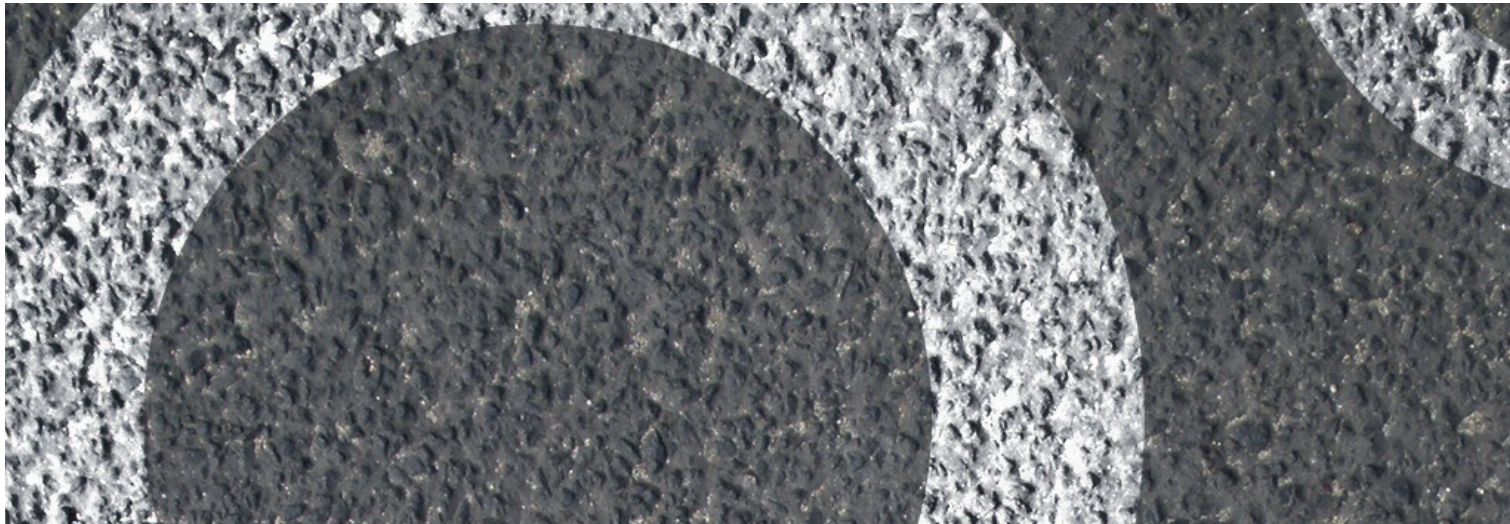


DIE PROJEKTE 2014

JURYMAPPEN





 **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 18 88/3 00 30 60

Fax: 0 18 88/3 00 19 42

E-Mail: buergerinfo@bmvbs.bund.de

www.bmvbs.de

www.nationaler-radverkehrsplan.de



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

Geschäftsführerin Christine Fuchs

Konrad-Adenauer-Platz 17

47803 Krefeld

Tel.: 0 21 51/86-42 83

Fax: 0 21 51/86-42 80

E-Mail: info@agfs-nrw.de

www.agfs-nrw.de



Verband Service und Fahrrad e.V.

Rhododendronstraße 52 B

26605 Aurich

Tel.: 0 49 41/99 19 85

Fax: 0 49 41/99 80 43

E-Mail: info@vsf-mail.de

www.vsf.de



Zweirad-Industrie-Verband

Zweirad-Industrie-Verband e.V.

Königssteiner Straße 20a

65812 Bad Soden a.T.

Tel.: 0 61 96/50 77-0

Fax: 0 61 96/50 77-20

E-Mail: contact@ziv-zweirad.de

www.ziv-zweirad.de

KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:



P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

Antwerpener Straße 6–12

50672 Köln

Tel.: 02 21/2 08 94-0

Fax: 02 21/2 08 94-44

E-Mail: info@p3-agentur.de

www.p3-agentur.de



INFRASTRUKTUR 7

01. SCHAFFUNG EINER VORBILDHAFTEN WEGEVERBINDUNG FÜR DEN NAHVERKEHR..... 8

02. RADEXPRESSWEGEKÖLN 9

03. INNOVATIVE VERKEHRSKONZEPTE IN HUSUM 10

04. STRASSENRAUM BESSER NUTZEN – AUTOFREIE WILLY-BRANDT-STRASSE 11

05. INTERKOMMUNALER RADSCHNELLWEG STADTAUTOBAHN B 8 IN LEVERKUSEN 12

06. FAHRRADAUTOBAHNEN BUNDESWEIT..... 13

07. ARBEITSKREIS FAHRRAD STADTMARKETING NEUSTADT IN HOLSTEIN 14

08. WÜRMTAL * DAS RADLTAL 15

SERVICE 16

09. E-BIKE-TESTWOCHE FÜR BETRIEBE 17

10. FAHRRADJÄGER..... 18

11. STMOBIL 19

12. VELOGISTICS 20

13. RADHAUS – VOLLAUTOMATISCHE PARKGARAGE FÜR FAHRRÄDER 21

14. VELOCITY AACHEN 22

15. STADT-LAND-VELO 23

16. BÜRGERBETEILIGUNGSPLATTFORM SCHWARZWALD-BAAR-KREIS 24

17. JOBRAD 25

18. KASIMIR – DEIN LASTENRAD 26

KOMMUNIKATION27

19. LUFT UND PUMPE 28

20. RADSCHULWEGPLAN – DAS WEGWEISENDE PILOTPROJEKT 29

21. WECYCLE 30

22. MIT DEM RAD ZUM EINKAUFEN 31

23. RADL-WADL – DAS FAHRRADMAGAZIN 32

24. „200 TAGE FAHRRADSTADT“ 33

25. ALLE MACHT DEN RÄDERN – DIE INITIATIVE FÜR URBANES RADFAHREN 34

26. BAMBUSFELGEN FÜR FAHRRÄDER 35

27. FAHRRAD-FÖJ-STELLE 36

28. „KÖLN ZÄHLT!“ – SYSTEMATISCHE ERHEBUNGEN DES RADVERKEHRS 37

29. FOTOPROJEKT: URBANATIX DACAPO 38

30. RADWENDE – DER RADWEG IST DAS ZIEL 39

31. DIE CROWDFUNDING-KAMPAGNE FÜR DIE STRASSEN-SHERIFF-APP FÜR MEHR FREIE RAD- UND GEHWEGE 40

32. KNOTENPUNKTNETZ MÖNCHENGLADBACH 41

33. WER RADELT AM MEISTEN? 42

34. ABBIEGEN? ACHTUNG! SICHER ÜBER DIE KREUZUNG BÜRGERBETEILIGUNG FÜR MEHR RADSICHERHEIT 43

35. DER RADELNDE INSTALLATEUR 44

36. 8RAD 45

37. CARGO BIKE FANS BERLIN 46



INNOVATIONEN 47

38. FAHRRADFLOSS48
39. TECHNISCHE ANSÄTZE ZU EINEM NACHHALTIGEN, SOLAREN FAHRRAD49
40. MODIBIKE – EIN NEUER ANTRIEB50
41. KWIGGLE 51

SOZIALES ENGAGEMENT 52

42. FAHRRADINTEGRATIONSGRUNDKURS 53
43. RADFAHRSCHULE FÜR ERWACHSENE JEDEN ALTERS 54
44. NEWOLDSCHOOL 55
45. MÄDCHENFAHRRADWERKSTATT KREUZBERG 56
46. HOBBY RADWERKSTATT 57
47. OLIVERS-RADWELT 58
48. AKTION „SCHILDBÜRGER“ 59

FÖRDERUNG VON RADNACHWUCHSFAHRERN 60

49. RADKULTUR TÜBINGEN: „EIN SICHERES RAD FÜR JEDES KIND!“ 61
50. RADFAHREN FÜR KINDER UND JUGENDLICHE 62
51. JUGENDVERKEHRSSCHULEN – UNSERE ZUKUNFT! 63
52. BMX-Projekt 64

INHALT

FREIZEIT/ TOURISMUS

RADWEGE	66
53. JOHANN-SEBASTIAN-BACH-RADTOUR	67
54. FAHRRADFREUNDLICHES WASSERTRÜDINGEN, RADWEGEKONZEPT	68
55. RADTOUR „LIEBLICHES TAUBERTAL – DER KLASSIKER“ HÖRSTATIONEN	69
RADTOUREN.....	70
56. TEUFELSKOPF-BIKEFESTIVAL	71
57. SCHAUINSLANDKÖNIG/SCHWARZWALDKÖNIG: BERGZEITFAHREN FÜR ALLE	72
58. SAGEN UND MYTHEN DER ORTENAU – 30 MAGISCHE E-BIKE- UND TOURENRAD-STRECKEN	73
59. RADFAHREN LINKS UND RECHTS DER ODER	74
60. FASTEN UND RADELN AN DER GOITZSCHE	75
MARKETING UND KOMMUNIKATION	76
61. FAHRRAD-HOCHZEIT AUF DER VÄTTERNRUNDAN 2014	77
62. MÜNCHEN-SINGAPUR PER RAD	78
63. FAHRRADPAUSCHALE – „RAD INKLUSIV“	79
SERVICE	80
64. PFARR-RAD.DE	81
65. VERKEHRSVERSUCH „SPERRUNG DER HOFENER STRASSE FÜR DEN AUTOVERKEHR“	82
66. KONZERTKULTOUR „FAHRRADGARDEROBE“	83
67. FAHRRAD-FERIENLAND	84
68. FAHRRAD-RASTPLATZ AN DER INNERSTE	85
69. SPB-PERLE-KUTSCHER	86
70. VIERZEITHOF MIT HOFCAFÉ „EISZEIT“	87
71. FREIZEITBUSLINIE „ELBE-RADWANDERBUS“	88
72. ZWEI BOULEVARDS MIT INDOOR-TESTPARCOURS	89
E-BIKES	90
73. STROMTRETER	91
74. E-BIKE-REGION STUTT GART	92
75. KLIMOBIL.....	93
SOZIALES ENGAGEMENT	94
76. TOUR MIT HERZ – WIR TRETEN IN DIE PEDALE	95

ALLTAGSMOBILITÄT



INFRASTRUKTUR

SCHAFFUNG EINER VORBILDHAFTEN WEGEVERBINDUNG FÜR DEN NAHVERKEHR

Der Hamburger Senat hat 2002 eine qualitative Wachstumsstrategie für die Stadt beschlossen, die 2003 u.a. im sog. „Sprung über die Elbe“ konkretisiert wurde. Die Elbinsel Wilhelmsburg sollte z.B. durch eine IBA und igs im Jahr 2013 Förderung erhalten. Einen Baustein dieser Projekte stellte der „Multi-Purpose-Way“ (Arbeitstitel: Freizeit-rundkurs) dar.

Die Elbinsel Wilhelmsburg, klar räumlich durch die Lage zwischen Norder- und Süderelbe begrenzt, verfügt über ein industriell geprägtes Gesicht in Hafennähe und weite, ländlich geprägte Bereiche im Osten und Süden (hier mit Naturschutzgebiet) der Insel. Der Stadtteil ist gekennzeichnet von einer sozial schwachen Bevölkerungsstruktur mit



niedrigem Bildungsniveau, überdurchschnittlich hoher Arbeitslosigkeit und einem hohen Migrantanteil. Weiterhin herrscht eine starke Belastung durch Verkehrslärm vor (Lkw-Verkehr aus dem Hafen, zentrale Nord-Süd-Verbindung der DB, BAB 1, B 4/75). Die vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr ist vielfach veraltet und nicht StVO-konform.

Ziel des nun ca. 6,5 km langen LOOP ist die Vernetzung zentraler und dezentraler Gebiete durch Weiterentwicklung und Ausbau vorhandener Straßen- und Wegeabschnitte zu einer multifunktionalen und barrierefreien Wegeverbindung für Radfahrer, Jogger, Skater Fußgänger etc. Sowohl Freizeit- als auch Berufs- und Versorgungsverkehr sollen qualitativ hochwertig und zukunftsweisend

abgewickelt werden. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, entschied sich die Verwaltung zu folgenden Elementen, die nur behördenübergreifend und unter intensiver Rückkopplung mit der Bevölkerung umgesetzt werden konnten: durchgehender Querschnitt von 4–5m; durchgängige Beleuchtung; glatte Oberfläche zur Minimierung des Rollwiderstandes einschließlich Brückenbelägen; eigene Markierung; eigene Beschilderung und Kilometersteine mit Entfernungangaben; Bevorrechtigung des Weges an einer Straßenquerung; Neubau einer Brücke; Druck von Flyern und Aufklebern; Pressearbeit; Eröffnungsfeier etc. In Planung befinden sich Informationstafeln.



Die neue Bewegungsroute, die 2013 fertiggestellt wurde, erfreut sich großer Akzeptanz bei der Bevölkerung. Die vormals in weiten Teilen nicht befestigte Wegeverbindung wird stark von Joggern, Fußgängern und Radfahrern genutzt. Es handelt sich dabei sowohl um Ausflugsverkehr als auch um Nutzer, die den Weg zum Einkauf oder zur S-Bahn zurücklegen. Empirische Erhebungen zur Anzahl der Nutzungen liegen noch nicht vor, sind aber im Gespräch. Die Verwaltung plant, den Verlauf des LOOP über die gesamte Elbinsel auf die Länge eines Halbmarathons auszuweiten. Weiterhin ist Wilhelmsburg nun als Modellstadtteil für den Radverkehr in HH und darüber hinaus ernannt worden und die Umsetzung wegweisender Maßnahmen ist vonseiten des Senats ausdrücklich gewünscht.

Projektmanagement:

- Freie und Hansestadt Hamburg, Dezernat Wirtschaft Bauen Umwelt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ursel Rabeler
- Anschrift: Klosterwall 8, 20095 Hamburg
- Telefon: 040/42854-2317
- E-Mail: ursel.rabeler@hamburg-mitte.hamburg.de

01

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Schaffung einer vorbildhaften Wegeverbindung für den Nahverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fertigstellung erfolgte, weitere Abschnitte sollen folgen.
- **FINANZIERUNG:**
Mischfinanzierung aus Behörde und Bezirk
- **ZEITRAUM:**
Voruntersuchungen bis Fertigstellung: 2007 bis 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der „LOOP Wilhelmsburg“ liegt auf der gleichnamigen strukturschwachen Elbinsel der Freien und Hansestadt Hamburg. Er verbindet ein zentrales Wohngebiet Wilhelmsburgs mit den neu angelegten Parkflächen, mehreren Kleigartengebieten und der zentralen S-Bahn-Station. Ein besonderer Reiz liegt in seinen Komforteigenschaften: zur Sicherung der Alltags- und Freizeitauglichkeit für den nicht motorisierten Verkehr wurden ein geräumiger Querschnitt, feiner Asphalt, Niveaugleichheit, durchgehende Beleuchtung, Beschilderung und Markierungselemente verwendet.

RADEXPRESSWEGEKÖLN

Ausgangslage:

01. Köln ist eine Stadt mit einem römischen, mittelalterlichen Stadtkern. Das hat zur Folge, dass Köln sehr eng bebaut ist. Der öffentliche Raum ist im Vergleich zu jüngeren Städten (wie München, Berlin etc.) sehr begrenzt. Das bedeutet für den Verkehr, dass er mit wenig Fläche auskommen muss. Köln braucht also Verkehrsteilnehmer, die wenig Fläche in Anspruch nehmen. Das betrifft sowohl die Fahrt wie auch das Parken.

02. Köln wird wachsen. Laut Prognosen ca. 5% in den kommenden Jahren. Das bedeutet auch eine Verkehrszunahme. Schon jetzt stehen viele Kölner im Stau und finden außerdem keinen Parkplatz. In einer Studie von TomTom (2011) dauert in Köln jede Autofahrt ca. 20% länger als geplant. Der Autoverkehr kann eine Zunahme nicht mehr aufnehmen. Noch mehr Autoverkehr führt zum endgültigen Kollaps des Systems.

03. Köln hat die Grenzwerte der Stickoxidbelastung über das zulässige Maß überschritten. Hauptverursacher ist der Autoverkehr. Selbst die EU setzt Köln unter Druck und will, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Statt Alternativen zum Autoverkehr zu suchen, antwortet die Stadt: „Die EU hat uns alleine gelassen. Es ist nicht möglich, die Grenzwerte einzuhalten.“ (Ludwig Arentz, städtisches Umweltamt, KSTA vom 28.02.2013). Auch die CO₂-Emissionen, die vom Verkehr verursacht werden, nehmen zu.

Die Lösung: Der REWK. Damit innerstädtisches Radfahren auch konkurrenzfähig ist.

Der REWK ermöglicht innerstädtisches „professionelles“ und „komfortables“ Radfahren. Das bedeutet konkret:

- Markierte Schutzstreifen für Radfahrer so breit wie eine Autospur pro Richtung
- Sinnvolle Start-Ziel-Knoten

Projektmanagement:

- REWK-Team

Kontakt:

- Ansprechpartner: Harald Schuster
- E-Mail: harald.schuster@me.com
- Projekthomepage: www.rewk.de

- Mindestlänge von 5 km
- Erste Priorität im Winterdienst
- Bevorrechtigung an Abbiegungen, Kreuzungen
- Professionelle Wegweisung
- Nacht-Beleuchtung
- Grüne Welle (wie in Kopenhagen)

Wie und wo?

- Die bestehenden Verkehrsflächen weiterentwickeln, keine neuen Flächen versiegeln
- Geld und Planungszeit sparen
- Natur schonen
- Dem Fußgänger keine Fläche nehmen
- Kompatibilität zum bestehenden Radnetz
- Relevante Strecken
- Innerstädtischer Transit
- Integration der Zielgruppe:
Unter DEIN.rewk.de kann der Webuser seine Streckenvorschläge auf eine Karte zeichnen und uns schicken.

Radweg als Marke

- Die Marke wird professionell positioniert. (Logo ist bereits entwickelt; kann auch von anderen Kommunen genutzt werden.)
- Leuchtturm mit Strahlwirkung: Der REWK als intelligentes, zukunftsorientiertes Verkehrsprojekt. Ein Signal für mehr Lebensqualität!
- ReKULTURierung städtebaulicher Sünden
- Sponsoring ist gut denkbar, z.B. Verkauf des Namens. Der REWK ist ein positives, modernes, zukunftsfähiges Produkt.
- Signal für Autofahrer im Stau: „Fährst Du etwa immer noch Auto, oder erlebst Du Deine Stadt schon?“

Partner:

- Stadt Köln, Medien, IHK, um die Zukunftsorientierung und Wettbewerbsfähigkeit Kölns zu gewährleisten (Sie müssen zum Teil noch gewonnen werden. Wir sind aber auf einem guten Weg.)

02



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Innerstädtische Radschnellwege
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Winner 2012: Dialog Kölner Klimawandel; Website, 250 Facebook-Freunde
- **FINANZIERUNG:**
Sponsoring, kaum Kosten
- **ZEITRAUM:**
Marketingmaßnahmen haben bereits begonnen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir möchten mehr Radfahrer auf den Straßen unserer Stadt. Wir glauben, dass eine hohe Bereitschaft besteht, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen – sofern dafür die erforderliche Infrastruktur vorhanden ist. Zwei Drittel aller Autofahrten in der Stadt sind kürzer als 5 km. Für diese Distanz ist das Rad der optimale Verkehrsträger. Unser Ziel ist, das vorhandene Radwegenetz durch übergeordnete RadExpressWege zu ergänzen. Der RadExpressWegKöln ist 100% kompatibel zum bestehenden Radwegesystem.

INNOVATIVE VERKEHRSKONZEPTE IN HUSUM

Seit ihrer Gründung Ende 2004 als Teil der von Stadt und Kirche organisierten Zukunftskonferenz „Husum 2030“ ist die AG Innovative Verkehrskonzepte auf folgende Arten aktiv gewesen:

- Erstellung von Mängellisten und Lösungsvorschlägen in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr in Husum
 - Stellungnahme zu Straßenbauvorhaben mit Blick auf den nicht motorisierten Verkehr
 - Kontaktaufnahme zu politischen Gremien (Bauausschuss, Fraktionen)
 - Pressearbeit
 - Unterstützung und Begleitung der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Husum durch die PGV Hannover und Informationsveranstaltungen zum fertigen Konzept
 - Schritte zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Sinne des Gedankens „Radverkehr als System“: Öffentlichkeitsarbeit und Verbesserung von Serviceleistungen für Radfahrer
- Aus einem spontan erstellten Mängelka-



talog im Jahr 2005 entstand schnell der Wunsch, die Situation des Radverkehrs in Husum flächendeckend und systematisch zu erfassen. Dies erfolgte in den folgenden Jahren. Tabellen mit Problemen und Lösungsvorschlägen wurden für jeden Stadtbezirk einzeln erstellt und der Bauverwaltung sowie den Ratsfraktionen zugeleitet. Zuletzt haben wir die Bestandsaufnahme durch Fotos ergänzt und in Form eines alphabetisch geordneten Straßenkatasters auf den Internetseiten der Stadt Husum veröffentlicht. Die Datei

Projektmanagement:

- AG Innovative Verkehrskonzepte

Kontakt:

- Ansprechpartner: Barbara Ganter
- Anschrift: Schückingstr. 14
- E-Mail: barbara.ganter@t-online.de
- Projekthomepage: www.husum.org/Rathaus-Politik/Stadtentwicklung/Radverkehrskonzept

ist in Arbeit befindlich und enthält bisher noch nicht alle Straßen, die fehlenden werden aber fortlaufend eingepflegt.

Dieses insgesamt ca. 300 Maßnahmenvorschläge umfassende Straßenkataster hat folgende Vorteile:

- Über das Radverkehrskonzept hinaus (in dem zahlreiche Einzelmaßnahmen im Rahmen eines Radverkehrsnetzes für Husum empfohlen werden) wird die Stadt Straße für Straße flächendeckend erfasst.
- Es dient als „Nachschlagewerk“ für die Bauverwaltung bei geplanten Straßenbauvorhaben: Auf einen Blick ist sichtbar, welche Überlegungen zum nicht motorisierten Verkehr an dieser Stelle bereits angestellt wurden bzw. welche Mängel zu beseitigen sind.
- Viele der Vorschläge sind ohne große Haushaltsmittel oder im Rahmen von ohnehin geplanten Baumaßnahmen „haushaltsnah“ umsetzbar.
- Die Datei wird ständig fortgeschrieben und überarbeitet, sodass neue Vorschläge auch von Bürgern außerhalb der AG jederzeit aufgenommen werden können. Über eine eigens eingerichtete E-Mail-Adresse (Husum-Rad@t-online.de) ist die AG für Bürger erreichbar.
- Das Kataster enthält sowohl Mängel bzw. ausstehende Arbeiten (Baustellen-schild) als auch bereits abgeschlossene Verbesserungsmaßnahmen (Vorher-nachher-Fotos), sodass Fortschritte erkennbar werden. Wir erfassen die relevanten Maßnahmen fortlaufend in einer Art Monitoring und pflegen sie in das Straßenverzeichnis ein.

Die AG hat außerdem aktuell weitere Projekte begonnen:

- Einkaufszentren außerhalb der Innenstadt komfortabler ohne Auto erreichbar machen (Kontakt zu Interessenverbänden der Wirtschaft)
- Radverkehr zu und von Schulen fördern, Schulwege sicherer machen (Kontakt zu Grund- und weiterführenden Schulen)

03

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des nicht motorisierten Verkehrs, Umwelt- und Klimaschutz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Umsetzung einiger Vorschläge zu Sicherheit und Komfort im Radverkehr, Vernetzung von Akteuren
- **FINANZIERUNG:**
Projektarbeit ehrenamtlich – Maßnahmen aus dem städtischen Haushalt
- **ZEITRAUM:**
fortlaufend seit 2004

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In Husum (Schleswig-Holstein, ca. 22.500 Einwohner) arbeitet seit 2004 eine Gruppe von ca. 8–10 Bürgerinnen und Bürger, Mitarbeitern von Polizei und Stadtverwaltung und ADFC-Mitgliedern alle zwei Wochen ehrenamtlich zusammen; Behindertenbeauftragter und Seniorenbeirat der Stadt sind eingebunden. Wir sind überzeugt, dass eine Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs neben dem Umwelt- und Klimaschutz auch die Lebensqualität in Husum verbessern wird.

STRASSENRAUM BESSER NUTZEN – AUTOFREIE WILLY-BRANDT-STRASSE

Die mehrspurige und stark befahrene Willy-Brandt-Straße durchschneidet die Hamburger Innenstadt in zwei Teile. Sie wurde nach dem Krieg als Verkehrsschneise durch die historische Innenstadt geschlagen und hat derzeit eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 60.000 Kfz. Aufgrund der damit



einhergehenden Lärm- und Luftbelastung sowie der Unattraktivität hält sich dort niemand länger auf. Und sie schneidet das zentrale Einkaufsviertel um die Alster von den aufstrebenden Stadtteilen an der Elbe ab. Die nördliche und die südliche Innenstadt bilden keine Einheit mehr.

Im Rahmen des Straßenfests „Abend der Begegnung“ zum Auftakt des evangelischen Kirchentags in Hamburg waren im Mai 2013 große Bereiche der Innenstadt für ein Straßenfest gesperrt. Die Willy-Brandt-Straße wurde als Strecke für Rettungsfahrzeuge freigehalten. Der ADFC Hamburg erhielt trotzdem die Erlaubnis, eine Hälfte der Straße für ein Erlebnis-Event zu nutzen. Mit einem bunten Mix von Angeboten waren sowohl die Menschen in der Stadt als auch die Gäste des Kirchentags eingeladen, den normalerweise monotonen und abschreckenden Straßenraum einmal anders zu erleben:

1. Fahrradpolo

Ein Team ambitionierter Fahrradpolofahrer freute sich über die großzügige Trainingsfläche.

Projektmanagement:

- ADFC Hamburg LV e. V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Merja Spott
- Anschrift: Koppel 34–36, 20099 Hamburg
- Telefon: 040/32 90 41 15
- E-Mail: merja.spott@hamburg.adfc.de
- Projekthomepage: www.hamburg.adfc.de/freizeit/veranstaltungen/kirchentag-2013/autofreie-willy-brandt-strasse/

2. „temporäre Grüninseln“

Flanieren, eine Pause im Liegestuhl und der Blick auf die Badeinsel erinnern an den letzten Besuch am Meer. Echte Aufenthaltsqualität, wo sonst nur Autos brausen.

3. Straßenmalen

Die ganze Fahrbahn zum Bemalen – das Angebot wurde von allen Altersgruppen begeistert angenommen.

4. Spaßräder fahren

Es gab die verschiedensten Modelle zum Ausprobieren. Vorwärts treten und dann doch rückwärts fahren, bei jedem Tritt gibt der Sattel nach oder man sitzt beim Radfahren mal nebeneinander auf einem Fahrzeug – Kinder und Erwachsene hatten viel Spaß mit diesen und anderen Rädern.



5. ADFC-HVV-Faltrad-Wettbewerb

Es galt zu testen, wer das Faltrad als Erster auffaltet, den Testparcours fährt und das Rad dann wieder zusammenfaltet. Interessant war für die meisten, ein Faltrad mal in den Händen zu halten und zu sehen, wie das mit dem Falten funktioniert.

Insgesamt genossen die Besucher die freie Fläche, besonders von Bewohnern der Innenstadt haben wir schon am Tag der Veranstaltung viele positive Rückmeldungen bekommen. Da sich sonst niemand freiwillig an der Straße aufhält, konnten die Menschen diesen Teil der Stadt neu erleben.

04

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Den Straßenraum einer Hauptverkehrsstraße mit vielfältigen Aktionen einnehmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Menschen nehmen den Straßenraum für sich ein, wenn sie eine Gelegenheit dazu bekommen.
- **FINANZIERUNG:**
Durch das Projekt „Fahrradfreundlicher Kirchentag“ der NUE Stiftung für Umwelt und Entwicklung
- **ZEITRAUM:**
1. Mai 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ADFC Hamburg thematisierte die „lebenswerte Innenstadt“ im Rahmen des Straßenfestes „Abend der Begegnung“. Mit einem bunten Mix von Fahrradpolo, Straßenmalen, Liegestühlen mit Badeinsel, ADFC-HV-Faltrad-Wettbewerb und Spaßrädern konnten Bürgerinnen und Bürger erleben, wie wertvoll die vielen Flächen sind, die sonst dem Kfz vorbehalten sind. Das Fest hat gezeigt, dass die toten Straßenflächen innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag leisten könnten.

