jugend.blogspot.de>

## „KEIN PLATZ“ – EIN VIRALES VIDEO FÜR MEHR RÜCKSICHT IN BERLIN



Immer mehr Menschen fahren Rad. Viele Städte betreiben Radverkehrsförderung, in deren Mittelpunkt meist der Bau und die Sanierung von Infrastruktur stehen. Zur Radverkehrsförderung gehört aber auch die Verbesserung des Verkehrsklimas. Die Radfahrenden treffen auf andere am Verkehr Teilnehmende, die um den Verkehrsraum teilweise „kämpfen“ oder mit mangelndem Gefahrenbewusstsein unterwegs sind. Umgekehrt beschwerten sich Fußgänger/-innen und Autofahrer/-innen über riskant agierende Radfahrende. Der Berliner Senat bohrt auch die „dicken Bretter“ der Verhaltensänderungen.

Die „Rücksicht-Kampagne“ setzt dort an, wo man mit Infrastruktur und Kontrollen alleine nicht weiter kommt, wo bewusste Regelverstöße oder unbewusstes Fehlverhalten die Hauptursache sind. Die Kampagne vermittelt Wissen über riskantes

Verhalten und motiviert zu einem rücksichtsvolleren Verhalten.

Zusätzlich zu den etablierten Elementen der Kampagne wie Plakatmotive, Flyer und Webseiten zeigt das Video „Kein Platz“, wie eine zeitgemäße Ansprache der „Generation Y“ funktioniert und wie die Strategien des Storytellings erfolgreich für die Verkehrssicherheitskampagne genutzt werden können. Diese neueste Weiterentwicklung setzt Maßstäbe bei der Aktivierung und dem Agenda-Setting in gewöhnlich schwer erreichbaren Zielgruppen. Auf diese Wege will die Kampagne „Berlin-nimmt-Rücksicht“ in Zukunft noch stärker setzen.

Auf kreative und humorvolle Weise stellen die Moderatoren John und Rasheed das hochaktuelle, aber eher „trockene“ Thema Rechtsabbiege- und Lkw-Fahrrad-Unfälle dar und vermitteln es zielgruppenspe-

# 102

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Auf sympathisch-unkonventionelle Weise „Fans“ für mehr Rücksicht im Straßenverkehr gewinnen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Virale Verbreitung der Themen Rechtsabbiege-Risiken und Rücksicht in sozialen Medien
- **FINANZIERUNG:**  
Finanzierung der Kampagne durch Landesmittel und Partner/Sponsoren, Budget 2016 ca. 160.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dem Video „Kein Platz“ gelingt es auf erfrischend authentische Weise, Gefahren aufzuzeigen und für gegenseitiges Verständnis im Straßenverkehr zu werben – mit sichtbarem Erfolg bei einer Zielgruppe, die für Verkehrssicherheitsthemen eher schwer erreichbar ist. Es entstand durch den Radiosender JAM.FM in Kooperation mit der Kampagne „Berlin-nimmt-Rücksicht“. Die Kampagne geht damit neue Wege, nutzt zeitgemäße Kanäle sowie die Möglichkeiten und die Kreativität der Partner (wie hier Radio JAM.FM).

### Projektmanagement:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Burkhard Horn, Leiter Abteilung Verkehr
- Anschrift: Am Köllnischen Park 3, D-10179 Berlin
- Telefon: 030/9025-1042
- E-Mail: burkhard.horn@senuvk.berlin.de
- Projekthomepage: [www.facebook.com/radiojamfm/videos/10154508943214831/](http://www.facebook.com/radiojamfm/videos/10154508943214831/) und [www.berlin-nimmt-ruecksicht.de](http://www.berlin-nimmt-ruecksicht.de)

## „KEIN PLATZ“ – EIN VIRALES VIDEO FÜR MEHR RÜCKSICHT IN BERLIN

zifisch. Die Umsetzung ist einfach, aber punktgenau. Zielsicher werden Sprache und Bild kombiniert und die Botschaft „Rücksicht“ transportiert. Das Ergebnis ist beeindruckend – ebenso wie das positive und riesige Feedback, u.a. auf Facebook. Das Video ist auch ein Beispiel dafür, wie Partner ihre jeweiligen Stärken nutzen können, um für ein besseres Miteinander zu werben. Denn im modernen Kampagnenmanagement ermöglichen Partner nicht nur finanziell die Kampagne, sondern gestalten sie auch mit und geben ihr Glaubwürdigkeit. Jeder Unterstützer nutzt seine Möglichkeiten und hier seien ergänzend nur einige weitere Beispiele genannt: Der ADAC z.B. beklebt mit Rücksicht-Motiven seine Schaufenster, Drive Now zeigt in seinen Fahrzeugen Rücksicht-Tipps und die BVG ermöglicht ein neues Motiv zum Thema „Bus und Rad“.

Auch wenn die Bewerbung hier vom Verantwortlichen der Gesamtkampagne „Berlin-nimmt-Rücksicht“, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingereicht wird, soll nach unserer Intention insbesondere das Team von JAM.FM mit den Moderatoren und Protagonisten John und Rasheed ausgezeichnet werden. JAM.FM steht dabei beispielhaft für das Unterstützernetzwerk, dessen kontinuierliches Engagement ein zentraler Erfolg des Projekts ist. Der Deutsche Fahrradpreis wäre somit auch ein Ansporn für alle Unterstützer dieser Kampagne.

Video:

[www.facebook.com/radiojamfm/videos/10154508943214831](http://www.facebook.com/radiojamfm/videos/10154508943214831)



# 102

## ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG RADVERKEHRSKONZEPT ILM-KREIS



Im Ilm-Kreis ist auch aufgrund der topografischen Anforderungen (Thüringer Wald und Vorland) Radverkehr hauptsächlich in der Freizeit und im Urlaub etabliert. Bei der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland“ 2008 wurde thüringenweit ein sehr geringer Radverkehrsanteil von 6% ermittelt. Aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes und im Zuge des demografischen Wandels werden neue Anforderungen hinsichtlich nachhaltiger Mobilität gestellt, die im Ilm-Kreis u.a. mit einer konsequenten Radverkehrsförderung und der angestrebten Erhöhung des Radverkehrsanteils beantwortet werden sollen. Den ersten Baustein bildet ein Radverkehrskonzept Ilm-Kreis (RVK IK), entwickelt in Beteiligung von Bürgern und Verantwortlichen aus Politik und Verwal-

tung. Die Besonderheit des RVK (insbesondere für Thüringen) liegt in der umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung und der Schwerpunktsetzung Alltagsradverkehr für ein gesamtes Kreisgebiet.

Grundlage bildete eine an der Fachhochschule Erfurt ausgeschriebene und durch das Landratsamt betreute studentische Masterarbeit. Im Ergebnis konnte diese als Entwurf RVK IK der Öffentlichkeit präsentiert und zur Diskussion vorgestellt werden. Die Bürger wurden im Rahmen einer Auftaktveranstaltung, mittels Presse, Amtsblatt und verteilten Fragebögen zur Stellungnahme aufgerufen, insbesondere zu den Routenverläufen für den Alltagsradverkehr. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind über 500 Einzelhinweise von Bürgern, Gemeinden und Trägern

# 103

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für den Ilm-Kreis mit dem Schwerpunkt Netzplanung für den Alltagsradverkehr mittels breiter Öffentlichkeitsbeteiligung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erarbeitung und Öffentlichkeitsbeteiligung wurden abgeschlossen. Das Radverkehrskonzept Ilm-Kreis wurde vom Kreistag am 14. Dezember 2016 beschlossen.
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenes Personal sowie Finanzierung einer Praktikumsstelle im Landratsamt für sechs Monate
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2014 bis 2016

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel war es, ein Radverkehrskonzept Ilm-Kreis (RVK IK) mit der Öffentlichkeit zu entwickeln. Bürger, Gemeinden und Träger öffentlicher Belange wurden aufgerufen, Hinweise einzureichen. Der Fokus lag dabei auf dem Alltagsnetz. Gleichzeitig sollte das Thema Radverkehr etabliert, der Austausch über Gemeindegrenzen hinweg initiiert sowie große Akzeptanz durch Bürger und Baulastträger erreicht werden, damit die Umsetzung gelingen kann. Das RVK stellt den Auftakt umfassender Radverkehrsförderung dar.

### Projektmanagement:

- Landratsamt Ilm-Kreis, Büro der Landrätin, SB Radverkehr

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Katharina Cherubim
- Anschrift: Ritterstraße 14, 99310 Arnstadt
- Telefon: 03628/738235
- E-Mail: k.cherubim@ilm-kreis.de
- Projekthomepage: www.ilm-kreis.de/rvk

# ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG RADVERKEHRSKONZEPT ILM-KREIS



drei Jahre andauernden Planungsprozesses konnte vom Kreistag ein umfassend geänderter Kartenteil gemeinsam mit dem ergänzenden Textteil als RVK IK im Dezember 2016 beschlossen werden.

Die sehr gute Resonanz im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Regionalberatungen zeigt die große Akzeptanz und den Erfolg dieser Vorgehensweise. Die Zusammenarbeit der Kreisverwaltung mit Bürgern, Politik und Verbänden zum Thema Radverkehr ist auch zukünftig im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehr Ilm-Kreis und ihrer drei Projektgruppen E-Bike, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur geplant.

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes Ilm-Kreis konnte bereits in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Thüringen (AGFK-TH) als auch auf einer Radkonferenz von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Thüringer Landtag vorgestellt werden, um beispielgebend für andere Thüringer Kreise und Kommunen zu sein.

# 103

öffentlicher Belange eingegangen. In sechs Regionalberatungen wurden die Hinweise den Gemeinden, ADFC, Naturschutz, Landwirtschaft und Forst vorgestellt und diskutiert, um die Abwägungsentscheidung vorzubereiten. Einzelne strittige Routen wurden zusätzlich in Vor-Ort-Terminen begutachtet. Die Abwägung der Stellungnahmen erfolgte nach Vorbereitung durch die Verwaltung durch die Arbeitsgruppe Radverkehr Ilm-Kreis, einem Gremium aus Kreistagsmitgliedern, Verbänden, Behörden und Bürgern. Im Ergebnis des fast



## UNTERWEGS IN DEUTSCHLAND



Der Film ist gezielt für die vielen neuen Einwanderer und Asylanten gedacht, welche hier zwar sehr oft Fahrräder geschenkt bekommen, aber nicht sicher im Fahren sind, da sie hiesige Verkehrsverhältnisse und die Straßenordnungen nicht kennen. Es werden Radfahrtsituationen einmal falsch und einmal richtig gezeigt. Der Film soll mit möglichst wenig Sprache auskommen, also selbsterklärend sein. Der Film wurde auch in verschiedene Sprachen übersetzt:

- Vietnamesisch
- Englisch
- Französisch
- Arabisch
- Farsi
- Deutsch mit Untertitel

Die Filme werden über den YouTube-Kanal des Filmclubs Solingen allen Menschen zur Verfügung gestellt und sollen auch von der Polizei, Bereich Verkehrsunfallprävention, zur Verkehrserziehung genutzt werden.

Auch alle anderen Institutionen, die sich um Verkehrserziehung und/oder Flüchtlinge kümmern, können diese Filme in HD-Qualität nutzen, da sie beim Filmclub kostenlos im Downloadbereich ladbar sind. So kann der Film an Schulungsorten gezeigt werden, an denen kein Internetanschluss besteht.

Unter diesem Link ist die deutsche Version zu sehen:

<https://www.youtube.com/watch?v=OZqi37IkPzg>



# 104

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Verkehrsregeln in einfachen Worten den Flüchtlingen erklären
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Der Film wird in Schulungen erfolgreich eingesetzt.
- **FINANZIERUNG:**  
Abgeschlossen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### Projektmanagement:

- Polizei & Filmclub Solingen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Andreas Klüpfel
- Anschrift: Bäckershof 19, 42699 Solingen
- Telefon: 02122/530500
- E-Mail: [a.kluepfel@filmclub-solingen.de](mailto:a.kluepfel@filmclub-solingen.de)
- Projekthomepage: <http://www.filmclub-solingen.de/der-club/radfahren-in-deutschland/>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es soll den Flüchtlingen und Neubürgern mit einfachen Worten und Bildern das richtige Verhalten im deutschen Straßenverkehr nähergebracht werden. Im Film werden Beispiele gezeigt, wie es falsch oder richtig ist. Anhand von roten, gelben oder grünen Zeichen kann der Zuschauer erkennen, ob das Gezeigte richtig ist oder nicht. So kann man dem Film folgen, auch ohne die deutsche Sprache zu verstehen.

## BESSER MOBIL. BESSER LEBEN.

**Besser mobil.  
Besser leben.**



Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich auf den Weg in eine nachhaltige Zukunft gemacht. Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle. Unser Motto „Besser mobil. Besser leben“ setzt den Fokus bewusst auf eine Förderung der nachhaltigen Mobilität und damit auf ein positives Lebensgefühl und eine hohe Lebensqualität in der Stadt. Weiter verstärkt wird die Kampagne in den kommenden Jahren zudem durch vielfältige



Infrastrukturmaßnahmen. Schon heute zählt Potsdam zu den Vorreitern einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Potsdam ist fahrradfreundlich und hat einen hohen Anteil von öffentlichem Personennahverkehr durch sein gutes Tram- und Busnetz sowie die direkte Anbindung an die Metropole Berlin über S-Bahn und Regionalbahn. Auch in Zukunft

möchte die Landeshauptstadt Potsdam Bürgerinnen und Bürger für eine nachhaltige Zukunft gewinnen. Mit der Mobilitätskampagne „Besser mobil. Besser leben.“ wollen wir die Einwohner über das bereits vorhandene sehr gute Angebot an Alternativen zur Fortbewegung mit dem Auto informieren – vom Radfahren und zu Fußgehen bis zur Nutzung von Bus und Bahn. Dabei steht die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Vordergrund: Es geht nicht darum, in Schwarz oder Weiß zu denken, sondern um viel mehr. Wir möchten mit den Potsdamerinnen und Potsdamern diskutieren, wie man gesünder, besser sozial vernetzt und umweltschonender mobil sein kann. Mit der Kampagne sollen

Denkanstöße für einen Umstieg gegeben und ein positives Image für nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Gleichzeitig soll sich die Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmer untereinander verbessern.

Insgesamt wollen wir für einen Wandel im täglichen Mobilitätsverhalten werben – da jeder Weg zählt, ob zur Arbeit oder zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit.

Da dies aber nicht mit dem erhobenen Zeigefinger geschehen soll, haben wir ein frisches und zeitgemäßes Kampagnendesign entworfen.

Mit dem entwickelten Logo („Mobilitäts-Puzzle“) und dem Claim „Besser mobil. Besser leben.“ wird für ein nachhaltiges und multimodales Verkehrsverhalten im Alltag geworben. Neben verschiedenen

# 105

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Werbung für nachhaltiges Verkehrsverhalten, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erarbeiten einer aufmerksamkeitsstarken Kampagnenoptik und Etablierung in der Öffentlichkeit
- **FINANZIERUNG:**  
Kommunale Eigenmittel Öffentlichkeitsarbeit Verkehrsentwicklung (240.000 Euro/Jahr)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2015–2019

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Mobilitätskampagne „Besser mobil. Besser leben.“ will die Landeshauptstadt Potsdam mit einem frischen und aufmerksamkeitsstarken Kampagnendesign für nachhaltiges Verkehrsverhalten werben. Dabei ist der Radverkehr ein sehr wichtiger Baustein und steht im Vordergrund. Angesprochen werden alle Verkehrsträger des Umweltverbundes (Rad/Fußverkehr und ÖPNV), aber auch Sharing-Modelle und Elektromobilität. Somit steht die Kampagne für eine nachhaltige und multimodale Mobilität.

### Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dana Fiebig
- Anschrift: Landeshauptstadt Potsdam, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, 14461 Potsdam
- Telefon: 03 31/2 89 30 12
- E-Mail: [besser-mobil@rathaus.potsdam.de](mailto:besser-mobil@rathaus.potsdam.de)
- Projekthomepage: [www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)

## BESSER MOBIL. BESSER LEBEN.



# 105

saisonal und thematisch wechselnden Plakaten wird bei verschiedenen Aktionen und Veranstaltungen (Anradeln, Mobilitätswoche, Parking Day, Umweltfest, Dankeschön-Eis-Aktion) Aufmerksamkeit für das Thema auch durch andere Werbeträger (Brötchentüten, Postkarten, Eis, Sattelschoner, Reflexbänder, Warnwesten, Mehrwegtaschen, Schlüsselbänder etc.) erzeugt. Besondere Zielgruppe sind die flexibel Autoaffinen, die nicht unbedingt ausschließlich überzeugte Autofahrer

sind, aber noch einen letzten Denkanstoß für einen bewussten Umstieg benötigen. Mit Motiven zu „Autokorrektur – immer eine gute Option“ soll mit den verschiedenen Chatverläufen eben genau diese Zielgruppe lebensnah und aktuell, aufmerksamkeitsstark und flexibel angesprochen werden. Im Sinne der Mobilitätskampagne nehmen wir die in Chat-Programmen gängige Autokorrektur wörtlich und beziehen diese auf den Straßenverkehr.

## FLENSBURGER RÄDER



Im Rahmen des Freiwilligen Ökologischen Jahres (FÖJ) beim ADFC Schleswig-Holstein und dem Klimapakt Flensburg e.V. haben Helene Wahl und Ann-Kathrin Wild eine Fotoausstellung sowie einen Kalender für 2017 über die tollsten Fahrräder Flensburgs erstellt.

Die beiden FÖJlerinnen haben immer wieder tolle Fahrräder gesehen, während sie durch Flensburg gelaufen sind, und haben sich gefragt, wer wohl die Besitzer sind und welche Geschichten hinter den Fahrrädern stecken. Also haben sie angefangen, Flyer an die Fahrräder zu klemmen (die einige zunächst für einen Strafzettel hielten), mit denen sie die Besitzer gebeten haben, sich bei ihnen zu melden. Im Rahmen von Interviews haben sie u.a. erfragt, wie und wann die Besitzer das Fahrrad bekommen haben, was das Besondere daran ist, wofür das Fahrrad genutzt wird, und ein Foto gemacht.

Darüber hinaus wurden die Leute gefragt, ob sie Freunde oder Bekannte mit ebenfalls außergewöhnlichen Fahrrädern haben und über die ADFC-Ortsgruppe sowie über die Facebook-Seite des ADFC-Landesverbandes nach Fahrrädern gesucht,

um so Fahrräder zu finden, die ihnen nicht in der Stadt aufgefallen waren. Insgesamt haben sie so in interessanten und unterhaltsamen Treffen 30 Räder, Flensburger Radfahrer und Radfahrerinnen und deren Geschichten kennengelernt.

Flensburgs tollste Räder sind z.B. selbst zusammengebaut oder selbst angemalt, andere haben originelle Extras wie eine kleine Pflanze oder einen Beiwagen, in dem Kinder transportiert werden können, oder auch noch ganz andere Besonderheiten. Aus den gesammelten Informationen haben die FÖJlerinnen kleine Texte zu jedem Fahrrad geschrieben, die die Geschichte des Fahrrads erzählen. Zusammen mit den Fotos haben sie daraus eine Ausstellung konzipiert, die vom 06. Juni bis 01. Juli 2016 im Eingangsbereich des Flensburger Rathauses zu sehen war. Die Bilder und Texte wurden auch auf der eigenen Facebook-Seite „Flensburger Räder“ veröffentlicht.

Nachdem die Ausstellung ein Erfolg war, haben die beiden FÖJlerinnen einen Kalender für 2017 aus den Materialien erstellt, der die Fahrräder im Zwei-Wochen-Rhythmus zeigt. Eine Auflage von 100 Stück

# 106

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Zeigen, dass das Fahrrad mehr als ein Verkehrsmittel ist, Motivation der Flensburger zum Fahrradfahren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Fotoausstellung, Kalender, Facebook-Seite
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel und ehrenamtliches Engagement
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zwei FÖJlerinnen sind durch Flensburg gelaufen und haben an besondere Fahrräder Flyer geheftet, mit der Bitte, sich bei ihnen zu melden. Anschließend haben sie mit den Besitzern Interviews geführt und Fotos gemacht. Aus den Fotos und Texten haben sie zunächst eine Ausstellung konzipiert, die einen Monat im Flensburger Rathaus zu sehen war, und anschließend einen Kalender erstellt. Mit ihrer Arbeit wollten die beiden FÖJlerinnen zeigen, dass ein Fahrrad mehr sein kann als nur ein Verkehrsmittel.

### Projektmanagement:

- Freiwilliges Ökologisches Jahr beim ADFC Schleswig-Holstein und Klimapakt Flensburg e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Henrike Grimm (FÖJ ADFC Schleswig-Holstein 2016/17)
- Anschrift: ADFC Flensburg, Am Burgplatz 1 24939 Flensburg
- Telefon: 04 61/85 40 47
- E-Mail: flensburg@adfc-sh.de
- Projekthomepage: <https://www.facebook.com/flensburgerraeder/>

## FLENSBURGER RÄDER

wurde gedruckt und gegen eine Spende für Viva con Aqua an interessierte FlensburgerInnen verteilt.

Ann-Kathrin und Helene sind viel mit ihren Fahrrädern durch Flensburg gefahren und haben dabei selber erlebt, dass man eine besondere Beziehung zu seinem Fahrrad aufbaut. Mit ihrem Projekt wollten die beiden zeigen, dass ein Fahrrad mehr sein kann als ein reines Verkehrsmittel, mit dem man von A nach B kommt. Oft steckt hinter den Fahrrädern eine tolle Geschichte und in einigen Fällen kann es ein Statussymbol ähnlich dem eines Autos sein.

Mit ihrem Projekt wollten sie weitere Flensburger motivieren, auf ihr Fahrrad zu steigen und damit etwas für die eigene Gesundheit und den Klimaschutz zu tun. Mit einem individuell gestalteten Fahrrad macht das Fahrradfahren dann auch gleich noch mehr Spaß!



**Macht!**  
Wir finden, dass dein Fahrrad zu den tollsten Flensburgs gehört!  
Deshalb würden wir gerne dich, dein Fahrrad und seine Geschichte kennen lernen.  
Wir haben nur, die schönsten Fahrräder der Stadt in einer Fotoausstellung zu präsentieren.  
Wenn du Lust hast mit deinem Fahrrad dabei zu sein, melde dich doch bei uns! Wir machen ein Foto deines abgibtages Jahr bei der Stadt, erreichen können die uns unten.  
Flensburg-raeder@web.de oder unter 0461/454617.  
Wir freuen uns, von dir zu hören!  
Ann-Kathrin & Helene

**Fahrräder erzählen Geschichten**

106

## WERBEKAMPAGNE „MÜNSTER FÄHRT AB AUF KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT“



Das dynamisch wachsende attraktive Oberzentrum Münster weist ein sehr hohes Pendleraufkommen mit dem Münsterland auf. Nur relativ wenige Pendler nutzen für ihre Fahrten nach Münster umweltfreundliche Verkehrsmittel. 80% der Pendlerfahrten nach Münster werden mit dem Auto, lediglich 20% mit Bus und Bahn sowie ein verschwindend geringer Anteil mit dem Fahrrad erledigt. Demgegenüber legen die Münsteraner 71% ihrer täglichen Wege vorbildlich mit Bus und Bahn (10%), zu Fuß (22%) oder mit dem Fahrrad (39%) zurück – das ist bundesweit ein Spitzenwert, der aber noch weiter erhöht werden kann. Folglich stecken sowohl im Pendlerverkehr als auch im Verkehr, den die Münsteraner erzeugen, erhebliche Klimaschutz-Potenziale, explizit hinsichtlich der Radnutzung. So hat der Rat der Stadt Münster für das Klimaschutzkonzept 2020 das Handlungsfeld „Öffentlichkeitsarbeit umweltfreundliche Mobilität“ mit der Zielsetzung beschlos-

sen, die umweltfreundliche Mobilität und damit insbesondere den Radverkehr weiter zu fördern. Dadurch sollen der Kraftfahrzeugverkehr und letztendlich der CO<sub>2</sub>-



Ausstoß reduziert werden. Hierzu leistet die öffentlichkeitswirksame Kampagne „Münster fährt ab auf umweltfreundliche Mobilität“ einen wichtigen Beitrag. Die Werbekampagne ist Ende Oktober 2016 mit Plakatmotiven an 125 „Citylights“ im Stadtgebiet von Münster gestartet, insbesondere entlang der Einfallstraßen, um die Hauptzielgruppe, die Pendler aus dem Umland und den Außenstadtteilen, bestmöglich zu erreichen. Seit November werden in Münster auch wochenweise Litfaßsäulen mit diesen Motiven plakatiert. Darüber hinaus wurden und werden die Motive in münsterschen Zeitschriften sowie Magazinen abgedruckt. Parallel dazu wurde eine Begleitbroschüre mit dem Titel

# 107

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Stärkung umwelt-/klimafreundlicher Mobilität, Erhöhung des Radverkehrsanteils an den Pendlerfahrten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Positives Feedback zur Plakataktion/Broschüre, Anfragen von Magazinen zum Druck der Kampagnenmotive
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel der Stadt Münster zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes 2020
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Kampagnenstart im Oktober 2016 – die Kampagne soll mit unterschiedlichsten Bausteinen bis zum Jahr 2020 fortgeführt werden.

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Schwerpunkt der mehrjährigen Werbekampagne „Umweltfreundliche Mobilität“ ist die Förderung der Radnutzung durch Plakate und Begleitbroschüre. Die offensichtliche Negation der dargestellten Motive weckt die Neugier des Betrachters. Die unmittelbare Auflösung soll ihn anregen, über sein eigenes Verkehrsverhalten nachzudenken. Dabei wird bewusst auf den „erhobenen Zeigefinger“ verzichtet. Die kompakte Broschüre vermittelt auf anschaulich-unterhaltsame Weise die Vorzüge des Radfahrens.

#### Projektmanagement:

- Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Milde, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung
- Anschrift: Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, 48127 Münster
- Telefon: 0251/4 92-6150
- E-Mail: milde@stadt-muenster.de
- Projekthomepage: www.muensterfaehrtab.de

## WERBEKAMPAGNE „MÜNSTER FÄHRT AB AUF KLIMAFREUNDLICHE MOBILITÄT“

„Das ist flexible Mobilität“ herausgegeben sowie eine Internetseite unter „www.muensterfaehrtaab.de“ eingerichtet. Beide Medien liefern Ideen, wie der Mobilitätsmix in Münster bequem, flexibel und nachhaltig genutzt werden kann.

Einen Schwerpunkt der Kampagne bildet die Bewerbung der Radnutzung. So widmet sich ein Drittel der Begleitbroschüre dem Thema „Mit zwei Rädern“ und zwei der sechs Plakatmotive sind Radmotive. Mit der Negation „Das ist kein Rad“ und „Das ist kein E-Bike“ wird zunächst die Neugier des Betrachters geweckt, denn es sind sehr wohl je ein Rad bzw. ein E-Bike abgebildet. Und mit den Auflösungen „Das

ist meine emissionsfreie Glücksmaschine mit Parkplatzgarantie.“ sowie „Das ist mein leiser Mittelstrecken-Powerpendler.“ soll der Betrachter anschließend zum Nachdenken über sein eigenes Verkehrsverhalten angeregt werden, wobei bewusst auf den „erhobenen Zeigefinger“ verzichtet wird. Durch die kompakte und unterhaltsam gestaltete Broschüre erhält er auf anschauliche Weise praktische Informationen darüber, dass Radfahren nicht nur gesund ist, sondern auch den Geldbeutel schont und Zeit sparen kann. Und dass Fahrradfahren auch gut fürs Klima ist, weil Radler mit ihrem Fahrrad nachhaltig und CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs sind.

107

## VOLKSENTSCHEID FAHRRAD – BERLIN DREHT SICH!



Alle sind fürs Fahrrad, aber keiner packt an, in Berlin und vielen anderen Städten. Ein kleiner Trupp pfiffiger Fahrrad-Aktivist\*innen folgt der Einladung von Heinrich Ströbenreuther und dem Berliner ADFC, einen Volksentscheid zu starten, der einer Revolution im Autoland Deutschland gleichkommt.

Der Reihe nach: Im November 2015 startet eine Klausurtagung, um zehn Ziele für einen Volksentscheid Fahrrad zu erarbeiten. Angemessen für Radfahrende soll es sein, Autofahrer nicht verschrecken und doch so gut, dass es Autofahrer aufs Rad lockt. Nach vielen Nachtschichten stehen zehn knackige Ziele, wie z.B. 2 m breite Radwege an allen Hauptstraßen, 100 km Radschnellwege, 350 km Fahrradstraßen und 200.000 Radabstellplätze bis 2025.

Das Echo in der Öffentlichkeit ist gigantisch, bis heute gibt es kaum negative Medienberichte. In einem Gesetzes-Hackathon wird der erste Entwurf für Deutschlands erstes Radverkehrsgesetz geschrieben. Per Web-2.0-Lesungen verbessern Deutschlands Radverkehrsexpert\*innen virtuell mit. Nach drei Monaten ist es fertig. Es ist Wahljahr, die Parteien sortieren sich. Der Senat beauftragt eine PR-Agentur für seine kümmerliche Radverkehrspolitik und rechnet Mondzahlen für die Kosten der Umsetzung des Rad-Gesetzes aus. Die Initiative bereitet systematisch die Unterschriftensammlung vor und platziert Treffer für Treffer im PR-Campaigning. Am 18. Mai startet die Sammlung: Statt 20.000 Unterschriften in sechs Monaten liefert sie in nur 3½ Wochen sagenhafte 105.425 Unterschriften ab, Berlins und Deutschlands schnellster Volksentscheid.

### Projektmanagement:

- Die Initiative Volksentscheid Fahrrad unter dem Dach des Netzwerk lebenswerte Stadt e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Heinrich Ströbenreuther
- Anschrift: Wilhelmine-Gemberg-Weg 12, 10179 Berlin
- Telefon: 0160/97442395
- E-Mail: presse@volksentscheid-fahrrad.de
- Projekthomepage: www.volksentscheid-fahrrad.de

# 108

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Ein Radverkehrsgesetz erarbeiten, Mehrheiten gewinnen und per Volksentscheid in Kraft setzen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
RadGesetz erarbeitet, 105.425 Unterschriften gesammelt, im neuen Koalitionsvertrag Berlin „gedreht“
- **FINANZIERUNG:**  
17.000 Stunden Ehrenamt und sechs Monate mit 1.000 Euro Spende, ab Mai für 20.000 Euro Ausgaben gesammelt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Initiative Volksentscheid Fahrrad in Berlin hat in drei Monaten ein Radverkehrsgesetz per Crowd erarbeitet und dafür 105.425 Unterschriften in nur 3½ Wochen gesammelt. Sie hat Radverkehr zum Top-Wahlkampf-Thema gemacht, keine Partei traute sich mehr, fürs Auto einzustehen. Die neue Koalition steht dahinter, 73% der Bürger signalisierten ihren Rückhalt in der letzten Umfrage. Der neue Senat will alle Ziele und Forderungen übernehmen und das Gesetz bis Frühjahr zur Entscheidung einbringen.

## VOLKSENTSCHEID FAHRRAD – BERLIN DREHT SICH!



Warum? Die Bürgerinnen und Bürger Berlins wollen einfach nur sicher und entspannt Rad fahren.

Radverkehr wird zum Top-Wahlkampfthema, 2½ Radverkehrsparteien beschließen im 100-Tage-Programm des neuen Senats, das Radverkehrsgesetz mit allen Zielen und Forderungen zu übernehmen. Drei Viertel der Berliner stehen hinter den Plänen, kaum eine Partei traut sich, weiter offensiv fürs Auto einzutreten. Die Verkehrswende von unten ist gelungen.