INTERKOMMUNALER RADSCHNELLWEG STADTAUTOBAHN B 8 IN LEVERKUSEN

Innerstädtisch unterstehen Radschnellwege verschiedensten Zwangspunkten: Nutz- bare Flächen fehlen, Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs, oftmals keine planfreien Quer- rungen möglich, Knotenpunkte verringern immer wieder die Reise- und Fahrgeschwin- digkeit. Insbesondere in Zeiten der deutlich steigenden Verkaufszahlen von Pedelecs fehlen oftmals Routen mit ausreichenden Trassierungs- und Ausgestaltungselementen zur Nutzung der höheren Geschwindigkeiten.

Hier bietet sich der Stadt Leverkusen der- zeitig die Chance zur Umgestaltung des teils überdimensionierten Straßenraums auf der Stadtautobahn B 8 und Realisierung eines Radschnellweges.

Die B 8 ist eine der Hauptverkehrsachsen in Leverkusen und verbindet die Stadtteil- zentren Opladen und Wiesdorf. Die Strecken- länge beträgt ca. 3,5 km. Sie wurde in Lage und Trassierung nach Autobahngrundsätzen der 1970er-Jahre umgesetzt, d.h. Vierstrei- figkeit im Zweirichtungsverkehr, in der Regel planfreie Knotenpunkte und eine maximale Längsneigung von unter 5%.

Heute ist die B 8 ausschließlich für den motorisierten Verkehr zugänglich. Die Verkehrsbelastungen liegen zwischen ca. 15.500 und ca. 33.000 Fahrzeugen im Quer- schnitt pro Tag. Für den Radverkehr stehen lediglich unattraktive Alternativrouten zur Verfügung.

Grundidee: Die B 8 als innerstädtische Autobahn soll zu einer direkten und leis- tungsstarken Verbindung für den Radverkehr umgestaltet werden. Avisiert ist eine funk- tional und gestalterisch hochwertige Überpla- nung des Straßenraums. Zur Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr soll eine si- chere Route mit hohem Maß an Komfort rea- lisiert werden. Hierbei werden die besonde- ren Qualitätsansprüche für Radschnellwege größtenteils bereits im Bestand berücksich- tigt (Längsneigung, planfreie Knotenpunkte, Beleuchtung etc.). Zusätzlich sollen ausrei- chende Breiten für den Radverkehr sowie eine bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr ge-

währleistet werden. Hiermit bietet der Rad- schnellweg eine attraktive Alternative in der Alltagsmobilität, für Berufspendler sowie Ausbildungs-, Schulverkehre, aber auch im Bereich der Freizeitverkehre.

Der Straßenraum ist heute gegliedert durch jeweils zwei Richtungsfahstreifen (ca. 8,50 m breit), beidseitige Bankette (ca. 0,50 m breit) und einen baulichen Mit- telstreifen (ca. 1,50 m).



Um die Kosten gering zu halten, ist beab- sichtigt, möglichst im Bestand zu arbeiten. Dies hat beispielsweise zur Folge, dass der Mittelstreifen mit beidseitigen 0,50 m brei- ten Banketten erhalten bleiben soll. Für beide Fahrrichtungen werden zukünftig 4,0 m breite Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen. Der Radverkehr erhält in beiden Richtungen vom Kfz-Verkehr baulich getrennte Radfahrstreifen mit 3,20 m Breite. Die Trennung kann beispielsweise über 0,50 m hohe Gabionenwände stattfinden.

Die Stadt Leverkusen beabsichtigt eine kurzfristige Weiterführung der Untersuchun- gen. Eine Umsetzung könnte mittelfristig stattfinden, da das Gesamtvorhaben Umbau B 8 mittelfristig im städtischen Haushalt ein- gebunden ist.

05

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Realisierung eines Radschnellweges auf der heutigen Stadtautobahn B 8 in Leverkusen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Konzeptstudie
- **FINANZIERUNG:**
Gesamtvorhaben Umbau B 8 ist mittelfristig im städtischen Haushalt eingebunden.
- **ZEITRAUM:**
Mittelfristige Umsetzung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Aufgrund der heutigen Belastung bietet sich der Stadt Leverkusen die Möglichkeit zum Bau eines Radschnellweges auf der Stadtautobahn B 8 zwischen den Stadtteilzentren Opladen und Wiesdorf. Auf der bestehenden Fahrbahn ist die Realisierung von überbreiten Radfahrstreifen mit einer baulichen Trennung zum Kfz-Verkehr beabsichtigt. Basis hierfür ist die B 8 mit in der Regel planfreien Knotenpunkten und einer maximale Längsneigung von unter 5%. Avisiert ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie.

Projektmanagement:

- ISAPLAN Ingenieur GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr.-Ing. Peter Sienko
- Anschrift: ISAPLAN Ingenieur GmbH, Brückenstraße 4, 51379 Leverkusen
- Telefon: 02171 / 36 35 50
- E-Mail: info@isaplan.net

06

Die Einrichtung von Fahrradautobahnen wird ab 2017 in NRW praktiziert, z.B. im Raum Düsseldorf-Köln. Wird ebenfalls in Holland sehr gut angenommen.

Den Anlass zu solchen Projekten gab es bei einem Diskussionsabend mit Politik, Polizei und Publikum. Für mich als 1. Vorsitzenden des ADFC Speyer hätte solch ein Projekt bundesweit als Verbesserung des allgemeinen Radverkehrs oberste Priorität. Die ungelösten Probleme be-

stehen meiner Meinung nach im finanziellen Bereich, wobei sich kilometerlange Flickarbeiten auf „normalen“ Autobahnen als nicht gerade günstig erweisen. Profitieren von solch einer Maßnahme würden nicht nur Hobbyradler und Radreisende, auch der Berufsverkehr, denn da bin ich mir sicher, dass viele das Auto in der Garage lassen würden, wenn sie schnell, sicher, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd an ihr Ziel kommen würden.

Projektmanagement:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Werner Zink
- Anschrift: Fuchsweiherstr. 5, 67346 Speyer
- Telefon: 06232 / 2 87 50
- E-Mail: zinkwerner49@googlemail.com

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Um schneller und sicherer von A nach B zu kommen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Auch schon an das Bürgerbüro der Ministerpräsidentin gemailt
- **FINANZIERUNG:**
Bund und EU-Zuschuss
- **ZEITRAUM:**
so schnell wie möglich

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Umwelt und Gesundheit zuliebe, weg vom Auto und rauf aufs Rad. Schnellstraßen sind umweltschonend. Viele Radler würden dies wahrnehmen, wenn die Möglichkeit bestünde.

ARBEITSKREIS FAHRRAD STADTMARKETING NEUSTADT IN HOLSTEIN

Ausgangslage: Die Stadt Neustadt in Holstein liegt an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins und hat rund 16.000 Einwohner. Durch seine Lage an der Küste ist das Ostseebad ein wichtiger Tourismusstandort. Das Fahrradfahren gehört nicht nur zu den beliebtesten Freizeitbeschäftigungen, sondern dem Fahrrad kommt auch eine besondere Bedeutung zu, denn der Ort streckt sich entlang der Küste und auf die beiden Ortsteile Rettin und Pelzerhaken aus. Die Stadt ist ein wichtiger Schulstandort, auch für das Umland. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es ein ausgeschildertes Radwegenetz und zwei Radfernwege: den Ostseeküstenradweg und den Mönchsweg.

Zielsetzung des Arbeitskreises ist die Verbesserung des Radwegzustands und die Erhöhung der Qualität des Fahrradfahrens.

Projektdurchführung durch Befahrung, Bestandsaufnahme und Dokumentation

Der Arbeitskreis führte fünf Befahrungen des Radwegenetzes durch. Dabei wurden die Ergebnisse protokolliert und mit Fotos dokumentiert. Der festgestellte Ist-Zustand wurde im Arbeitskreis diskutiert und daraus wurden Einzelmaßnahmen erarbeitet. Entstanden ist ein Maßnahmenkatalog mit rund 80 Einzelmaßnahmen zur Optimierung des Fahrradfahrens, der Fahrradsicherheit und der Verbesserung der Qualität des Fahrradfahrens. Über die Ergebnisse des Arbeitskreises wurde im Ausschuss für Umwelt und Verkehr berichtet und ggf. dort weiter beraten. Die

Beschlüsse wurden über das städtische Bauamt umgesetzt.

Worauf wir besonders stolz sind, ist die gute Vernetzung, die Umsetzung der Maßnahmen, die Übernahme von Verantwortlichkeiten und die sehr gute Zusammenarbeit von Verwaltung, Gewerbevereinsmitgliedern und ehrenamtlich engagierten Bürgern der Stadt, denen das Thema Fahrradfreundlichkeit am Herzen liegt. So ist beispielsweise ein Ergebnis der gemeinsamen Arbeit, dass der TSV Neustadt in Holstein einmal im Jahr das Neustädter Radwegenetz abfährt und somit kontrolliert, ohne dass der Stadt hierfür Kosten entstehen. Hier wird Stadtmarketing zum „Bürgermarketing“.

Weitere Effekte

Der Arbeitskreis wurde im Frühjahr 2011 gebeten, bei der Überarbeitung eines radtouristischen Produkts mitzuwirken. Die Ergebnisse mündeten dann im Jahr 2012 in der Radbroschüre „Entdecker-Radtouren“. Durch diese Radbroschüre erhalten die Touristen wertvolle Tipps für ihren Aufenthalt in Neustadt in Holstein. Ein Mitglied des Arbeitskreises bietet darüber hinaus regelmäßige Radtouren für Gäste an. Durch die kontinuierliche Bearbeitung der radtouristischen Themen ist ein Netzwerk entstanden und auch die Aufmerksamkeit auf radtouristische Themen innerhalb der Stadt ist erhöht worden. Die nächsten Vorhaben sind eine Befragung der Bevölkerung zur Fahrradfreundlichkeit sowie die Teilnahme an der Veranstaltung Bike on im Mai 2014.

07

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Verbesserung des Fahrradfahrens und der Radwegequalität in der Stadt Neustadt in Holstein
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gründung des Stadtmarketing-Arbeitskreises Fahrrad und Aufstellen eines Maßnahmenkatalogs
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Neustadt in Holstein
- **ZEITRAUM:**
2010 bis jetzt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gründung des Arbeitskreises Fahrrad im Jahr 2010 durch die Stadtmarketing-Lenkungsgruppe. Die Ist-Situation wurde erfasst und dokumentiert. Einzelmaßnahmen wurden aufgestellt, zusammengefasst und an die städtischen Gremien weitergegeben. Die Maßnahmen werden nach Dringlichkeit und Finanzierbarkeit umgesetzt. Weitere Themen sind die Mitgestaltung touristischer Printprodukte, die Teilnahme an Fachtagungen sowie die Vorbereitung einer Befragung zur Fahrradfreundlichkeit des Ortes.

Projektmanagement:

- Stadtmarketing Neustadt in Holstein

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andrea Brunhöber
- Anschrift: Tourismus-Service, Dünenweg 7, 23730 Neustadt in Holstein
- Telefon: 04561 / 61 93 20
- E-Mail: marketing@stadt-neustadt.de

Als Gründungsmitglied der AGFK-Bayern hat die Bürgermeisterin der Gemeinde Planegg, Frau Detsch, die Erarbeitung eines kommunale Grenzen übergreifenden Radverkehrskonzeptes initiiert.

Der Bearbeitungsraum umfasst die im Südwesten von München gelegenen Würmtalgemeinden Gräfelfing, Planegg, Neuried im Landkreis München und Krailing im Landkreis Starnberg.

Das Radverkehrsprognosenetz und ein auf Fortschreibung angelegter Maßnahmenplan sind von allen Gemeinden beschlossen worden.

Seit zwei Jahren werden Maßnahmen sukzessiv umgesetzt.

Auch diese Umsetzung berät ein den Auftrag begleitender Arbeitskreis, der sich bis zu zweimal im Jahr trifft.

In diesem Kreis arbeiten Bürgerinnen, Vertreter des lokalen ADFC, der Verwaltungen und der Polizei mit.

Er initiiert auch Informationsaktionen und Veranstaltungen für alle Gemeinden und dient insbesondere dem Austausch von Umsetzungsmöglichkeiten. Er dokumentiert, dass Radfahren nicht an Gemeindegrenzen endet, sondern übergreifend zu sehen ist.

Eine eigene Internetplattform (www.wuerm-radl-tal.de) informiert über das Projekt und seinen Arbeitsfortschritt.

Mit diesem Projekt wird kommunaler Egoismus durchbrochen zum Wohle der radelnden Bevölkerung in den Gemeinden.

08



- KURZE PROJEKTbeschreibung**
- **ZIEL:**
Förderung des Alltagsradverkehrs zwischen Nachbargemeinden
 - **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radverkehrskonzept für vier benachbarte Kommunen
 - **FINANZIERUNG:**
anteilig durch die vier Kommunen
 - **ZEITRAUM:**
September 2009 bis heute

Projektmanagement:

- INGEVOST

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Christian Fahnberg
- Anschrift: Richard-Strauss-Straße 32, 82152 Planegg
- Telefon: 089/89 93 02 84
- E-Mail: fahnberg@ingevost.de
- Projekthomepage: www.wuerm-radl-tal.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
„Würmtal * Das Radltal“ ist ein vier Kommunen übergreifendes Konzept zur Förderung des Radfahrens im Alltag. Es wurde von einem Arbeitskreis aus Bürgerinnen, Interessensvertretern (ADFC) und Radverkehrsbeauftragten der Gemeinden erarbeitet und begleitet. Die fachliche Begleitung erfolgte durch das Büro INGEVOST, Dipl.-Ing. Christian Fahnberg. Binnen 18 Monaten wurde ein Radverkehrsprognosenetz mit Maßnahmenkatalog erarbeitet, der von allen Kommunen beschlossen wurde. Seither erfolgt deren Umsetzung.

SERVICE

E-BIKE-TESTWOCHE FÜR BETRIEBE

1. Ausgangssituation

Die Aktion wurde im Rahmen der Luftreinhalteplanung von den Fachbereichen Umwelt sowie Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen der Stadt Aachen initiiert. Die Stadt möchte damit umwelt- und gesundheitsbewusstes

Mobilitätsverhalten fördern und die Schadstoffbelastung durch den Verkehr reduzieren. Die STAWAG unterstützt die Kampagne als Beitrag zur Förderung von Elektromobilität in Ergänzung zu ihrem Förderprogramm für elektrische Zweiräder.



2. Projektdurchführung

Betriebe und Institutionen in Aachen und der StädteRegion Aachen, die Elektromobilität testen wollen, können sich bei der Industrie- und Handelskammer Aachen für eine kostenlose E-Bike-Testwoche bewerben. Die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen sowie die STAWAG finanzieren seit 2010 jedes Jahr von April bis Oktober die Testwochen für Betriebe.

In der Testwoche liefert die WABe Radstation am Hauptbahnhof in Aachen montags bis zu fünf Pedelecs inklusive Ladegeräten an den Betrieb und holt sie freitags wieder ab. Technische Einweisung und Wartung sind im Service enthalten. Für die Mitarbeiter und das Unternehmen entstehen durch die Teilnahme an der Aktion keine Kosten. Während einer Testwoche können Mitarbeiter die E-Bikes ausführlich auf ihre Tauglichkeit im Alltag, auf dem Weg zur Arbeit und auf innerstädtischen Dienstfahrten prüfen. Sofern gewünscht, kann die Arbeitswoche gegen eine



geringe Gebühr über das Wochenende ausgedehnt werden. So können die Fahrräder von den Mitarbeitern auch am Wochenende noch für private Radtouren genutzt werden.

Die Bereitstellung einer sicheren Abstellmöglichkeit und die Bereitschaft, die Akkus der E-Bikes im Betrieb aufladen zu lassen, sind eine Voraussetzung, dass Betriebe teilnehmen können. Die Industrie- und Handelskammer unterstützt die E-Bike-Testwochen für Betriebe. E-Bikes stellen vor allem im innerstädtischen Verkehr eine ökologische als auch ökonomische Ergänzung in der betrieblichen Mobilität dar. Teilnehmende Unternehmen können ihre Erfahrungsberichte über die Testwochen bei dem Projektleader einreichen, um somit Verbesserungsvorschläge und Wünsche der Nutzer mit einfließen zu lassen.

3. Ausblick

Die Weiterführung der Testwochen ist aufgrund der hohen Nachfrage von Unternehmen auch für das kommende Jahr gesichert. Viele positive Rückmeldungen von teilnehmenden Unternehmen stärken hier das Engagement der Projektpartner. Durch das Projekt erhalten eine Vielzahl von Arbeitnehmern die Chance, Pedelecs auf dem Weg zur Arbeit sowie für kurze Dienstfahrten zu testen. Unternehmen werden zudem durch die Testwochen für den Nutzen und die Chancen einer nachhaltigen Mobilität sensibilisiert.

09

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Förderung des Radverkehrs auf dem Weg zur Arbeit und innerstädtischen Dienstfahrten in Unternehmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Pro Jahr ca. 20 teilnehmende Unternehmen, mehrere haben sich daraufhin ein Dienstpedelec zugelegt.
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung sowie Sponsoring
- **ZEITRAUM:**
April–Oktober (seit 2010)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit 2010 laufen jedes Jahr mit großem Erfolg die E-Bike-Testwochen, die im Rahmen der Luftreinhalteplanung von den Fachbereichen Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen der Stadt Aachen und der IHK Aachen angeboten werden. Die Projektpartner wollen damit umwelt- und gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten fördern und die Schadstoffbelastung – insbesondere auf innerstädtischen Wegen – reduzieren. Seit 2011 werden die Testwochen auch für Unternehmen in der Städtereion Aachen angeboten.

Projektmanagement:

- Industrie- und Handelskammer Aachen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Benjamin Haag
- Anschrift: Theaterstraße 6–10
- Telefon: 02 41/446 01 31
- E-Mail: benjamin.haag@aachen.ihk.de
- Projekthomepage: <http://goo.gl/OGtCO>

FAHRRADJÄGER

--- 70.100.000 Fahrräder in Deutschland
--- 1.500.000 Diebstähle jährlich ---
Durchschnittspreis eines Rades: 358,86 €
--- Schaden bei Versicherungen:
100.000.000 jährlich € --- bei den privaten Haushalten: mehr als 350.000.000 €
--- beim Fiskus: 50.000.000 € ---

Martin Jäger, damals Student der Uni Rostock, hatte es nach dem Diebstahl seines geliebten Hollandrades satt. Er rief eine zentrale Plattform für alle, die ihr Fahrrad vermissen bzw. behalten möchten, ins Leben: Fahrradjäger. Steffi Wulf und Anton Marcuse schlossen sich ihm an. Über Online-Umfragen informierten sie sich über die Bedürfnisse und Zahlungsbereitschaft von Radfahrern.



Seit Februar 2012 widmet sich Fahrradjäger folgenden Anliegen von Radfahrern:

- Rad gestohlen! Sobald das Fahrrad bei Fahrradjäger zur Suche freigegeben wurde, kann es sowohl auf der Straße über seine Rahmennummer als auch in Online-Auktionshäusern identifiziert werden.
- Rad auf Diebstahl überprüfen – zum Beispiel bei Kauf eines gebrauchten Fahrrads! Mit der Fahrradjäger-Smartphone-App wird der Eigentumsstatus von Fahrrädern über ihre Rahmennummer in Sekundenschnelle abgefragt. Noch einfacher geht es mit dem Fahrradjäger-QR-Code-Sicherheitsaufkleber – einscannen und fertig!
- Rad vor Diebstahl sichern! Die Fahrradjäger-Sicherheitsaufkleber halten Fahrraddiebe von Rad fern.

Projektmanagement:

- Martin Jäger, Anton Marcuse, Steffi Wulf

Kontakt:

- Ansprechpartner: Steffi Wulf
- Anschrift: Paul-Robeson-Str. 7, 10439 Berlin
- E-Mail: steffi.wulf@fahrradjaeger.de
- Projekthomepage: www.fahrradjaeger.de



Für den interaktiven Austausch zwischen Radfahrern, Fahrradhändlern, -vereinen und -veranstaltern sorgt das integrierte soziale Radnetzwerk von Fahrradjäger. Ein Marktplatz für Fahrräder und Zubehör rundet das Angebot ab.

Das kostenfreie Angebot von Fahrradjäger, besonders die Diebstahlüberprüfung per Smartphone und die vollautomatische Suche des gestohlenen Rades im Online-Auktionshaus eBay, ist in Deutschland einzigartig und wird von der Kriminalpolizei Rostock sowie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC Rostock) unterstützt.

Über 4.000 Radfahrer haben sich bereits auf Fahrradjäger registriert und fast 100 Fahrräder sind wieder aufgetaucht! Fahrradhändler nutzen das Angebot, sich im sozialen Netzwerk zu präsentieren, und auch der Radmarkt läuft an.

Wir sind derzeit auf der Suche nach weiteren Teammitgliedern, insbesondere einem zweiten Programmierer.

10

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Fahradjäger bekämpft Fahrraddiebstahl und führt Radfahrer zusammen!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 4.000 User, fast 100 wiedergefundene Fahrräder!
- **FINANZIERUNG:**
Verkauf von Diebstahlschutz-Aufklebern
- **ZEITRAUM:**
online seit Anfang 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahradjäger ist ein innovatives Startup, welches allen Fahrradbesitzern die Möglichkeit bietet, ihr Fahrrad zu registrieren und bei Diebstahl suchen zu lassen – auf der Straße und im Web! Dieser einzigartige Vorteil der aktiven Fahrradsuche wird kombiniert mit Serviceangeboten wie Informationen zu Diebstahlprävention, Versicherungsempfehlungen, Rückführungsoptionen des wiedergefundene Fahrrads, Diebstahlschutz-Aufklebern, einer Smartphone-App, einem Marktplatz und einem sozialen Netzwerk.

STMOBIL



STmobilmacht den BürgerInnen der Gemeinde Mettingen ein intermodales Verkehrsangebot für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität. Für die Wege von und zur Haltestelle des SchnellBus S 10 in der Ortsmitte und auch von der Ausstiegshaltestelle in Osnabrück zur Arbeitsstätte stehen insgesamt 50 Pedelecs zur Verfügung. Die Entscheidung, Elektrofahrräder zu beschaffen, ist sowohl der Topografie als auch der Mettinger Siedlungsstruktur geschuldet. Mithilfe der Pedelecs lassen sich Höhenunterschiede und auch größere Distanzen zwischen Wohnort und Einstiegshaltestelle bequem überwinden.

Mit Projektbeginn im Frühjahr 2012 wurden drei wesentliche Säulen umgesetzt:

- 1) Angebotsausweitung beim SchnellBus S 10 Recke–Mettingen–Osnabrück in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt.
- 2) Flatrate-Ticket mit Zusatznutzen, um einen möglichst hohen Kaufanreiz zu schaffen und die Beschäftigung mit dem Thema ÖPNV zu forcieren. Das Aboticket wird im Gegensatz zu bestehenden Ticketangeboten nicht linienbezogen, sondern netzbezogen ausgegeben. Der Abonnent kann damit in alle Nachbarkommunen im Radius von ca. 25 km gelangen. Durch das Angebot einer Partnerkarte zum halben Preis kann eine Familie flexibel den ÖPNV im gesamten Tecklenburger Land nutzen. In der Einführungsphase wird den Kunden ein Pedelec für ein halbes Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt. Damit wird die flexible Gestaltung der Wegeketten

Projektmanagement:

- Kreis Steinfurt/Regionalverkehr Münsterland GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiner Buecker
- Anschrift: Tecklenburger Str. 10, 48565 Steinfurt
- Telefon: 025 51/69-25 35
- E-Mail: heiner.buecker@kreis-stiefurt.de
- Projekthomepage: www.rvm-online.de/inhalt.php?page=147

möglich. Zudem besteht die Möglichkeit, ein Pedelec in der Radstation Osnabrück für die sogenannte „letzte Meile“ zu nutzen.

3) Mobilitätsstation gewährleistet umfassende Mobilitätsangebote für Mettinger Bürger und Gäste. Verschiedene Fahrräder und Pedelecs stehen zur Verfügung und ermöglichen den flexiblen Einsatz für kurze Wege im Ort wie für die längere Fahrradtour in der Freizeit. Durch eine angeschlossene Mobilitätsberatung werden individuelle Lösungen für Mobilitätsfragen erarbeitet. Die Vorteile des Umweltverbundes E-Bike und ÖPNV können so direkt vor Ort erlebt werden.

Die Nutzerzahlen für den SchnellBus S 10 sind um 10 % gestiegen. Die Zahl der Kunden mit einem Aboticket wurde mehr als verdoppelt. Die roten Pedelecs gehören inzwischen zum Ortsbild. Den Projektträgern ist es wichtig, auch die Akteure vor Ort einzubeziehen. So wurde in Diskussionsrunden die Einrichtung der Mobilitätsstation im Ortszentrum in der Nähe der Haltestellen erarbeitet. Die Notwendigkeit sicherer Abstellanlagen an den bedeutenden Haltestellen wurde schnell erkannt und in Zusammenarbeit mit Ortsvertretern wurden geeignete Standorte ausgebaut. MobilStation belebt durch den Verleih von Pedelecs und anderer mit Muskelkraft betriebener Räder den Tourismus im Ortszentrum. Gleichzeitig trägt die verstärkte Nutzung von SchnellBus und Pedelec zu einer Entlastung der Straßen bei und der CO₂-Ausstoß durch den Individualverkehr wird gesenkt.

11

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung der intermodalen Mobilität aus Hochleistungs-ÖPNV, E-Radverkehr und zu Fuß gehen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Mehr als Verdoppelung der ÖPNV-Abo-Kunden, 50 rote Pedelecs gehören heute zum Ortsbild.
- **FINANZIERUNG:**
Land, Kreis Steinfurt und Regionalverkehr Münsterland GmbH finanzieren das Projekt.
- **ZEITRAUM:**
2012–2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

STmobilmacht den BürgerInnen der Gemeinde Mettingen ein intermodales Verkehrsangebot für eine umweltgerechtere Alltagsmobilität. Für die Wege von und zur Haltestelle des SchnellBus S 10 in der Ortsmitte und auch von der Ausstiegshaltestelle im niedersächsischen Oberzentrum Osnabrück zur Arbeitsstätte (erste und letzte Meile) stehen den Abo-Kunden des SchnellBus insgesamt 50 Pedelecs zur Verfügung. Eine MobilStation informiert und vermietet Pedelecs auch für den touristischen Freizeitverkehr.

VELOGISTICS



Lastenräder sind Fahrräder mit Ladefläche, mit denen man sperrige, schwere Güter transportieren kann. Die kostenfreie Lastenrad-Leihbörse velogistics.net führt Besitzer und Nutzer von Frachträdern zusammen. Wer noch keines der zweirädrigen Transportgenies sein Eigen nennt, kann über die Plattform Kontakt zu Verleihern aufnehmen.

Damit wird tagtäglich die nachhaltige, fahrradfreundliche Entscheidung unterstützt: „Nehme ich doch lieber das Lastenrad für

Ziel ist, den Gebrauch von Lastenrädern zu fördern und die Kontaktaufnahme zwischen den Nutzern zu erleichtern.

Die Seite ist mehrsprachig angelegt (bisher Englisch und Deutsch) und funktioniert über die Google-Maps-gestützte Suche weltweit und straßengenau. Mittlerweile sind knapp 80 Räder verzeichnet. Die meisten in Deutschland und Österreich, aber auch Nutzer aus den USA oder Großbritannien, Schweden oder Australien sind bereit, ihr



den Transport (des Einkaufs, der Baumarkt-Sachen, meiner Kinder ...) anstatt das stinkige KFZ.

In der Großstadt ersetzen Lastenräder zunehmend den Kleinwagen. Auf kurzen Strecken stellen sie eine klimafreundliche Alternative zum Kraftfahrzeug dar. Velogistics ermöglicht eine gemeinschaftliche Nutzung: Je mehr Menschen ihr Lastenrad mit anderen teilen, desto überflüssiger werden Autos in der Stadt.

Projektmanagement:

- Kostenfreie Lastenrad-Leihbörse

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tom Hansing
- Anschrift: Reuterstraße 31, 12047 Berlin
- Telefon: 01 79/775 26 77
- E-Mail: info@velogistics.net
- Projekthomepage: www.velogistics.net

Transportvehikel zu verleihen. Die Nutzung des Service ist kostenfrei – die Seite ist kein gewerblicher Lastenradverleih, sondern eine werbefreie Vermittlungsplattform.

velogistics.net will einen konstruktiven Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Lebensstile und postfossiler Mobilität leisten. Weniger Lärm, weniger Abgase – mehr Platz, mehr Spaß: Burn fat, not oil!

12

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Lastenrad-Gebrauch fördern – Erleichterung des gegenseitigen Ausborgens von Lastenrädern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Knapp 150 Lastenräder wurden verzeichnet ... kürzlich kam eine französische Übersetzung der Seite hinzu.
- **FINANZIERUNG:**
privat
- **ZEITRAUM:**
seit 2012 ... für die Zukunft ;)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

velogistics.net will einen konstruktiven Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Lebensstile und postfossiler Mobilität leisten. Weniger Lärm, weniger Abgase – mehr Platz, mehr Spaß: Burn fat, not oil!

Lastenräder sind die Transportgenies für den Nahbereich ... das muss bekannter und alltagstauglicher werden. Die Plattform unterstützt den gemeinschaftlichen Gebrauch von Lastenrädern und fördert dadurch die lebenswerte Stadt von morgen durch verändertes Verhalten – hoffentlich ;)

RADHAUS – VOLLAUTOMATISCHE PARKGARAGE FÜR FAHRRÄDER

Seit Juli 2013 bietet die Stadt Offenburg für die Radfahrer eine attraktive Parkmöglichkeit in Form eines vollautomatischen RADHAUSES an.

Viele Fahrradfahrer in Offenburg:

Der Trend zur Fahrradmobilität sorgt auch am Offenburger Hauptbahnhof für eine zu-



nehmende Nachfrage nach attraktiven, sicheren und wettergeschützten Fahrradstellplätzen. Der Bedarf konnte bisher aber nicht gedeckt werden. Dies wollte die Stadt Offenburg ändern. Die begrenzte Fläche war jedoch eine große Herausforderung.

> Die Lösung:

Die Errichtung des vollautomatischen Fahrradturmes unmittelbar am Offenburger Hauptbahnhof. Im Gegensatz zu herkömmlichen Fahrradboxen können nun dank vertikaler Bauweise auf einer geringen Stellfläche mehr Stellplätze für das ökologisch vorbildliche Verkehrsmittel angeboten werden. Eine fahrradfreundliche Infrastruktur wurde geschaffen.

Das Gebäude mit einer Grundfläche von ca. 55 m² verfügt bei einer Höhe von ca. 10,4 m über fünf Lagerebenen. Nutzer können so 120 Fahrräder diebstahlsicher und geschützt vor Witterungseinflüssen parken.

Projektmanagement:

- SMT GmbH/Stadt Offenburg/andré stocker design

Kontakt:

- Ansprechpartner: Volker Felder, SMT GmbH
- Anschrift: SMT Sheet Metal Technologies GmbH, Hertz-Str. 6, D-77694 Kehl-Sundheim
- Telefon: 078 51/741-200
- E-Mail: volker.felder@sm-t.de
- Projekthomepage: www.offenburg.de/html/radhaus_am_bahnhof.html

> Nutzung – einfach und effizient:

An zwei überdachten Übergabebereichen wird durch Signal-LEDs angezeigt, hinter welchem der zwölf Tore ein freier Stellplatz verfügbar ist. Durch seine Chipkarte öffnet der Nutzer das Tor und kann sein Fahrrad einfach und sicher, gemeinsam mit Helm und Tasche, in der entsprechenden Box auf der Trägerpalette parken. Mit der Chipkarte wird das Tor wieder geschlossen und das Fahrrad vollautomatisch im Fahrradurm verwahrt.

Bei der Abholung bekommt der Nutzer über einen Bildschirm angezeigt, wo das Fahrrad entnommen werden kann. Hierzu wird die Trägerpalette mit dem eingelagerten Fahrrad zum angegebenen Tor befördert.

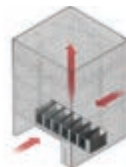
> Gleichzeitiges Einparken mehrerer Räder: Wenn auf der Trägerpalette ausreichend freie Plätze verfügbar sind, können mehrere Personen gleichzeitig ihre Fahrräder einstellen. Dadurch kann das System, insbesondere bei großem Andrang wie hier am Offenburger Hauptbahnhof, sinnvoll eingesetzt werden.

> Angebot für den Nutzer:

Die Stellplätze können an Dauernutzer wie Berufspendler oder Schüler mit einer personenbezogenen Chipkarte für einen vordefinierten Zeitraum (Monat/Jahr) vermietet werden. Für Spontanutzer ist ein Bezahlungssystem für EC-Kreditkarte integriert.

> Design & Architektur:

Neben den funktionalen Vorteilen ist das RADHAUS auch ein städtebauliches Highlight. Mit seiner leuchtend grünen Fassade und den Holzlamellen ist es ein gut sichtbares Zeichen moderner ökologischer Mobilität und benutzerfreundlicher Fahrradinfrastruktur.



13

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Schaffung von sicheren und wettergeschützten Fahrradstellplätzen – vollautomatisches RADHAUS
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Übergabe des RADHAUSES in Offenburg an die ersten Nutzer am 25. Juli 2013
- **FINANZIERUNG:**
Gesamtkosten 330.000 €, Förderung durch Bundesland BaWü 144.000 €
- **ZEITRAUM:**
Bauvorbereitung und Montage: vier Wochen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Vorteile für den Radfahrer:

- sichere und wettergeschützte Fahrradabstellplätze
- effizient, Abgabe von bis zu zwölf Fahrräder gleichzeitig
- vollautomatisches System, dadurch schneller Zugriff auf das Fahrrad
- einfache Bedienung, Öffnen und Schließen der Tore im Übergabebereich mit Chipkarte

Vorteile für die Stadt:

- großes Stellplatzangebot auf kleiner Fläche dank vertikaler Bauweise
- moderne Fahrradinfrastruktur wird mit attraktivem Gebäude sichtbar

VELOCITY AACHEN

Die Stadt Aachen steht vor besonderen Herausforderungen aufgrund der wachsenden Einwohnerzahl in der Stadtmitte. Insbesondere herrscht im Bereich der Innenstadt und des Campusbereichs Raum-mangel und Überlastung in Bezug auf Wohnungen, Straßen sowie vor allem Park-plätze und den öffentlichen Nahverkehr.

Als optimale Ergänzung zum beste-henden Mobilitätsangebot haben sich in vergleichbaren Städten zu Aachen Fahr-radverleihsysteme etabliert, die einen geringen Verkehrsraumbedarf haben und sich bei Nutzern wachsender Beliebtheit erfreuen.

veloCITY Aachen ist eine Initiative, die sich Ende 2012 aus Studierenden der RWTH und der FH Aachen gebildet hat und organisatorisch als Projekt des gemein-nützigen Vereins „Europäisches Netzwerk für nachhaltige und bezahlbare Elektro-mobilität e.V.“ verankert wurde. Ziel ist es, die alltägliche Mobilität derjenigen zu verbessern, die in Aachen leben und arbeiten. Der Fokus liegt dabei auf einer schnellen, günstigen und nachhaltigen Lösung.

Zu diesem Zweck wird ein Pedelec-Verleihsystem in Aachen installiert werden, das in der Endausbaustufe 1.000 Pede-lecs an 100 Standorten bereithalten soll. Im Jahr 2014 werden die ersten zehn Sta-tionen im Rahmen einer Testphase errich-tet. Nach abgeschlossener Testphase wird das System kontinuierlich weiter ausge-baut und voraussichtlich im Jahr 2019 die volle Größe erreicht haben.

Die hügelige Topographie Aachens war der Beweggrund, die Verleihstationen mit Pede-lecs statt normalen Fahrrädern aus-zustatten, um den Redistributionsauf-wand in Grenzen zu halten. So stellt unser Konzept eine attraktive Alternative zum überlasteten Straßen- und Busnetz für all-tägliche Wege dar und trägt zur Reduzie-rung von Lärm- und Schadstoffemissionen im Stadtbereich bei.

- VeloCITY ist bequem und flexibel, weil es ein einfaches Zugangssystem mit einer Nutzerkarte gibt und bereits Gespräche zur Kooperation mit weite-ren lokalen Mobilitätsanbietern wie Verkehrsverbund und Carsharing-An-bietern geführt wurden, um Synergie-effekte maximal nutzen zu können.
- VeloCITY ist günstig, da das Ziel die Verbesserung des Nahverkehrsange-botes und somit ein kostendeckender Betrieb ist.
- VeloCITY ist schnell, da man nicht mehr auf die Linienführung der Busse ange-wiesen ist und auf direktem Weg sein Ziel erreichen kann.
- VeloCITY ist umweltfreundlich, da Pede-lecs weniger Energie als Autos oder Busse auf der gleichen Strecke ver-brauchen, dabei aber keine Abgase produzieren, und der Strom für die Ladestationen aus regenerativen Energien stammen soll.
- VeloCITY ist gesundheitsfördernd, da es durch die Motorunterstützung mehr Menschen in die Lage versetzt, alltäg-liche Wege mit dem Fahrrad zurückzu-legen und die Akzeptanz des innerstäd-tischen Radverkehrs im Allgemeinen steigert.

14

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Implementierung eines Pedelec-Verleihsystems in Aachen, NRW
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ermittlung Anforderung an Verleihsystem, Businessplan, Verhandlung mit privaten/öffentlichen Stakeholdern
- **FINANZIERUNG:**
öffentliche Förderprojekte, Engagement, Europäisches Netzwerk für bezahlbare und nachhaltige E-mobilität
- **ZEITRAUM:**
Mindestens zehn Stationen bis Ende 2014 (Aachen-Innenstadt), Kontinuierlicher Ausbau bis zu 100 Stationen (2019)

Projektmanagement:

- Matthias Lehnen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marine Dubrulle, Europäisches Netzwerk für bezahlbare und nachhaltige Elektromobilität e.V.
- Anschrift: Hüttenstraße 1–9, 52068 Aachen
- Telefon: 02 41/99 00 23 17
- E-Mail: dubrulle@euro-network-emobility.eu
- Projekthomepage: www.velocity-aachen.com

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bequem, flexibel, günstig und umweltfreundlich – so sollte Alltagsmobilität im besten Fall sein. Darum haben sich seit Ende 2012 einige Studenten der FH und RWTH Aachen zum Projekt „veloCITY Aachen“ zusammengeschlossen. Unser Ziel ist es, durch die Einführung eines Pedelec-Verleihsystems mit 1.000 Pede-lecs an 100 Stationen die Mobilitätssituation in Aachen nachhaltig, bedarfsgerecht und langfristig zu verbessern und damit die Attraktivität der Kaiserstadt Aachen zu steigern.

15

Eine Stadtverwaltung bietet mit dem anässigen Fahrradfachhandel das Pendant zum Carsharing an. Fahrradhändler stellen hierfür mindestens ein Fahrrad/Pedelec zur Verfügung, welches von Bürgern gegen eine Leihgebühr in bereitgestellten Bike-Ports oder direkt im Fachgeschäft abgeholt bzw. abgegeben werden kann. Ebenso sind Ladestationen mit Solarladestationen für Pedelecs sinnvoll. Auch die Fahrradhändler stehen in Kontakt zueinander, da der bereitgestellte Fahrradfuhrpark als Kooperations-Pool gedacht ist. Der Fahrradfuhrpark als Pool der Händler bleibt deren Eigentum.

Die Verwaltungen sind für die Finanzierung und Organisation zuständig.

Projektmanagement:

- Stadt- und Kreisverwaltungen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Markus Max
- Telefon: 071 95/906 07 31
- E-Mail: max-markus@web.de

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Erhöhung des Fahrradverkehr
Marketing für Fahrradfachhandel
und Stadt/Region – bundesweit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
neues Projektmodell
- FINANZIERUNG:
öffentliche Gelder
- ZEITRAUM:
sechs Monate

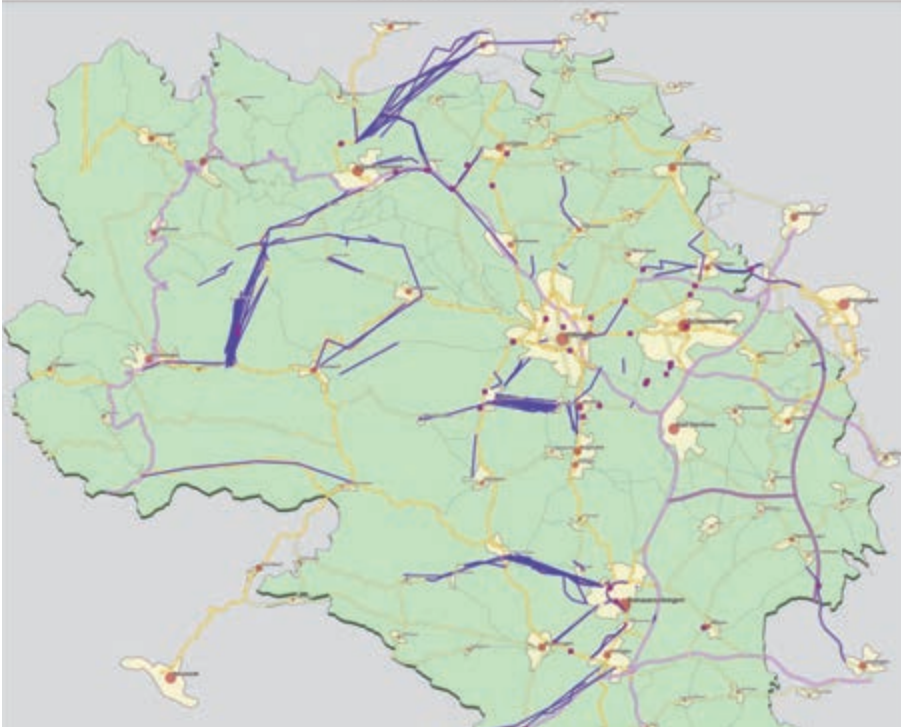
DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Kooperation zwischen Stadt-/Kreisverwaltungen und ortsansässigen Fahrradfachhändlern durch Bereitstellung von Fahrrädern, Pedelecs etc. zur Schließung der Nahverkehrslücken im provinziellen und ländlichen Bereich und gleichzeitig zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs.

BÜRGERBETEILIGUNGSPLATTFORM SCHWARZWALD-BAAR-KREIS

5

Bürgerbeteiligung



Die Bürgerbeteiligungsplattform zur Entwicklung des Radverkehrsplans Schwarzwald-Baar-Kreis soll die Bürger von Anfang an in den langfristigen Planungsprozess von Radverkehrsinfrastruktur einbeziehen. Ziel des Projektes ist eine mit allen Beteiligten, also den Bürgern, den Fachplanern, den Institutionen und den Vertretern der Kommune sowie des Landkreises, abgestimmte Prioritätenliste von Neu- und Instandhaltungsmaßnahmen. Dies können sowohl neue bauliche Radwege und Querungshilfen sein als auch die Ausbesserung bestehender Wege.

Die besondere Herausforderung bei konzeptionellen Planungen für große Gebietskörperschaften wie Landkreise oder Bundesländer liegt in der Regel darin, ausreichend Ortskenntnisse zu erlangen

und Problemstellen zu ermitteln. Dies ist im Rahmen der vorgegebenen Zeit und des angesetzten Kostenrahmens oft nicht lückenlos möglich. Auch den besten Planern entgehen bei Befahrungen entscheidende Probleme. Treten Probleme etwa nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten auf, haben die Radverkehrsexperten oft gar nicht die Chance, die ortsspezifischen Probleme zu erkennen. Die Bürgerbeteiligungsplattform ist daher ein Instrument, dass dem Planer aufzeigt, welche Stellen besonderer Betrachtung bedürfen und wo eine Ortsbegehung zwingend notwendig ist. Denn die Information kommt von der Stelle, die mit der Örtlichkeit am besten vertraut ist – bei Regen und bei Sonnenschein genauso wie bei Dunkelheit, während der Hauptverkehrszeit ebenso wie zu Schulschluss – dem Bürger.

Projektmanagement:

- Straßenbauamt Schwarzwald-Baar-Kreis/Planungsbüro VAR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Paul Fremer, Planungsbüro VAR
- Anschrift: Franziusstraße 8–14, 60314 Frankfurt am Main
- Telefon: 069/90 43 42 01
- E-Mail: paul.fremer@varad.de
- Projekthomepage: <http://sbk.radverkehrskonzepte.de>

16

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Konzeptionelle Planung von Radverkehrsinfrastruktur, die sich am Bedarf der Bürger orientiert.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
250 Meldungen sind bisher eingegangen. Durch mögliche Mehrfachnennung zeigen sich Favoriten.
- **FINANZIERUNG:**
Landkreis Schwarzwald-Baar
- **ZEITRAUM:**
Juli bis November 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fachplaner profitieren von der Ortskenntnis der Bürger und erhalten einen besseren Überblick über den Planungsraum. Die öffentliche Verwaltung zeigt den Bürgern, dass deren Vorschläge und Ideen im Planungsprozess wichtig sind und berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann die Verwaltung durch den Einsatz eines geregelten Meldesystems über Gefahrenstellen oder andere Mängeln erhalten, der mit der geringen eigenen Personalsdecke nicht zu erreichen ist.

JOBRAD

Die LeaseRad GmbH hat sich über vier Jahre zusammen mit verschiedenen Interessenverbänden für die steuerliche Gleichbehandlung von Fahrrädern im Vergleich zu Dienstwagen eingesetzt. Seit dem 23. November 2012 gilt das sogenannte Dienstwagenprivileg auch für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes. Das haben die Finanzminister der Länder in einem Erlass auch rückwirkend für das Jahr 2012 entschieden. Statt Dienstwagen haben Unternehmen nun die Möglichkeit, ihren



Mitarbeitern ein Dienstfahrrad zur Verfügung zu stellen. Arbeitnehmer versteuern ihr Zweirad pauschal mit monatlich einem Prozent des Bruttolistenpreises. Damit bekommen sie ihr „WunschRad“ bis zu 40% günstiger, abhängig von Gehalt und Steuerklasse. Die LeaseRad GmbH, mit Sitz in der GreenCity Freiburg, schnürt seit 2008 spezielle fahrradbasierte Konzepte für die betriebliche Mobilität und bietet jetzt als erstes Unternehmen auf dem deutschen Markt Unternehmen und Kommunen ein Gehaltsumwandlungsmodell speziell für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes nach der 1%-Methode. Mit dem JobRad-Konzept erhält jeder Mitarbeiter die Möglichkeit, sein individuelles „WunschRad“ bequem über die monatliche Gehaltsabrechnung zu bezahlen und dabei gleichzeitig Geld zu sparen – inklusive vorteilhafter Steuerersparnis.

Der Weg zum JobRad ist ganz einfach: Der Arbeitgeber schließt mit LeaseRad einen Rahmenvertrag zum JobRad und informiert seine Mitarbeiter über das neue Angebot. Die interessierten Mitarbeiter gehen zu einem teilnehmenden JobRad-Fachhändler in ihrer Nähe und erhalten dort eine professionelle Beratung.

Projektmanagement:

- LeaseRad GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Gallmann
- Anschrift: Raustr. 6, 79098 Freiburg
- Telefon: 07 61/20 55 15 31
- E-Mail: thomas.gallmann@leaserad.de
- Projekthomepage: www.jobrad.org

Mit dem Arbeitgeber wird anschließend ein Überlassungsvertrag für das Rad geschlossen und der Mitarbeiter kann sein Wunschmodell im Radgeschäft abholen.

Das Gehaltsumwandlungsmodell bietet viele Vorteile. Für den Arbeitnehmer ist das Leasen eines (Elektro-)Fahrrads dank der neu eingeführten 1%-Regelung viel günstiger als der Direktkauf. Mit dem Dienstfahrrad sind die Mitarbeiter im Nahverkehr schneller und kosteneffizienter unterwegs, schonen die Umwelt und fördern die eigene Gesundheit. Für den Arbeitgeber ergibt sich eine hohe Mitarbeitermotivation ohne zusätzliche Kosten. Außerdem leistet der Arbeitgeber mit JobRad einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz, zur Verkehrsverbesserung und zur Mitarbeitergesundheit.

Auch der lokale Fachhandel profitiert von JobRad durch eine völlig neue Zielgruppe.

Dank des Steuererlasses ist nun ein längst überfälliger Anreiz geschaffen worden, der Berufspendler zum Umsatteln bewegen kann – vom Pkw auf das Fahrrad, Pedelec oder E-Bike. Das Potenzial ist groß, denn rund 65% (Stand 2008) der Berufspendler in Deutschland haben einen Weg von weniger als 10 km zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Das entspricht der Distanz, in der im städtischen Nahverkehr ein Pedelec gegenüber einem Pkw am schnellsten ist. Mit LeaseRad und dem JobRad-Konzept bringen Unternehmen und Firmenmitarbeiter Klimaschutz, Gesundheit, Kosten- und Zeitersparnis unter einem Hut.

<http://vimeo.com/45933384>



17

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Förderung nachhaltiger Mobilität im betrieblichen und privaten Pendel- und Nahverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
150 Unternehmen mit ca. 60.000 Mitarbeitern konnten in wenigen Monaten für das Konzept begeistert werden.
- **FINANZIERUNG:**
Crowdfundig sowie privat
- **ZEITRAUM:**
unbeschränkt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit JobRad, dem ersten Gehaltsumwandlungskonzept für Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes, ermöglicht LeaseRad Unternehmen und Kommunen eine neue, nachhaltige und steuerlich vergünstigte Mobilität. So werden Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes für Pendler und Freizeitradler zu einer kostengünstigen Alternative zum Pkw. Mit dem neuen Konzept werden (Elektro-)Fahrräder endlich businessstauglich und die JobRadler leisten einen aktiven Beitrag zu Umweltschutz, Verkehrsverbesserung und Mitarbeitergesundheit.

KASIMIR – DEIN LASTENRAD

Die Kölner Auto-Infrastruktur stößt zunehmend an ihre Grenzen. Schlechte Luft, Lärm, überfüllte Straßen und der Klimawandel fordern zum Handeln auf. „Wenn wir mittelfristig nicht im Verkehrskollaps enden wollen, [wird es] darauf ankommen, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeiten und Wünsche [...] in einem intensiven Beteiligungsprozess in Einklang zu bringen“, fasst Oberbürgermeister Jürgen Roters das Kölner Verkehrsproblem zusammen.



Köln bietet durch die räumliche Dichte und die damit verbundenen geringen Distanzen im Nahverkehr ideale Bedingungen für den Fahrradverkehr. Doch der Umstieg fällt vielen Autofahrern schwer – der häufige Transport von Gegenständen, Kindern usw. wird meist als Argument für die alternativlose Autonutzung angebracht.

Dabei hat Köln die idealen Voraussetzungen für die Verlagerung von Transporten im Nahbereich auf umweltfreundliche Varianten wie Lastenräder.

Die Herausforderungen sind jedoch zum einen die relativ hohen Investitions- und

Wartungskosten sowie Vorurteile durch die bei Bürgern derzeit häufig fehlenden Erfahrungen im Einsatz mit Lastenrädern.

Primäres Ziel des Projekts ist es deshalb, eine alternative und für alle Bürger nutzbare Transportmöglichkeit im privaten Bereich, für Freizeitaktivitäten, Einkäufe, kleinere Umzüge oder für die gewerbliche Nutzung aufzuzeigen und praktisch erlebbar zu machen. Daraus sollen langfristig auch Impulse für ein Umdenken erfolgen. Die Menschen sollen selbst Lastenräder kaufen, teilen und nutzen.

Mit „KASIMIR – Dein Lastenrad“ steht allen Bürgern ein kostenlos ausleihbares Lastenrad zum Ausprobieren zur Verfügung. Die Buchung erfolgt über ein einfach zu bedienendes Online-Buchungssystem. Das Lastenrad wechselt regelmäßig seinen Standort. Stationen sind beispielsweise Cafés, Organisationen, Betriebe oder auch Privatpersonen, die freiwillig und unentgeltlich die Ausleihe betreuen.

Das Konzept ermöglicht es so, einen weitgehend selbstverwalteten und gemeinschaftlich betriebenen Lastenrad-Verleih zu etablieren. Zudem werden durch die häufigen Standortwechsel immer wieder neue Nutzer erreicht.

Das Lastenrad ist seit April 2013 nahezu durchgehend ausgebucht und wird für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke im privaten und gewerblichen Bereich genutzt.

Durch das Angebot eines kostenfreien Lastenradverleihs wird so eine bestehende Lücke im Rahmen eines ganzheitlichen und umweltfreundlichen innerstädtischen Mobilitätskonzepts geschlossen.

KASIMIR ist Vorbild für andere Städte. Initiativen in Essen, Dortmund, Hannover, Graz und Bochum wollen das Konzept kopieren. Aufgrund der positiven Erfahrungen werden derzeit die Anschaffung weiterer Lastenräder sowie die Konzeption einer Open-source-basierten Ausleihplattform geplant.

Projektmanagement:

- wielebenwir e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Wenzel
- Anschrift: wielebenwir e.V., Sechzigstraße 73, 50733 Köln
- Telefon: 01 51/14 53 58 59
- E-Mail: post@wielebenwir.de
- Projekthomepage: www.kasimir-lastenrad.de

18

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Steigerung der Akzeptanz und Nutzung von Lastenrädern in Städten, Etablierung von Gemeingütern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Hohe Auslastung (90 %) und hoher Bekanntheitsgrad, großes Medienecho, Vorbild für weitere Initiativen
- **FINANZIERUNG:**
Stiftungsförderung (Klimabausteine), ehrenamtliche Arbeit sowie Engagement der Stationen
- **ZEITRAUM:**
ab April 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit April 2013 rollt KASIMIR durch Kölns Straßen – ein Lastenrad, das jede(r) BürgerIn kostenfrei ausleihen kann und das allen gehört. KASIMIR zeigt eine Alternative zum Auto auf und wurde zu einem deutschlandweit bekannten Vorbild-Projekt für umweltfreundlichen innerstädtischen Lastenverkehr. Durch wechselnde Ausleihstationen fördert KASIMIR zudem nachbarschaftliche Vernetzung. KASIMIR ist als Gemeingut ein ideales Beispiel für die nachhaltige Ökonomie des Teilens.

KOMMUNIKATION

LUFT UND PUMPE

Unsere Veranstaltung „Luft und Pumpe“ findet 2014 zum vierten Mal statt und erfreut sich wachsender Beliebtheit.

Die Grundidee für „Luft und Pumpe“ ist es, Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern und sie den Niederrhein erkunden zu lassen.

Zusätzlich wollen wir sie dabei mit kulturellen Darbietungen unterhalten und ihnen verschiedene Bereiche der Kleinkunst näherbringen.

Die Veranstaltung richtet sich an radbegeisterte Menschen jeden Alters im Gebiet



Niederrhein (Viersen), die gerne ihre Fahrradtour mit interessanten Kleinkunstdarbietungen verbinden möchten.

Das Publikum wird auf einer festgelegten Route an fünf verschiedenen Orten mit unterschiedlichen Auftritten unterhalten.

Die Route und Auftrittsorte und -zeiten der Künstler sind so ausgerichtet, dass die Tour für niemanden ein Problem darstellt.

Unsere Veranstaltung richtet sich ausdrücklich an alle Altersgruppen und Radfähigkeiten!

Unter den Teilnehmern sind mittlerweile viele Familien, junge Paare, Gruppen, Rentner und Jugendliche.

Zu unserer Freude sind das Projekt und die Künstler von allen Gruppen und Altersklassen begeistert angenommen worden.

Wir versuchen aber auch durch die Auswahl der Künstler jeden Geschmack zu bedienen.

Projektmanagement:

- Dicke Futt Entertainment

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marcus Ingmanns
- Anschrift: Kreuelsstr. 64, 41748 Viersen
- Telefon: 0 21 62/919 94 52
- E-Mail: info@luftundpumpe.de
- Projekthomepage: www.luftundpumpe.de

Daher treten Künstler aus allen Sparten der Kleinkunst auf, wie z.B. Kabarett, Comedy, Improvisationstheater, Varieté und Musikkabarett.

Die Route zu den jeweiligen Veranstaltungsorten, an denen auch die Verpflegung der Teilnehmer stattfindet, führt durch ein wunderbares Gebiet des Niederrheins und ist sehr gut befahrbar.