Der Volksentscheid Fahrrad soll den Deutschen Fahrradpreis erhalten,

- weil erstmals die „Verkehrswende von unten“ per Volksentscheid erfolgreich gegen eine zunächst unwillige Politik durchgesetzt wurde,
- weil die Initiative in über 17.000 Stunden ehrenamtlicher Arbeit mit 30 bis 300 Engagierten die verkehrspolitische Debatte in Berlin innerhalb eines halben Jahres um 180 Grad gedreht hat,
- weil sie das Miteinander im Verkehr betont, nicht gegen das Auto gewettert und damit die breite Unterstützung in der gesamten Bevölkerung erhalten hat,
- weil bald Politik und Verwaltung per Gesetz verpflichtet sind, radverkehrspolitische Maßnahmen umzusetzen, die sonst nicht angepackt würden,
- und weil Berlin als Vorbild für Politik und Verwaltung vielen anderen Städten zeigt, dass sich mit einer modernen Verkehrspolitik, die offensiv aufs Fahrrad setzt, Wahlen gewinnen lassen.

# 108

## ANTRITT – DIE FAHRRADSENDUNG AUF DETEKTOR.FM



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 Fahrradradiosendung, 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 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. 2.500 Podcast-Abonnenten. Auch auf Facebook ([www.facebook.com/antrittradio](http://www.facebook.com/antrittradio)) werden über 1.300 „Freunde“ erreicht. Über den Shortlink [detektor.fm/antritt](http://detektor.fm/antritt) kann man alle Beiträge jederzeit direkt ansteuern.



### Projektmanagement:

- Gerolf Meyer und Christian Bollert

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Gerolf Meyer und Christian Bollert
- Anschrift: BEBE Medien GmbH / detektor.fm
- Telefon: 03 41/25 66 54 44
- E-Mail: [christian.bollert@detektor.fm](mailto:christian.bollert@detektor.fm)
- Projekthomepage: <https://detektor.fm/serien/antritt>

# 109

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Etablierung einer deutschlandweiten Fahrradsendung mit Podcastverbreitung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
2.500 Podcastabonnenten sowie über 15.000 Kontakte je Ausgabe
- **FINANZIERUNG:**  
Über die BEBE Medien GmbH, die das Onlineradio detektor.fm betreibt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 01.03.2015 fortlaufend

### 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.

## BAHN.BUSINESS CHALLENGE



Das Geschäftskundenprogramm der Deutschen Bahn **bahn.business** betreut 30.000 Firmenkunden. **bahn.business** bietet mehr als Zugfahren. Geschäftskundenerhalten individuelle Mobilitätsangebote, die firmenindividuell einsetzbar, umweltschonend und gesundheitsfördernd sind.

Alternativen zum Firmenwagen oder Taxi wie Fahrradverleihsysteme werden heute von den Geschäftsreisenden verhalten genutzt. „Unsere Mitarbeiter fahren nicht Rad“, wird häufig im Kundengespräch angemerkt. Dabei ist das Fahrrad in Innenstädten oft das schnellste Verkehrsmittel. So selbstverständlich Menschen privat das Radfahren genießen, so selbstverständlich tun sie es nicht auf Geschäftsreise.

Mit der **bahn.business** Challenge möchten wir den Gegenbeweis antreten und so den scheinbaren Widerspruch aufheben. Der Weg zum Rad ist einfach. Die Firma erhält einen firmenindividuellen Registrierungslink für ihre Mitarbeiter. Die teilnehmenden Mitarbeiter können nach der Registrierung auf das Call-a-Bike-System in 50 deutschen Städten und rund 10.000 Leihräder zugreifen und sich diese vor, während und nach der Geschäftsreise entleihen.

Die Firmen treten in einen Wettbewerb. Über den Registrierungslink wird jeder gefahrene Kilometer der Mitarbeiter für die jeweilige Firma gutgeschrieben. Wöchentliche Zwischenstände und das Endergebnis werden unter [www.bahn.de/bbchallenge](http://www.bahn.de/bbchallenge) veröffentlicht. Durch den Gamification-Ansatz und den Ehrgeiz der Teilnehmer entstehen Dynamic und Teamgeist, die Challenge gewinnen zu wollen.

### Projektmanagement:

- DB Vertrieb GmbH, Vertrieb Geschäftskunden

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Romeo Suleiman, Ramona Triebe
- Anschrift: Stralauer Platz 33–34, 10243 Berlin
- Telefon: 030/29736390
- E-Mail: [romeo.suleiman@deutschebahn.com](mailto:romeo.suleiman@deutschebahn.com)
- Projekthomepage: [www.bahn.de/bbchallenge](http://www.bahn.de/bbchallenge)

Die erste Challenge fand mit vier Firmen vom 2. Mai bis 20. Juni 2016 statt. Die Firmen hatten ihre eigenen Fahrradstationen mit sechs Call a Bikes temporär auf dem Firmengelände. Zusätzlich führten wir eine Roadshow zu Beginn der Challenge bei den Firmen durch. Die Firmen lieferten sich ein Kopfan-Kopf-Rennen mit 208 Registrierungen, rund 400 Stunden Entleihszeit und einer CO<sub>2</sub>-Einsparung von ca. 850 kg gegenüber einem herkömmlichen Pkw. Insgesamt wurden 6.000 km erradelt. Zudem wurde die interne und extern Unternehmenskommunikation durch Internet/Intranet und Video gefördert: <https://www.youtube.com/channel/UCyNfM7Ktp7iBuZ-hieyNqRYA>

Durch Medienberichte konnten für die anstehende Challenge 2017 bereits sieben neue Interessenten gewonnen werden.

Das Projekt zeigt, dass die Bahn als größter Mobilitätsanbieter ein starkes Interesse daran hat, alternative Verkehrskonzepte bei Firmen zu fördern. Die **bahn.business** Challenge schafft es durch ihren spielerisch-animierten Ansatz wie kein anderes Projekt, das nachhaltige und gesundheitsfördernde Fahrrad künftig fest in den Business-Alltag zu etablieren.

Meilensteine im Projekt:

- Indengenerierung im strategischen Kunden- und Projektmanagement
- Einbindung der Stakeholder
- Abstimmungstermine zur prozessualen Umsetzung
- Registrierungslink für Firmenanmeldung Call a Bike
- Kommunikations- und Mediaplanung
- Erstellung firmenindividueller Microsites
- Roadshow bei teilnehmenden Firmen
- Wöchentliches Monitoring/Ranking der Challenge

# 110

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Geschäftsreisende aufs Rad bringen und Vorreiter/Pioniere in der Geschäftsreisebranche gewinnen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
2016 Durchführung einer sechswöchigen **bahn.business** Challenge mit vier Firmenkunden (6.300 Mitarbeitern)
- FINANZIERUNG:  
DB intern
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bei der **bahn.business** Challenge treten Firmen in einen zeitlich begrenzten Wettbewerb. Mitarbeiter radeln vor, während oder nach der Geschäftsreise mit dem Call a Bike. Die Firma mit den meisten Pro-Kopf-Kilometern gewinnt einen Preis. Wir fördern Umdenken zum Fahrrad, nicht mit Prospekten/Gesprächen, sondern durch das Erlebnis. Der Wettbewerb regt eine Veränderung der Mobilität an und ist nachhaltig, gesundheitsfördernd und motivierend. Ein Projekt, bei dem viele gewinnen, nicht nur der Preisträger.

## MONNEM BIKE – DEIN RADPROJEKT



# 111

### **Karl Drais war 1817. Für 2017 waren die „Locals“ dran**

Teilnehmen konnten alle, die etwas in und für Mannheim bewegen wollen. Also z.B. lokale Initiativen, Vereine und Unternehmen aus allen Themenbereichen wie Sport, Kultur, Stadtteileben, Design, Musik, Industrie, Handel und Dienstleistung.

### **Welche Ideen konnten eingereicht werden?**

Die Projektideen sollten einen Beitrag zur Radkultur liefern und in Mannheim zur Realisierung kommen. Voraussetzung war, dass die eingereichten Projekte von den Antragstellern selbst bis September 2017 umgesetzt werden können.

### **Was passierte mit den eingereichten Projekten?**

Die Projektidee wurde ab 10. Juni auf der Projektwebsite veröffentlicht und ging mit allen anderen veröffentlichten Projekten ins Rennen um die meisten Stimmen.

### **Projektmanagement:**

- Stadt Mannheim, Geschäftsstelle Radjubiläum2017

### **Kontakt:**

- Ansprechpartner: Peter Rossteutscher
- Anschrift: D7, 1–2. 68159 Mannheim
- Telefon: 0621/2937315
- E-Mail: peter.rossteutscher@mannheim.de
- Projekthomepage: <http://projektwettbewerb.monnem-bike.de/>

Pro Tag konnte von jedem internetfähigen Gerät (IP-Adresse) jedem Projekt max. eine Stimme gegeben werden. Die zehn Projekte mit den meisten Stimmen am Ende gewannen. Darüber hinaus wurden sieben weitere Projekte von einer Fachjury ausgewählt.

- Was ist das Besondere an dem Projekt? Erhöhte Sichtbarkeit für das „Special-Interest“-Thema Radkultur (95.000 Votes), öffentlich sichtbare Präsenz der Projekte
- Erweiterung des Wirkungskreises für Radkultur über die klassische Fahrradszene (Verkehrsverbände) hinaus (Kunst, Kultur, Teilhabe)
- Wertschöpfung von Projekten, die im Rahmen einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung zwar wünschenswert sind, sich aber „Top-down“ nur schwer „verordnen“ lassen (Lastenrad, Teilhabe, usw.)

### **KURZE PROJEKTBECHREIBUNG**

- ZIEL:  
Förderung der Radkultur über „Bottom-up“-Strategie
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
17 geförderte Projekte in Umsetzung
- FINANZIERUNG:  
Circa 75.000 Euro, davon 46.000 Euro Preisgeld
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### **DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**

Die Stadt Mannheim feiert 2017 den 200. Geburtstag des Fahrrads unter der Dachmarke „Monnem Bike“. Das Programm sollte auch von den Menschen in dieser Stadt aktiv mitgestaltet werden können. Deshalb der Wettbewerb und die Chance, selbst mit einem eigenen Radkultur-Projekt zu einem Teil des Jubiläums zu werden. 63 Vorschläge standen im Juli 2016 per Online-Voting zur Wahl, 95 000 „Votes“ wurden vergeben, zehn Online-Sieger und sieben Jury-Gewinner ermittelt. Die Projekte sind nun in der Umsetzung.

# MONNEM BIKE – DEIN RADPROJEKT

## Die Preisträger

- 4.000 EUR – Studentenprojekt „Upcycling“-Fertigung von Taschen , Geldbeutel aus Fahrradschläuchen
- 4.000 EUR – Umbau einer Werkstatt zu einem Anlaufpunkt der Fahrradscene als FahrradCafé
- 4.000 EUR – Erfinder-Comic über Karl Drais
- 4.000 EUR – Förderung freie Lastenrad-Initiative
- 3.000 EUR – Hochschule für Musik, Klangprojekt mit Schülern, Fahrradteile als Musikinstrumente
- 3.000 EUR – Fahrrad-Aktionswoche einer interkulturellen Stadtteil-Begegnungsstätte
- 3.000 EUR – Theaterfahrradtour zu Spielplätzen
- 3.000 EUR – Erfinder-Comics über Karl Drais

- 3.000 EUR – mobiles Ein-Personen-Figurespiel zu Karl Drais
- 2.000 EUR – Fahrrad-Parcours an einer Schule
- 2.000 EUR – BMX-Rampen für BMX-Verein
- 2.000 EUR – Fahrraddemo „Radparade“
- 2.000 EUR – Draisinenrennen an Schule
- 2.000 EUR – Fahrrad-Fotoprojekt mit Einwegkameras
- 2.000 EUR – interkulturelles Kunst-Projekt in einem Kindergarten
- 2.000 EUR – Theater-Performance im öffentlichen „Besorg dir ein Rad“
- 2.000 EUR – Plakatausstellung zu „Drais und die Folgen“
- 2.000 EUR – Fahrrad-Anhänger und Events einer

# 111



Junggünderin



## WAHLPRÜFSTEINE ZUM THEMA RADVERKEHR



Den in der Neuköllner Bezirksverordnetenversammlung (BVV) vertretenen Parteien (SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke, Piratenpartei) wurden im Juni 2016 durch das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (NFN) 22 Fragen zu fahrradpolitischen Themen zugesandt. Jede Partei hatte die Möglichkeit, darzustellen, ob und wie sie das beschriebene Problem vorhaben anzugehen. Themenschwerpunkte waren Hauptmagistralen, Verkehrsberuhigung, Nebenrouten, Feinstaub, autoarme Stadt, Parkraummanagement, Zweite-Reihe-Parken, Fahrradstraßen und Fahrradparks. Die Antworten wurden intern bewertet: in Hinblick auf die grundsätzliche Anerkennung des Problems, der Bereitschaft, dies auf die eigene Agenda zu setzen, die inhaltliche Auseinandersetzung/Kennntnis und die Glaubwürdigkeit vor dem Hintergrund der bisherigen Position. Die Ergebnisse wurden in fünf Kategorien – „ja“, „ja, aber“, „blabla“, „nein, aber“, „nein“ – aufgeteilt und visualisiert. Ab dem 19. Juli 2016 wurden diese Infografiken jeweils dienstags auf Facebook veröffentlicht. Parallel erschien diese auf der NFN-Website mit den ausführlichen Antworten sowie der Beschreibung der Notwendigkeit dieser Forderungen. Acht Themen konnten so schwerpunktmäßig bis zur BVV-Wahl dargestellt und diskutiert werden. Die hohen Zugriffszahlen (1.168 Besucher) beim Thema „durchgehender Radstreifen auf der

Karl-Marx-Straße“ bescheinigten an der Stelle ein gesteigertes Interesse.

Abschließend wurden alle 22 Fragen (im Ergebnis 20 Fragen) bewertet, kategorisiert und in eine Gesamtübersicht überführt. Die finale

Infografik zeigte ähnlich einer Routenplanung die Höhe der Hürden, die mit der jeweiligen Partei für Radfahrer\*innen in Neukölln zu nehmen sein würden.

Dieser Neuköllner „Vel-O-Mat“ bot damit allen Wahlberechtigten eine Hilfestellung, für die das Thema Neuköllner Fahrradinfrastruktur ein Kriterium für die BVV-Wahlen darstellte. Die Diskussionen zu den einzelnen Themen zeigten weiterhin, welchen Forderungen des Netzwerks besonderes Augenmerk gewidmet werden sollte.

Die Besonderheit des Projektes lag auf der Konzentration auf einen Bezirk und seinen fahrradpolitischen Fokus. Durch die sehr konkreten Fragen fällt es deutlich schwerer, sich um eine direkte Antwort herumzulavieren, als bei überbezirklichen Fragestellungen. Gerade für einen in dieser Hinsicht rückschrittlichen Bezirk, in dem jedoch gerade den Nordteil betreffend eine deutliche Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen ist, ist dieses Thema für viele ein wahlentscheidender Prüfstein. Mit den getroffenen Aussagen kann das NFN in der kommenden Legislatur die zugesagten Ziele einfordern und die Parteien an ihren Wahlaussagen messen.



### Projektmanagement:

- Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (NFN)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Azra Vardar
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de](mailto:azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de)
- Projekthomepage: [www.fahrradfreundliches-neukoelln.de](http://www.fahrradfreundliches-neukoelln.de)

# 112

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:  
Überblick über die fahrradpolitischen Ziele der zur Wahl in die BVV Neukölln stehenden Parteien
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Neun Infografiken, Blogbeiträge auf Website
- FINANZIERUNG:  
Ehrenamtlich
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das NFN hat alle in der BVV Neukölln vertretenen Parteien zu ihren Positionen zu verschiedenen fahrradpolitischen Themen in Neukölln befragt. Von 22 Fragen wurden acht schwerpunktmäßig wöchentlich auf der Website und auf Facebook zusammen mit einer Infografik veröffentlicht, diskutiert und bewertet. Direkt vor der Wahl wurde eine infografische Gesamtübersicht erstellt, die die Anzahl und Höhen der Hürden mit der jeweiligen Partei in Hinblick auf ein fahrradfreundlicheres Neukölln illustrierte.

## MITGLIEDSCHAFT IM NETZWERK FAHRRADFREUNDLICHES NEUKÖLLN



Ausgangspunkt für den Aufbau des Netzwerks Fahrradfreundliches Neukölln (NFN) mit institutionellen Netzwerkmitgliedern war, bezirklichen Entscheidungsträger\*innen zu verdeutlichen, dass die fahrradpolitischen Forderungen der Aktiven des NFN durch eine Bandbreite von Neuköllner Akteur\*innen getragen wird und insbesondere auch die lokale Wirtschaft und Bildungseinrichtungen ein Interesse an dem Ausbau der Radinfrastruktur haben.

Zur Akquise neuer Mitglieder gestaltete das NFN einen Flyer, der den Aufbau und die Ziele des Netzwerks kommuniziert. Aktive des Netzwerks sprechen potenzielle Mitglieder persönlich oder per E-Mail an und informieren über die Ziele des Netzwerks und die Möglichkeit der Mitgliedschaft. Die Akquise begann im September 2015 und geht fortlaufend weiter. Auch melden sich immer mehr Institutionen proaktiv bei dem Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln, um Mitglied zu werden.

Jedes Mitglied erhält einen Sticker „Mitglied im Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln“, der ins Schaufenster geklebt werden kann und damit den Kunden\*innen/Nutzer\*innen der Läden/Einrichtungen die Mitgliedschaft signalisiert. Finanziert wurden der Druck der Flyer und Aufkleber nach einem erfolgreichen Antrag durch das Quartiersmanagement Richardplatz Süd. Die Mitgliedschaft im NFN ist kostenfrei. Einige Mitglieder unterstützen die Aktiven jedoch regelmäßig über Spenden und helfen bei bestimmten Aktionen (z.B.

Auslegen des Einwohner\*innen-Antrags, Unterstützung durch Sachspenden etc.). Ihre Anregungen, Sorgen und Wünsche in Bezug auf den Radverkehr in Neukölln tragen die Aktiven in ihren Forderungen an die Bezirkspolitik und über Social Media weiter. Derzeit (Stand Januar 2017) sind 79 Institutionen als Netzwerkmitglieder gelistet.

Das Besondere an dem Konzept der institutionellen Mitgliedschaft ist, dass das Netzwerk durch die Akquise lokaler Wirtschaftsträger\*innen und Einrichtungen die fahrradpolitischen Forderungen besser untermauern kann und lokal definiert. Durch die ideelle Einbindung unterschiedlichster Akteur\*innen gewinnen die Forderungen des Netzwerks an Legitimität. Trotz geringer finanzieller Mittel und ausschließlich ehrenamtlicher Arbeit konnten 79 Netzwerkmitglieder in einem Zeitraum von 1¼ Jahren gewonnen werden. Neben dem Ziel, der Bezirkspolitik zeigen zu können, wie viele Institutionen das Thema der Radverkehrsförderung für wichtig erachten, konnte hierdurch die Bedeutung des Radverkehrs für das lokale Gewerbe und für Bildungseinrichtungen platziert werden.

Das Projekt sollte den Wettbewerb gewinnen, da es aufzeigt, welche Möglichkeiten die Bewohner\*innen eines definierten politischen Raums haben, um auf Missstände und ihre Erwartungen aufmerksam zu machen (Bottom-up). Dies kann als Modell für weitere fahrradbegeisterte Netzwerke in ganz Deutschland kommuniziert werden.

# 113

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Mitgliederakquise für das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Netzwerk hat 79 institutionelle Mitglieder
- **FINANZIERUNG:**  
Ehrenamtlich, Spenden, Quartiersmanagement (Sachmittel)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit September 2015 bis heute (fortlaufend)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (NFN) hat sich gegründet, um auf die Missstände im Radverkehr in Berlin-Neukölln aufmerksam zu machen, und hat hierzu ein Netzwerk von institutionellen Unterstützer\*innen, sogenannten Netzwerkmitgliedern, aufgebaut. Netzwerkmitglieder sind Institutionen wie Gewerbetreibende, Gastronomie, Supermärkte, Schulen, Kitas und Vereine in Neukölln. Die Netzwerkmitglieder unterstützen durch ihre Mitgliedschaft die politischen Forderungen des Netzwerks.

### Projektmanagement:

- Netzwerk Fahrradfreundliches Neukölln (NFN)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Azra Vardar
- Anschrift: /
- Telefon: /
- E-Mail: [azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de](mailto:azra@fahrradfreundliches-neukoelln.de)
- Projekthomepage: [www.fahrradfreundliches-neukoelln.de](http://www.fahrradfreundliches-neukoelln.de)

## „VON FREUNDEN, DIE SICH AUSKENNEN – DAS FAHRRAD“: EINE SENDEREIHE ZUM FAHRRADFahren

Fahrradfahren, Fahrradfreundlichkeit und das Fahrradklima in Erfurt waren schon immer bzw. immer mal wieder Themen im Morgenmagazin „Kaffeersatz“ am Montag bei Radio F.R.E.I. Marie Baumann betreut und moderiert diese Sendung seit vielen Jahren ehrenamtlich bei dem lokalen nicht-kommerziellen Radio in Erfurt. Gemeinsam mit Marcus Hebestreit, der sich in der Fahrradselbsthilfwerkstatt der Erfurter Fachhochschule (FH) engagiert, entstand die Idee, Tipps zum Reparieren und Pflegen von Fahrrädern fürs Radio aufzunehmen. Ziele dabei waren das weitere Verbreiten von Wissen und Erfahrung sowie das Lustmachen aufs Fahrradfahren und auch darauf, sich selbst um kleinere Reparaturen zu kümmern. Neben den anfänglichen Folgen wie „Ich hab nen Platten ...“ oder „Wenn’s in der Schaltung schleift ...“ sprechen wir auch über verkehrspolitische Themen, wie etwa wenn wir den ADFC-Fahrrad-Klimatest akustisch dokumentiert ausfüllen. Entstanden sind mittlerweile sieben Folgen und wir wollen das Projekt weiterführen und das Thema Fahrradfahren kontinuierlich im Radioprogramm unterbringen.

Zum Nachhören sind alle Folgen auch online: [http://radiofrei.de/index.php?iid=7&ksubmit\\_show=Artikel&kartikel\\_id=5089](http://radiofrei.de/index.php?iid=7&ksubmit_show=Artikel&kartikel_id=5089)

Übersicht der bisherigen Folgen:

- Folge 1: Ich hab nen Platten ...
- Folge 2: Meine Kette quietscht ...
- Folge 3: Wenn’s in der Schaltung schleift ...
- Folge 4: Was ist eigentlich die Fahrradselbsthilfwerkstatt der FH?
- Folge 5: Wie kann ich die Bremsen an meinem Fahrrad wieder fit machen?
- Folge 6: Fahrradfahren im Winter
- Folge 7: Fahrradklima-Test | Ein Selbstversuch

# 114

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Hörer\*innen Lust auf Fahrradfahren machen und sie in Eigenständigkeit stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Positives Feedback von Hörer\*innen
- **FINANZIERUNG:**  
Nicht notwendig, ehrenamtliches Radioprojekt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2015

### Projektmanagement:

- Marie Baumann / Radio F.R.E.I.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Marie Baumann
- Anschrift: Marie Baumann/Radio F.R.E.I. Gotthardtstr. 21, 99084 Erfurt
- Telefon: /
- E-Mail: [marie.baumann@radio-frei.de](mailto:marie.baumann@radio-frei.de)
- Projekthomepage: [http://radiofrei.de/index.php?iid=7&ksubmit\\_show=Artikel&kartikel\\_id=5089](http://radiofrei.de/index.php?iid=7&ksubmit_show=Artikel&kartikel_id=5089)

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der Sendereihe des lokalen, nicht kommerziellen Radiosenders spricht Redakteurin Marie mit Marcus, der sich gut mit Fahrrädern auskennt und in der studentisch organisierten Fahrradselbsthilfwerkstatt der Erfurter FH arbeitet. Sie dokumentieren Reparaturen fürs Radio oder geben Tipps und Hinweise. Das Ganze auf eine lockere und unterhaltsame Art und Weise, die Lust machen soll, selbst mehr Fahrrad zu fahren und sich selbst um das eigene Rad zu kümmern.

## FÖRDERUNG DER FAHRRADMOBILITÄT VON SENIORINNEN – GUTSCHEINE FÜR E-BIKE-KURSE IN BAD BENTHEIM



Kurs vor Ort angeboten. Jeder Bürger und jede Bürgerin in Bad Bentheim soll die Chance haben, den Umgang mit dem E-Bike zu erlernen, um wieder weiter sicher mit dem Rad unterwegs zu sein. Anschließend haben wir im November 2016 einen Gutschein erstellt, welcher jeden Interessierten dazu einlädt, an einem kommenden Kurs teilzunehmen. Diese Gutscheine sind an die beiden lokalen Fahrradhändler ausgegeben worden, wo sie bei der Beratung genutzt werden, um Interessierte zu einem E-Bike-Kurs einzuladen.

Fahrradfahren ist gesund. Es fördert die Konzentration, die Gesundheit und das Fahrrad ist ein Null-Emissions-Verkehrsmittel. Fahrradfahren hält fit. Wir möchten mit unserer Aktion erreichen, dass das Radfahren für jede Altersklasse möglich bleibt, gerade dann, wenn Menschen das Radfahren aufgrund ihres Alters oder aus gesundheitlichen Gründen aufgeben wollen. E-Bikes werden in Bad Bentheim immer öfter gesichtet, denn sie ermöglichen (älteren) Bürgerinnen und Bürgern, die vielen Vorteile des Fahrradfahrens genießen zu können und so auch weitere Strecken zu meistern. Das E-Bike muss jedoch genau auf den Nutzer abgestimmt sein. Das Angebot eines E-Bike-Kurses der Verkehrswacht Grafschaft Bentheim e.V. (VGB) hat die Klimaschutzmanagerin Vera Stödtker der Stadt Bad Bentheim in Zusammenarbeit mit dem Seniorenbeirat der Stadt im September 2016 gerne angenommen und den

Wichtig ist uns besonders, dass durch eine persönliche Beratung vor Ort die Seniorinnen und Senioren weiter und langfristig Spaß am Radfahren haben und sich sicher fühlen. Die Einladung enthält den Aufruf zur Teilnahme an einem kommenden Kurs sowie die Kontakte zum Seniorenbeirat und zum Klimaschutzmanagement. Aufgreifen der Erstberatung beim Fahrradhändler und weiterführendes Angebot). Kommende Kurse werden dann je nach Interesse stattfinden. Die Verkehrswacht Grafschaft Bentheim konnte als Partner für spätere konkrete Kursangebote gewonnen werden. Ziel der Stadt Bad Bentheim ist es, den Radverkehr in unserer Stadt für jeden zu ermöglichen. Das Projekt wird gemeinsam vom Seniorenbeirat und vom Klimaschutzmanagement beworben (Kooperation unterschiedlicher Partner, Projektlaufzeit: November 2016 bis Dezember 2018).

### Projektmanagement:

- Klimaschutzmanagement und Seniorenbeirat Stadt Bad Bentheim (Partner:Verkehrswacht Grafschaft Bentheim)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Vera Stödtker, Klimaschutzmanagerin der Stadt Bad Bentheim; Sara Vordermark, BFDlerin
- Anschrift: Schloßstr. 2, 48455 Bad Bentheim
- Telefon: 05922/7338
- E-Mail: stoedtke@stadt-badbentheim.de
- Projekthomepage: keine

# 115

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Förderung der lokalen E-Bike-Nutzung, Verbesserung der Sicherheit für ältere Verkehrsbeteiligte
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
E-Bike-Kurs im September 2016 in Bad Bentheim von der VGB, positive Resonanz der Teilnehmer
- **FINANZIERUNG:**  
Gering investiv, Abwicklung über Klimaschutzmanagement
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
November 2016 bis Dezember 2018

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Klimaschutzmanagement und Seniorenbeirat der Stadt Bad Bentheim wollen das sichere E-Bike-Fahren fördern und geben – in Abstimmung mit den örtlichen Fahrradhändlern – beim E-Bike-Kauf Gutscheine für einen E-Bike-Kurs der VGB aus. Alle Interessierten werden so direkt über ihren Fahrradhändler und persönlich für eine Teilnahme angesprochen. Der E-Bike-Kauf soll den Anreiz geben, einen Kurs zu besuchen, um das E-Bike-Fahren weiter zu trainieren und langfristig sicher Rad zu fahren.

## FAHRRAD-SOMMER BAD OEYNHAUSEN



Bad Oeynhausen ist im Aufbruch in eine Verkehrswende. Der „Radschnellweg OWL Bad Oeynhausen–Löhne“ wird derzeit geplant, die A30N ist bald fertiggestellt und die B61 wird voraussichtlich zur Landesstraße, der „Masterplan Klimafreundliche Mobilität“ und das „Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK)“ werden umgesetzt. Die derzeitige Bundesstraße soll zu einer Landesstraße herabgestuft werden. Hier wird sowohl räumlich als auch im Alltagsverkehr ein großes Potenzial frei.

Wir nutzen die Chance bereits jetzt, alle Bürgerinnen und Bürger positiv für das Radfahren einzunehmen und mit Spaß die gewohnten Wege mit dem Rad zu fahren. Mit dem „Fahrrad-Sommer“ wird seit 2015 versucht, eine Marke für das Radfahren und die Nahmobilität in Bad Oeynhausen

zu erarbeiten, diese positiv zu besetzen und durch regelmäßig wiederkehrende Veranstaltungen einen Wiedererkennungswert zu schaffen, um die Aktion in die Hände der engagierten Bürgerinnen und Bürger zu übergeben.

Uns ist keine andere Aktion bekannt, die in dieser Breitenwirkung fast ausschließlich durch bürgerschaftliches Engagement getragen wird. Genau dies wird in Bad Oeynhausen derzeit erreicht. Der Gedanke, den Bürgern selbst Aktionen zum Radverkehr zu überlassen, damit eine Radkultur entsteht und gelebt wird, ist uns aus anderen Projekten nicht bekannt. „... teach a man how to fish...“ lässt die Bürger ihre Radkultur leben, diesen Gedanken weiterzutragen, dafür wünschen wir uns den Deutschen Fahrradpreis.

# 116 a

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Chancen für Radverkehr nutzen, Spaß am Radfahren, Radfahrerkultur in die Hände der Menschen legen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Verdopplung Teilnehmer Stadtradeln, Löhne schließt sich an, engagierte Bürger
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Bad Oeynhausen in Kooperation mit dem VCD
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2015

Ziel	Erfolg
Bürger aufs Rad	Verdopplung der Teilnehmer im Stadtradeln
Bürger aktivieren, Engagement im Radverkehr fördern	Vergrößerung der Aktion Fahrrad-Sommer mit mehr Teilnehmern und mehr Aktionen
Breitenwirkung	Die Stadt Löhne schließt sich unserer Aktion 2017 an
Übergabe in die Hände der Aktiven	Großes Engagement und Koordination eigener Veranstaltungen besonders durch den VCD und adfc, aber auch der Wicherngemeinde, dem Projekt „Schau an wir sind Mobil“, der MHV, den Schulen und der Radstation. Neugewonnen für das nächste Jahr sind das Herz- und Diabeteszentrum, die Stadt Löhne und die Sparkasse.
Radfahren für alle	Radtouren mit speziellen Rädern für Geh- und Sehbehinderte, Inklusion

### Projektmanagement:

- Stadt Bad Oeynhausen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Linda Noack
- Anschrift: Stadt Bad Oeynhausen, Bereich 2.61, Schwarzer Weg 6, 32549 Bad Oeynhausen
- Telefon: 05731/142121
- E-Mail: l.noack@badoeynhausen.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bad Oeynhausen wird Radfahrerstadt, wir freuen uns drauf! Bad Oeynhausen wird sich im Erscheinungsbild und in der Nahmobilität sehr verändern. Es gilt, ein großes Potenzial dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen anstatt es dem Autoverkehr zu überlassen. Zum „Fahrrad-Sommer“ tragen viele Bad Oeynhausener bei. Die Aktion soll den Akteuren übergeben und weitestgehend selbstständig und jährlich wiederkehrend stattfinden. Wir legen die Radfahrerkultur in die Hände der Menschen, sonst lebt sie nicht.