Außerdem bieten wir für Gruppen eine „Ritzeljagd“ (Suchbilder, Rätsel und Aktionen rund ums Rad etc.) an, deren Lösungen sich auf der Strecke befinden.

Für Kinder gibt's auch eine Version mit kleinen Räseln etc.

Obwohl diese Veranstaltung erst seit 2011 stattfindet, erfreut sie sich wachsender Beliebtheit und hat – auch durch auftretende Künstler wie Martin Zingsheim und Kristian Kokol – ein sehr positives Medienecho hervorgerufen.

Leider waren wir in den letzten Jahren immer auch auf Sponsoring angewiesen, besonders da diese Veranstaltung über Eintrittsgelder finanziert wird und nur mit viel ehrenamtlicher Hilfe umgesetzt werden kann. Aber dafür bringen wir Leute aufs Rad und schenken ihnen obendrein auch noch Muskelkater vom Lachen – das ist doch was!



19

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Verknüpfung von Fahrrad und Kultur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Fahrradtour mit Kleinkunst

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Projekt, um Menschen am Niederrhein zum Fahrradfahren zu animieren. Veranstaltung ist ausgelegt als Fahrradtour mit Kleinkunst-Unterhaltung.

RADSCHULWEGPLAN – DAS WEGWEISENDE PILOTPROJEKT

Im Januar 2011 wurde die AG RSWP gegründet, um mit der Stadt Bietigheim-Bissingen gemeinsam den 1. Radschulwegplan in Baden-Württemberg (BW) zu erstellen, der die Erfahrungen aller Schüler berücksichtigt.

Ziel ist es, mittels des Radschulwegplans den Weg zur Schule sicherer zu machen und das Radfahren für die Schüler attraktiver zu gestalten.

Der Radschulwegplan schafft Transparenz über die Wege und die Problemstellen, ist Planungsgrundlage für Verbesserungen, bildet das Fundament für eine effiziente und effektive Schulwegsicherung und für Maßnahmen der Förderung des Schülerradverkehrs.

In der ersten Befragung im Frühjahr 2011 erläuterten die Schüler im Unterricht anhand eines Online-Fragebogens ihr Mobilitätsverhalten. In der zweiten Befragung im Herbst 2011 gaben die Schüler in ein eigens dafür erstelltes und webbasiertes Geoinformationssystem (WebGIS-Tool) ihre benutzten Radschulwege einschließlich der vorhandenen Problemstellen sowie ihre konkreten Verbesserungsvorschläge ein.

Aus den Ergebnissen dieser beiden Befragungen erarbeitete die AG RSWP gemeinsam mit der Stadt Bietigheim-Bissingen und weiteren Partnern den Radschulwegplan für die Ellentalgymnasien. Im Frühjahr 2012 wurde im Rahmen eines Festakts dem Verkehrs-

minister und der Öffentlichkeit der Radschulwegplan vorgestellt.

Die relevanten Problemstellen der Befragung wurden in einem Maßnahmenkatalog berücksichtigt, der in der Folge gemeinsam mit der Stadt Bietigheim-Bissingen und der AG RSWP weiter bearbeitet wird, um die Radschulwege zu verbessern. Im Jahr 2013 wurden alle weiterführenden Schulen in Bietigheim-Bissingen in das Verfahren einbezogen, die Problemstellen erfasst und mit Maßnahmen versehen.

Die Vorgehensweise der AG RSWP wird vom Land Baden-Württemberg gelobt und allen Schulen in Baden-Württemberg empfohlen. Das in den Ellentalgymnasien als Pilot gestartete WebGIS-Tool wird vom Land BW weiterentwickelt und steht seit 2013 weiteren Schulen in BW zur Verfügung. Bereits über 40 Schulen der AGFK BW folgen dem Beispiel der AG RSWP und der Ellentalgymnasien.

Die AG RSWP hofft, dass über eine Würdigung durch den Deutschen Fahrradpreis auch die Verantwortlichen anderer Bundesländern angespornt und ermutigt werden, allen Schulen einen Radschulwegplan auf der Basis von Schülerbefragungen zu ermöglichen. (Details: Siehe Praxisbeispiel auf dem Fahrradportal des BMVBS, Link: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2226>)

20

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Sichere und attraktive Radschulwege
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nach dem Vorbild dieses Projektes werden in Baden-Württemberg Radschulwegpläne erstellt.
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel der AG RSWP sowie Unterstützung durch Projektpartner
- **ZEITRAUM:**
seit Januar 2011 und fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die AG RSWP hat den ersten Radschulwegplan in Baden-Württemberg mit einer neuen Geoinformationssoftware und unter Beteiligung der Schüler entwickelt.

Der Radschulwegplan steht für eine wirksame Schulwegsicherung, indem er Schülern einen geeigneten, attraktiven Radschulweg empfiehlt und auf Gefahrenstellen hinweist. Gefahrenbeseitigung, Baustellen, Streupläne etc. werden effizient geplant.

Die entwickelten Bausteine sind für alle Schulen nutzbar, um ebenfalls einen Radschulwegplan zu entwickeln.



Projektmanagement:

- Arbeitsgemeinschaft Radschulwegplan der Ellentalgymnasien

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernhard Krumwiede
- Anschrift: Steigstraße 52, 74321 Bietigheim-Bissingen
- Telefon: 071 42/535 09
- E-Mail: BernhardKrumwiede@SichererSchulweg.de
- Projekthomepage: www.SichererSchulweg.de

WECYCLE

1. Ausgangssituation

Zu einer nachhaltigen Gesellschaft gehört neben effizienter Technologie und politischen Rahmenbedingungen eine Verhaltensänderung der Gesellschaft. Hierbei stellt das Mobilitätsverhalten in urbanen Räumen ein enormes Potenzial dar.



Viele Menschen sind bereits intrinsisch motiviert, das Fahrrad vermehrt als Verkehrsmittel zu nutzen. Wechselnde situative Bedingungen (Wetter, Zeitdruck) und äußere Faktoren (Infrastruktur, Pkw-Verkehr) mindern in der Realität jedoch die Lust am Radfahren. In Anbetracht dessen lassen sich Menschen durch extrinsische Belohnungen für alltägliches Radfahren motivieren.

weCycle entstand im Rahmen einer Masterarbeit an der Fachhochschule Potsdam. In dieser Arbeit wurden Strategien zur Verhaltensänderung durch Technologien erarbeitet. Das Projekt wurde in einem nutzerzentrierten Prozess durch Interviews, Umfragen und Testphasen begleitet, um Einblicke in die Alltagsmobilität unterschiedlicher Menschen zu bekommen.

2. Projektdurchführung

weCycle verwendet drei unterschiedliche Maßnahmen für eine Verhaltensänderung. Im Fokus steht das Belohnungssystem, welches alltägliches Radfahren durch unterschiedliche Partner incentiviert. In zweiter Linie sorgen Funktionen der App wie beispielsweise virtuelle Competitions unter Freunden

oder Stadtbewohnern als zusätzliche Motivation. Der Nutzer hat außerdem die Möglichkeit, die Daten anonym zu Forschungs- und Planungszwecken zur Verfügung zu stellen, um zu besseren Radbedingungen beizutragen.

3. Ausblick

Die mobile Applikation befindet sich in der Alpha Phase, in der erste Funktionen durch wenige Testnutzer evaluiert werden. In der anstehenden Beta Phase werden planmäßig fünf bis zehn Partner Belohnungen zur Verfügung stellen. Das Release Datum der Beta Applikation ist der 31.04.2014. Neben der Entwicklung der mobilen Applikation werden Partner aus unterschiedlichen Bereichen akquiriert. Bis zu diesem Zeitpunkt haben wir 18 Produkte von zwei Partnern für das Belohnungssystem. (Radhersteller aus USA: PureFixCycles, Onlineshop für urbane und fahrradtaugliche Frauenmode: allthati-



want.com)

Durch eine Kooperation mit dem Institut für Verkehrsforschung des DLR werden die gesammelten Daten sinnvoll für die Forschung und Stadtentwicklung eingesetzt. Ziel dieses Projekts ist es zum einen, Nutzer für das alltägliche Radfahren zu sensibilisieren und zu motivieren, und zum anderen, eine Verbesserung der Radbedingungen zu unterstützen. Darüber hinaus wird die Radwirtschaft durch Kooperationen für das Belohnungssystem gefördert. Die Belohnungen dienen für den Partner hierbei als Marketinginstrument.

Projektmanagement:

- David Ikuye, David Mallard, Bjoern Wagner

Kontakt:

- Ansprechpartner: David Ikuye
- Anschrift: Weichselstraße 11
- Telefon: 01 73/471 15 57
- E-Mail: david@wecycle.cc
- Projekthomepage: www.wecycle.cc

21

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Making cycling even more rewarding
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Gründungsstipendium vom Ministerium für Wirtschaft & Technologie
- FINANZIERUNG:
94000 EUR
- ZEITRAUM:
Seit 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

weCycle belohnt alltägliches Radfahren durch Rabatte auf Produkte rund um das urbane Radfahren. Eine App erkennt und erfasst jeden gefahrenen Kilometer automatisch und ohne jeglichen Aufwand des Nutzers. Innerhalb der App lassen sich Produkte als persönliche Ziele festlegen. Nach Erreichen eines Zieles erhält der Nutzer den Rabatt (40–80 %). Bei Einverständnis des Nutzers werden Daten zu Forschungs- und Planungszwecken verwendet. Der Nutzer fördert hierdurch eine nachhaltige Stadtentwicklung.

MIT DEM RAD ZUM EINKAUFEN

Die Hälfte aller alltäglich zurückgelegten Wege sind kürzer als 5 km. Wenn wir zum Einkaufen fahren, legen wir in 80 % der Fälle weniger als 2,5 km zurück. Allerdings werden von allen Einkaufsfahrten nur 11 % mit dem Fahrrad zurückgelegt. Natürlich gibt es genügend Ausreden, wieso man nicht das Rad benutzen will. Das Wetter ist zu schlecht, die Berge sind zu hoch, und seinen Wocheneinkauf bekommt man sowieso nicht aufs Fahrrad gepackt. Um die Menschen dazu zu bringen, sich mit dem Thema der enormen Umweltbelastung durch Kurzstreckenfahrten mit dem Auto auseinanderzusetzen und ihnen bewusst zu machen, wie einfach es sein kann, seine Einkäufe mit dem Fahrrad zu erledigen, hat der Landesverband des ADFC in Schleswig-Holstein einen mobilen Infostand eingerichtet.



Der Infostand ist Teil eines von der BINGO! Umweltlotterie geförderten Projekts. Er beinhaltet verschiedene Fahrräder, Fahrradtaschen, -körbe, -anhänger und -trolleys sowie Printmaterial und Rollups. Er konnte seit August über den Landesverband kostenlos ausgeliehen werden und wurde in Schleswig-Holsteinische Kommunen transportiert, wo er durch ehrenamtliche Standbetreuer/-innen (meist von

einer ADFC-Ortsgruppe) aufgebaut und betreut wurde. Häufig versuchte man, den Infostand in einem größeren Rahmen zu präsentieren, wie etwa bei einem Stadtfest, Markt oder verkaufsoffenen Sonntag. Parallel zum Infostand wurden verschiedene Workshops angeboten, z.B. mit



dem Thema „Umweltverträglich, gesund und sicher mit dem Fahrrad zum Einkauf“. Die Ziele des Projekts waren und sind, den Bürgern die gravierende Umweltbelastung gerade der automobilen Kurzstreckenfahrten bewusst zu machen und über die Vorteile für die Umwelt, die eigene Gesundheit und den Geldbeutel zu informieren, wenn man auf das Fahrrad umsteigt. Außerdem geht es darum, den Menschen zu zeigen, wie viel sie tatsächlich – mit entsprechenden Hilfsmitteln – auf ihrem Fahrrad transportieren können. Das Material ist also nicht nur zum Anschauen, sondern auch und vor allem zum Ausprobieren gedacht.

Der Infostand war von Mai bis Oktober in 14 verschiedenen Schleswig-Holsteinischen Kommunen: Lübeck, Kiel, Flensburg, Schleswig, Plön, Rendsburg, Bad Oldesloe, Heide, Brunsbüttel, Meldorf, Kellinghusen, Wesselburen, Norderstedt und Ahrensburg. Er hat dabei so viel Interesse geweckt, dass er auch über den Winter in Einkaufszentren oder Ähnlichem und ab dem Frühjahr 2014 wieder draußen aufgebaut werden soll.

Projektmanagement:

- ADFC Schleswig-Holstein e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carsten Massau, Landesgeschäftsführer
- Anschrift: ADFC Schleswig-Holstein, Landesgeschäftsstelle Kiel, Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel
- Telefon: 04 31/67 07 50 33
- E-Mail: carsten.massau@adfc-sh.de

22

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Aufzeigen der Möglichkeiten zum Einkaufen mit dem Fahrrad mithilfe von Taschen, Körben, Anhängern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Durchführung einer Wanderausstellung in bisher 14 Orten, im nächsten Sommer weitere Einsätze
- **FINANZIERUNG:**
BINGO! Umweltlotterie, Sponsoren, ehrenamtliche Infostandbetreuung
- **ZEITRAUM:**
April 2013 bis November 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Viele Menschen meiden es, mit dem Rad zum Einkaufen zu fahren, weil sie nicht wissen, wie viele Möglichkeiten es gibt, die Einkäufe sicher und komfortabel nach Hause zu bringen. Um diesen Menschen zu zeigen, wie Einkaufen mit dem Fahrrad funktionieren kann, hat der Landesverband des ADFC Schleswig-Holstein einen mobilen Infostand mit praktischem Anschauungsmaterial eingerichtet, der im Sommer 2013 durch 14 verschiedene Orte Schleswig-Holsteins tourte und auch 2014 wieder zum Einsatz kommen soll.

RADL-WADL – DAS FAHRRADMAGAZIN

Der Anfang

Es begann alles mit einem inspirierenden Fahrradmagazin aus dem benachbarten Ausland. Das sollte es in Deutschland auch geben! Tat es aber nicht. Daher reifte nach einem längeren Prozess die Entscheidung: Ich mache das!

Es sollte ein „etwas anderes“ Fahrradmagazin werden. Eines, das den Menschen die vielfältigen Aspekte des Fahrrads näher bringt. Das zeigt, dass das Fahrrad nicht nur Transportmittel und Sportgerät, sondern

viel mehr ist. Das die Wahrnehmung dieses wunderbaren Fahrzeugs positiv verändert und Lust aufs Radeln macht.

Denn Fahrradförderung ist nicht nur passende Infrastruktur, sondern auch gute Kommunikation!

Und ein gedrucktes Magazin hat Vorteile: Man kann es anfassen und wieder und wieder lesen. Man kann es an Freunde, Bekannte und Arbeitskollegen weitergeben.

Das Magazin ist kostenfrei und kann im Internet heruntergeladen werden. Damit es in eine Fahrradtrikottasche passt, fiel die Entscheidung für das praktische DIN-A5-Format.

Die erste Ausgabe umfasste 24 Seiten und wurde selbst finanziert. Die gedruckten Ausgaben wurden in Fahrradgeschäften, Fitness-Studios, Schulen, Firmen und bei Messen und Fahrradveranstaltungen ausgelegt und waren schnell vergriffen. Selbst die Online-Ausgabe wurde über 2.000-mal angesehen.

Projektmanagement:

- Tatjana Elssenwenger

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tatjana Elssenwenger
- Anschrift: Horemansstraße 2, 80636 München
- Telefon: 01 76/38 47 44 48
- E-Mail: tatjana@radl-wadl.de
- Projekthomepage: www.radl-wadl.de

Wie ging es weiter?

Aufgrund des positiven Feedbacks der Leserschaft war schnell klar: Es gibt eine Fortsetzung!

Mit jeder Ausgabe ist die Seitenzahl gewachsen und liegt derzeit bei 40 Seiten – und es könnten mehr sein, denn Themen gibt es genug. Die letzte Auflage lag bei 2.500 Stück.

Mittlerweile schreiben verschiedene Autoren für das Magazin, die sich engagiert für das Fahrrad einsetzen. Kein Schnickschnack, sondern ehrlich und echt. Die Themen handeln von Radalltag, -kunst und -kultur.

Die nächsten Schritte

Das Magazin befindet sich in einer permanenten Weiterentwicklung. Aktuell wird das Layout überarbeitet und die nächste Ausgabe für das Frühjahr 2014 vorbereitet.

Es ist geplant, das Magazin auch Kommunen oder fahrradfreundlichen Firmen zur Verfügung zu stellen. Diese haben oft nicht die notwendigen Kapazitäten oder Kanäle, um ihre eigenen Fahrradthemen zu kommunizieren. So wird in einer Kombination aus übergreifenden und eigenen Inhalten ein völlig individuelles Magazin erstellt. Dieses Magazin kann in kommunalen Einrichtungen, beim lokalen Radhandel oder auf Veranstaltungen verteilt werden.

Über die Herausgeberin

Bis vor wenigen Jahren war das Fahrrad nicht in meinem Fokus. Dank glücklicher Umstände habe ich wieder zum Rad zurückgefunden. Alte Kindheitserinnerungen wurden geweckt und heute ist das Fahrrad in der Stadt für mich Fortbewegungsmittel Nummer eins – und das im Sommer genauso wie im Winter. In der Zwischenzeit mit Fahrradanhänger, in dem mein Sohn mitfährt. Die Freude, die ich mit diesem Fortbewegungsmittel verbinde, möchte ich mit meinem Magazin vermitteln und mit anderen Menschen teilen.

23

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Die Einstellung gegenüber dem Fahrrad verbessern und Kommunen ein Medium zur Radkommunikation bieten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Begeistertes Leserfeedback, positive Medienberichterstattung, Interesse von Kommunen
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung, Inserenten, Kommunen/Firmen/ggf. Förderung
- **ZEITRAUM:**
gestartet in 2012, laufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Fahrradmagazin? Ja genau! Und das soll Lust auf das Fahrrad machen. Denn Fahrradförderung ist auch Kommunikation. Eine abwechslungsreiche Themenmischung spricht sowohl Jung und Alt, als auch Radneulinge und „alte Hasen“ an. Für Kommunen besteht die Möglichkeit, das Magazin mit eigenen Inhalten zu individualisieren. Mit diesem Medium können BürgerInnen darüber informiert werden, was in der Kommune rund um Fahrradverkehr und -förderung passiert (z.B. Infrastruktur, Termine, Radwege ...).

„200 TAGE FAHRRADSTADT“

Mönchengladbach ist keine Fahrradstadt, wie u.a. der ADFC-Klimatest 2012 belegt. Mehr und bessere Fahrradwege und ein geschlossenes Netz wären vonnöten. Nichts, was sich von heute auf morgen erreichen ließe oder im Einflussbereich der Bürger läge. Bleibt also nur abzuwarten und zu hoffen? Oder lässt sich die Situation für Fahrradfahrer auch von unten nach oben, sprich aus der Bürgerschaft heraus verbessern?



„200 Tage Fahrradstadt“ stellt nicht den Fahrradweg in den Mittelpunkt, sondern den Fahrradfahrer. Erklärtes Ziel ist es, die Fahrradkultur in dieser vom Auto dominierten Stadt zu fördern, Freude am (Rad-)Fahren zu etablieren und so den Weg zu einem Paradigmenwechsel bzgl. der Radverkehrsförderung zu ebnen.

Das Projekt fußt auf dem Dreischritt Vorkommen/Mitmachen/Selbermachen. Werden zu Beginn Formate vorgegeben und Aktionen mit partizipativem Ansatz initiiert, so geht es im Laufe des Projekts vermehrt darum, die Akteure – Bürger und Institutionen – zu eigenständigem Handeln zu ermuntern bzw. diese hierbei zu unterstützen. Von der PPG (Parkplatzbewirtschaftung) bis hin zum Museum Abteiberg reichen die Kooperationspartner im Laufe des Projekts.

Offiziell startete „200 Tage Fahrradstadt“ am 7. März 2013 mit der Ausgabe der Fahrradstadt-Plakette fürs eigene Rad. Hiermit bekannten sich bis September ca. 2.000 Fahrradfahrer zur Fahrradstadt.

Neben der „Fahrradwerkstatt“ (hier wird nicht repariert, vielmehr Ideen erdacht) ist das Rundradeln, das vom Titel her moderater

klings als die in anderen Städten zelebrierte Critical Mass, ein weiteres regelmäßiges Format. Im April folgte unter dem Titel Frühjahrserwachen eine gemeinsame Fahrradputzaktion.

Mit „Der gute Weg“ erhalten Radfahrer ein Werkzeug an die Hand, ihre aus Erfahrung guten Fahrradwege anderen mitzuteilen und so privates Wissen öffentlich zu machen. Neu-Radler lernen von erfahrenen Radfahrern; Frustration nach dem Umstieg aufs Rad wird vermieden.

Dass das Fahrrad noch weit mehr als nur Verkehrsmittel sein kann, zeigen Aktionen wie das wohl erste Tandem-Single-Speed-Dating – zukünftige Liebespaare traten gemeinsam in die Pedale. In Bicycle Piece For Orchestra (Konzept Yoko Ono) erfuhren die Niederrheinischen Sinfoniker ihr Stadttheater auf eine ganze neue Weise. Für die Kleinen fand zusammen mit dem städtischen Kulturbüro ein Fahrrad-Malwettbewerb statt.



In Kooperation mit dem Verein MG3.0 startete der Ideenwettbewerb „Radschlag“, dessen Ergebnisse Oberbürgermeister Norbert Bude und Vertretern der Verkehrsentwicklung offiziell überreicht wurden.

Zum Finale des Projekts fuhren 500 Radfahrer auf von der Polizei gesicherten Hauptverkehrsstraßen, um im Anschluss auf der erstmals zugunsten des Radverkehrs gesperrten Bismarckstraße den roten (Fahrradweg-)Teppich ausgerollt zu bekommen und 200 Tage Fahrradstadt zu feiern.

In einem abschließenden Gespräch sprach sich OB Norbert Bude für eine Fortführung des künftig von der Stadt getragenen Projekts im Jahr 2014 aus.

24

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Mit kleinem Budget und guten Ideen das Fahrrad in den Mittelpunkt einer (Auto-)Stadt rücken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Aktiver Diskurs zwischen Bürgern/Politik/Verwaltung, Stadt möchte Fortführung unterstützen.
- **FINANZIERUNG:**
Ehrenamtliches Engagement, Sponsoren (Materialkosten)
- **ZEITRAUM:**
07.03.2013 bis 22.09.2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mönchengladbach ist Autostadt, Radwege und -netz sind sporadisch. Konventionelle Wege zur Besserung liegen nicht im Einflussbereich der Bürger. „200 Tage Fahrradstadt“ ändert den Ansatz: Das Projekt stellt den Radfahrer und nicht den Radweg in den Mittelpunkt, verhilft dem Diskurs ums Fahrrad zu neuer Leichtigkeit und schafft Freude am Radfahren. Durch Aktivierung von Bürgern und Institutionen entsteht nachhaltige Radverkehrsförderung und -förderung über den Projektzeitraum hinaus.

Projektmanagement:

- Norbert Krause

Kontakt:

- Ansprechpartner: Norbert Krause
- Anschrift: Aachener Str. 49
- Telefon: 01 74/406 56 87
- E-Mail: post@norbertkrause.net
- Projekthomepage: www.200Tage.de

ALLE MACHT DEN RÄDERN – DIE INITIATIVE FÜR URBANES RADFAHREN

Unsere Aktivitäten und Beiträge in Sachen urbanem Radfahren haben eine bemerkenswerte Reichweite in digitalen Medien. Und das scheint uns auch notwendig zu sein. Denn der Diskurs über das Radfahren wird allzu häufig von technophoben Warnwestenträgern oder radlerbehosten Radsportlern dominiert. Wir setzen dem ein urbanes, internationales, intellektuell ansprechendes Programm entgegen, das auch Relevanz über die Nachhaltigkeitsszene hinaus beanspruchen kann.



Einer unserer Beiträge zeigt, anstelle der üblichen Empörung über die Wortwahl des ehemaligen Verkehrsministers, die geschichtlichen und funktionalen Parallelen zwischen dem Kampfradler-Begriff und dem des Jaywalkers auf. Beide entstanden zu Zeiten, in denen sich die Bedeutung und die Nutzungspraktiken der Straßen im Umbruch befanden. Die Erkenntnis, dass wir uns derzeit an einer solchen Stelle befinden, sehen wir als strukturelle Chance: Ein Möglichkeitsraum tut sich auf. Die Dominanz von Autos in Städten steht heute wieder auf dem Spiel. Doch diese Chance für den Radverkehr zu nutzen, ist nicht allein durch guten Willen oder teure Aktionen möglich. Vielmehr bedarf es eines anspruchsvollen Diskurses darüber, wie gute Radverkehrsförderung aussehen kann. Durch unsere Artikel, ins-

besondere in unseren Thesen zur Verkehrspolitik, wollen wir einen solchen stimulieren. Dabei sehen wir uns als Teil einer interdisziplinären und internationalen Debatte. Selbstverständlich wird diese nicht (nur) auf Deutsch geführt, weshalb wir sukzessive Inhalte auch auf Englisch produzieren.

Auch bei den Themen sind wir nicht an nationale Grenzen gebunden. Wir lernen etwa von den Differenzen zwischen New York und Berlin und interviewen Persönlichkeiten wie die indische Aktivistin Ekta Kothari über das Radfahrverbot in Kalkutta. Zugriffe auf unsere Seite aus der ganzen Welt bestärken uns darin, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind.

Aber was hat der Online-Diskurs mit dem „wirklichen“ Leben zu tun? Wir glauben nicht, dass eine solche Unterscheidung Sinn ergibt. Betrachtet man etwa den von uns organisierten (PARK)ing Day in Berlin, so kann man ihn nicht online oder offline verorten. Seine Wirkung erreicht er über die Kombination aus Gesprächen vor Ort, den Zeitungsberichten, den Fotos und Kommentaren auf den Blogs, den Radiointerviews und der Diskussion auf Twitter. Ob etwas das Verhalten von Menschen verändern kann, hat also nichts mit der Form des Mediums zu tun. Allerdings muss man die Stärken und Schwächen der einzelnen Medien gezielt nutzen.

Warum sollte die Jury gerade unsere Initiative auswählen?

- 1) Erfolgreich: Die Zahl der Radfahrer in Berlin steigt.
- 2) Urban: Wir lieben Städte. Und Radfahren in der Stadt.
- 3) International: Wir sprechen Englisch und nutzen das auch.
- 4) Fortschrittsaffin: Wir lieben die Zukunft, auch weil sie anders ist als das Heute.
- 5) Positiv: Das Leben ist schön. Wir wissen das zu schätzen.



ALLE MACHT DEN RÄDERN

Die Initiative für urbanes Radfahren

25

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Urbanität ermöglichen. Mobilität fördern. Radverkehr voranbringen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radverkehrsanteil in Berlin deutlich gesteigert.
- **FINANZIERUNG:**
–
- **ZEITRAUM:**
seit Juni 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahrradfahrer riechen, fühlen, hören, sehen die Stadt, nehmen Anteil an ihr, mischen sich ein. Radfahren hat genuin urbane Qualitäten. Wir lieben Städte und auch das Radfahren. Städte sind komplex, ebenso das menschliche Verhalten – auch in Sachen Mobilität. Wir nehmen diese Komplexität ernst und arbeiten an gesellschaftstheoretisch fundierten Konzepten zur Radverkehrsförderung. Guter Wille und aufwendige Aktionen alleine haben noch keinen Menschen aufs Rad gebracht.

Projektmanagement:

- Ulrike Heringer, Kevin Schön, Till Runge

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulrike Heringer
- Anschrift: Karl-Marx-Straße 221, 12055 Berlin
- Telefon: 01 77/612 28 62
- E-Mail: mail@alle-macht-den-raedern.de
- Projekthomepage: www.alle-macht-den-raedern.de

BAMBUSFELGEN FÜR FAHRRÄDER

Radsport ist ein Teamsport. Nur wenn alle Teammitglieder zusammenarbeiten, wird das Team erfolgreich sein.

Bei diesem Projekt haben ein Bambusbauer in China, der verarbeitende Betrieb, ein Holzfelgenbauer in Italien und ich als Mechaniker zusammengearbeitet.

Die Idee entstand in meiner Küche, als ich mein Schneidebrett aus Holz ersetzen musste. Ich kaufte ein neues aus Bambus und stellte fest, dass es sehr hart ist und keine Gerüche vom Schneidgut annimmt.