## FAHRRADSOMMER 2016 BAD OEYNHAUSEN



### Aktivitäten

- 1) Stadt Bad Oeynhausen organisierte das Stadtradeln <http://www.stadtradeln.de/> in der Zeit von 1. Juni bis 17. Juni 2016.
- 2) Der VCD vernetzte mit der Kampagne FAHRRAD! – FÜRS KLIMA AUF TOUR – und hat einen VCD-Jugendpreis ausgelobt und mit insgesamt 300 Euro Preisgeld dotiert und an zwei motivierte Klassen ausbezahlt.
- 3) In der Zeit von 6. Juni bis 21. Juni 2016 hat der VCD die Ausstellung „Mehr Platz fürs Rad“ in der Bahnhofshalle Bad Oeynhausen in Verbindung mit der Radstation Bad Oeynhausen präsentiert. (<https://www.vcd.org/themen/radverkehr/fahrradfoerderung/>).
- 4) Der VCD hat Layout und Druck eines Aktionsflyers Fahrradsommer Bad Oeynhausen 2016 organisiert. Die Auflage von 25.000 Exemplaren wurde über einen professionellen Verteilservice an alle Haushalte in Bad Oeynhausen und Löhne Gohfeld ausgegeben.

### Projektmanagement:

- VCD Kreisverband Minden-Lübbecke Herford

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Dippert
- Anschrift: An der Schloßmühle 4c, 32549 Bad Oeynhausen
- Telefon: 0151/14 62 43 72
- E-Mail: [thomas.dippert@gmx.de](mailto:thomas.dippert@gmx.de)
- Projekthomepage: keine

In Ergänzung wurde ein Werbeflyer „Radfahrtraining für Senioren“ in einer Auflage 2.500 Exemplaren erstellt und über die vhs Bad Oeynhausen verteilt.

5) Eine umfangreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde im Umfeld der diversen Veranstaltungen aufgelegt.

### Ergebnisse und Wirkungen

Ziel der Kampagnenwochen war, möglichst viele Bad Oeynhausener zur Nahmobilität mit dem Fahrrad zu ermuntern. Der beigefügte Pressespiegel zeigt: Das ist gelungen! Wohl nicht ohne Einfluss auch dieser Lobby-Aktivitäten: Im kommunalen Haushalt 2017 steht nun ein Ansatz von gut 200.000 Euro für Unterhaltungsmaßnahmen an Radwege-Infrastruktur.



# 116 b

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Bad Oeynhausen mobilisieren zu klimafreundlicher Mobilität mit Rad
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Der beigefügte Pressespiegel zeigt: Das ist gelungen!
- FINANZIERUNG:  
50% Stiftung Umwelt und Entwicklung NRW, 50% Eigenmittel VCD
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
15.01.2016–15.08.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Allianz für mehr Radverkehr in Bad Oeynhausen ist geschmiedet. Es wurden alle Bevölkerungsschichten angesprochen:

- VCD-Jugendpreis verliehen an zwei Schulklassen
- Senioren-Radfahrtraining, Kooperation mit vhs
- RadKultur: Musikalische Rundtour zu drei Kirchen
- Auftaktveranstaltung: Fahrradgottesdienst
- Kinoabend „bikes vs. cars“ <http://mindjazz-pictures.de/project/bikesvscars/>
- VCD zeigt Ausstellung „Mehr Platz fürs Rad“ <https://www.vcd.org/themen/radverkehr/fahrradfoerderung/>

## E BIKE DAYS MÜNCHEN



Der Siegeszug des E BIKES ist aktuell allgegenwärtig. Durch die Antriebsunterstützung werden völlig neue Zielgruppen erreicht: Für Pendler ergeben sich durch erhöhte Reichweiten neue Möglichkeiten, Logistikunternehmen setzen vermehrt auf E-Lastenräder, Senioren entdecken das Rad für sich neu und dank moderner Designs sind Pedelecs inzwischen auch für die junge Generation hochinteressant. Bereits vor dem einsetzenden Boom stellten wir uns die Frage, wie diese zukunftsweisende Entwicklung mit einem hochwertigen Event unterstützt und vorangetrieben werden kann. Nach intensiven Planungen und zahlreichen Gesprächen mit relevanten Ansprechgruppen stand das Konzept für die E BIKE DAYS München – die dreitägige Großveranstaltung rund um das Thema E BIKES mitten in der Metropolregion. Dabei verfolgen die E BIKE DAYS Ziele auf zwei Ebenen. Zum einen sollen gezielte Kommunikationsmaßnahmen die Chancen der Elektromobilität für den Radverkehr in das Bewusstsein der Öffentlichkeit tragen.

### Projektmanagement:

- COMMUNICO GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Gunnar Voß
- Anschrift: Prof.-Max-Lange-Platz 15, 83646 Bad Tölz
- Telefon: 08041/799750
- E-Mail: email@ebikedays.de
- Projekthomepage: www.ebikedays.de

Die Zusammenarbeit mit und die Vernetzung von Interessengruppen schafft Synergien, stößt Diskussionen an, zeigt neue Wege der Mobilität auf und gibt wichtigen Initiativen eine Plattform – stets mit Blick auf die positive Entwicklung und Gestaltung des Radverkehrs in München. Im Rahmen der E BIKE DAYS 2016 platzierte z.B. der „Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München“ das Thema Radschnellwege in der Pressekonferenz zur Veranstaltung, die u.a. durch die Teilnahme des Schirmherrn, Innenminister Joachim Herrmann, eine große Resonanz in der Öffentlichkeit erfuhr. Auf diese Weise werden immer wieder Themen in den Vordergrund geschoben, die im Sinne der positiven Entwicklung des Radverkehrs sind. Nicht zuletzt aus diesen Gründen engagieren sich die E BIKE DAYS als Fördermitglied des ADFC München.

Neben der Positionierung der Thematik in der öffentlichen Wahrnehmung ist der direkte Kontakt zum Produkt ein zentrales Anliegen. Die Besucher kommen indivi-

# 117

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Schaffung eines Großevents mit nationaler Aufmerksamkeit zur Darstellung der gesamten E BIKE Welt.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erfolgreiche Premiere unter Einbindung aller relevanten Interessengruppen und starker Medienpräsenz
- **FINANZIERUNG:**  
Ausstellereinnahmen und Sponsoring
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Erstveranstaltung: 20.–22. Mai 2016  
Nächste Veranstaltung: 19.–21. Mai 2017

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die E BIKE DAYS München sind das perfekte Event für alle an Fahrrad und E BIKE Interessierten, die testen und sich informieren wollen. Auf über 18.000 m<sup>2</sup> im Olympiapark bringen wir Branchengrößen, kreative Startups sowie E BIKE Dienstleistungen zusammen und ermöglichen den direkten Kontakt mit Produkten, die zukünftig die urbane Mobilität und Freizeitgestaltung prägen werden. Die E BIKE DAYS machen mit ihrem einzigartigen Konzept und dem Veranstaltungsgelände Lust auf E BIKES und mehr Radfahren.

## E BIKE DAYS MÜNCHEN



duell und ohne Zwang mit einem Produkt in Berührung, das in Zukunft fest in der urbanen Mobilität und Freizeitgestaltung verankert ist. Für drei Tage präsentieren die Big Player der gesamten Bike Industrie ihre neuesten Produkte und Innovationen in München. Von E BIKES und Antrieben über Zubehör bis hin zu touristischen Angeboten – es ist alles zu finden, was das BIKER Herz begehrt. Auf eigens angelegten Strecken durch den Olympiapark können Besucher die neuesten Modelle der Aussteller testen, die Tretunterstützung ermöglicht die problemlose Bewältigung

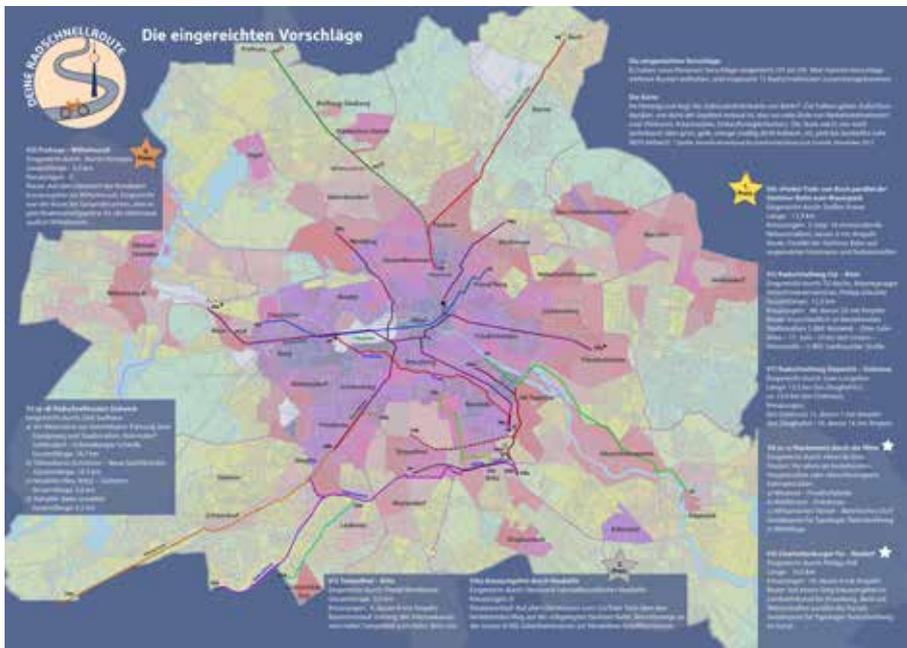


des Olympiabergs und lässt mehr Zeit und Kraft zum Genießen des wunderbaren Ambientes.

Bereits die Premierenveranstaltung vom 20. bis 22. Mai 2016 war ein voller Erfolg: Etwa 60.000 Besucher im Olympiapark, über 70 Aussteller, mehr als 500 Testräder und ca. 3.000 Verleihvorgänge sprechen eine deutliche Sprache. Bei der zweiten Auflage vom 19. bis 21. Mai 2017 wird die gesamte Welt des E BIKE in einer noch größeren Angebotsvielfalt dargestellt. Auf geht's in den Radverkehr der Zukunft.

# 117

## WETTBEWERB „DEINE RADSCHNELLROUTE“



# 118

Über das Potenzial von Radschnellverbindungen herrscht im wissenschaftlichen Diskurs kein Zweifel. Die Niederlande machen seit Jahren erfolgreich vor, wie „Snel-fietsroutes“ Pendler auch über längere Strecken zum Umstieg aufs Rad bewegen können. Durch ausreichende Breite, gerade Streckenführung, Kreuzungsarmut und Separierung von anderen Verkehrsarten ermöglichen sie schnelles Vorankommen. Doch in Deutschland sieht es noch mau aus: Bis auf das Pilotprojekt RS1 im Ruhrgebiet und den „e-Radschnellweg“ in Göttingen sind keine Radschnellverbindungen in Sicht.

Schon 2014 schlug der ADFC Berlin vor, einen Radschnellweg entlang der ehemaligen Siemensbahn im Norden der Stadt zu errichten, und forderte einen eigenen Haushaltstitel für Radschnellverbindungen.

2015 machten dann zwei weitere Ideen von sich Reden: Die „Radbahn“ unter dem Hochbahnviadukt der U-Bahn-Linie 1 und der Vorschlag eines Radschnellwegs entlang den Gleisen der ehemaligen Stammbahn. Die Hauptstadtresse berichtete über mehrere Wochen und die Resonanz im Netz war riesig, obwohl beide Pläne nur schwer umsetzbar sind. Spätestens jetzt war klar: Die Berliner Radfahrenden wollen Radschnellwege! Aber wo?

Diese Frage der etwas rückwärtsgewandten und ohnehin völlig überlasteten Berliner Verwaltung allein zu überlassen, kam nicht infrage. So wurde die Idee geboren, die Intelligenz der Masse zu nutzen und die Berlinerinnen und Berliner selbst zu fragen. Damit deren Vorschläge nicht einfach verpuffen, erklärte sich die Senatsverwaltung dazu bereit, die drei besten Vorschläge in eine offizielle Machbarkeitsuntersuchung aufzunehmen. Dies ist der erste

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Durch Crowdsourcing in Form eines Ideenwettbewerbs geeignete und nachgefragte Strecken für Radschnellverbindungen in Berlin finden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Mehr als 14 Vorschläge wurden eingereicht und von der Jury bewertet. Mehrere der prämierten Routen werden derzeit vom Berliner Senat in Machbarkeitsstudien geprüft.
- **FINANZIERUNG:**  
Kaum Kosten, durch Mittel des ADFC Berlin gedeckt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossen
- **ZEITRAUM:**  
01.03.2016 – 01.07.2016

### Projektmanagement:

- ADFC Berlin e.V.

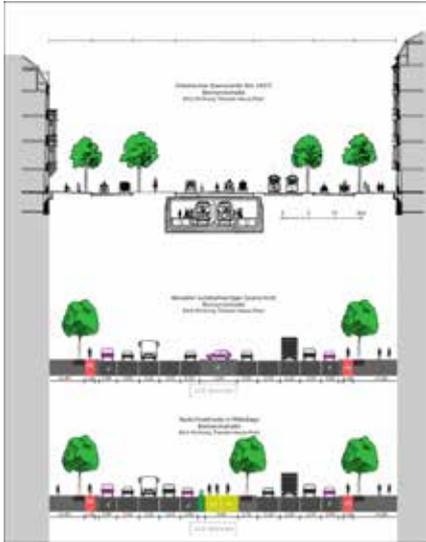
### Kontakt:

- Ansprechpartner: Nikolas Linck
- Anschrift: Brunnenstr. 28, 10119 Berlin
- Telefon: 030/44 04 99 74
- E-Mail: [Nikolas.linck@adfc-berlin.de](mailto:Nikolas.linck@adfc-berlin.de)
- Projekthomepage: <http://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/374-ideenwettbewerb-deine-radschnellroute-adfc-praesentiert-vorschlaege-fuer-berlin.html>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radschnellverbindungen sind in aller Munde. Auch Berlin will mehr Pendler aufs Fahrrad locken. Aber wo wünschen sich die Radfahrenden solche Verbindungen und wo gibt es geeignete Strecken? Das hat der ADFC Berlin die Bürgerinnen und Bürger gefragt und einen Ideenwettbewerb ausgerufen. Die besten Vorschläge wurden prämiert und werden derzeit vom Berliner Senat auf ihre Machbarkeit geprüft.

## WETTBEWERB „DEINE RADSCHNELLROUTE“



Schritt für ihre tatsächliche Umsetzung. Auf diese Weise bildete der Wettbewerb eine Schnittstelle zwischen Landesregierung und Bevölkerung und ermöglichte direkte Teilhabe am Planungsprozess.

Ihre Routen mussten die Bewerber auf einer Online-Karte einzeichnen, einen Text mit den Vor- und Nachteilen der Route schreiben und optional Fotos hochladen. Die genaue Anleitung findet sich hier: <http://adfc-berlin.de/radverkehr/infrastruktur-und-politik/320-deineradschnellroute.html>

Eine Jury aus Radverkehrsexperten prüfte die eingereichten Vorschläge in den Kategorien Realisierbarkeit und potenzielle Nachfrage, vergab aber auch Sonderpreise für besonders kreative Ideen, etwa die eines schwimmenden Radschnellwegs auf dem Landwehrkanal. Die Jury bestand aus Thilo Schütz, Ehrenamtlicher beim BUND Berlin, Tim Lehmann, Stadtplaner und Mobilitätsforscher, und Evan Vosberg, aktiv beim Team des Volksentscheid Fahrrad und im Vorstand des ADFC Berlin.

Die Ergebnisse wurden in einer Pressekonferenz präsentiert, auf der auch die Einsender der besten Vorschläge geehrt wurden. Der Berliner Staatssekretär für Verkehr hielt ein Grußwort. Die Medienresonanz war hoch und hat das Thema Radschnellverbindungen noch mehr ins Licht der Öffentlichkeit gerückt. Inzwischen werden mehrere der Ideen aus dem Wettbewerb gemeinsam mit Ideen, die extern von der Verwaltung gesucht wurden, auf ihre Machbarkeit geprüft. Außerdem gibt es inzwischen einen eigenen Haushalts-titel für Radschnellverbindungen.

# 118





# 119

Historisches Ambiente, zentrale Einkaufsstraße, vielfältige Gastronomie und Kulturangebote: Quakenbrück hat touristisches Potenzial. Allerdings wird es nicht ausgeschöpft. Es fehlt ein ganzheitliches Konzept, das Besucher beispielsweise auch zu mehrtägigen Aufenthalten animiert.

Die durch Kynast (ehemals größter Fahrradhersteller Europas) geprägte Stadt braucht ein klares Alleinstellungsmerkmal, das alle Marketing- und Tourismusaktivitäten bündelt. Als Stadt mit Fahrrad-Historie und -Zukunft mit dem aktuellen deutschen Marktführer PFAU-Tec als Hersteller für Dreiräder, Therapieräder und Lastenfahrräder ist unsere Vision eindeutig: Quakenbrück muss „Radstadt des Nordens“ werden.

### Mehr Kommunikation und Velotainment

Wir wollen unsere Besucher zielgerichteter begrüßen, stärker informieren und

mehr „Velotainment“ bieten. Die Radstadt soll eine bundesweit einmalige Fahrrad-Erlebniswelt bieten, in der Bürger und Besucher, Singles und Familien, Jung und Alt barrierefrei mit einbezogen werden. Dafür ist es wichtig, eine übergreifende Schnittstelle zu schaffen. Eine zentrale Stelle, die alle Kooperationen des Querschnittsthemas Fahrrad koordiniert und nach außen kommuniziert.

Dazu ist in den letzten Jahren ein umfassendes Konzept für die Werbegemeinschaft Initiative Quakenbrück e.V. erstellt und bei der Stadt Quakenbrück sowie in der Stadtgesellschaft vorgestellt worden. Mit finanzieller Unterstützung der Stadt und Zustimmung aller politischer Parteien konnte schließlich Anfang 2016 eine halbe Stelle in Kooperation mit der Werbegemeinschaft, der Kommune und Spendern ausgeschrieben werden.

### Projektmanagement:

- Initiative Quakenbrück e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Moritz Jacobsen
- Anschrift: c/o BP-Blueprint GmbH, Schiphorst 9, 49610 Quakenbrück
- Telefon: 054 31/92 62 66-60
- E-Mail: m.jacobsen@initiative-quakenbrueck.de
- Projekthomepage: [www.facebook.com/RadstadtdesNordens](https://www.facebook.com/RadstadtdesNordens) // [www.initiative-quakenbrueck.de/#leitbild](http://www.initiative-quakenbrueck.de/#leitbild)

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:  
Quakenbrück soll „Radstadt des Nordens“ werden
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Arbeitsstelle eines Projektmanagers geschaffen
- FINANZIERUNG:  
Je ein Drittel Mitgliederumlage Initiative Quakenbrück e.V., Stadt Quakenbrück, Spenden von Unternehmen
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
Seit 01.11.2016 bis heute

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Quakenbrück wird „Radstadt des Nordens“! Ein breites Bündnis aus Bürgern, Betrieben und Politik will das Fahrrad in den Fokus rücken: Zukünftige Projekte, Entscheidungen, Warensortimente und Neuerungen sollen fahrradfreundlich gestaltet werden. Dafür wurde auf bemerkenswerte Weise und ohne weitere Fördermittel die Stelle eines Projektmanagers Radstadt geschaffen. Sein Ziel ist, die Fahrradkultur vor Ort zu fördern und nach außen zu kommunizieren.

**Die Einstellung eines Projektmanagers Radstadt**

Mit diesem ersten, sehr wichtigen Erfolg wird sichergestellt, dass eine kontinuierliche und professionalisierte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Koordination der Aktivitäten durch den Projektmanager gewährleistet ist. Bisher wurde die Homepage der Initiative neu gestaltet, die Facebook-Seite aufgebaut und ein Newsletter für die Mitglieder entworfen. Bestehende Events und der Radtag 2017 in Quakenbrück sind in Planung.

Bemerkenswert ist die breit getragene, öffentlich-private Partnerschaft auf Vereinsinitiative hin: Die Stelle des Projektmanagers wird finanziert, ohne zusätzliche Fördergelder eingeworben zu haben. Stadt, Gewerbetreibende und Unternehmer haben es gemeinsam auf unkonventionelle Weise geschafft, Radfahren ganz oben auf die Agenda zu setzen.

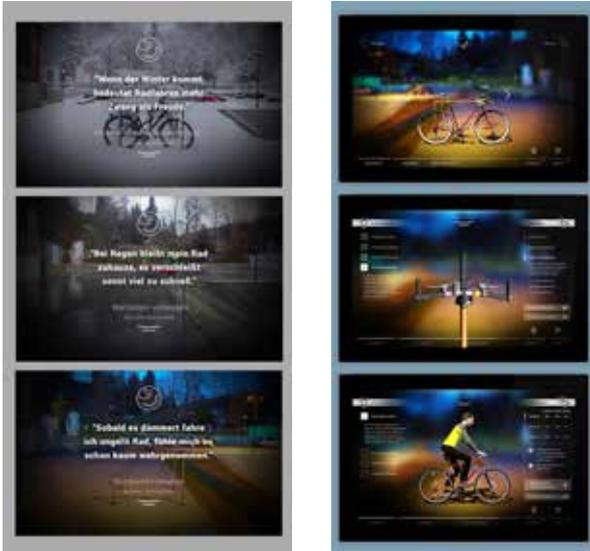
Ein Projektverantwortlicher ist da. Was ihm fehlt, ist jetzt ein Budget, um auch einen Handlungsspielraum für mehr Velotainment zu haben. Neben der Anerkennung der beispielhaften Gemeinschaftsleistung des bürgerschaftlichen Engagements für das Fahrradfahren vor Ort sichert ein finanzieller Gewinn zusätzlich den weiteren Projektfortschritt.

119

The screenshot shows a website layout with a green header. The main title is 'LEITBILD'. Below it, there is a paragraph in German: 'Unsere Stadt ist auf dem Weg zur „Radstadt des Nordens“. Die Initiative Quakenbrück verfügt damit ein klares Ziel: die Stadt als bundesweit einzigartige Fahrrad-Erlebniswelt zu positionieren und sie so zur Destination erster Wahl für Fahrradsportler – und ihre Kaufkraft – zu etablieren.' Below this are six columns, each with an image and text. The columns are: 1. 'Start: QUAKENBRÜCK HAT POTENTIAL' with an image of a church tower. 2. 'Vision: WIR WERDEN RADSTADT' with an image of bicycles parked. 3. 'Schritt 1: MEHR KOMMUNIKATION' with an image of a bicycle with a basket. 4. 'Schritt 2: FAHRRADSPEZIFISCHE ANGEBOTE' with an image of people with bicycles. 5. 'Ziel: RADSTADT DES NORDENS' with an image of a person on a bicycle. 6. 'Radstadt-Projekt MACHEN SIE MIT!' with an image of a group of people. Each column contains a short paragraph of text.

The screenshot shows a newspaper article. The title is 'Kreative Radprojekte' and the subtitle is 'Drei Fragen an Projektmanager Moritz Jacobsen'. The article is in German and discusses the 'Radstadt des Nordens' project. It includes a photo of Moritz Jacobsen, a man with glasses and a blue shirt. The text is arranged in columns, with the photo in the middle. The article discusses the project's goals and the role of the project manager.

## RADGEBER – DEIN INTERAKTIVER FAHRRADSUPPORT



Wir wollen mit unserer Applikation Lösungsansätze und Perspektiven aufzeigen, die motivieren sollen, das Rad wieder mehr im Alltag zu nutzen. Das Besondere an unserem Ansatz ist, dass wir weg von der klassischen Informationsvermittlung eines (bei diesem Themenumfeld) meist schwer überschaubaren und langweiligen Webportals kommen wollen.

Der Service startet mit der Auswahl von persönlichen Hemmnissen des Nutzers mit seinem Rad. Auf Grundlage dieser Auswahl werden unterschiedliche Module geladen, die sich Schritt für Schritt dem Nutzer gegenüber präsentieren. Nur das erste Modul „Radcheck“ ist immer dasselbe, dort wählt der Nutzer einen spezifischen Radtyp und stattet diesen entsprechend seinem eigenen Fahrrad aus. Dies schafft die Datengrundlage, mit der im Anschluss eine sehr persönliche Hilfestellung angeboten werden kann. Ein Modul der Anwendung empfiehlt im Anschluss beispielsweise Komponenten, die den alltäglichen Gebrauch erleichtern oder die das Rad wenigstens

nach StVO verkehrstauglich machen. Ein anderes hilft beim richtigen Einstellen des Lenkers, Sattels usw. Wieder ein anderes simuliert die Fahrt mit dem Fahrrad durch die Stadt und zeigt, welche Wegwahl die beste und sicherste ist.

Um einen Anreiz für die Nutzung der Applikation (bis zum Ende) zu liefern, füllt sich parallel zur Anwendung ein Fortschrittsbalken. Wenn dieser bis zu einem bestimmten Level gewachsen ist, steht ein ausdrucksreiches „Supportsheet“ zur Verfügung, welches die im Laufe

der Anwendung durchlaufenen Module (und die entsprechenden Tipps und Hilfestellungen) dokumentiert und Zusatzinformationen zu den jeweils relevanten Bereichen bereithält. Mit dem Abschluss der Anwendung hat sich der Balken dann ganz gefüllt und man erhält einen Rabattgutschein für Leistungen bei teilnehmenden regionalen Fahrradhändlern. Zugang zum Service kann an Messeständen fahrradfreundlicher Verbände oder über ein Webportal geschaffen werden. Das Layout ist für Touchgesten ausgelegt und somit für Tablets oder Multitouchtische einsatzbereit. Zur besseren Veranschaulichung sind die Szenarien mit 3D-Modellen realisiert. Unser Projekt sollte deswegen den Wettbewerb gewinnen, weil die vielen innovativen Produkte und der Einsatz der Städte und Kommunen für die Radverkehrsförderung auf der Strecke bleibt, wenn nicht möglichst viele davon mitbekommen und persönlich – entsprechend ihrem (in 85% der deutschen Haushalte vorhandenen) Fahrrad – angesprochen werden!

### Projektmanagement:

- Tobias Strohbach

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Tobias Strohbach & Partik Daust
- Anschrift: Überlinger Weg 2, 60386 Frankfurt
- Telefon: 0177/7870926
- E-Mail: tobias.strohbach@online.de
- Projekthomepage: keine

# 120

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Das Fahrrad ist nicht nur als Freizeitsportgerät, sondern vor allem als vielseitiges Verkehrsmittel erkennen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Konzeption einer multimedialen Anwendung und Prototyp-Präsentation in finalem Design
- **FINANZIERUNG:**  
Netzwerk von Fahrradhändlern (bereits einige Zusagen im Raum Stuttgart) sowie Kooperation mit AGFK
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Anwendung möchte dort unterstützen, wo das Rad aus verschiedensten Gründen stehen bleibt. Wie verbessere ich meine Haltung? Welche Wegearten sind die sichersten? Wie können innovative Komponenten meine Alltagsnutzung fördern? „Bringe einige Eckdaten ein und entdecke das Potenzial deines Fahrrads neu.“ Die Dinge, die einen persönlich betreffen, wählt man zu Beginn aus und bekommt die Lösungen anschließend auf anschauliche und spielerische Art präsentiert.

## CRITICAL MASS LEER AUF FACEBOOK



# 121

Critical Mass findet in Deutschland bereits in mehr als 100 Städten statt. In vielen Städten treffen sich Fahrradfahrende am letzten Freitag im Monat zu einer Fahrradfahrt durch die Stadt. Mindestens 16 Fahrradfahrende (die kritische Masse) werden benötigt, um gem. § 27 der Straßenverkehrsordnung eine Gruppe zu bilden. Diese Gruppe darf als „geschlossener Verband“ in Zweierreihen auf der Straße fahren. Benutzungspflichtige Radwege müssen dabei nicht befahren werden. Um auch an Ampelkreuzungen den Verband geschlossen zu halten, dürfen die hinteren Teilnehmer, sollte die Ampel, während der vordere Teil des Verbandes bei Grün über die Ampel rollt, auf Rot springen, die Ampel trotzdem queren, um Anschluss zu halten.

Die meisten Critical Masses finden in Deutschland in Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern statt. Kleinstädte wie Leer mit weniger als 35.000 Einwohnern sind eher die Ausnahme.

Auch wenn Leer von sich behauptet „fahrradfreundlich“ zu sein, so sprechen die Fakten eine deutlich andere Sprache.

Und so war es im August 2016 auch keine große Überraschung, zur allerersten Critical Mass auf antrieb 32 Teilnehmer anzutreffen. Im September waren dann schon 45 Fahrradfahrende am letzten Freitag auf den Straßen von Leer unterwegs.

Gemessen an der Einwohnerzahl (Teilnehmer pro 10.000 Einwohner) liegt Leer zum Beispiel noch vor Köln oder Stuttgart.

Innerhalb weniger Monate hat Critical Mass Leer über 300 „Freunde“ auf Facebook gefunden. Nach der Winterflaute mit Teilnehmerzahlen zwischen 16 und 25 Teilnehmern werden für den Sommer 2017 bis zu 100 Teilnehmer erwartet.

Mit Hilfe der Facebook-Seite erreicht Critical Mass Leer zum einen eine beachtliche Zahl an Teilnehmern, aber auch eine noch größere Anzahl von Menschen, die das Ziel von Critical Mass unterstützen.

Die Belange und Rechte der Fahrradfahrenden im Straßenverkehr zu fördern, genügend Raum und Achtsamkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu erreichen sowie allgemein zu einem respektvolleren und bewussteren Umgang zwischen allen Menschen im öffentlichen Raum zu gelangen sind die Ziele von Critical Mass.

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Werbung für das Fahrradfahren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Fünf Critical Masses in Leer mit insgesamt 154 Teilnehmern
- **FINANZIERUNG:**  
Privatmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Critical Mass ist eine Aktionsform, bei der sich Fahrradfahrende scheinbar zufällig treffen, um in einem geschlossenen Verband gemeinsam durch die Stadt zu fahren. Auch wenn Critical Mass keine Organisation ist, keinen Verantwortlichen oder Veranstalter hat, so möchte doch jeder Interessierte wissen, wann und wo die nächste Critical Mass stattfindet. Mit der Facebook-Seite „Critical Mass Leer“ werden schnell Menschen erreicht, die am letzten Freitag im Monat dabei sein wollen als Fahrradfahrende.

### Projektmanagement:

- Anton Scholtalbers

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Anton Scholtalbers
- Anschrift: Blinky 59, 26789 Leer
- Telefon: 04 91/9 27 98 88
- E-Mail: Anton@Scholtalbers.de
- Projekthomepage: <https://www.facebook.com/CriticalMassLeer/?ref=bookmarks>

## CRITICAL MASS LEER AUF FACEBOOK



Durch die Verbreitung von Beiträgen zum Thema Fahrrad kann Critical Mass Leer dazu beitragen, dass das Fahrrad als wichtiges Element unserer Mobilität und als äußerst praktisches, gesundes und ökonomisch wie ökologisch sinnvolles Verkehrsmittel wahrgenommen wird.

Immer wieder und jeden Monat geht es darum, wieder und mehr Menschen aufs Fahrrad zu bekommen. Das während der Fahrt entstehende „Wir-Gefühl“ regt dazu an, auch an der nächsten Critical Mass teilzunehmen und wohlmöglich auch noch jemanden mitzubringen.

Die steigende Anzahl von Seitenaufrufen zeigt, dass es sich lohnt, Werbung für das Fahrradfahren über eine Facebook-Seite zu machen, so wie es in vielen Städten praktiziert wird.