Zur gleichen Zeit hat ein Bambusrahmenbauer in Bremen sein Geschäft eröffnet. Ich besuchte ihn und wir diskutierten über die Eigenschaften des „Grases“ Bambus, insbesondere über das viel schnellere Wachstum gegenüber Holz.



Mit dem Holzfelgenbauer Ghisallo, den ich seit mehreren Jahren kenne, habe ich Kontakt aufgenommen und mit Antonio Cermenati, dem Inhaber des 1948 gegründeten Betriebes, über Bambusfelgen gesprochen.

Parallel hat Ghisallo Kontakte nach China aufgebaut. Ein Betrieb stellt Carboneinlagen für die Drahtreifen-Felgen her, ein weiterer verarbeitet Bambus nach Spezifikationen des Kunden.

Ghisallo verwendet Leisten in verschiedenen Stärken für den Felgenbau. Drei Lagen sind es bei den bekannten, flachen Felgenprofilen.

Nachdem die Entscheidung zum Bau der Bambusfelgen getroffen war, wurden die

Leisten aus China gekauft und die ersten Bambusfelgen in Italien hergestellt. Formen und Abmessungen der Holzfelgen wurden übernommen.

Mitte des Jahres 2013 habe ich die Prototypen der Bambusfelgen bekommen, je ein Paar für Draht- und Schlauchreifen, um ihre Eignung in der Praxis zu testen.

Ich habe zunächst die Oberflächen der Felgen und die Passgenauigkeit und Ausrichtung der Bohrungen für die Speichen nippel begutachtet und danach die Felgendurchmesser bestimmt als Grundlage für die Speichenlängenberechnung.

Das Aufspeichen und Zentrieren der Laufräder war kein Problem, die Bambusfelgen sind steifer als die Holzfelgen aus Buchenholz.

Es folgten einige 100 km Testfahrten unter verschiedenen Witterungsbedingungen. Ich habe dabei auch spezielle Bremsbeläge eingesetzt, die von Ghisallo angeboten werden, weil sie die Felgenoberfläche nicht verletzen.

Die Bambusfelgen verhalten sich unauffällig und machen auch heute noch keine Probleme im Fahrbetrieb. Sie bieten einen ähnlich hohen Fahrkomfort wie Holzfelgen, was besonders beim Befahren von Kopfsteinpflasterpassagen spürbar ist.

Ein Durchbremsen wie bei Aluminiumfelgen ist mit den speziellen Bremsbelägen nicht möglich. Bambusfelgen können praktisch nur durch einen Unfall zerstört werden. Der Kunde bekommt also ein langlebiges, handgefertigtes Produkt,

Inzwischen bietet Ghisallo sein gesamtes Felgenprogramm in Größen von 20" bis 28" optional auch in Bambus an.

Für mich als leidenschaftlichen Radfahrer und Hobbymechaniker ist dieses Projekt interessant, weil Handwerker unterschiedlicher Nationalitäten respektvoll zusammengearbeitet haben. Bambusfelgen bereichern den Teilemarkt um eine weitere Komponente aus einem nachwachsenden Rohstoff.

26

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Verwendung nachwachsender Rohstoffe im Fahrradbau
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Rennradfelgen aus Bambus für Draht- und Schlauchreifen serienreif
- **FINANZIERUNG:**
je zur Hälfte Antonio Cermenati und Edgar Jakobs
- **ZEITRAUM:**
Projektstart Mitte 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Verwendung von alternativen Materialien aus nachhaltiger Produktion wird auch beim Fahrradbau immer wichtiger. Umweltfreundlichkeit bei der Herstellung, lange Lebensdauer und Wiederverwendbarkeit bzw. Recycling nach der Nutzung sind von den Herstellern zu beachten. Ein Holzfelgenbauer in Italien stellt Bambusfelgen her. Ich habe die Laufräder mit den Prototypen für Schlauch- und Drahtreifen für Rennräder aufgebaut und getestet. Ergebnis: Bambusfelgen sind stabiler als Holzfelgen.

Projektmanagement:

- Edgar Jakobs

Kontakt:

- Ansprechpartner: Edgar Jakobs
- Anschrift: Rudolf-Steiner Straße 2, 28816 Stuhr
- Telefon: 04 21/809 79 85
- E-Mail: edgarjakobs@gmail.com
- Projekthomepage: www.cerchiinlegnoghiallo.com/blog/?p=1211&lang=en

FAHRRAD-FÖJ-STELLE



Seit Jahren gibt es in Deutschland junge Menschen, die sich im Rahmen eines Freiwilligen Ökologischen Jahres (FÖJ) für Natur- und Umweltschutz engagieren. Sie arbeiten vor allem in Naturschutzgebieten oder Umweltbildungseinrichtungen. Ein Bereich, der in Schleswig-Holstein, anders als in anderen Bundesländern, noch gar nicht durch FÖJ-Stellen unterstützt wurde, war nachhaltige Mobilität. Also haben sich Vertreter des ADFC-Landesverbandes und der Stadt Flensburg zusammengesetzt und gemeinsam mit dem Träger FÖJ-Koppelsberg eine FÖJ-Stelle ins Leben gerufen. Diese Stelle ist beim ADFC angesiedelt. Die Stadt Flensburg stellt einen Arbeitsplatz im Umfeld der Radverkehrsbeauftragten und der Klimaschutzmanager. Die Stelle soll einerseits die Einrichtungen in ihrer Arbeit unterstützen und andererseits vernetzen bzw. die Kommunikation und Zusammenarbeit erleichtern.

Die erste FÖJlerin Sarah Böhm hat zum 1. August 2013 angefangen und arbeitet seitdem an verschiedenen Projekten. Ein Teil der Arbeitszeit der FÖJ-Kraft fließt in Projekte, die über das ganze Jahr laufen, zum Beispiel Praxistests zu Faltradmitnahme im

Bus (ÖPNV) und Lastenradnutzung im Alltag, die Erstellung eines Fahrradstadtplans und eines Bushaltestellenkatasters oder die Betreuung des ADFC-Infoladens und die Unterstützung der Ortsgruppe. Trotzdem bleibt noch genug Zeit für kleinere Projekte wie die Ausarbeitung von City-Radtouren, die Unterstützung von Schülern bei einem Projekt zur Radwegesicherheit in ihrer Schulumgebung und die Betreuung eines mobilen Infostands zum Einkaufen mit dem Fahrrad. Im Allgemeinen kann man sagen, dass durch die FÖJ-Stelle Projekte durchgeführt werden können, für die ansonsten schwierig Zeit gefunden würde, weil sie sich außerhalb des üblichen „Radverkehrsplaneralltages“ befinden und gleichzeitig zu arbeitsaufwendig für Ehrenamtliche sind.

Die jungen Menschen, die ab jetzt jeden August mit ihrem FÖJ beim ADFC und der Stadtverwaltung Flensburg beginnen sollen, werden auch jedes Mal ein bisschen frischen Wind und neue Sichtweisen mitbringen. Außerdem werden sie zu Ansprechpartnern für Schüler und andere junge Leute, die vielleicht sonst weder beim ADFC noch bei der Stadtverwaltung Gehör finden würden.



Projektmanagement:

- ADFC Schleswig-Holstein e.V., Stadt Flensburg, FÖJ-Träger Koppelsberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carsten Massau, Alexandra Schütte
- Anschrift: Schleswig-Holstein, Landesgeschäftsstelle Kiel, Herzog-Friedrich-Str. 65, 24103 Kiel
- Telefon: 04 31/67 07 50 33
- E-Mail: carsten.massau@adfc-sh.de

27

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Radverkehrsförderung in der Stadt Flensburg durch ADFC und Verwaltung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fahrradstadtplan, Faltrad-Projekt, Haltestellenkataster, ADFC-Vorträge, Schüler-Radwegesicherheit
- **FINANZIERUNG:**
Steuermittel des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein; Nordkirche, Stadt Flensburg und ADFC
- **ZEITRAUM:**
ab 2013 jährlich von 1. August bis 31. Juli

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im August 2013 wurde in Schleswig-Holstein zum ersten Mal eine FÖJ-Stelle im Bereich Mobilität eingeführt. Sie ist ein Kooperationsprojekt vom ADFC und der Stadt Flensburg. Das heißt der/die FÖJlerIn arbeitet sowohl für den ADFC auf Landes- und Ortsgruppenebene als auch in der Stadtverwaltung Flensburg zur Unterstützung der Radverkehrsplanung. Daraus ergibt sich eine interessante Schnittstelle für verbesserte Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Interessenverband und Kommunalverwaltung.

„KÖLN ZÄHLT!“ – SYSTEMATISCHE ERHEBUNGEN DES RADVERKEHRS

Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr spielen systematische Erhebungen in der Radverkehrsplanung (noch) eine untergeordnete Rolle. Der NRVP 2020 fordert zum Abbau dieses Defizits entsprechende Anstrengungen auf allen administrativen Ebenen (vgl. NRVP 2020, S. 64 f.).

In Köln begann eine kontinuierliche Erhebung radverkehrsbezogener Daten bereits 1994 im Rahmen der Ausarbeitung und Evaluation des städtischen Bike+Ride-Konzepts. Seitdem wurden, zur Analyse weiterer Fragestellungen, Art und Umfang radverkehrsbezogener Erhebungen immer weiter ausgebaut. Längst werden sowohl der ruhende als auch der fließende Radverkehr betrachtet.

Zum Einsatz kommen, je nach Fragestellung, Dauererhebungen mittels automatisierter Zählstellen, 14-Stunden-Erhebungen, Kurzeiterhebungen, Vorher-nachher-Messungen, Geschwindigkeitsmessungen oder auch Befragungen. In unregelmäßigen Abständen werden zudem Modal-Split-Erhebungen durchgeführt. In der Addition werden schätzungsweise – Dauerzählstellen ausgenommen – jährlich 250 Einzelerhebungen durchgeführt.

Die Stadt Köln versteht den „Radverkehr als System“ (vgl. Leitbild NRVP 2020, S. 12) und hat dementsprechend eine Erhebungssystematik entwickelt, welche die relevanten Kenngrößen einer zeitgemäßen Radverkehrsförderung abdeckt:

1. Quantitative Entwicklung des Radverkehrs
Dauerzählstellen, Modal-Split-Erhebungen, Kurzeiterhebungen
2. Potenzialermittlung, Erfolgskontrolle und Wirkungsanalyse von Radverkehrsmaßnahmen
Vorher-nachher-(nachher-)Messungen, Geschwindigkeitsmessungen, Befragungen, Kurzeiterhebungen
3. Flächenhafte Analyse des Radverkehrsaufkommens
Kurzeiterhebungen

Projektmanagement:

- Stadt Köln – Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Möllers
- Anschrift: Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
- Telefon: 02 21/221-211 55
- E-Mail: fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de

Allerdings sind es weniger Umfang und Kontinuität der Erhebungen, welche die Kölner Systematik vorbildlich machen. Das Besondere besteht in dem großen Augenmerk, das auf die Plausibilität der erfassten Daten und deren Vergleichbarkeit gelegt wird.

Die jahrelange Erfahrung bei der Erfassung und Interpretation radverkehrsrelevanter Daten erlaubt mittlerweile eine kontinuierliche und zuverlässige Plausibilitätsprüfung aller Messergebnisse. Oftmals schleichen sich, etwa durch technische Defekte der Erhebungsgeräte, Fehler ein, die ohne eine entsprechende kritische Prüfung nicht auffallen und die Ergebnisse verfälschen würden.

Hinzu kommt, dass für Kurzeiterhebungen auf ein speziell auf Köln geeichtes Hochrechnungsmodell zurückgegriffen werden kann. Alle Messergebnisse können somit auf einen gemeinsamen Referenzwert (Oktoberwert) gebracht und somit untereinander vergleichbar gemacht werden. Der Einfluss exogener Faktoren, wie etwa die Witterungsverhältnisse am Erhebungstag, können herausgerechnet und somit eliminiert werden.



Diese umfängliche und systematische Vorgehensweise führt letztlich zu belastbaren und vergleichbaren Ergebnissen, die sowohl für die Planung als auch für die Öffentlichkeitsarbeit von großem Wert sind und in ihrer Gesamtheit zu einem besseren Verständnis des „Radverkehrs als System“ in Köln beitragen.

28

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Erfassung der Radverkehrsentwicklung und Erfolgskontrolle sowie Wirkungsanalyse von Maßnahmen
- FINANZIERUNG:
Diverse Finanzmittel, z.B. Mittel aus Stellplatzablöse
- ZEITRAUM:
seit 1994

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit 1994 werden in Köln kontinuierlich Daten zum Radverkehr erhoben. Mittlerweile steht durch zahlreiche Erweiterungen ein umfangreicher Instrumentenmix (Dauerzählungen, Kurzeiterhebungen, Vorher-nachher-Messungen etc.) zur Verfügung, mit dem verschiedene Fragestellungen des Radverkehrs erfolgreich untersucht werden. Für das im NRVP 2020 geforderte Monitoring des Radverkehrs ist der in Köln praktizierte systematische Ansatz mit jährlich ca. 250 Einzelerhebungen ein sehr gutes Beispiel.

FOTOPROJEKT: URBANATIX DACAPO



29

Anfang 2007 entwickelte die Veranstaltungsagentur DACAPO die Idee einer großen Showproduktion, die junge Bewegungskünstler findet, fördert und zusammen mit modernen, internationalen Artisten und bekannten Beatboxern, Musikern und DJs auftreten lässt. Die Bewerbung als Bochumer.2010-Projekt bei der Ruhr.2010 wurde abgelehnt, trotzdem fand im Frühjahr 2009 das erste Casting statt. Gesucht wurden ca. 50 junge Leute zwischen 16 und 25 Jahren, die bereits Biken, Parkour, Freerunning, Tricking, Breakdance oder Skateboarden beherrschten. Professionelle Trainer betreuten die ausgewählten jungen Männer an mehreren Workshopterminen sowie einem zweiwöchigen Trainingscamp, um deren Fähigkeiten zu verbessern und Showelemente einzustudieren. Erste kleinere Auftritte gab es unter anderem auf dem Zeltfestival Ruhr im August 2009.

Ab Januar 2010 konnte in der entweihten und ausgeräumten Marienkirche neben dem Bochumer Bermudadreieck trainiert werden.

In der 700 m² großen Halle wurden dazu Trampoline, Obstacles, Tricking-Bahnen, ein Chinesischer Mast, Tanzspiegel, Rampen und alles weitere aufgebaut. Besonders die Artistik der Biker ist hier faszinierend und so sind die beiliegenden Fotos entstanden.



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Junge artistisch begabte Leute (z.B. Biker) von der Straße zu holen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Show URBANATIX ist inzwischen zum festen Programmpunkt der Bochumer Jahrhunderthalle geworden.
- **FINANZIERUNG:**
k.A.
- **ZEITRAUM:**
jedes Jahr im letzten Quartal

Projektmanagement:

- Veranstaltungsagentur DACAPO, Bochum

Kontakt:

- Ansprechpartner für Fotos: Conny Müller
- Anschrift: An der Braut 25, 45239 Essen
- Telefon: 02 01/40 27 43
- E-Mail: connmueller@googlemail.com
- Projekthomepage: <http://www.fotocommunity.de/pc/pc/mypics/518600/display/32795776>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fotomotive zeigen die Streetfahradkünstler von URBANATIX in den Proben.

Ich war von der Firma DACAPO in Bochum als Fotografin zu den Generalproben eingeladen. Die Show der jungen Künstler, besonders der Biker hat mich fasziniert und das war mein Antrieb, mich mit meinen Fotos zu beteiligen.

RADWENDE – DER RADWEG IST DAS ZIEL

Hintergrund der Entwicklung sind die schlechten Radfahrverhältnisse in unserer Stadt Wiesbaden. Der Grund für das schlechte Abschneiden Wiesbadens im Radfahr-Ranking ist nicht allein die fahrradfeindliche Infrastruktur, sondern auch die fehlende Lobby für Radfahrer. Dagegen kann die App „Radwende“ helfen. Sie hat das Ziel, Fahrradfahrer in der Politik sichtbar zu machen und damit Einfluss auf die Gestaltung der Stadt zu nehmen.

Das Prinzip ist denkbar einfach: Die Fahrten der Radfahrer werden aufgezeichnet und so in einer Karte ausgespielt, dass die meistgefahrenen Wege hervorgehoben werden. Diese Karte kann als Unterstützung für die Verkehrsplanung dienen. Gleichzeitig ist das echte Bürgerpartizipation, die von politischer Seite unterstützt werden kann.

Städte können beispielsweise:

- ein Spiel mit den Bürgern beginnen: Für 10.000 km gefahrene Strecke bekommen die Bürger 1 km Radweg o.Ä.;
- den Radlern Sichtbarkeit schenken, indem die Karte mit Echtzeitdaten an öffentlichen Orten projiziert wird. So bekommt sie Aufmerksamkeit von Politik und Bürgern gleichermaßen;
- den Bürgern ermöglichen, durch die Nutzung der Straßen ihre Stadt zu gestalten.



Aktuell haben wir eine Testphase hinter uns und sind gerade in den letzten Zügen der Android-Version. Wir wollen die App im

kommenden Frühling offiziell in Wiesbaden verbreiten und habe schon einige Bürgerinitiativen hinter uns. Unter anderem planen wir Kooperationen mit Cafés und Läden in Wiesbaden. Jeder, der die App installiert und eine bestimmte km-Marke erreicht hat, bekommt zum Beispiel einen Kaffee oder einen Fahrradcheck umsonst etc. Außerdem wird es eine Kunstinstallation der Karte im Landesmuseum Wiesbaden geben. Eine Zeichenmaschine wird die gefahrenen Wege live auf einer großen Wand nachzeichnen, sodass am Ende vom Tag alle Radspuren der Stadt zu sehen sind.



Die politischen Ansprechpartner in Wiesbaden wollen uns leider nicht unterstützen, aber sie werden die gewonnenen Daten gerne zur Radwegeplanung nutzen. Wir wenden uns deshalb aktuell an andere Städte und den Bund, um die App zum Einsatz zu bekommen. Die App ist für Wiesbaden konzipiert, kann aber in allen Städten deutschlandweit genutzt werden. Dafür müssen wir nur ein paar Kleinigkeiten anpassen.

Über uns: Wir sind eine Agentur für digitale Markenführung in Wiesbaden und wollten etwas an der dramatisch schlechten Radfahrersituation in Wiesbaden ändern. Deshalb haben wir das Projekt gestartet.

30

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Mehr Radfahrer in Wiesbaden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zur Zeit im Test: 1.472 km Strecke auf 366 Routen
- **FINANZIERUNG:**
privat durch die ausführende Agentur
- **ZEITRAUM:**
Test: Sommer 2013,
Start Projekt: Frühling 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Radwende“ ist eine Smartphone-App, die zur Verkehrsplanung genutzt werden kann und gleichzeitig Lobbyinstrument für Radfahrer ist. Die echt gefahrenen Wege von Radfahrern werden getrackt und in einer Karte zusammengeführt, sodass klar ersichtlich ist, wo die meistgefahrenen Strecken sind. Diese Karte kann als Grundlage zur Verkehrswegeplanung in der Stadt genutzt werden.

Projektmanagement:

- Scholz & Volkmer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nanna Beyer
- Anschrift: Schwalbacher Str. 72, 65183 Wiesbaden
- Telefon: 06 11/18 09 98 61
- E-Mail: n.beyer@s-v.de
- Projekthomepage: www.radwende.de (Radwende im App Store)

DIE CROWDFUNDING-KAMPAGNE FÜR DIE STRASSEN-SHERIFF-APP FÜR MEHR FREIE RAD- UND GEHWEGE

In unseren mit Blech und Abgasen geschwängerten Städten ist die Lebensqualität unter die Räder gekommen und in die Speckgürtel verschwunden: Ruhe findet man draußen, Lärm in der Stadt; jeder vierte Verkehrstote in der Stadt war Radfahrer, alle zweieinhalb Stunden ein fremdverschuldeter Radunfall. Wo sind die Senioren auf den Rädern, wann sind Kinder alleine beim Radfahren gesehen worden? Weiter so?

Erfreulicherweise ist ein Umdenken im Gange, Radfahren ist in. Wenn wir den Klimaschutz ernst nehmen, muss sich der Radverkehr verdreifachen, nachgerechnet für die Stadt Hamburg. Das bedeutet, genügend, sichere und einladende Radwege zu bieten. Mehr Verkehrsflächen müssen Radfahrern exklusiv zur Verfügung stehen – zulasten von Parkplätzen und dem Autoverkehr.



Vor diesem Konflikt mit der Autolobby haben alle Angst – aber nicht wir! Lautstark wollen wir uns in diesen Flächenkonflikt in unseren Städten einmischen, mit einer App zu dem Kavaliersdelikt des „Eben-mal-auf-dem-Radweg-Parkens“. Dazu nutzen wir App-&Web-Methoden, die sich in anderen sozialen Netzwerken oder Apps bewährt haben: „Das kannst Du mit der App machen: Poste jene Orte, wo Falschparker Rad- und Gehwege blockieren. Wähle einen der Sprüche aus, um dem humorvoll Nachdruck zu verleihen. Schreibe Deine eigenen Erlebnisse

dazu, lass andere vom Alltag auf dem Rad lernen. Bei notorischen Falschparkern kannst Du die Daten per vorgefertigter Mail und in Echtzeit auch direkt dem Ordnungsamt zukommen lassen, mit Augenmaß. Schau auf Deine und andere Posts auf der Karte. Fordere Deine Politiker und Ämter auf, sich die Daten anzusehen.“

Ziel ist, dass Autofahrer ihr Verhalten ändern und wir mit App & Web Polizei und Amt unterstützen, ihren Aufgaben besser nachzukommen. Mit dem Ordnungsamt Berlin-Pankow (Grundfläche so groß wie Paris) haben wir den ersten Kooperationspartner gewonnen, weitere Gespräche laufen mit Polizei und Busunternehmen. Weitere Kooperationen mit Hochschulen sind vereinbart.

Der Initiator recherchierte seit 2012, stellte das Team im August 2013 zusammen und ging Ende August live mit der Webseite. Flyer wurden auf der EUROBIKE verteilt, Ende September ging die Crowdfunding-Seite auf startnext.de online. Und dann ging alles ganz schnell: Mit 65 € Druckkosten ist eine virale Medienlawine unterwegs gewesen: Montag Zeit online, Dienstag Süddeutsche online, zahlreiche Blogs, Donnerstag Autobild Print, dann FOKUS, Stern, Welt. Mehr als zehn Radiobeiträge, die Woche drauf Sat.1-Frühstücksfernsehen. Dann noch zahlreiche Print-Artikel in Tagesspiegel, Berliner Zeitung und BILD. Auch nach Kampagnen-Ende hält die Berichterstattung an: Westdeutsche Allgemeine, Lübecker Nachrichten, NDR-Fernsehen. Mehr als 3 Mio. Menschen dürfte inzwischen über die „Petz-App“ diskutieren.

Wir möchten, dass etwas passiert, Abwarten war gestern. Die App und die Webseite zeigen genau, wo's passiert und was wir Steuerzahler von unseren Kommunen in Sachen fahrradfreundlicher, lebenswerter Stadt erwarten dürfen.

Projektmanagement:

- Das Straßensheriff-Team (rund um die Agentur für clevere Städte)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heinrich Strößenreuther
- Anschrift: Agentur für clevere Städte UG, Galvanistraße 10, 10587 Berlin
- Telefon: 01 60/97 44 23 95
- E-Mail: heinrich@strassensheriff.de
- Projekthomepage: www.strassensheriff.de

31

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Medien auf Radwegparker aufmerksam machen, Partner gewinnen, 33 T€ für App finanzieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 3 Mio. Menschen erreicht, 1.000 Social-Media-Fans und Partner gefunden, App wird programmiert.
- **FINANZIERUNG:**
Ausschließlich aus Privatmitteln des Initiators und viel ehrenamtlicher Mitarbeit
- **ZEITRAUM:**
24.09.2013–11.11.2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Am 24.09.2013 starteten wir eine Crowdfunding-Kampagne, um auf Falschparker auf Rad- und Gehwegen aufmerksam zu machen und eine App dagegen zu finanzieren. Damit können Falschparker auf eine Karte gepostet, kommentiert und notfalls auch dem Amt mitgeteilt werden. Die Kampagne hat sich viral im Nullkommanichts in die Medien von BILD bis Sat.1 verbreitet. Die Kampagne ist abgeschlossen, die App wird im Februar kostenlos zu haben sein. Neue Kooperationen entstehen.

Die Stadt Mönchengladbach ist mit 1,3 Mrd. € stark verschuldet.

Seit den 1970er-Jahren wirbt die Stadt mit dem Slogan „Autofreundliche Stadt Mönchengladbach“. Die Autolastigkeit ist entsprechend groß und der Fahrradanteil sehr gering (6%). Aber die Stadt hat seit Kurzem beschlossen umzudenken (z.B. hält man sich beim Straßenbau neuerdings strikt an die Agenda 2010 und es wurde die Stelle des Mobilitätsbeauftragten geschaffen). Das Fahrradnetz in Mönchengladbach ist total veraltet.

Dies hat der ADFC Mönchengladbach zum Anlass genommen, ein Knotenpunktnetz (ähnlich den Niederlanden oder angrenzenden Kreisen) zu planen. Dies soll sowohl den Tourismus als auch die allgemeine Fahrradnutzung steigern.

Zusammen mit einem Partner wird eine Internetplattform geschaffen, über die die Mönchengladbacher Fahrradfahrer Vorschläge für Knotenpunkte im Stadtgebiet einreichen können. Die Internetplattform wird hierzu Kartenmaterial online zur Verfügung stellen (OpenStreetMaps),

auf denen man vorhandene Fahrradwege/-routen sehen kann. Ebenfalls kann man dort bereits abgenommene Knotenpunkte erkennen und seinen Vorschlag durch Anklicken einreichen und beschreiben (z. B. mit Fotos etc.).

Der ADFC Mönchengladbach hat hierzu bereits Knotenpunkte vorgegeben, welche die Anbindung an die angrenzenden Kreise sicherstellen.

Das Ziel ist es, ein Knotenpunktnetz für die Stadt Mönchengladbach zu entwickeln, welches durch die Community entwickelt wurde. Dieses soll anschließend an die Stadt übergeben werden, damit Mittel eingeplant werden, um dieses umzusetzen (Beschilderung).

Es wurde bereits mit der Stadtverwaltung gesprochen, welche ihre Unterstützung zugesagt hat (Prüfung des Netzes durch Verkehrsplaner).

Durch dieses Projekt soll durch engagierte Bürger der Fahrradanteil in Mönchengladbach gesteigert werden, obwohl es die finanziellen Mittel der Stadt nicht erlauben.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Planung eines Knotenpunktnetzes durch die Community
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Abstimmung mit Stadtverwaltung und Nachbargemeinden (ADFC) – erste Planungen abgeschlossen
- **FINANZIERUNG:**
Mithilfe eines Partners (Werbeagentur aus Mönchengladbach)
- **ZEITRAUM:**
1.11.2013–31.12.2014

Projektmanagement:

- ADFC Mönchengladbach

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Rheydt
- Anschrift: Gustav-Karsch Strasse 28, 41189 Mönchengladbach
- Telefon: 02166 / 13 87 42
- E-Mail: dirk.rheydt@adfc-moenchengladbach.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ähnlich wie bei Wikipedia oder OpenStreetMap sollen die Mönchengladbacher Radfahrer ihr Wissen einbringen und zusammen ein Knotenpunktnetz für Mönchengladbach entwickeln. Hierzu wird eine Internetplattform angeboten, über die jeder Vorschläge für einen Knotenpunkt einreichen kann. Nach erfolgreicher Prüfung des Vorschlags durch die ADFC-Arbeitsgruppe wird der Knotenpunkt übernommen.

WER RADELT AM MEISTEN?

Die Berliner Stadtreinigung (BSR), die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), die Berliner Wasserbetriebe, die Investitionsbank Berlin, die GEWO-BAG und die Berliner-Energie-Agentur haben 2013 den Wettbewerb „Wer radelt am meisten?“ durchgeführt. Ermittelt wurde, in welchem Betrieb die Beschäftigten in zwei Monaten die meisten Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegten. Dabei zählten sowohl der Weg zur oder von der Arbeit als auch private Wege in der Freizeit. Die gefahrenen Kilometer wurden je Betrieb auf die Anzahl der Teilnehmer umgerechnet. Gewinner 2013 sind die Beschäftigten der BVG.