# 121

## POSTKARTENGRÜSSE AUS DESSAU

Viele Städte beanspruchen für sich eine „Fahrradstadt“ zu sein. Dessau-Roßlau war eine Fahrradstadt und setzt seit 2014 Akzente um diesen Anspruch zu erneuern. Die Motorisierung nach der Wiedervereinigung hat das Fahrrad in die zweite Reihe verdrängt. Mit der Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes und der notwendigen Modernisierung des immer vorhandenen Radwegenetzes wurden die Weichen auf „Zurück in die Zukunft“ gestellt. In Abstimmung mit dem Umwelt- und Tiefbauamt war es die Idee des adfc, diesen Prozess mit geeigneter Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Da viele Fahrradtouristen die Stadt auf dem Elberadweg durchqueren, hielten die Mitglieder des adfc die kostenlose Auslage von Postkarten für ein geeignetes Mittel, das Radfahren und die Stadt Dessau-Roßlau zum Gesprächsthema zu machen. Postkarten vermitteln etwas Positives, zumeist verbunden mit Urlaubsstimmung oder einem Gruß für die liebsten Menschen. Weil ein Bild mehr sagt als tausend Worte, sollte ein ansprechendes Motiv gepaart mit einem Zweizeiler auf die Vorzüge des Radfahrens aufmerksam machen. Die finanziellen Möglichkeiten waren begrenzt, sodass Motivwahl und Gestaltung in ehrenamtlicher Regie durch die Mitglieder erfolgten. Für den Druck standen beantragte Mittel in Höhe von 400 Euro zur Verfügung, sodass zehn Motive in einer Stückzahl von jeweils 1.000 Exemplaren realisiert werden konnten. Die zehn Motive sollten ausgewählte Vorzüge des Radfahrens mit einem Augenzwinkern aufgreifen. Dem folgend widmen sich die Motive dem meist sonnigen Wetter gepaart mit den zahlreichen touristischen Radrouten, die sich in der Stadt treffen, u.a. Elberadweg, Mulderadweg, Gartenreichtour und R1, sowie den Welterbestätten Bauhaus, Dessau-Wörlitzer Gartenreich und dem Biosphärenreservat „Mittlere Elbe“.

### Projektmanagement:

- adfc Regionalverband Dessau

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Stephan Marahrens
- Anschrift: Wilhelm-Müller Str. 13, 06844 Dessau-Roßlau
- Telefon: 0340/2522825
- E-Mail: [dessau@adfc-lsa.de](mailto:dessau@adfc-lsa.de)
- Projekthomepage: [www.adfc-sachsen-anhalt.de/2017/01/postkartengruesse/](http://www.adfc-sachsen-anhalt.de/2017/01/postkartengruesse/)

Das Thema „Mit dem Rad zur Arbeit“ wird aufgegriffen und in der Stadt des Umweltbundesamtes die Schlüsselworte „Null-Verbrauch“ und „Null-Abgase“. Die Meisterhäuser vermitteln authentisch, welche „geräuschlose Meisterwerke“ asphaltierte Radwege sind. Eine Herzensangelegenheit für den adfc Dessau ist das Thema Kindheit und Radfahren, weil es „Freiheit und Abenteuer“ bedeutet sowie das selbstbestimmte Erkunden der eigenen Welt. Eine Postkarte greift die Familie auf, denn beim Radfahren dürfen alle „ans Steuer“. Eines unserer jungen Mitglieder demonstriert mit charmantem Lächeln, dass Radfahren „Lebensfreude“ pur ist und uns Flügel verleiht – ein Leben lang! Zum 25-jährigen Jubiläum des adfc Dessau wurde auf vielfachen Wunsch eine Postkarte mit dem Thema „Freiheit“ und dem Motto „grenzenlos Radfahren“ ergänzt.

Die Aktiven des adfc sind besonders glücklich über den lokalen Bezug der Serie. Die Bilder und Texte vermitteln ein positives und freundliches Bild der Stadt, das der Stadt gut tut. Dieses Ziel in Eigenregie umgesetzt zu haben, macht Mut für weitere Projekte und die Fortsetzung im Jahr des Fahrrad-Jubiläums.



# 122

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
An vielen Orten ausliegende Postkarten machen Lust auf Radfahren und auf Dessau-Roßlau.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Zehn Motive mit der Gesamtauflage von 10.000 Postkarten wurden bis Mitte 2016 verteilt.
- **FINANZIERUNG:**  
Zuwendung des Umweltamtes der Stadt Dessau-Roßlau zur Deckung der Druckkosten
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.03.2014–01.06.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dessau-Roßlau hat den Ruf einer „Fahrradstadt“. An „des Landes schönstem Radweg“, dem Elberadweg, gelegen, ist die Tradition des Radfahrens legendär. Mit dem Ziel, die Bürgerschaft wieder für das Radfahren im Alltag zu begeistern und das touristische Marketing zu bedienen, hat der adfc die „Postkartengrüße aus Dessau“ aufgelegt. Fotos und Gestaltung kamen vom adfc. Die zehn Motive in einer Auflage von 10.000 Postkarten lagen an vielen Orten zur Mitnahme aus und sind seit Mitte 2016 vergriffen.



# 123

Die Initiative fahr. RAD! erfurt gründete sich aus elf Studierenden eines Semesterstudienprojekts des Masterstudiengangs Stadt- und Raumplanung an der FH Erfurt im Frühling 2016. Idee und Thema war schlicht „Die Fahrradstadt Erfurt“. Wie wir finden, gibt es für eine Fahrradstadt keine abschließende Definition, weniger noch abschließende Handlungsempfehlungen. Was es für eine Fahrradstadt braucht, sind Ideen, Engagement und Diskurs. Kurzum, wir wollen unsere Ideen kundtun, den Diskurs um das Rad in der Stadt Erfurt anregen. Unser Wille ist es, die Initiative über dieses Studienprojekt hinaus voranzutreiben. Unser Semesterbericht war deshalb nicht ein abschließendes Dokument, sondern Wegweiser für Zukünftiges.

Die Initiative besteht aus einem harten Kern des Gründungsteams und nun auch aus weiteren Studierenden der FH Erfurt und auch der Bauhaus-Universität Weimar. Wir finanzieren uns aus Eigenmitteln. Wir werden in unserer Freizeit aktiv und finden auch über ein Wahlmodul für selbst

organisierte studentische Projekte an der FH Erfurt unsere Aktionskraft. Wir wollen uns als raumplanende Studierende einmischen, vor allem aber nicht lediglich im Raum der Hochschule agieren, sondern im Stadtgebiet auftreten, uns positionieren, Möglichkeiten aufzeigen und vor allem einer Fahrradstadt im Diskurs mit anderen Akteuren näher kommen. Das ist unser Antrieb. Wir entwerfen, veröffentlichen ein Manifest, proben ein Fahrradverleihsystem aus selbst reparierten Rädern, sind in den Printmedien und im Radio präsent. Wir zeigen unsere Ideen mittels Rauminterventionen, Kunst- und Fotoprojekten, Filmsequenzen, nehmen an Podiumsdiskussionen im Erfurter Rathaus teil und haben einen Aktionsstand bei Stadt- und Hochschulfesten und temporär auch auf dem Erfurter Anger. Die Reaktionen zeigen uns: Wir kriegen nicht bloß Unterstützung, sondern auch Gegenwind. Aber das stört uns nicht. Im Gegenteil: Es zeigt uns, dass das Rad polarisiert und besonders in Erfurt ein Diskurs um das Rad (weiter)geführt

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Anregung eines öffentlichen Diskurses über den Stellenwert des Fahrrads im (Verkehrs-)Raum Erfurt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Radmanifest, Ausstellung und Aktionsstand, Podiumsdiskussion im Erfurter Rathaus
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenfinanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**  
April 2016 bis April 2017

### Projektmanagement:

- Studierende der Fachhochschule Erfurt und Bauhaus-Universität Weimar

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Niels Jüngling, Nicolas Holt
- Anschrift: 99089 Erfurt, Schlüterstraße 1
- Telefon: /
- E-Mail: niels.juengling@fh-erfurt.de
- Projekthomepage: <https://www.facebook.com/fahrradstadterfurt/>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Initiative fahr. RAD! erfurt hat zum Ziel, den Diskurs um das Rad in der Stadt anzuregen. Denn das ist, was es unserer Meinung nach für eine Fahrradstadt grundlegend braucht: Diskurs und Engagement. Wir verstehen uns nicht als Einzelkämpfer, sondern als Bestandteil einer Fahrradstadt. Wir fühlen uns als raumplanende Studierende dazu verpflichtet, unsere Meinung einzubringen, anzuecken und eine Fahrradstadt zu diskutieren, das Rad zu fordern.

## FAHR. RAD! ERFURT – WAPPEN VERPFLICHTET



wird. Wir suchen die Auseinandersetzung mit den Bürgern, denn eine Fahrradstadt kann nicht ohne sie funktionieren. Über Stadtfeste und Infostände kommen wir in Diskussionen mit Bürgern, vernetzen uns mit anderen Radangeboten, um gemeinsam eine Fahrradstadt zu fordern und die derzeitigen Machtverhältnisse im Straßen-

raum zu diskutieren. Wir bewerben uns um den Deutschen Fahrradpreis, denn er ist für uns ein Meilenstein in unserer Arbeit, er verschafft uns nicht bloß Aufmerksamkeit, sondern kann unsere Arbeit untermauern, uns in unserer Kraft unterstützen und eine Bekräftigung sein, das wir auf einem Weg sind, den es sich zu fahren lohnt. Auch unsere jüngste Einladung und nun stetige Teilnahme am Erfurter Verkehrsbeirat zeigt uns, wir werden wahrgenommen, wir haben es geschafft, uns einzumischen. Aber damit ist unser Ziel nicht erreicht. Eine Fahrradstadt bedeutet fortwirkendes Engagement und den Willen, sich einzumischen. Uns für das Rad in der Stadt einzusetzen ist unser weiterer Weg.

# 123



## FÜR MEHR FAIRKEHR – KOMMUNALWAHLWERBESPOT DER GRÜNEN BAD OEYNHAUSEN



In unserer Stadt wurde der Radverkehr bisher stiefmütterlich behandelt. Da das Thema klimafreundliche und infrastruktur-schonende Mobilität eines unserer Kernthemen ist, suchten wir nach einer Möglichkeit, abseits von schriftlich formulierten Sachargumenten Aufmerksamkeit und Verständnis zu erreichen.

Ein kurzer Werbespot, welcher sowohl in sozialen Netzwerken als auch im Kino vor Ort gezeigt werden sollte, erschien uns das geeignete Mittel der Wahl.

Die Finanzierung haben wir im Rahmen der Wahlkampfkosten für die Kommunalwahl 2014 als Ortsverband übernommen und konnten in Johannes Wöpkemeier einen äußerst engagierten Jungfilmer für das Projekt begeistern.

Nach einer ca. einmonatigen Vorbereitungs- und Sammlungsphase wurde der Spot an zwei Tagen an Originalschauplätzen in Bad Oeynhausen mit professioneller Ausrüstung gedreht. Die Fertigstellung inkl. Schnitt und Vertonung erfolgte in den Wochen danach und wir konnten pünktlich zur heißen Phase des Wahlkampfes unseren Spot präsentieren.

Neben einigen negativen Rückmeldungen, die sich hauptsächlich daran riefen, dass wir – ganz bewusst – die Radfahrer keinen Helm tragen ließen, überwogen die positiven Reaktionen deutlich. Die Kinoauswertung war nicht wie erhofft bzw. die Reaktionen des Publikums eher verhalten, aber in sozialen Netzwerken wie Facebook und Twitter wurde der Spot reichlich geteilt und „geliket“.

Verschiedene andere Ortsvereine haben den Spot ebenfalls übernommen und für ihren eigenen Wahlkampf eingesetzt – und auch bei einigen Versammlungen des ADFC kam der „Fairkehr-Spot“ zum Einsatz.

Aktuell überlegen wir, eine „neutrale“ Version zu erstellen.



# 124

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**  
Hinweis auf die teilweise desolate Fahrrad-Infrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Lief als Spot im örtlichen Multiplex, erfolgreich im Kommunalwahlkampf 2014 eingesetzt
- **FINANZIERUNG:**  
Durch den Ortsverband
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2014

### Projektmanagement:

- Andreas Edler, Johannes Wöpkemeier

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Die Grünen in Bad Oeynhausen – Andreas Edler
- Anschrift: Dörger 35
- Telefon: 0173/2679085
- E-Mail: andreas@filmfacts.de
- Projekthomepage: <http://www.gruene-badoeynhausen.de/wp/fuer-mehr-fairkehr/>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Kommunalwahl 2014 suchten wir ein Mittel, um den Radverkehr und dessen typische Defizite kurz und prägnant darzustellen. Für die Realisierung entschieden wir uns für einen damals angehenden Studenten der Filmwissenschaft, welcher das Projekt äußerst engagiert umgesetzt hat.

## LAUFRAD



# 125

2013 hatten sich sechs Rehabilitanten für meinen Kurs angemeldet. Ich wollte etwas anderes machen mit der Gruppe. Keine Papierbastelarbeiten und auch keine Vogelhäuser. Es musste etwas ganz anderes sein, mit dem ich nicht nur den Umgang mit Werkzeug und Material schule, sondern auch die soziale Kommunikation und den Teamgeist fördere. Nebenbei: In unserer Firma haben wir auch einen Fahrradhandel mit Reparatur. Dadurch kam ich auf die Idee, ein Laufrad aus Holz zu bauen. Ich machte während der ersten Unterrichtsstunde den Vorschlag, welcher mit Begeisterung von der Gruppe angenommen wurde. Den Bauplan haben wir uns selbst erarbeitet. Sicherlich haben wir uns das Laufrad von Karl Drais angeschaut und er hat uns inspiriert. Wir hatten zwei Jahre Zeit, das Projekt zu beenden. Ich habe bis zu dieser Idee noch nie Menschen mit so

viel Einsatz, Freude und Hilfsbereitschaft erlebt, sodass das Projekt bis heute nachwirkt. Bei zwei bis drei Stunden Unterricht die Woche ging die Zeit schnell ins Land. Wir stellten beide Räder und den „Rahmen“ her. Damit war es aber noch nicht fertig. Die Gruppe war geknickt, dass es nicht fertig geworden ist und die Zeit vorbei war. Ich versprach der Gruppe, dass ich das Projekt in meiner Werkstatt fertigstellen werde. 2016 war es dann so weit. Ich habe das Laufrad zur Überraschung gemacht und es auf der Weihnachtsfeier vorgestellt. Alle waren überrascht und erfreut. Ich glaube ganz besonders meine Gruppe. Es wird ein Platz bei uns im „Stromrad“ im Schaufenster bekommen. Aus Datenschutzgründen darf ich die Teilnehmer nicht nennen. Aber alle wissen, dass unser Laufrad hier teilnimmt.

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:  
Soziale Kommunikation und Teamgeist fördern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Fertig
- FINANZIERUNG:  
Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
keine Angabe

### Projektmanagement:

- Gruppenarbeit

### Kontakt:

- Ansprechpartner: John Petersen
- Anschrift: /
- Telefon: 0174/3636459
- E-Mail: john-petersen@gmx.de
- Projekthomepage: keine

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ich arbeite in der Firma Boje in Glückstadt als Fachkraft für Arbeit und berufliche Bildung in der Werkstatt für psychisch beeinträchtigte Menschen. Unter anderem unterrichte ich eine Schlüsselkompetenz-Gruppe mit dem Schwerpunkt Holzkunde.

## BSAG-ADFC FALTRAD (INCL. VIDEO)



# 126

Nicht überall deckt der ÖV in ausreichendem Maß die Erschließung z.B. von Gewerbegebieten ab. Die „letzte Meile“ ist vielerorts ein Problem in der Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV.

Mit Falträdern kann das Problem der „letzten Meile“ bequem und umweltfreundlich gelöst werden.

In einer gemeinsamen Aktion haben die Bremer Umwelt- und Verkehrsbehörde, das Verkehrsunternehmen BSAG und der ADFC Bremen eine Werbeaktion für Falträder – verknüpft mit einem besonderen Werbeangebot – gestartet mit einer Sonderausstattung und einer Preisreduktion von 150 Euro/Rad. Die Räder sind mittlerweile ausverkauft und auch aufgrund dieser Aktion ist das Faltrad im ÖV ein gewohntes Bild. Durch das Nutzen des Fahrrads auf der „letzten Meile“ kann die Fahrt insgesamt umweltfreundlich mit dem Umweltverbund gestaltet werden.