Folgende Ziele sollten erreicht werden:

- Förderung des Gesundheitsverhaltens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Förderung des Radverkehrs
- Schonung der Umwelt und Erhöhung der Lebensqualität bei gleichzeitiger Kosteneinsparung
- Mit der Aktion sollen sowohl Vielfahrer/-innen als auch Gelegenheitsfahrer/-innen erreicht werden.
- Es soll der Teamgedanke gefördert werden, deshalb sollen sich vorrangig Dreier-Teams anmelden, die sich gegenseitig anspornen; es dürfen aber auch Einzelfahrer starten und beim Kilometersammeln unterstützen.
- Es zählten sowohl die Kilometer von und zur Arbeitsstätte als auch zusätzlich in der Freizeit privat gefahrene Kilometer.
- Die Kilometererfassung basiert auf Vertrauen und wird nicht im Einzelnen nachgeprüft.

Projektmanagement:

- Berliner Stadtreinigung (BSR), Dr. Markus Spitznagel,
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Isabel Heins, Hr. Olaf Stieghorst
- Berliner Wasserbetriebe, Felix Helsing
- Berliner-Energie-Agentur, Christina Höger
- GEWO-BAG, Ute Lux
- Investitionsbank Berlin, Michael Bomke

Kontakt:

- Ansprechpartner: Isabel Heins (BVG)
- Anschrift: Holzmarktstraße 15–17, 10179 Berlin
- Telefon: 030/25 62 90 21
- E-Mail: isabel.heins@bvg.de

- Die gefahrenen Kilometer werden online erfasst, und wöchentlich werden auch die der anderen Betriebe veröffentlicht.
- Jedes Unternehmen hat die drei besten Teams mit einem attraktiven kleinen Preis ausgezeichnet.

Geplant und durchgeführt wurde die Aktion von einer unternehmensübergreifenden Projektgruppe. Logo und Streckenpass wurden vom Vorjahr übernommen und an die neuen Teilnehmer angepasst. Die Online-Anwendung zur Erfassung der Teilnehmer und Kilometerauswertung konnte von allen Unternehmen übernommen werden.

Der diesjährige Berliner-Betriebe-Pokal wurde von den Auszubildenden der BSR entworfen und gebaut. Der Pokal vom letzten Jahr, der als Wanderpokal gedacht war, konnte nicht um die Logos der hinzugekommenen Unternehmen erweitert werden, daher musste ein neuer Pokal gestaltet werden. Jedes Unternehmen hat die Werbung und Motivation der Beschäftigten für den Wettbewerb eigenständig durchgeführt. Auch die Kilometererfassung und die Veröffentlichung der jeweils aktuellen Kilometerstände innerhalb der Unternehmen lagen bei den jeweiligen Unternehmensansprechpartnern.

Insgesamt haben 500 Mitarbeiter der sechs Betriebe und in den zwei Monaten des Wettbewerbs gemeinsam 380.500 km zurückgelegt, d. h., sie sind ungefähr neun Mal um die Erde gefahren.

Nicht nur die Anzahl der Betriebe hat sich erhöht, sondern auch die Anzahl der Teilnehmer an der Aktion in den Betrieben.



33

KURZE PROJEKT-BESCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung der Gesundheit; Schonung der Umwelt; Förderung des Team- und Wettbewerbsgedankens
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
In diesem Jahr konnte der Wettbewerb auf sechs Unternehmen ausgeweitet werden. 500 Teilnehmer/-innen sind 380.500 km geradelt, Weiterführung 2014 geplant.
- **FINANZIERUNG:**
Laufender Etat der Unternehmen (Druckkosten) und Eigenleistung (Gestaltung des Pokals)
- **ZEITRAUM:**
1. August bis 31. September 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Berliner Stadtreinigung (BSR), Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und Berliner Wasserbetriebe haben 2012 erstmals einen Wettbewerb „Wer radelt am meisten?“ durchgeführt. Dieser wurde 2013 auf sechs Unternehmen ausgeweitet. Hinzugekommen sind die Investitionsbank Berlin, die GEWO-BAG und die Berliner-Energie-Agentur. Ermittelt wurde, in welchem Betrieb die Beschäftigten in einem festgelegten Zeitraum die meisten Kilometer mit dem Fahrrad zurücklegten. Dabei zählten sowohl der Weg zur oder von der Arbeit als auch private Wege in der Freizeit. Die gefahrenen Kilometer wurden je Betrieb auf die Anzahl der Teilnehmer umgerechnet. Gewinner 2013 sind die Beschäftigten der BVG.

ABBIEGEN? ACHTUNG! SICHER ÜBER DIE KREUZUNG BÜRGERBETEILIGUNG FÜR MEHR RADSICHERHEIT

Handlungsdruck

Die Unfallstatistiken zeigen es deutlich: Unfälle mit Radfahrereteiligung ereignen sich vergleichsweise häufig, wobei es insbesondere während des Abbiegens von Kfz zu Konfliktsituationen und Unfällen mit leichten bis hin zu tödlichen Folgen für die beteiligten Radfahrenden kommt. Gerade angesichts der aktuellen Zuwächse des Radverkehrs im Modal Split vieler deutscher Städte gewinnt das Thema an Bedeutung und Handlungsdruck.



Bürgerbeteiligung vs. Fachplanung!

Bei der Verbesserung der Radverkehrssicherheit spielt neben der Infrastruktur auch immer der Nutzer eine bedeutende Rolle. Diese Perspektive der Alltagsmobilität zu erfassen und in der Planung/Gestaltung der Infrastruktur zu berücksichtigen, ist bisher kaum methodisch etabliert und implementiert. Das Bürgerbeteiligungsvorhaben „Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung“ setzt hier an und prüft exemplarisch Möglichkeiten, Grenzen und Nutzen von Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung.

Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, wurde das Verfahren in der Stadtgesellschaft bei großen Unternehmen und Multiplikatoren gezielt bekannt gemacht. Der niedrighschwellige Zugang über ein Online-Portal ermöglichte dabei, ein für die Teilnehmenden attraktives Angebot zur Beteiligung anzubieten. Insgesamt vier Wo-

chen konnten Bürgerinnen und Bürger auf der Internetplattform „www.radsicherheit.berlin.de“ mitteilen, an welchen Kreuzungen und Einmündungen sie sich persönlich gefährdet fühlen. Der Fokus des Beteiligungsangebotes war hierbei klar auf Abbiegekonflikte mit Radfahrereteiligung gerichtet. Die zentralen Ziele der Bürgerbeteiligung sind:

- auf einfache Weise Orte im Stadtraum aufzeigen, wo es häufig zu gefährlichen Situationen zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern kommt (Karte),
- eigene Ideen zur Reduktion der Gefahren vorschlagen und kommentieren,
- entsprechende Orte als besonders wichtig priorisieren,
- Information zum Thema der Radverkehrssicherheit.

Die große Beteiligung mit rund 5.000 Hinweisen und 4.000 Kommentaren sowie eine breite mediale Rezeption (Radio, Fernsehen, Print) zeigen, dass die elektronische Bürgerbeteiligung ein geeignetes Instrument ist, um die Ziele zu erreichen. So ermöglicht dieser klassische Bottom-up-Ansatz, dass neben den verfügbaren Unfallzahlen auch bisher nicht von Statistiken erfasste Gefahrenstellen in die weitere Verkehrssicherheitsarbeit und die Planung von Radverkehrsinfrastruktur eingehen werden.

Doch nicht nur für die Fachplanung und die politischen Prozesse sind die Ergebnisse relevant und spannend. Die Beteiligungsergebnisse sollen transparent an die Öffentlichkeit kommuniziert werden und zur Radverkehrsförderung beitragen. So erhalten Radfahrer über das Beteiligungsverfahren das klare Signal: „Radfahrer und ihre Belange werden wertgeschätzt und auch planerisch berücksichtigt!“ Das Projekt hat im Bereich der Radverkehrssicherheit ein neues Instrument eingesetzt, das deutschlandweit in der Form als bislang einmalig gelten kann.

34

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Alltagswissen und Ortskenntnisse nutzbar machen – Bürgerbeteiligung zu konfliktreichen Kreuzungen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
38.000 Seitenbesuche, 5.000 Bürgervorschläge, 4.000 Kommentare zur Radverkehrssicherheit in Berlin
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch BMVBS im NRVP (60 %); unterstützt aus Mitteln des Landes Berlin (40 %).
- **ZEITRAUM:**
Projektlaufzeit: 09.2013 bis 12.2013; Beteiligungszeitraum: 12. November bis 10. Dezember 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In einem vierwöchigen Online-Dialog hatten die Berlinerinnen und Berliner die Gelegenheit, im Kontext von Abbiegevorgängen als gefährlich wahrgenommene Orte aufzuzeigen sowie konkrete Verbesserungsvorschläge zu benennen. Dieses aus der Alltagsmobilität gewonnene Wissen soll in die weitere Verkehrssicherheitsarbeit und in die Planung von Radverkehrsinfrastruktur einfließen. Gleichzeitig dient es als methodischer Baustein zur Demonstration von Partizipation in der kommunalen Verkehrsplanung.

Projektmanagement:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin, Abteilung VII, Referat A

Kontakt:

- Ansprechpartner: Burkhard Horn
- Anschrift: Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
- Telefon: 030/90 25 16 50
- E-Mail: burkhard.horn@senstadtum.berlin.de
- Projekthomepage: www.radsicherheit.berlin.de

35

Ende der 1990er-Jahre war ich überzeugt, dass es möglich ist, in einer größeren Stadt als radelnder Installateur erfolgreich tätig zu werden. Nachdem ein größeres Projekt abgeschlossen war, verankerte ich meinen Betrieb in der Bremer Innenstadt.

Nach drei Jahren, während denen ich stetig einen Partner gesucht hatte, stellte ich 2004 einen erfahrenen Klempner als Gesellen ein. 2008 kam der erste Auszubildende dazu, noch bevor dieser fertig war, fing 2011 ein neuer Auszubildender an. So sind wir zur Zeit zwei Gesellen und ein Azubi. Im Büro unterstützt mich tatkräftig eine Bürofachkraft. In der Bremer SHK Innung bin ich mit im Boot.

Es gibt bisher nur wenige Installateure, die per Rad ab und zu etwas machen (Rechnungen ausfahren etc.). Bisher bin ich der einzige, der das praktisch ausschließlich

macht. Wünschenswert wäre es, wenn mehr Installateure mindestens die Möglichkeit des Fahrradfahrens zu den Baustellen in Erwägung ziehen würden.

Bisher höre ich immer nur Skepsis: „Hoffentlich kommt mein Chef nicht auch noch auf die Idee, das wir Fahrrad fahren sollen!“ Mit den jungen Leuten habe ich gute Erfahrungen gemacht. Diese sind noch nicht so voreingenommen vom Auto und sind auch offen fürs Fahrradfahren.

Die Vorteile für die radelnden Installateure liegen auf der Hand und bestätigen sich bei mir seit 13 Jahren: 1. Fahrradfahren schont die Umwelt. 2. Fahrradfahren ist viel billiger. 3. Fahrradfahren macht Spaß und ist gesund. 4. Die Kunden der radelnden Installateure sind nahe dran an ihrem Klempner. Sie profitieren auch von der Kostenersparnis.

Projektmanagement:

- Theodor Röhm

Kontakt:

- Ansprechpartner: Theodor Röhm
- Anschrift: Verdener Str. 39, 28205 Bremen
- Telefon: 04 21/896 01 59
- E-Mail: info@radinstall.de
- Projekthomepage: www.radinstall.de

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Wir fahren zu unseren Baustellen in Bremen mit unseren Lastenrädern – ohne Auto.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Das machen wir seit 2001.
- **FINANZIERUNG:**
Trägt sich über die Einkünfte als Installateur
- **ZEITRAUM:**
Wird auf unabsehbare Zeit hin ausgedehnt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zurzeit fahren zusätzlich zu mir zwei Gesellen und ein Auszubildender zu unseren Baustellen im Umkreis von ca. 5 km um unsere Werkstatt im Viertel in Bremen.

Nach Möglichkeit möchte ich auch andere Installateure motivieren, es mir gleichzutun. Denn potenziell ist es in ganz Deutschland in etwas größeren Städten mit wenig Bergen möglich, als Installateur per Fahrrad unterwegs zu sein.

Darüberhinaus bin ich motiviert, meinen Betrieb zu vergrößern, wobei ich allerdings an meine Grenzen stoße.

8RAD

Als Personentransportmittel erfreut sich das Fahrrad großer Beliebtheit. Doch auch im Warenverkehr und im mobilen Gewerbe bietet es Potenzial. Im Auto-land Deutschland findet dies jedoch bis dato wenig Beachtung. Das 8Rad behauptet sich hier in seiner Größe im Straßenverkehr gegenüber den Autos und weist gleichzeitig eine konkrete Alternative zu gängigen Transportmitteln auf. Es zeigt, dass schwere Lasten zu bewältigen sind und somit das, was täglich im Auto umhergefahren wird, (es ist meist nicht viel) leicht per (kleinerem) Lastenfahrzeug transportiert werden könnte.

Das 8Rad weist zwei besondere Aspekte auf: Zum einen den technischen, die die Möglichkeit eines praktikablen Transports großer Lasten beweist. Es ist ein agiles Gefährt, welches die StvZO erfüllt, Fahrspaß aufkommen lässt und mit E-Motor eine klare Alternative im innerstädtischen Verkehr darstellt. Zum anderen bildet es eine Vision und regt dadurch zum Träumen und Vorstellen an. Es öffnet einen Raum an Möglichkeiten und zeigt als Experiment völlig neue Perspektiven.

Durch die momentan noch leere Plattformform beginnen Menschen sofort, sich eine Nutzung auszudenken. Die Ideen hierfür sind so vielzählig wie ihre Denker/-innen. Trotz realisierter Utopie eines Schwerlasttrades, welches die noch nicht vorhandene Normalität der permanenten Präsenz „gewöhnlicher“ Lastenräder im Stadtbild überspringt, behält das 8Rad so seinen utopischen Aspekt. Aufgrund der 10m² Fläche sind Aufbauten und Räume

jeglicher Form denkbar – ein weites Feld mobiler Nutzung eröffnet sich.

Das 8Rad kam und kommt bei den verschiedensten Veranstaltungen im Bereich Ökologie, Kunst, Verkehr zum Einsatz. So z. B. beim Potsdamer Umweltfest, dem Berliner ParkingDay oder dem 30-jährigen Geburtstag des ADFC. Darüber hinaus verbreitet es sich in Form digitaler Bilder und Texte im Internet, sei es im Newsletter des VCD oder auf Facebook.

Das weitere Vorhaben: Im Spannungsfeld zwischen künstlerischer Praxis und technischer Innovation im Bereich Stadt/Verkehr wird dem bestehenden 8Rad ein multifunktionaler Raum – eine Materialcollage aus den Themenbereichen Ökologie, Weltallforschung, Bambus, Maschinensystem – aufgesetzt sowie eine Kombination aus Solardach und Elektromotor installiert. Dieser Raum wird ähnlich einem Container abnehmbar sein – so kann das 8Rad weiter verschiedenste Nutzungen ermöglichen.

Im spielerischen Umgang mit dem Raum „Straße“ sollen neue Perspektiven im permanenten Wandel der Stadt aufgezeigt und experimentell, aktiv und interventiv erforscht werden. Dabei verbinden sich Untersuchungen zum praktischen Nutzen in den Bereichen Transport und Verkehr mit dem freien künstlerischen Ausdruck des Gefährts in Aktionen und Veranstaltungen, die diese Möglichkeiten darstellen und reflektieren. Die Ergebnisse werden dokumentiert und veröffentlicht.

Projektmanagement:

- Nico Jungel

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nico Jungel
- E-Mail: nicojungel@gmx.de
- Projekthomepage: www.nicojungel.net/space.html

36

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Faszination und Entwicklung fördern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
breite öffentliche Wahrnehmung
- FINANZIERUNG:
privat
- ZEITRAUM:
2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das 8Rad ist ein ca. 5 x 2 m großes Schwerlasttrad, welches als realisierte Utopie dem zu erwartenden Anstieg an Lastenrädern in Städten weit vorgreift. Als Blickfang begeistert es, zeigt völlig neue Möglichkeiten im Transport auf und beweist, dass eine pedalbetriebene Zukunft möglich ist. Es stellt die Vorherrschaft des Autos in Frage und ist Beispiel einer sich ändernden Umwelt. Es ist das Schwergewicht der Fahrradbewegung und weist einen ernstzunehmenden technischen Weg auf.

CARGO BIKE FANS BERLIN



In Berlin gibt es eine Vielzahl von Akteur_innen, die unterschiedlichste Lastenräder herstellen, verkaufen, verleihen und privat oder kommerziell auf die vielfältigsten Arten nutzen. Allerdings fehlte bisher eine Plattform, um die verschiedenen Akteur_innen zusammenzubringen und gemeinsam für das Lastenrad Werbung zu machen. Vor diesem Hintergrund entstanden im Frühjahr 2012 die Cargo Bike Fans Berlin. Unter uns gibt es sowohl kommerzielle Händler_innen als auch nichtkommerzielle Selbstbaugruppen, Kindertransportierende Eltern und Elterntransportierende Kinder, Verfechter_innen des zweirädrigen und des dreirädrigen Lastenrads, Halter von Möbeltransportern, Oldtimern und Soundbikes und noch vieles mehr. Uns eint der Spaß am Lastenradfahren und das Interesse an einer städtischen Mobilität mit einem Minimum an Autos.

Um das Potenzial von Lastenrädern öffentlichkeitswirksam zu demonstrieren, riefen wir als erste größere Aktion zu einem Lastenradblock auf der Berliner ADFC-Sternfahrt im Juni 2012 auf. Auf den etwa 20 beteiligten Lastenrädern waren vom ADFC Berlin gestellte Wasserflaschen für die mobile Getränkeversorgung der Sternfahrt-Teilneh-

mer_innen geladen. Bei der ADFC-Kreisfahrt im September und der ADFC-Sternfahrt 2013 wurde die Aktion wiederholt und erneut Zehntausenden der Nutzen von Lastenrädern demonstriert. Bei der Berliner Fahrradschau im März 2013 stellte uns der Ausrichter eine 25 m lange Standfläche zur Verfügung. Mit über 25 Lastenrädern und einer Cargo Bike Lounge haben wir dort die bis dahin wohl größte Lastenradshow auf einer deutschen Fahrradmesse präsentiert und für großes Aufsehen gesorgt. Im August 2013 schloss sich eine Lastenradshow mit über 15 Rädern beim 30. Geburtstag des ADFC Berlin an – dort gewann aus unseren Reihen der Erbauer eines achträdrigen Großtransportlastenrads den Preis für das originellste Rad. Regelmäßig treffen wir uns zu gemeinsamen Lastenradausfahrten durch belebte Stadtgebiete und sorgen dabei nicht zuletzt durch die Musik aus einem High-End-Soundbike für Aufmerksamkeit. Last but not least haben wir bei privaten Wohnungsumzügen die Potenziale von Lastenrädern sehr schön demonstrieren können.

Die Anzahl unserer aktiven Mitstreiter_innen ist in unseren ersten eineinhalb Jahren stetig gestiegen. Mittlerweile treffen wir uns regelmäßig monatlich zu einem Lastenradstammtisch, bei dem Ideen, Pläne und zukünftige Aktivitäten diskutiert werden. Für die Fahrradsaison 2014 planen wir eine Ausweitung unserer Aktionen und eine bessere Vernetzung mit weiteren fahrrad- bzw. verkehrspolitischen Initiativen. Zwar ist bereits eine stetige Zunahme von Lastenrädern im Stadtbild zu verzeichnen, aber es wird noch ein langer Weg sein, bis das Niveau von Städten wie Amsterdam und Kopenhagen erreicht ist, wo das Lastenrad ganz selbstverständlich zum Alltag der Menschen gehört. Als Cargo Bike Fans Berlin haben wir also noch einiges vor uns!

Projektmanagement:

- E-Mail-Verteiler, monatlicher Stammtisch, Facebook-Seite

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nico Jungel, Jacob Rohrer
- E-Mail: info@cargobikefans-berlin.de
- Projekthomepage: www.cargobikefans-berlin.de

37

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Durch fantasievolle Aktionen Lastenräder als Altagsalternative zu Autos bewerben
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gemeinsame Umzüge, Ausfahrten, Lastenradshows und eine wachsende Berliner Fangemeinde
- **FINANZIERUNG:**
anlassbezogene (Sach-)Spenden der Mitglieder
- **ZEITRAUM:**
seit Frühjahr 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Cargo Bike Fans Berlin sind begeisterte private Lastenradnutzer_innen. Wir sind der Meinung, dass ein Großteil aller Transporte mit Lastenrädern statt Autos erledigt werden kann. Das demonstrieren wir durch fantasievolle Aktionen wie mobile Getränkeversorgung für die Teilnehmer_innen der ADFC-Sternfahrt, Wohnungsumzüge, Lastenradshows auf Festen und Messen und soundunterlegte Ausfahrten durch die Stadt.

INNOVATIONEN

FAHRRADFLOSS

Die Idee

Der Wunsch, sich auf dem Wasser mit dem eigenen Fahrrad fortzubewegen, verbunden mit einer intuitiven und unkomplizierten Umsetzung, ist der Antrieb für unser Projekt. Warum sollte man für seine nächste Radtour nicht einfach ein paar Stunden auf dem Wasser einplanen können und zusammen ganz neue Perspektiven entdecken, ohne laute Motoren? Die sportliche und ökologische Erschließung der zahlreichen vorhandenen Rad- und Wasserwege steht für uns im Vordergrund. Als begeisterte Radfahrer und Segler wissen wir um den besonderen Reiz, den Spaß und die Entspannung, aktiv auf den Binnengewässern in der Natur zu sein. Suche Dir Deinen eigenen Weg auf dem Wasser, komfortabel mit Deinem eigenen Fahrrad!

Das Fahrradfloß

Gefördert über den Brandenburger Innovationsgutschein, haben wir mit einem Team der FH Potsdam vom Fachbereich Design das Fahrradfloß entwickelt und gebaut. Da uns vorhandene Lösungen nicht überzeugen konnten hinsichtlich Anwenderfreundlichkeit, Verarbeitung, Design und Haltbarkeit, haben wir uns für eine völlige Neuentwicklung entschieden – vom Reißbrett bis zum Prototypen. Das Fahrradfloß ist modular aufgebaut, es sind auch mehrere Antriebsmodule mit bis zu drei Fahrrädern auf einem Fahrradfloß möglich. Dein Fahrrad darf einen Raddurchmesser von 24 bis 28 Zoll haben, auch E-Bikes sind möglich – Gepäck kannst Du vor oder neben Dir auf dem Fahrradfloß befestigen. Zudem ist eine Verbindung der



Fahrradflöße untereinander vorgesehen, nebeneinander oder in Kolonnenfahrt. Das geringe Gewicht ergibt sich aus der Glasfaser-Bauweise der Schwimmkörper, einer Aluminium-Tragekonstruktion und einer Deckbeplankung mit leichtem Holz. Die CNC-gefrästen Steuer- und Antriebseinheiten sind auf effizienten Vortrieb hin optimiert, angetrieben über einen wartungsarmen „Gates Carbon Drive“. In der gesamten Entwicklung fanden auch die Anforderungen im Verleihbetrieb Berücksichtigung. Das Fahrradfloß ist für die Lagerung einfach zu demontieren, robust im Alltagsbetrieb und bei mittlerer Stückzahl zu wettbewerbsfähigen Kosten zu produzieren. Der dritte Prototyp wurde im November 2013 fertiggestellt und bereits mit außerordentlich positiver Resonanz auf den Brandenburger Designtagen ausgestellt. Eine erste Testfahrt im Dezember 2013 verlief erfolgreich.

Das Anwendungs-Szenario:

Zum Start unseres Projektes zielen wir auf ein Netzwerk vorhandener Verleihstationen in der Region Potsdam und Umgebung ab. Fahre mit Deinem Fahrrad oder E-Bike zu einer teilnehmenden Station, und nach einem kurzen Check-in kannst Du frei entscheiden, welche nächste Station Du ansteuern möchtest. Willst Du eine ausgiebige Wasserwanderung machen, Sehenswürdigkeiten vom Wasser aus betrachten oder einfach nur auf das andere Ufer übersetzen? Ein faires Staffelpreisemodell lässt Dich individuell Deine Route planen. An der Zielstation brauchst Du nur das Fahrradfloß wieder abzugeben, wir kümmern uns um den Rest. Weiterhin sind auch Events möglich, mit gekoppelten Verbänden aus mehreren Flößen.



Projektmanagement:

- Rau & Rose GbR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sascha Rau
- Anschrift: Albert-Einstein-Straße 1-3, 14473 Potsdam
- Telefon: 01 71/979 75 55
- E-Mail: fahrradfloss@gmail.com
- Projekthomepage: www.fahrradfloss.de (noch offline)

38

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Die Fortbewegung auf dem Wasser mit dem eigenen Fahrrad und die Verbindung der Rad- und Wasserwege
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nominierungen: Designpreis Brandenburg, Innovationspreis FH Brandenburg; Testfahrt im Dezember 2013
- **FINANZIERUNG:**
Entwicklung über den Brandenburger Innovationsgutschein an der FH Potsdam, Marktstart mit Förderung
- **ZEITRAUM:**
Start der Produktion in 2014, Start eines Netzwerk-Verleihkonzepts in Potsdam zur Saison 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Mit dem eigenen Fahrrad über das Wasser fahren“, das ist die Vision für unser Projekt Fahrradfloß. Mit einer innovativen Plattform in modularer Leichtbauweise, angetrieben durch Dein eigenes Fahrrad, kannst Du Rad- und Wasserwege unkompliziert mit einem hohen Spaßfaktor verbinden. Eine intuitive Rudersteuerung über das Vorderrad sowie eine effiziente Hinterrad-Antriebseinheit ermöglichen jedem Fahrradfahrer eine einfache Fortbewegung, möglich auch nebeneinander auf einem Floß im Tandembetrieb.

TECHNISCHE ANSÄTZE ZU EINEM NACHHALTIGEN, SOLAREN FAHRRAD

Es ist daran gedacht, ein völlig neues fahRRAD zu kreieren, welches Allwetter- und günstige Umwelteigenschaften hat und günstig herzustellen ist. Dieses fahRRAD impliziert eine Neustrukturierung von Rahmen, Rad, Bereifung und erstmalig hinzugenommenem Solardach. Dies ermöglicht, dass bei insgesamt weit weniger Herstellungsschritten und langer fahRRAD-Nutzungsdauer kaum Reparaturen nötig werden. Leicht und mit wenig Anstrengung zu fahren, ist es auch für bewegungseingeschränkte Personen gut geeignet. Der extraschmale Bodenkontakt der Bereifung und die in leichter Rückenlage optimale, gestützte Sitzhaltung machen das aktive Treten entspannt, sicher und ergonomisch weit verbessert. Ist man hinzu vor Nässe oder direkter Mittagssonne geschützt, so bietet dies insgesamt einen hohen fahRRAD-Komfort.

Elektrofahrräder sind zunehmend beliebt und frei von Lärm und anderen Emissionen. Dieses Pedelec soll, auch wegen seines solaren Schutzdaches, dazu anregen, das Auto öfter in der Garage zu lassen – oder eventuell sogar ganz auf diese Art fahRRAD umzusteigen. Damit unterstützt es die allgemeine Verantwortung für CO₂-reduzierende Maßnahmen zur Klimaberuhigung – abgesehen von den gesundheitlichen Vorzügen des Radfahrens als Ausgleich unserer viel zu bewegungsarmen Lebensweise.

Der Rahmen besteht aus zwei T-förmig miteinander verbundenen U-Profilen. Diese sind in Verbindung zu den Lenk-Gelenken beider Räder und bilden die Einheit von Fahrer, Sattel und Rückenlehne, den Akku,

dem Flugdach und einem großen Gepäckkorb (samt Zuladung). Je eine starke Zug- und Spannfeder fangen die Stöße aus den Fahrbahn-Unebenheiten ab.

Die neuartige Bereifung aus Hartgummi benötigt weder den üblichen Felgenwulst-Draht noch Gewebereinlagen, weder Schlauch oder Ventile noch inneren Luftüberdruck. Die Reifen federn einzig durch ihr spezielles Querschnittsprofil ab. Zudem bietet die schmale Abrollwulst (mit seitlichen Hilfswulsten, die nur im Kurveneinsatz greifen) minimalen Rollwiderstand. Auch Aufpumpen und „Patschen“-Picken entfallen bei diesem Modell.

Ein waagerechtes und windschlüpfriges Wetterschutzdach schützt nicht nur vor Sonne und Regen, sondern liefert mittels einer photovoltaischen Folie auf der Rahmenbespannung auch Antriebsenergie. Der am Dach erzeugte Strom wird in einen Solar-Akku, welcher im U-Profil des Fahrradrahmens integriert ist, eingespeist. Die Dünnschicht-PV-Folie am Dach (1,1 m²) liefert auch bei diffusem Wetter ausreichend Energie für eine mittellange Fahrstrecke. Das 60 cm breite und 180 cm lange Alurahmen-Solardach wird von einer Federstahl-V-Stange getragen und ist nach beiden Seiten bis zu 45° schwenkbar. Ein Rückspiegel ist vorne am Dach platziert. Die vier Dachecken bergen auch die Blinklichter der Abbiege-Anzeige. Die akkugespeisten Lichter sollten, wegen der Gefahren in der heutigen Verkehrsdichte, durch ein Bremslicht ergänzt werden.

39

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Meinen Impuls zu einem solaren Pedelec zur Umsetzung bringen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Veröffentlichungen z:B in: eco-world, ökonews, solarify ...
- **FINANZIERUNG:**
Als Free Open Source suche ich anzuregen ohne Profitsuche.
- **ZEITRAUM:**
offen

Projektmanagement:

- solartraffic

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Thalhammer
- E-Mail: thalhammerm@yahoo.de
- Projekthomepage: www.tubeway.jimdo.com

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das neue am fahRRAD sind die Allwettertauglichkeit, Material- und Energieeinsparung und stark reduzierte Herstellungsschritte.

MODIBIKE – EIN NEUER ANTRIEB

1. Ausgangssituation

Ich habe 2005 neuartige Windmühlen erfunden. Sie sind zu sehen auf meiner Homepage www.soltuuli.com. Ich überlegte mir, ob ich das System der Sjölltake-Windmühle nicht auch irgendwo anders verwenden könnte und kam 2007 auf die Idee: na klar, für Fahrräder!

2. Projektdurchführung

Da mir die Mittel fehlen, schrieb ich die in der Nähe befindliche Firma Kettler aus Ense Höingen an, ob sie Interesse an einer neuen Erfindung hätte. Ich bekam die Antwort, ja, aber man bräuchte konkrete Pläne. Daraufhin zeigte ich ihnen mein System. Doch dann gab man vor, kein konkretes Interesse an



einer Serienproduktion zu haben, obwohl von einer Serienproduktion nie die Rede war. Erstmal war ein Prototyp gefragt. Deshalb entschied ich mich, meinen Prototypen selbst zu bauen. Da meine Finanzmittel äußerst bescheiden sind, legte ich mir ein BMX-Fahrrad aus dem Baumarkt zu, das ich entsprechend umbauen wollte. Da ich kein Metallarbeiter bin, suchte ich 2011 einen deutschen Metallfachbetrieb auf. Dort verlangte der Chef 200 € für das Setzen der beiden Freiläufe auf die Welle. Doch der Dreher hat über zwei Jahre nichts gemacht und mich

nur mit seinem neuen Projekt „Hypnose-Coach“ vollgelabert. Er gab mir 2013 mein BMX Fahrrad als Torso zurück, die Freiläufe und Kugellager fände er nicht mehr.

2013 habe ich dann mein Seilzugsystem im Internet als „Stringbike“ von der ungarischen Firma Schwinn Csepel Zrt wiedergefunden.

3. Ausblick

Die Firma Kettler wegen Geheimnisverrats oder den Dreher wegen Sachbeschädigung zu verklagen, ist im deutschen Pseudo-Rechtsstaat sinnlos. Das würde mich nur weiter Geld kosten.

Die Metronomgangschaltung hat entscheidende Vorteile:

- Sie ist stufenlos schaltbar.
- Sie ist vom Gewicht her leichter.
- Es treten keine Scherungskräfte im Tretlager auf. Ein normales Tretlager hat deswegen einen Energieverlust von 10 % (Rennräder sind da besser, kosten aber entsprechend mehr).
- Sie ist für jedes Bein separat schaltbar (für Gehbehinderte wichtig).
- Eine Schaltung in der Schaltung ist möglich, das soll heißen, wenn die Pedale senkrecht steht, kann keine Kraft übertragen werden, deshalb wäre ein niedrigerer Gang in dieser Position von Vorteil, und in der waagerechten entsprechend ein höherer Gang. Das ist bei der Metronomgangschaltung problemlos realisierbar.

Die technischen Probleme sind alle gelöst. Die Ergonomik der Feinmechanik der Gangschaltung (der Drehgriff muss mit einem leichten kleinen Fingertipp den Gang wechseln, der Gang darf aber nicht den Drehgriff verändern) ist von der Firma Schwinn Csepel Zrt gelöst worden. Das ist aber nicht viel anders als bei einer Shimano Kettenschaltung.

40

KURZE PROJEKTBEDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Produktion und Vertrieb neuer Fahrräder mit Metronomgangschaltung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
2007 Erfindung des Modibikes,
2008 von Firma Kettler abgelehnt,
2010 von Schwinn Csepel Zrt gebaut
- **FINANZIERUNG:**
alles aus eigener Tasche
- **ZEITRAUM:**
2007 bis heute

Projektmanagement:

- Ein-Personen-Firma Soltuuli

Kontakt:

- Ansprechpartner: Modirama Kopelke
- Anschrift: Opmünder Weg 25, 59494 Soest
- Telefon: 01 51/11 01 34 68
- E-Mail: rama@soltuuli.com
- Projekthomepage: www.soltuuli.com

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ich habe ein völlig neuartiges System der Kraftübertragung für Fahrräder erfunden. Statt umlaufender Kette und/oder Zahnräder benutze ich ein Seilzugsystem. Zwei Freiläufe auf der Radnabe sorgen immer für den richtigen Vortrieb. Durch Variation des Hebelarms kann das Modibike stufenlos geschaltet werden.

KWIGGLE

Das kompakteste Faltrad der Welt

50% aller Fahrradwege liegen statistisch gesehen unter 2km, 90% unter 5km: Haupteinsatzbereiche für Falträder. Kleines Faltnmaß, geringes Gewicht und kurze Rüstzeiten bei mittleren Fahrgeschwindigkeiten sind entscheidend für die Effizienz und Akzeptanz der Falträder für diese Wege. Wesentliche Hemmnisse für die verbreitete Nutzung herkömmlicher Falträder sind das hohe Gewicht (11–15 kg) und das große Faltnmaß. Kwiggle®Bike setzt hier neue Maßstäbe, wiegt als 12-Zoll-Luftreifen-Rad nur 7 kg und ist das einzige handgepäcktaugliche Faltrad weltweit. Kwiggle®Bike ist ein idealer Begleiter auf Reisen und ideal geeignet für Berufspendler.

Wir sind davon überzeugt, dass Kwiggle®Bike nachhaltig die Intermodalität in Kombination mit Straßen- und S-Bahn, aber auch mit dem Auto fördern und den zukünftigen städtischen Transport effizienter gestalten wird.



Die wohltuende Form des aufrechten Fahrradfahrens

Wir haben mit vielen Menschen gesprochen, die Fahrradfahren anstrengend finden: Schultern verspannen sich, Handgelenke schmerzen, Rücken werden steif. Wesentlicher Grund dafür: Die vorgebeugte Haltung auf dem Fahrrad. Mit Kwiggle®Bike wird nun erstmals ein aufrechter, fast stehender und

doch angenehm abgestützter Bewegungsablauf beim Fahrradfahren verwirklicht.

Ein patentierter Fahrradsitz stützt beim aufrechten Fahren die Hüftseite des gebeugten Beines ab, während das durchgestreckte Bein das Fahrrad antreibt. Der Sitz folgt beim Fahren der Hüftbewegung. Kwiggle®Bike ermöglicht auf diese Weise anatomisch optimale Bewegungsabläufe: Outdoor-Fitness zwischen Biken und Walken, gemütlich (15 und 20 km/h) oder fitnessfördernd (bis 30 km/h).

Wir sind davon überzeugt, dass Kwiggle®Bike zukünftig einen wesentlichen Beitrag zu einer gelenkschonenden und rückenbeweglichen Outdoor-Fitness leisten wird, ggf. auch als Rücken-Therapiegerät.

Durch schnelle Anpassung an die Körpergröße kann Kwiggle®Bike sowohl von einem Kind als auch von einem großen Erwachsenen gefahren werden. Der besondere Pfiff: Im zusammengeklappten Zustand weist Kwiggle®Bike immer die gleiche Faltgeometrie und das gleiche Faltnmaß auf.

Insgesamt acht deutsche Patente wurden bislang erteilt, deren Kombination die Einzigartigkeit von Kwiggle®Bike gewährleistet. Patentiert sind ein Klappgelenk, das Faltnprinzip, ein neuartiger Fahrradsitz sowie kompakte Antriebe, die die erforderlichen Übersetzungen für die 8- bis 14-Zoll-Laufräder ermöglichen. Für diese Patente wird zurzeit weltweiter Schutz beantragt.

Ein Prototyp wurde auf der Eurobike 2013 präsentiert. 1.000 Google-Fundstellen zeigen einen ersten Bericht zum Kwiggle®Bike. Internet- und Print-Medien sowie TV-Sender haben sich um eine Berichterstattung bemüht. Distributoren, Fahrradhersteller und Kunden aus aller Welt wollen das Fahrrad kaufen oder verkaufen. Derzeit gelangt der Prototyp zur Serienreife.

Kwiggle®Bike

41

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Förderung der Intermodalität durch das kompakteste Faltrad der Welt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Alle erforderlichen Patente wurden erteilt, auf der Eurobike 2013 wurde ein Prototyp präsentiert.
- **FINANZIERUNG:**
Eigen- und Fremdmittel, KfW-Mittel werden beantragt.
- **ZEITRAUM:**
Idee aus 2010, Patente aus 2011 und 2012, Produktpräsentation Eurobike 2013, in Serie ab 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Lassen Sie sich von einer einzigartig neuen Form des Fahrradfahrens begeistern. Genießen Sie wohltuende und aufrechte Bewegungsabläufe. Überzeugen Sie sich von dem kompaktesten Faltrad der Welt mit nur 60% des Faltnmaßes/Gewichtes üblicher Falträder. Just Kwiggle®. Dank patentierter Technologien ist Kwiggle®Bike das weltweit einzige Fahrrad, das nur 7 kg wiegt, in das Handgepäck eines Flugzeuges passt und das Sie in zehn Sekunden auffalten und zusammenklappen können: ideal für Pendler und Urlauber!

Projektmanagement:

- Kwiggle®Bike GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Karsten Bettin
- Anschrift: Altenbekener Damm 61, 30173 Hannover
- Telefon: 0176/64 77 14 38
- E-Mail: k.bettin@kwiggle-bike.de
- Projekthomepage: www.kwiggle-bike.de

SOZIALES ENGAGEMENT

FAHRRADINTEGRATIONSGRUNDKURS

1. Ausgangssituation:

Im Sommer 2013 hatten Falk Neutzer von der Verkehrswacht des Kreises Kleve e.V. und Monika Riße, zuständig für die interkulturelle Öffnung in der Stadtbücherei Goch, eine Idee. Sie wollten die Interessengebiete des Vereins und des Fachbereichs Bildung und Kultur der Stadt Goch in einem Projekt verbinden. Ihnen war aufgefallen, dass vor allem für Frauen mit Migrationshintergrund im Ortsbereich oft das einzige Fortbewegungsmittel die eigenen Füße sind. Die Frage war also, wie mobilisieren wir diese Zielgruppe. Die Antwort war schnell gefunden, denn was bietet sich am Niederrhein mehr an als das Fahrrad? Die Kontakte von Monika Riße waren im Weiteren sehr hilfreich bei der Durchführung des Projektes, vor allem zum Verein zur Betreuung Asylsuchender Goch e.V. Die Vereinsvorsitzenden der Verkehrswacht, Peter Baumgarten, und der Asylbetreuung Goch e.V., Hilde Fielenbach-Hensel, waren sofort von der Idee begeistert und von nun an aus der aktiven Mitarbeit nicht mehr wegzudenken.



2. Projektdurchführung:

Schnell waren weitere Unterstützer für die Idee gewonnen, so haben die Teilnehmerinnen des Deutsch-Integrationskurses der VHS Goch unter Leitung von Tülai Gümüs sich sofort mit mehreren Frauen angemeldet. Herr Carlo Lörper von Fahrrad Lörper in Goch sagte seine Unterstüt-

zung durch die kostenlose Bereitstellung von Leihfahrrädern und bei Bedarf auch fachliche Beratung durch seine Experten zu. Da beinahe keine der inzwischen 14 Frauen Fahrrad fahren konnte, wurden erste, einfache Übungen wie das Führen des Fahrrades sowie Abstellen, Hinlegen und Aufheben, aber auch einfache Rollübungen mit Rad und Tretroller auf dem Gelände des Jugendzentrums ASTRA durchgeführt. Da sich sehr schnell erste Erfolge einstellten, musste ein größerer Trainingsplatz gefunden werden. Über den Stadtbrandinspektor war schnell ein geeigneter Teilbereich bei der Feuerwehr für die nun notwendigen Geschicklichkeitsübungen identifiziert worden. Aufgrund der inzwischen kühleren Temperaturen wurde durch die DLRG Goch ein Raum im nahegelegenen Kompetenzzentrum zur Einnahme warmer Getränke zur Verfügung gestellt. Einen würdigen Abschluss fand der Kurs mit der Vorführung eines 15-minütigen Films mit Bildern der vergangenen Monate bei Kaffee, Tee und überwiegend orientalischen Spezialitäten im Arnold Janssen Haus in Goch.

3. Ausblick: Anfang des nächsten Jahres wird ein zweiter Teil des Kurses in Angriff genommen. Hier sollen nun, neben der Fortführung des praktischen Trainings, auch theoretische Straßenverkehrskenntnisse vermittelt werden. Für diesen Teil konnte Fahrschulinhaber Peter Görtz aus Goch gewonnen werden. Auch die Unterstützung durch Herrn Carlo Lörper ist weiterhin zugesichert worden. Was noch fehlt, sind geeignete Fahrräder und Sponsorengelder. Ein Ziel ist es, vornehmlich mit Jugendlichen, eine ausreichende Anzahl an verkehrstüchtigen Fahrrädern herzurichten, um zum Abschluss im Frühling oder Sommer 2014 eine Fahrradtour mit allen Beteiligten durchführen zu können.

Projektmanagement:

- Verkehrswacht Kreis Kleve e.V. und Asylbetreuung Goch e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Falk Neutzer
- E-Mail: Falk@verkehrswacht-kleve.de
- Projekthomepage: <http://flickr.com/gp/17298578@N04/Y8AADf>

42

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Integration von Frauen mit Migrationshintergrund über die Mobilität mit dem Rad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
13 der 14 Frauen, die bisher kein Fahrrad fahren konnten, können dies inzwischen ausreichend.
- **FINANZIERUNG:**
Kostenlose Bereitstellung von Leihrädern durch örtlichen Fahrradhändler
- **ZEITRAUM:**
September bis Dezember 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Frauen mit Migrationshintergrund sind oft in ihrer Mobilität eingeschränkt. Das Fahrrad ist am Niederrhein ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Mit Unterstützung örtlicher Unternehmen und Einrichtungen führten die Verkehrswacht Kreis Kleve e.V. und die Asylbetreuung Goch e.V. einen Radfahrunterricht für ca. 14 Frauen durch, die bisher nicht Rad fahren konnten. Ein Folgeprojekt zur Intensivierung praktischer und theoretischer Fertigkeiten beginnt im Januar 2014.

RADFAHRSCHULE FÜR ERWACHSENE JEDEN ALTERS



43

Ich habe eine zertifizierte Radfahrlehrerausbildung, die vom Verkehrsministerium anerkannt ist. Durch das Konzept können sich die Schüler/-innen in kleinen Schritten sicher den Weg auf das Fahrrad erarbeiten. In den ersten sechs Unterrichtsstunden üben die Schüler auf einem Erwachsenentretroller, um die Balance zu halten. Dann geht es Schritt für Schritt aufs Rad. Theorie im Umgang mit dem Straßenverkehr und einem verkehrs-

tauglichen Rad gehören als Lernstoff zum Kursunterricht.

Auf meiner Website: www.radfahrerschule-prinz.de können Sie sich auch gerne die Medienseite anschauen, um sich ein Bild von der Radfahrerschule zu machen. Integration wird in meinen Kursen groß geschrieben. So kommen deutsche Schüler mit Migrantinnen zusammen. Viele treffen sich nach den Kursen, um gemeinsame Radtouren durchzuführen.



Projektmanagement:

- zertifizierte Radfahrlehrerin durch den Verband deutscher Radfahrlehrer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anke Prinz
- Anschrift: Ehrenbergstr. 9 50735 Köln
- Telefon: 0157/85 87 37 76
- E-Mail: anke.prinz@web.de

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

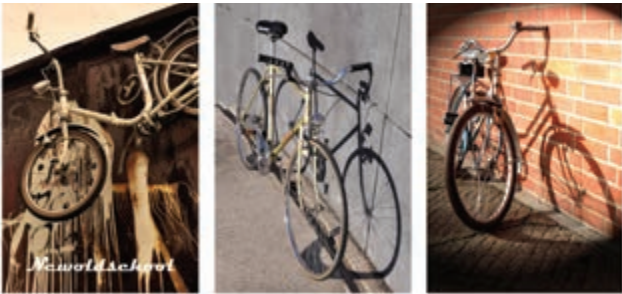
- ZIEL:
Erwachsenen Personen das Radfahren sicher und selbstständig zu vermitteln
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Seit Mai 2012 habe ich über 100 Menschen das Radfahren vermittelt.
- FINANZIERUNG:
Einzelunterricht 30 € pro Std.,
Gruppenkurs 200 €
- ZEITRAUM:
Einzelunterricht zwölf Zeitstunden;
Gruppenunterricht 20 Zeitstunden

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In verschiedenen Stadtteilen gebe ich Migrantinnenradkurse, die durch die Sozialraumkoordination der Stadt Köln finanziert werden. Private Schüler aus der ganzen Bundesrepublik als auch zum Teil aus Nachbarländern buchen Radunterricht als Einzel- oder als Gruppenkurse. Zudem biete ich für Senioren auch Sicherheitstraining an.

NEWOLDSCHOOL

Gebrauchte, weggeworfene, ausrangierte, kaputte und für andere wertlose Teile und Fahrräder werden von uns gesammelt und wieder neu aufgewertet. Sie sind ganz leicht zu finden! Zum Beispiel in unserer Umgebung in Abrisshäusern, am Straßenrand im Gebüsch oder abgestellt und verstaubt im Keller.



Massenanfertigung und triste Designs – uns ist aufgefallen das wir nur selten Fahrräder entdecken, über die es sich zu reden lohnt. Oft fehlen die Qualität, die Liebe zum Detail, das gewisse Etwas, ein schönes Design und vor allem ein Lächeln des Radfahrers beim Radfahren. Denn Radfahren sollte ja schließlich auch Spaß im Alltag und in der Freizeit bereiten und das Rad nicht nur als Transport- oder Sportmittel gesehen werden!

Wir möchten alte Raritäten restaurieren, wieder fahrbar machen, aber auch mit neuen Teilen, Elementen und Designs kombinieren. So bekommen die Räder einen ganz neuen Charakter und jedes Teil wird ein Unikat. Dies wollen wir zum Beispiel durch die Kombination verschiedener Stilarten von Rennrad bis Trekkingbike über BMX-Rad bis Cruiser-Fahrrad erreichen. Es sollen Einzelstücke entstehen, die individuell für jeden Einzelnen entwickelt werden. Dabei wird auf die Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrer eingegangen. Eine große Rolle spielen auch

Farbe, Struktur, Ergonomie oder technische Details. Zum Beispiel eine Briefmarkensammlung auf einem Fahrradrahmen, integrierte Musikboxen, Körbe, Wagenanhänger für Einkäufe oder eine Gangschaltung an alten Fahrrädern. Kleine Menschen sollten zum Beispiel auch kleinere Fahrräder fahren und Menschen mit einem breiteren Hintern be-

quemere breitere Sättel bekommen. Des Weiteren besteht die Idee darin, das wirklich kaputte Fahrräder als Design- oder Kunstobjekte genutzt werden können. Vielleicht als Raumdeko oder Fahrradrahmen mit integrierter Lichtquelle. Außerdem wird es einen Verleih geben für Menschen mit wenig und mit viel Geld.

Spezielle Räder, zum Beispiel ein mit Strass besetztes Fahrrad, könnten für Veranstaltungen, Fotoshooting, Filme, Musikvideos oder Partys ausgeliehen werden. Regelmäßig würden Ausstellungen und Versteigerungen von Fahrrädern stattfinden, deren Erträge für einen guten Zweck gespendet werden könnten. Es gäbe auch spezielle Events und Kampagnen, welche darauf aufmerksam machen sollten, wie gut Fahrradfahren für unsere Umwelt und Gesundheit ist. Genauso wie Fahrräder in Reparatur, zur Instandhaltung, zur Reinigung oder zur Wartung abgegeben werden dürften. Auch müsste dem Radfahrer auf Wunsch durch einen Kurs erklärt werden, wie leichte Reparaturen selber vorzunehmen sind (besonders bei Frauen). Eine weitere Idee wäre die Entwicklung spezieller Fahrradbekleidung.

Ein toller Nebeneffekt sind nicht nur weniger Abgase durch das Radfahren, sondern auch das Recycling von Fahrrädern, welches unsere Umwelt zusätzlich entlastet! Mit unserer Idee hoffen wir eine Menge Menschen in jeder Lebenslage zu erreichen.



44

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Viele Menschen für Fahrräder begeistern und mehr zum Radfahren – besonders im Alltag – animieren!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Drei angefertigte Unikate
- **FINANZIERUNG:**
aus eigener Tasche
- **ZEITRAUM:**
seit 18.11.2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, Fahrräder vor der Verschrottung zu retten. Dabei spielt keine Rolle, ob es alte Fahrräder, neue Fahrräder oder einfach nur Ersatzteile sind. In unserer heutigen Wegwerfgesellschaft scheint es für viele Menschen einfacher geworden zu sein, sich ein neues Fahrrad zu kaufen und das alte abzustellen oder wegzuerwerfen. Viele Menschen haben den Sinn und die Freude am Fahrrad verloren. Unsere Aufgabe ist es, so viele Menschen wie möglich wieder fürs Radfahren zu begeistern!

Projektmanagement:

- Elvis Friedrich

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Trautzsch, Elvis Friedrich
- Telefon: 01 75/144 88 14, 015 20/782 91 78
- E-Mail: newoldschool@gmx.de
- Projekthomepage: facebook: newoldschool

MÄDCHENFAHRRADWERKSTATT KREUZBERG

Vor drei Jahren sind wir mit unserem Projekt der mobilen Fahrradwerkstatt, ein bisher einmaliges Angebot für Mädchen in Berlin, gestartet. Die mobile Fahrradwerkstatt besuchte Schulen in Kreuzberg und vermittelte den Mädchen Fahrradtechnik. Mit diesem neuen Bewusstsein wurden an diversen Schulen Mädchen-Fahrrad-AGs aufgebaut. Dies war unser Start.

Heute haben wir eine feste Mädchen-Fahrradwerkstatt mitten in Berlin Kreuzberg, wo die Mädchen nicht nur lernen, wie sie ihre Fahrräder reparieren, sie können sich sogar selbst eines zusammenbauen. Oft besitzen unsere Mädchen kein eigenes Fahrrad! Unser Angebot wurde und wird vor allem von Mädchen mit einem Migrations- oder Flüchtlingshintergrund angenommen. Das hat uns dazu gebracht, das Thema Fahrrad und Kultur näher zu betrachten und das Projekt noch genauer auszurichten. Dabei werden auch die spezifischen (kulturellen) Bedürfnisse der Mädchen berücksichtigt. Die Fahrradwerkstatt arbeitet eng mit den Jugendverkehrsschulen Kreuzberg zusammen, sodass wir den Mädchen über Fahrsicherheitskurse ein sicheres Fahrgefühl vermitteln und sie fit für den Berliner Straßenverkehr machen können.

In fast allen islamischen Ländern gilt das Fahrradfahren als Zeugnis „familiärer Armut“ und wird somit auch von Jugendlichen als „uncool“ angesehen. Auch wenn es eine grundsätzliche Akzeptanz gegenüber dem Fahrradfahren bei Migrant(inn)en gibt, so sind Kinder sowie Erwachsene mit Migrationshintergrund fast gar nicht im Berliner Straßenverkehr sichtbar. An dieser Stelle setzt unser Projekt an. Wir fördern den Wunsch von Mädchen nach einem Fahrrad, indem wir ihnen den kostenlosen Aufbau eines eigenen Fahrrades ermöglichen. Sie haben auch die Möglichkeit, ein gespendetes

oder defektes Fahrrad für sich zu reparieren. Auf diese Weise vermitteln wir den Mädchen Kompetenzen und damit ein gestärktes Selbstbewusstsein.

Längerfristig ist geplant, das Wissen um die eigenen technischen Fähigkeiten in eine Berufswahl mit einer technischen Ausrichtung münden zu lassen bzw. die Mädchen dahin gehend stärker zu motivieren.

Es ist nicht selbstverständlich, dass die Eltern ihre Töchter zu uns kommen lassen. Es herrschen noch immer, auch wenn die Familien schon ein lange Zeit in Deutschland/Berlin leben, kulturelle Vorbehalte gegenüber Frauen und Technik sowie Frauen und



Fahrradfahren. Diese Vorbehalte wollen wir längerfristig mit den türkischen und arabischen Elternvereinen sowie diversen Vertretern von sozialen Stadtprojekten aufbrechen und positiv besetzen. Wir sind uns sicher, wenn erst eines, dann zwei und vielleicht zehn Mädchen auf einem Fahrrad in Kreuzberg und Umgebung selbstbewusst unterwegs sind, werden es immer mehr werden: Mädchen, egal ob mit oder ohne Migrationshintergrund, die nicht nur selbstverständlich Fahrrad fahren, sondern auch ohne Zögern den Umgang mit Schraubenschlüssel und Co. praktizieren.

Jetzt im Winter sammeln wir für die nächste Fahrradsaison Spenden in Form von Ersatzteilen, Helme und Werkzeugen.

Projektmanagement:

- Fachbereich Kinder- und Jugendarbeit in der BUF - Berufsförderungswerk e.V. Berlin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fachbereichsleiter Boris Kolipost, Öffentlichkeitsarbeit Diana Greim
- Anschrift: Rigaer Straße 72, 10247 Berlin
- Telefon: 030/42 02 79 60
- E-Mail: office@buf-berlin.de
- Projekthomepage: www.mfw-berlin.de

45

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Mädchen mit Migrations- bzw. Flüchtlingshintergrund an das Thema Fahrrad heranzuführen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Mädchen aus Flüchtlingsheimen bauten ihre eigene Räder auf. Aufbau mehrerer Schul-Mädchen-AGs
- **FINANZIERUNG:**
Stiftungen, Spenden
- **ZEITRAUM:**
Seit 2011 mobile Werkstatt, ab 2013 Standort Wrangelstraße 84a in Berlin-Kreuzberg

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit Blick auf Mädchen mit Migrationshintergrund sowie Mädchen aus Flüchtlingsheimen soll das Projekt Mädchen die Möglichkeit geben, ihre technischen Fähigkeiten zu erkennen und weiterzuentwickeln und über den Aufbau eines eigenen Fahrrades anzuwenden. Ziel ist es, dass sich die Mädchen technisch ausprobieren können, das Fahrradfahren lernen und so nicht nur die deutsche Fahrradkultur kennenlernen und mobil werden, sondern vielleicht auch einen technikzentrierten Berufsweg wählen.

HOBBY RADWERKSTATT

Die Räumlichkeiten wurden wie in dem Konzept vom November 2011 geplant bezogen und eingerichtet. Es ist eine Werkstatt mit mindestens vier Arbeitsplätzen entstanden, in der die wichtigsten Werkzeuge und Spezialwerkzeuge für die Reparatur von Fahrrädern zur Verfügung stehen. Zusätzlich konnten eine Garage als Lagerraum für Fahrräder und Ersatzteile sowie ein Ausstellungsraum für zum Verkauf stehende Gebrauchträder und einen neu entstandenen E-Bike-Verleih hinzugewonnen werden.