Ein besonderer Baustein in der Kommunikation ist der von der Umwelt- und Verkehrsbehörde in Auftrag gegebene Videoclip, der unter Einbezug „normaler BürgerInnen“ gedreht wurde ... und zeigt, wie attraktiv das „BSAG-ADFC Faltrad“ ist. Nun auch auf Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=Y3Dh69kESic>



### Projektmanagement:

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

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Glotz-Richter
- Anschrift: Contrescarpe 72
- Telefon: 0421/3 6167 03
- E-Mail: [michael.glotz-richter@bau.bremen.de](mailto:michael.glotz-richter@bau.bremen.de)
- Projekthomepage: [http://www.bsag.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/Faltrad\\_Flyer\\_DL\\_Screen\\_28082013.pdf](http://www.bsag.de/fileadmin/user_upload/pdf/Faltrad_Flyer_DL_Screen_28082013.pdf)

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- ZIEL:  
Verstärkte intermodale Verknüpfung von Rad und ÖV
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Gute Nachfrage, zunehmende Nutzung und damit Ersatz von Kfz-Fahrten
- FINANZIERUNG:  
Gemeinsam: Freie Hansestadt Bremen, BSAG, ADFC/Fahrradhändler und Interreg NSR
- PROJEKTSTATUS:  
Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:  
2013–2015

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Falträder ermöglichen eine gute intermodale Verknüpfung zwischen dem ÖV und dem Rad – bedarf aber fantasievoller Präsentation, wie im Videoclip in Bremen geschehen.

## FILM: „SICHER AN(GE)KOMMEN“



Die erste Idee, einen Film zu produzieren, ist von den Vertretern der Polizei Nordhorn ins Leben gerufen worden. Zuvor wurden bereits Flyer in verschiedenen Sprachen gedruckt, die die grundlegenden Verkehrsvorschriften in Bildern erklären. Flyer stellten sich allerdings als nicht ausreichend heraus, da viele Flüchtlinge nicht lesen können.

Unter dem Motto „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ wurde ein Konzept für einen Film ausgearbeitet, der in die Fläche gesendet und mehrfach angesehen werden kann. Hierzu hat sich ein Arbeitskreis gebildet, in dem Vertreter des Landkreises Graftschaft Bentheim (LGB), der Verkehrswacht Graftschaft Bentheim e.V. und der Polizei Nordhorn beteiligt waren. Im Rahmen mehrerer Sitzungen wurden die Themen des Films erarbeitet sowie weitere Beteiligte, auch aus Kreisen der Flüchtlingshilfe, wie z.B. Sprachkursleiter oder Flüchtlinge selbst mit einbezogen.

In dem Film geht es um Themen wie das verkehrssichere Fahrrad, Vorfahrtsregelungen, Verkehrszeichen und weitere grundlegende Verkehrsregeln. Um eine größtmögliche Reichweite zu erzielen, ist der rund zehnminütige Film in den Sprachen Deutsch, Arabisch, Englisch, Dari und Urdu erschienen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte in großem Umfang in Eigenregie der drei o.g. beteiligten Kooperationspartner. Die Produktion des Films erfolgte schließ-

lich durch einen Abiturienten des Burggymnasiums Bad Bentheim im LGB, der während seiner Schullaufbahn bereits an mehreren Filmprojekten beteiligt war. Der Hauptdarsteller, selbst erst wenige Monate vor Drehbeginn aus Afghanistan nach Deutschland geflüchtet, konnte aus einem Sprachkurs heraus für die Mitwirkung an dem Projekt gewonnen werden. Zudem sind Mitarbeiter der Polizei Nordhorn und die Arabisch-Dolmetscherin in dem Film zu sehen. Die Übersetzung erfolgte durch Mitarbeiter der Polizei sowie durch Aktive aus dem Bereich der Flüchtlingshilfe.

Der Film ist über YouTube bzw. die Homepage des LGB (s.o.) sowie der Verkehrswacht ([www.verkehrswacht-grafschaft-bentheim.de/](http://www.verkehrswacht-grafschaft-bentheim.de/)) abrufbar.

Weiter wurde er im Rahmen der Zertifizierung des LGB mit dem Label „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ in 2016 bereits einem breiten Fachpublikum vorgestellt und fand hier großen Zuspruch. Im Rahmen der Mitarbeit des LGB in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V. wird durch diese derzeit eine weitere landesweite Verbreitung vorgeschlagen.

Der LGB hat durch eine schnelle Reaktion auf die andauernde Flüchtlingsproblematik ein neues Handwerkszeug für die komplexe Arbeit im Bereich der Flüchtlingshilfe entwickelt. Der Film kann so die Verkehrserziehung der Polizei, die bereits aktive Arbeit in Flüchtlingskreisen leistet, unterstützen. Neben der örtlichen Verkehrserziehung, die der LGB durch materielle Leistungen, wie z.B. die Bereitstellung von Fahrradparcours, unterstützt, wird durch den Film ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer geleistet.

# 127

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**  
Erhöhung der Verkehrssicherheit für nach Deutschland geflüchtete Menschen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Der Film wurde 2016 gedreht und wird nun verbreitet.
- **FINANZIERUNG:**  
3.700 Euro aus Mitteln zur Fortentwicklung des Fahrradfreundlichen Landkreises Graftschaft Bentheim
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.06.2016–30.09.2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Landkreis Graftschaft Bentheim hat in Kooperation mit der Verkehrswacht Graftschaft Bentheim e.V. und der Polizei Nordhorn einen Film gedreht, der die Sicherheit für Radfahrer erhöhen soll und sich vor allem an Flüchtlinge richtet. Unter dem Motto „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ wurde ein Konzept für einen Film ausgearbeitet, der auf Datenträgern oder im Internet in die Fläche gesendet werden kann. In dem Film geht es z.B. um das verkehrssichere Fahrrad, Vorfahrtsregelungen etc.

### Projektmanagement:

- Landkreis Graftschaft Bentheim, Verkehrswacht Graftschaft Bentheim e.V., Polizei Nordhorn

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Herr Frank Adenstedt
- Anschrift: van-Delden-Straße 1–7, 48529 Nordhorn
- Telefon: 05921/96-1633
- E-Mail: [frank.adenstedt@grafschaft.de](mailto:frank.adenstedt@grafschaft.de)
- Projekthomepage: <http://www.grafschaft-bentheim.de/staticsite/staticsite2.php?menuid=1286&topmenu=246>

## DAS DB-FIRMENRAD – MOBIL, ÖKOLOGISCH, GESUNDHEITSFÖRDERND



# 128

### Ziel

Ziel der Kommunikationskampagne war es, die Mitarbeiter der Deutschen Bahn über das neue Dienstfahrrad-Leasing und dessen Vorteile zu informieren und damit die nachhaltige und gesunde betriebliche Mobilität zu stärken.

### Erfolg

Die Kampagne hat viele Mitarbeiter zum Umstieg auf das Dienstfahrrad bewegt – über 3.000 Firmenräder wurden bereits ausgeliefert. Die Mitarbeiter sparen durch die häufigere Benutzung des Fahrrads somit etwa 1.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

Seit dem 1. September 2016 steht das Firmenrad-Angebot fast allen DB-Mitarbeitern in Deutschland zur Verfügung. Mit dem Firmenrad erweitert der DB-Konzern sein Mobilitätsangebot. Mitarbeiter können ihr Wunschrad über den Arbeitgeber

beziehen und sparen dabei dank günstiger Versteuerung bis zu 40% gegenüber dem Direktkauf des Rades. Das Firmenrad steigert die individuelle Mobilität, ist gut für die Umwelt und gut für die Gesundheit. Das Angebot für die DB-Mitarbeiter wird vom Personalbereich angeboten und durch die DB FuhrparkService GmbH und über das Dienstfahrrad-Konzept JobRad abgewickelt.

Um die ca. 140.000 zur Teilnahme berechtigten Mitarbeiter pünktlich zum Programmstart zu erreichen und möglichst viele von ihnen für den Umstieg auf ein Dienstfahrrad zu motivieren, wurde eine umfangreiche Kommunikationskampagne organisiert.

Kurz vor dem Programmstart wurden zunächst ca. 500 Personalleiter aus allen Regionen in Deutschland anhand von Web-Konferenzen über das Firmenrad-Angebot informiert.

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Bundesweite Einführung des Firmenrad-Angebotes für DB-Mitarbeiter
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Sehr positive Resonanz bei den Mitarbeitern im DB-Konzern
- **FINANZIERUNG:**  
Arbeitnehmerfinanziertes Mobilitätsangebot
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.09.2016–31.12.2016

### Projektmanagement:

- DB AG und DB FuhrparkService GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Danilo Schapke
- Anschrift: Deutsche Bahn AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin
- Telefon: 030/297-61337
- E-Mail: danilo.schapke@deutschebahn.com
- Projekthomepage: www.dbfirmenrad.de

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem DB-Firmenrad erweitert die Deutsche Bahn ihr Mobilitätskonzept für die Mitarbeiter in Deutschland. Das Firmenrad steigert die individuelle Mobilität, ist gut für die Umwelt und gut für die Gesundheit. Um pünktlich zum Programmstart alle Mitarbeiter zu erreichen, wurde eine breite Kommunikationskampagne gestartet. Mit Erfolg: Über 3.000 DB-Mitarbeiter sind ein knappes halbes Jahr nach dem Start bereits mit dem Firmenrad unterwegs und sparen pro Jahr etwa 1.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein.

## DAS DB-FIRMENRAD – MOBIL, ÖKOLOGISCH, GESUNDHEITSFÖRDERND

Im zweiten Schritt wurde drei Tage vor dem Programmstart ein ausführlicher Artikel zum Firmenrad in der Print-Ausgabe der „DB Welt“ – der internen, monatlich erscheinenden Mitarbeiterzeitung – veröffentlicht. Zudem wurde auch in der Online-Ausgabe der „DB Welt“ ein entsprechender Artikel platziert.

Pünktlich zum Programmstart wurden zudem an den DB-Standorten Flyer zum Firmenrad ausgelegt. Der Flyer verschafft einen Überblick zum Angebot und beinhaltet neben den Informationen zum Prozess der Bestellung weitere Informationen (Beispielberechnung, Darstellung der Vorteile). Diese sind auch auf der eigens eingerichteten Homepage [www.dbfirmenrad.de](http://www.dbfirmenrad.de) zusammengestellt. Von dort aus gelangen die interessierten Mitarbeiter direkt zum meinJobRad-Portal, über das die Firmenrad-Bestellungen nahezu papierlos abgewickelt werden.

Nach der erfolgreichen Einführung des DB-Firmenrades wurden an verschiedenen DB-Standorten sogenannte Demo-Days organisiert. Mit den Demo-Days wurde den Mitarbeitern das Firmenrad vor Ort vorgestellt.

Die Einführung des Firmenrads bei der DB fand auch in der Presse Niederschlag, zum Beispiel in der Süddeutschen Zeitung (10. September 2016) oder in der Rhein-Main-Zeitung (24. September 2016).

Die verschiedenen Maßnahmen wurden hervorragend angenommen und haben zu einer hohen Umsetzungsquote des Firmenrads beigetragen. Interne Prognosen gingen von 1.000 Bestellungen bis zum 31. Dezember 2016 aus. Jedoch wurden bis zu diesem Zeitpunkt bereits ca. 3.000 Firmenräder durch die Fachhändler an die DB-Mitarbeiter ausgeliefert. Die Einführung des Firmenrades übertraf somit alle Erwartungen.

Damit werden pro Jahr rund 1.000 Tonnen CO<sub>2</sub> und 2.000 Tonnen Feinstaub-Stickoxide durch den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad eingespart.

- 3.300 Fahrradfachhändler stehen in ganz Deutschland zur Verfügung.
- 36 Monatsraten ohne Mehrkosten
- 750 Euro beträgt der Mindestpreis, um das Firmenrad-Angebot nutzen zu können.
- 1.000 Tonnen Reduktion von CO<sub>2</sub> pro Jahr
- 50% weniger Herzinfarkttrisiko bei 30 Minuten Fahrradfahren täglich



# 128

## IMAGEFILM ZUM RADSCHNELLWEG RUHR

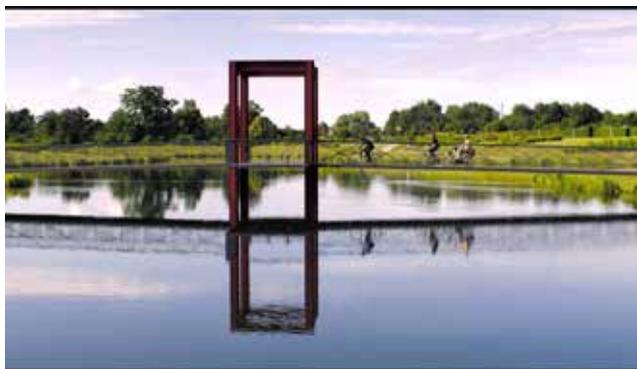


Im Land Nordrhein-Westfalen werden aktuell Planungen für sieben Radschnellwege vorangetrieben. Dabei sind derzeit unterschiedliche Planungsstadien erreicht worden.

Für den Radschnellweg Ruhr liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor und einzelne Abschnitte sind bzw. werden zur Zeit nach den Qualitätskriterien für Radschnellwege realisiert.

Bereits jetzt zeigt sich in der öffentlichen Diskussion, dass die in Fachkreisen anerkannten Vorteile der Radschnellwege auch einer breiten Öffentlichkeit vermittelt werden müssen.

Daher wurde durch den RVR der Auftrag zur Produktion eines Imagefilms vergeben. In enger Abstimmung mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen wurde im Frühjahr 2016 die Konzeption und Umsetzung des Films begleitet. Drehort war dabei das bereits freigegebene Teilstück des RS1 zwischen Essen Universität und Mülheim an der Ruhr Hauptbahnhof.



Der Film illustriert unter anderem die vielfältigen Besonderheiten von Radschnellwegen und zeigt Vorteile der Nutzung auf. Durch seine mitreißende und dynamische Form macht er Lust aufs Radfahren, jeden Tag, nicht nur in der Freizeit. Er soll für die Nutzung einer in Entstehung begriffenen neuen, alltagstauglichen und hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur begeistern. Als Mittel, die Wahrnehmung des Themas in der Öffentlichkeit zu steigern, hat sich der Imagefilm bewährt. Die Erstaufführung auf der RS1-Akteurskonferenz des NRW-Verkehrsministers Groschek im September 2016 und die anschließende Veröffentlichung im Internet ist auf ein breites positives Echo in Printmedien, Blogs und Sozialen Medien gestoßen. Um auch das internationale Interesse an dem Projekt weiterhin bedienen zu können, wird der Imagefilm derzeit auf Englisch übersetzt und neu vertont.

Der Film ist erreichbar über die Seite des RS1 [www.rs1.rvr.ruhr](http://www.rs1.rvr.ruhr) oder direkt über den Link <https://www.youtube.com/watch?v=v-uSsnFDJk>

### Projektmanagement:

- Regionalverband Ruhr

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Nina Alsdorf
- Anschrift: Kronprinzenstr. 6, 45128 Essen
- Telefon: 0201/20 69-6 51
- E-Mail: [alsdorf@rvr-online.de](mailto:alsdorf@rvr-online.de)
- Projekthomepage: [www.rs1.rvr.ruhr](http://www.rs1.rvr.ruhr)

# 129

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**  
Steigerung der Aufmerksamkeit für den Radschnellweg Ruhr und für das Thema Radschnellwege insgesamt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Öffentliche Wahrnehmung durch Veröffentlichung des Imagefilms auf YouTube und Vorführung des Films bei diversen Veranstaltungen
- **FINANZIERUNG:**  
75% Förderung durch Mittel der AGFS NRW, 25% Eigenanteil
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
April 2016 bis September 2016

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Imagefilm zum Radschnellweg Ruhr RS1 soll die breite Öffentlichkeit für das Nutzererlebnis auf diesem entstehenden Premiumradweg begeistern. Radschnellwege bieten durch Standards wie Beleuchtung, Winterdienst oder Servicestationen, aber auch durch ihre Breite und den leicht befahrbaren Belag einen Mehrwert für den Alltagsverkehr auf dem Rad. Der Imagefilm stellt diese Besonderheiten anhand des ersten eröffneten Abschnitts vor und vermittelt komplexe und zum Teil noch abstrakte Informationen bereits im Planungsstadium der weiteren Abschnitte.