Die Öffnungszeiten sind wie geplant dienstags von 18–20 Uhr und donnerstags von 17–19 Uhr. Zusätzlich öffnet die Radwerkstatt am Mittwoch von 8–11 zur Reparaturannahme.



Beteiligte: Als Anleiter wurden zusätzlich zu einer pädagogischen Fachkraft (Erzieher) mit Spezialwissen in Fahrradtechnik zwei Aushilfen eingestellt, die den Coaches und Besuchern der Werkstatt behilflich sind. Durchschnittlich arbeiten in der Radwerkstatt zwei bis vier Menschen mit Behinderung, welche Räder reparieren, und welche den Besuchern aus der Nachbarschaft und der Stadt helfen ihre Räder zu reparieren.

Ziele: Das Hauptziel, die Begegnungsmöglichkeit für Menschen mit und ohne Behinderung, welche gemeinsam an einer Sache arbeiten, konnte erreicht werden und wird auch noch weiter ausgebaut. Die Hobby Radwerkstatt wird sowohl

von den Menschen im Betreuten Wohnen als auch von Menschen im sozialen und räumlichen Umfeld sehr gut angenommen. Dabei haben wir mittlerweile etwa 10–15 Stammkunden gewonnen, die die Werkstatt nutzen, um ihr Rad selbst unter Anleitung zu reparieren, sowie auch Menschen, die ihr Rad von den Radwerkstatt-Coaches und -Mitarbeitern reparieren lassen. Es kommen erfreulicherweise immer wieder neue Kunden dazu, sodass die Hobby Radwerkstatt ein sehr belebter Ort geworden ist, wo sich Menschen verschiedenen Alters und in völlig verschiedenen Lebenskontexten verhaftet begegnen. Auch die Menschen, die im Intensiv Betreuten Wohnen leben und kein Fahrrad fahren, schauen oft in der Werkstatt vorbei, um dort einen Kaffee zu trinken und dem Geschehen beizuwohnen, weil sich Menschen beim Tun versammeln und es etwas zu sehen gibt.

Pädagogen des Internats „Steinmühle“ haben uns mit Schülern im Jugendalter und ihren Rädern mehrfach besucht. Weitere gemeinsame Projekte sind angedacht.

Das Recycling Centrum Marburg hat uns 30–40 gebrauchte Fahrräder gespendet, an denen vorwiegend im Winter gearbeitet wurde. Auch Menschen aus der direkten Nachbarschaft und der Stadt spenden uns immer wieder gebrauchte Räder, die von Menschen mit wenig Geld wieder instand gesetzt werden, um sie dann wieder nutzen zu können. Oder die Räder werden repariert, um sie dann zu kleinen Preisen erschwinglich zu verkaufen.

Insgesamt betrachtet funktioniert das Projekt als Ort der Inklusion in Marburg-Cappel genau so, wie wir es gewünscht, geplant und erhofft hatten. Menschen mit und ohne Behinderung arbeiten gemeinsam am Thema „Fahrrad“ und begegnen sich so.

46



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Inklusion von Menschen mit einer Behinderung; Hilfe zur Selbsthilfe im Bereich Fahrradreparaturen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gut laufende Selbsthilfewerkstatt
- **FINANZIERUNG:**
Aktion Mensch und Soziale Hilfe Marburg e.V.
- **ZEITRAUM:**
seit 2 Jahren

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Menschen mit und ohne Behinderung haben die Möglichkeit, ihre Fahrräder kostengünstig und mit Anleitung selbst zu reparieren oder aufzuarbeiten. Das Ziel ist, dass Menschen mit und ohne Behinderung gemeinsam an einer Sache arbeiten, sich unterstützen und helfen. Über das gemeinsame Interesse am Hobby Fahrrad kann man sich begegnen, durch sinnvolles Tun für sich selbst und als Gruppe. Dabei geht es um Hilfe zur Selbsthilfe.

Projektmanagement:

- Soziale Hilfe Marburg e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Georg Golega
- Anschrift: Zimmerplatzweg 2, 35043 Marburg
- Telefon: 0 64 21/95 32 60
- E-Mail: georg.golega@soziale-hilfe-marburg.de



47

Sehr geehrte Damen und Herren!
 Ich bin seit ca. 2010 Frührentner und (wenn gesundheitlich möglich) als Freizeitradler im Ruhrgebiet unterwegs.

Im Januar 2013 erkrankte ich an Kehlkopfkrebs, hatte mit dem Rauchen im Mai 2012 aufgehört!!

Im Februar wurde der Tumor/Krebs und ein Teil meines Kehlkopfes operativ entfernt! Im selben Monat wurde dann noch eine neck dissection durchgeführt, alle Lymphknoten im Hals wurden in einer vierstündigen OP entfernt!

Im Juli des Jahres habe ich dann auf eigene Initiative wieder mit dem Radeln begonnen. Im November habe ich mich dann entschieden, eine private Homepage zu erstellen, weil ich auf meinen Touren das

Interesse anderer Radler wecken konnte!

Nun möchte ich versuchen, andere Menschen (gesund oder auch vom Schicksal getroffen) zu motivieren, sich durch AKTIVITÄT ein Stück Lebenskraft und Lebensqualität zurückzuerobern!! Meine Vorstellungen sind dabei, u. a. auch Medien usw. für dieses Thema zu mobilisieren.

Heute habe ich mich dann nach langen Überlegungen entschieden, mich bei Ihnen zu bewerben. Natürlich ist mein gesamtes Bruttoeinkommen von nicht einmal 800 € auch ein Zeichen dafür, dass Lebensqualität nicht unbedingt finanziell enorm teuer sein muss, denn ich habe für Wohnraum usw. auch monatliche Belastungen!!

Projektmanagement:

- Oliver Trelenberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Oliver Trelenberg
- Anschrift: Haldener Str. 33 a, 58095 Hagen
- Telefon: 0 23 31/7 39 95 12
- E-Mail: oliver.trelenberg@web.de
- Projekthomepage: www.olivers-radwelt.beepworld.de

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
 Zu Aktivität zu ermutigen und Lebensqualität zu erhöhen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
 Einige 100 Besucher auf meiner Homepage
- **FINANZIERUNG:**
 Mein gesamtes Bruttoeinkommen als Frührentner beträgt unter 800 €!!
- **ZEITRAUM:**
 Homepage erstellt ab 11.11.2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
 Frührentner möchte anderen Menschen mehr Lebensqualität durch Aktivität vermitteln!!

AKTION „SCHILDBÜRGER“

Erstmals führte die Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS) am 13. April 2013 gemeinsam mit den Tourist-Informationen der Städte Ratzeburg, Mölln, Lauenburg, Büchen und Geesthacht, dem Kreis Herzogtum Lauenburg sowie dem Naturpark Lauenburgische Seen die Aktion „Schildbürger“ durch. Ziel war dabei die öffentlichkeitswirksame Reinigung der kreisweiten Radwegbeschilderung im Rahmen eines symbolischen und etwas anderen Starts in die Radsaison.



Die Aktion „Schildbürger“ startet, am Samstag, dem 13. April 2013, dezentral in den Orten Ratzeburg, Mölln, Büchen, Lauenburg und Geesthacht und endet, mit einer gemeinsamen Helfer-Party im Tourismuszentrum „erlebnisreich“ in Mölln.

Initiiert von einer im Oktober 2012 gegründeten Projektgruppe, die sich aus den o.a. Institutionen zusammensetzt, machten sich am 13. April 2013 ca. 100 Personen – ausgerüstet mit Pedelecs – auf den Weg ca. 1.000 Schilder zu putzen und zu überprüfen. Jedes Team hatte eine eigene Liste mit den genauen Standorten der Schilder und überprüfte mittels einer detaillierten Checkliste die zugeteilte Fahrradbeschilderung. Dabei wurden zugewachsene Schilder freigeschnitten, verdreckte Schilder gesäubert und, dort wo es notwendig war, neue Serviceauf-

kleber angebracht. Zusätzlich wurde jeder Schilderstandort fotografiert, festgestellte Mängel wurden in ein Datenblatt eingetragen und an den Fachdienst Regionalentwicklung und Verkehrsinfrastruktur – Straßenbau – des Kreises Herzogtum Lauenburg weitergeleitet.

Die Aktion „Schildbürger“ kümmert sich konkret um die Schilderstandorte am Radfernweg Alte Salzstraße, Teilbereiche des Elberadweges zwischen Lauenburg/Elbe und Geesthacht und die Schilderstandorte der beiden Techniktouren, der Kirchentour, der Eiszeittour, der Denkmaltour und der lokalen Radrundwege in Ratzeburg und Mölln.

Besonders erfreulich ist, dass die Idee der Aktion „Schildbürger“ eine breite Unterstützung gefunden hat und neben den bereits genannten Institutionen auch die Jugendherbergen Mölln, Ratzeburg, Lauenburg und Geesthacht aus dem Landesverband Nordmark e. V., die Firmen Wondervelo (Büchen), 2radKoech (Ratzeburg), Velo Verde (Geesthacht), Bockholdt Gebäudedienste KG sowie zahlreiche weitere Institutionen, Vereine und Privatpersonen die Aktion unterstützte. Die Aktion „Schildbürger“ ist eine besondere Maßnahme, die in Kooperation mit vielen Leistungsträgern aus dem touristischen Bereich entstanden ist und getragen wird. Die Aktion wird von einer Projektgruppe gesteuert, über eine eigene Internetseite beworben und von Presse und Öffentlichkeit sehr positiv begleitet. Insbesondere dem Thema „gute Ausschilderung“ widmet sich die Aktion „Schildbürger“ und legt großen Wert darauf, dort das Angebot zu erhalten und weiter zu verbessern. Die mit großem finanziellem Aufwand geschaffenen Werte der flächendeckenden Beschilderung werden erhalten, auf Aktualität überprüft und die Optik ansprechend gestaltet. Im Fokus steht dabei eine sichere Routenführung.

Projektmanagement:

- Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ludwig Kleinhenz
- Anschrift: Junkernstr. 7
- Telefon: 0 45 41/80 21 10
- E-Mail: kleinhenz@hlms.de
- Projekthomepage: www.hlms.de/de/aktion-schildbuerger-1

48



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
100 Touristiker putzen 1.000 Schilderstandorte. Ziel ist die Reinigung der Radwegbeschilderung.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Viele saubere Radwegweiser und der Tourismuspreis Schleswig-Holstein, Kategorie Qualitätssicherung
- **FINANZIERUNG:**
Ehrenamtliches Engagement und Sponsoren
- **ZEITRAUM:**
13. April 2013 im Kreis Herzogtum Lauenburg in Schleswig-Holstein

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es gibt im Herzogtum Lauenburg eine touristische Ausschilderung mit mehr als 1.500 Schilderstandorten im fahrradtouristischen Bereich. Wir (die Touristiker) kümmern uns um die Radwege-Beschilderung, übernehmen Patenschaften für thematische Radrundtouren, säubern und überprüfen gemeinsam die Ausschilderung. Ziel ist dabei die öffentlichkeitswirksame Reinigung der kreisweiten Radwegbeschilderung im Rahmen eines symbolischen und etwas anderen Starts in die Radsaison.

FÖRDERUNG VON RADNACHWUCHSFAHRERN

RADKULTUR TÜBINGEN: „EIN SICHERES RAD FÜR JEDES KIND!“

In Tübingen werden trotz ausgeprägter Topografie mit mehr als 150 m Höhenunterschied etwa 25 % des Binnenverkehrs vom Radverkehr abgedeckt. Grund ist die jahrzehntelange Radverkehrsförderung. Doch die Universitätsstadt, Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen BW, möchte noch mehr Menschen auf den Fahrradsattel bekommen. Nächstes Etappenziel der Radverkehrsförderung sind 30 % Anteil bis 2020. Dazu werden umfangreiche, zielgruppenspezifische Maßnahmenpakete umgesetzt.



Jedoch fehlt häufig ein passendes und sicheres Fahrrad, um umweltfreundlich per Rad unterwegs sein zu können. Rund 1.000 Kinder und Jugendliche in Tübingen stammen aus finanzschwachen Haushalten, erhalten zusätzliche Sozialleistungen und die KinderCard. Oft bleibt da kein Geld, um ein Fahrrad zu kaufen und instand zu halten. Hier setzt das Projekt „Ein sicheres Rad für jedes Kind“ an. Das Projekt wird mit lokalen Partnern und aus Mitteln der RadKULTUR BW sowie der Stadt umgesetzt.

Das Projekt läuft in drei aufeinander aufbauenden Modulen ab, um die vorhandenen Ressourcen möglichst effizient einzusetzen: (1) Sicherheitscheck und Wartung vorhandener Räder, (2) Reparatur vorhandener Räder, (3) Sammelaktion ungenutzter Räder, um sie an die Zielgruppe abzugeben.

(1) Über Plakate, Zeitungsmeldungen, Flyer,

Projektmanagement:

- Universitätsstadt Tübingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Schott
- Anschrift: Friedrichstraße 21
- Telefon: 070 71/204 23 90
- E-Mail: bernd.schott@tuebingen.de
- Projekthomepage: www.radkultur-bw.de/vor-ort/pilot-kommunen-2012/tuebingen.html

Multiplikatoren, in Beratungsgesprächen etc. wurde die Zielgruppe auf den RadCHECK-Tag (Herbst 2012 und Herbst 2013) hingewiesen. An diesem Tag konnten Familien mit KinderCard ihr Rad kostenlos auf Verkehrstauglichkeit und Mängel untersuchen lassen. Kleinere Reparaturen wie Bremsen einstellen, Reifenaufpumpen oder Ketteölen wurden vor Ort von den Fahrradmechanikern umgesetzt. Je RadCHECK-Tag wurden ca. 80 Räder gecheckt.

(2) Fielen beim Check größere Mängel – wie z. B. defekte Lichtanlagen oder abgefahrene Bremsen – auf, erhielten die Kinder und Jugendlichen einen Reparaturgutschein für bis 50 € bei einer Fahrradwerkstatt der sozialen Einrichtung Bruderhaus Diakonie. 2012 wurden 42 und 2013 41 Gutscheine eingelöst, wobei über alle Räder insgesamt 4.150 € in die Reparaturen investiert wurden.

(3) Anfang 2013 wurde die Öffentlichkeit aufgefordert, ungenutzte Räder aus Kellern und Schuppen bei der Stadt abzugeben und für das Projekt zu spenden. Gesucht wurden Räder aller Größen, die entweder zu klein geworden waren oder aus anderen Gründen ungenutzt herumstanden. Jedoch sollten die Drahtesel entweder gebrauchsfähig sein oder mit geringem Aufwand wieder instand gesetzt werden können. Räder mit schwerwiegenden Defekten oder Ähnlichem waren nicht geeignet, da die Instandsetzung zu aufwändig wäre. Insgesamt wurden ca. 230 Räder gespendet, davon waren 190 nutzbar. Die KinderCard-Inhaber konnten bei einer Telefonhotline ihren Wunsch (Rahmen- und Reifengröße etc.) anmelden. Die Ausgabe der kostenlosen Räder erfolgte dann – nach Wartung und ggf. Reparatur – mit einem Fahrradhelm im Frühjahr. 2014 ist eine weitere Sammelaktion vorgesehen.

49

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Ein sicheres Rad für alle Kinder und Jugendlichen mit der Sozialkarte
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Für die Zielgruppe: 160 Radchecks, 83 Räder repariert; 190 Spendenräder hergerichtet und verschenkt
- **FINANZIERUNG:**
Land Baden-Württemberg und Universitätsstadt Tübingen
- **ZEITRAUM:**
Dezember 2012 bis Dezember 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Tübingen hat das Ziel, den Radanteil bis 2020 am Modalsplit des Binnenverkehrs von 25% auf über 30% zu steigern. Dazu wurde im Rahmen der Beteiligung an RadKULTUR des Landes BW das Projekt „Ein sicheres Rad für jedes Kind“ gestartet, das Kindern und Jugendlichen aus finanzschwachen Haushalten den Zugang zur Rad-Mobilität ermöglicht. Das Projekt beinhaltet kostenlose Radchecks, Wartungs- und Reparaturleistungen sowie Gebrauchträder für die Zielgruppe, die ca. 1.000 Kinder und Jugendliche umfasst.

RADFAHREN FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

50

Das Erzgebirge ist ein touristisches Neuland, jedoch mit vielen bekannten und unbekanntem Sehenswürdigkeiten. Den Teilnehmern sollen sie nähergebracht werden und mit dem Fahrrad umweltbewusst erfahren werden.

Die Personen können sich dadurch im Alltag besser zurechtfinden und mit ihren Erfahrungen anderen Menschen helfen, die Sorgen besser zu bewältigen.

Die Radtouren sind auf die jeweiligen Teilnehmer abgestimmt. Das Rahmenprogramm (Baden, Museum u.a.) ist auf die Zielgruppe abgestimmt.

Im Jahr 2014 werden acht Wochenendradtouren angeboten. Zusätzlich finden unsere Mehrtagesfahrten statt, welche auf einen längeren Zeitraum ausgerichtet sind.

Projektmanagement:

- TSV Geyer, Abt. Radwandern e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Langer
- Anschrift: Neumarkt 4, 09468 Geyer
- Telefon: 01 52/28 67 61 53
- E-Mail: radwandern-geyer@online.de
- Projekthomepage: matte-radwandern

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Kindern und Jugendlichen das Radwandern näherbringen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
25-mal Deutschland- und Sachsen-touren mit unterschiedlicher Beteiligung
- FINANZIERUNG:
privat und Land
- ZEITRAUM:
April bis November 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wochenend- und Mehrtagesfahrten mit dem Fahrrad in die nähere und weitere Umgebung von Geyer für junge Leute, um ihnen die Natur und Umwelt näherzubringen.

JUGENDVERKEHRSSCHULEN – UNSERE ZUKUNFT!

Nach aktuellen Unfallstatistiken bereiten den Verantwortlichen die Unfallzahlen von Radfahrern grundsätzlich Sorgen.

Nach der aktuellen Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Kinderunfallatlas für den Zeitraum 2006 bis 2010 sind die Unfallzahlen der Essener Kinder im Ranking der 15 Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern als Fußgänger leider negativ, als Mitfahrer in Pkw im Mittelfeld, jedoch als Radfahrkinder in einer (positiven) Spitzenposition mit 0,56 Kindern/pro 1000 verunglückte Rad fahrende Kinder in Essen.

Hier werden im Schonraum zunächst auch solchen Kindern, die kein eigenes Fahrrad besitzen, die theoretischen und praktischen Voraussetzungen vermittelt und anschließend in der „Verkehrswirklichkeit“ geübt/überprüft.

Insofern freut sich die Verkehrswacht be-



sonders, dass sie zum Saisonbeginn 2013 die Jugendverkehrsschule an der Gruga mit 20 neuen Fahrrädern für die Radfahrausbildung ausstatten konnte.

Somit ist es der Essener Verkehrswacht in den vergangenen Jahren gelungen, durch Sponsoringmaßnahmen (Sparkasse Essen, Sparda-Bank und Landesverkehrswacht NW) alle vier stationären Jugendverkehrsschulen mit den neuen Fahrradmodellen der Firma Kalkhoff auszustatten. Die Präventivmaßnahmen werden begleitet durch Sehtestreihen der Ver-

kehrswacht in Kooperation mit Essener Optikern bei allen Viertklässlern (Ergebnis: Sehminderleistungen bei rund jedem sechsten Kind mit Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und schulische Leistungen).

Seitens der Jugendverkehrsschulen erfolgen zusätzlich Übungen im Schonraum für Seniorinnen und Senioren sowie für muslimische Frauen. Insofern wird bereits der demografischen Entwicklung mit den zusätzlichen Anforderungen Rechnung getragen.

Die absehbaren schulpolitischen Maßnahmen/Anforderungen im Rahmen der Inklusion können auch im Schonraum der Jugendverkehrsschulen umgesetzt werden (weitere Bereitstellung von geeigneten „Dreiradfahrrädern“).

Neben der Bereitstellung dieser Einrichtungen durch die Stadt (Amt für Straßen und Verkehr sowie Grün u. Gruga – mit der Besonderheit eines offenen Angebotes an Wochenenden) stellt die Essener Polizei vier Hauptkommissare für diese Radfahrausbildung aller Essener Kinder und zusätzliche Elternveranstaltungen etc.. Die Verkehrswacht Essen e.V. wird unter Setzung von Prioritäten ihre jahrzehntelange Unterstützung bei der Ausstattung bzw. dem Betrieb fortführen. Angesichts bestehender „Haushaltssperren“ und grundsätzlicher Überlegungen zum Personalabbau sieht die Verkehrswacht Essen e.V. daher gerade aktuell die Chance, diese bewährte und umfassende Mobilitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitserziehung in das Bewusstsein zu rücken. Der gemeinnützige Verein Verkehrswacht Essen e.V. appelliert daher an die Juroren, sich ihrer Verantwortung bewusst zu sein und diese aus der Essener Gesellschaft nicht wegzu-denkenden Einrichtungen zu würdigen. Bei einem vergleichbaren Hinweis auf die Welt des Sports könnte man sagen: „Hier sollte nicht der Sprinter geehrt/gestärkt werden, sondern die Dauerläufer.“

Projektmanagement:

- Betrieb von vier stationären Jugendverkehrsschulen im Rahmen einer Ordnungspartnerschaft

Kontakt:

- Ansprechpartner: Verkehrswacht Essen e.V., Vorsitzender Karl-Heinz Webels
- Anschrift: Lührmannstraße 82, 45131 Essen
- Telefon: 02 01/495 99 97
- E-Mail: kornelia.labomirzki@amt66.essen.de

51

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Mobilitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitserziehung für alle Essener Kinder seit Jahrzehnten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Verkehrserziehung/Radfahrausbildung im Schonraum mit neuen Fahrrädern der Essener Verkehrswacht
- **FINANZIERUNG:**
Unterhaltung Gebäude durch Stadt, Ausbilder vier Polizeibeamte, Ausstattung durch Verkehrswacht Essen
- **ZEITRAUM:**
Mehr als 52 Jahre Radfahrausbildung/Mobilitätserziehung im Schonraum und Praxis wichtiger denn je

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Ausbildung aller Essener Kinder in den z.Z. vier stationären Jugendverkehrsschulen ist von unschätzbarem Wert. Hier erfahren die Kinder eine zielorientierte Mobilitäts-, Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitserziehung zur Vorbereitung auf ihre eigene Teilnahme am Großstadtverkehr. Im Rahmen einer jahrzehntelangen Ordnungspartnerschaft zwischen Stadt, Polizei und Verkehrswacht Essen e.V. beim Betrieb der stationären Jugendverkehrsschulen werden hierzu die Voraussetzungen geschaffen.

BMX-PROJEKT

Das BMX-Projekt entstand in der Kita Birkenstein getreu dem Motto „Wer sein Fahrrad im Gelände beherrscht, der beherrscht es auch auf der Straße!“ Der Ex-Motocrosser und Erzieher Ronny Kurch-Piehl errichtete auf dem Gelände der Kita Birkenstein eine BMX-Bahn für die lauf- und fahrradfahrenden Kinder. Täglich üben die Kinder auf der Strecke Kondition, Technik und gegenseitige Rücksichtnahme beim Radfahren. Mit viel Spaß und Eifer lernen sie Radbeherrschung im Gelände – Bremsen, Fahren im Stehen und mit Schwung, Armhaltung für die Kontrolle des Rades. Sie überwinden Hügel und



Steilkurven. Los geht es bereits ab zweieinhalb Jahren auf dem Laufrad. Die Kinder können sich in Sicherheit außerhalb des Straßenverkehrs austoben, ausprobieren und erwerben mehr Sicherheit für die Situation auf der Straße. Neben der technischen Umsetzung erlernen sie auch die Grundregeln der Verkehrssicherheit im Verkehrsgarten.

Nachdem die Kinder die Kita verlassen haben, sollen sie trotzdem ihren BMX-Sport weiterführen können. Deshalb hat das BMX-Projekt von der Gemeinde Hoppegarten die Erlaubnis erhalten, auf dem Schulsportgelände eine 100 m lange BMX Bahn bauen zu dürfen. Hier können die Kinder trotz des Wechsels in die Schule weiter ihren BMX-Sport ausüben. Die Kids werden hier zweimal pro Woche in Schnelligkeit, Technik und Kondition trainiert. So bieten wir den Kids (auch aus den umliegenden Orten) die Möglichkeit des Freizeitsports und bereiten sie nebenbei auf

die Teilnahme an Rennen, wie dem Brandenburg Cup, vor. Wir bekommen auch sehr großen Zuspruch von anderen Kitas und Schulen, sogar aus Bremen, da es ein deutschlandweit einzigartiges Projekt ist. Die Kids werden bereits im Kleinkindalter an das Radfahren herangeführt und der Einstieg in den BMX-Sport wird ihnen erleichtert. Somit tragen wir direkt zur Nachwuchsgewinnung im BMX-Sport bei. Die Kooperation mit dem Olympiastützpunkt in Cottbus bestätigt das. Bundestrainer Florian Ludewig unterstützt uns regelmäßig in unserer Arbeit. Aktive des BMX Air Teams wie Luis Brethauer (zwei-

ter bei den Olympischen Spielen) und Daniel Schlang informierten sich bereits persönlich über unser Projekt und gaben den Kids Tipps zur Fahrtechnik.

2013 haben wir das BMX-Projekt als Verein eintragen lassen. Unser Team besteht aus neun Ehrenamtlichen. Wir erhalten Hilfe von Eltern und Sponsoren. Leider verfügen wir noch nicht über genügend finanzielle Mittel. So können nach Regentagen leider keine Trainings stattfinden, da die Bahn nur aus gestampftem Lehmboden besteht. Mit dem Preisgeld möchten wir den Kids eine Startrampe und eine befestigte Strecke ermöglichen.

Um sich ein noch besseres Bild über unsere Projekt machen zu können, schauen Sie sich unbedingt auch unser facebook-Profil: www.facebook.com/bmxprojekt oder unsere Filme auf youtube an: www.youtube.com/watch?v=9PMm8X67Brk www.youtube.com/watch?v=3mCmskg8MdU www.youtube.com/watch?v=NGll7ylbOfE

Projektmanagement:

- Vereinsvorstand Ronny Kurch-Piehl, Katja Hänel, Matthias Dietl

Kontakt:

- Ansprechpartner: Katja Bab
- Anschrift: Uckermarkstraße 50, 15366 Hoppegarten OT Birkenstein
- E-Mail: presse@bmxprojekt.de
- Projekthomepage: www.bmxprojekt.de



52

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- ZIEL:
Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr und Einstieg in den BMX-Sport für Kita- und Schulkinder
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Überregional als deutschlandweit einzigartiges Kita-BMX-Projekt bekannt
- FINANZIERUNG:
Mitgliedsbeiträge, Einzelspenden, Verkaufsaaktionen im Rahmen von Sportevents
- ZEITRAUM:
Seit 2007 gibt es das BMX-Projekt. 2013 erfolgte die Eintragung e.V.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Wer sein Fahrrad im Gelände beherrscht, der beherrscht es auch auf der Straße!“ Förderung der Kinder und Jugendlichen mit 3-Stufen-Plan. Stufe 0,5 Verkehrserziehung – Stärkung der Kinder für Teilnahme am Straßenverkehr. Stufe 1 Einstieg in den BMX-Sport – Erlernen grundlegender Dinge der Fahrradbeherrschung. Stufe 2 Intensivieren des BMX-Sports auf 100 m langer Schulstrecke in Kooperation mit Olympiastützpunkt Cottbus. Stufe 3 Übergang zum professionellen BMX-Fahren – Wechsel zum Leistungssport.

FREIZEIT/TOURISMUS



RADWEGE

JOHANN-SEBASTIAN-BACH-RADTOUR

Die Johann-Sebastian-Bach-Radtour wird 2014 an drei Terminen als geführte Erlebnisradtour auf dem Johann-Sebastian-Bach-Radweg vom Internationalen Arbeitskreis Musik e.V. angeboten. Zwei Touren im Juni verlaufen in sieben Tagen von Eisenach bis Leipzig mit einer Gesamtlänge von 270 km. Die erste Tour findet in Kooperation mit den Volkshochschulen Detmold und Lemgo und die zweite zum Bachfest-Leipzig statt. Die dritte zehntägige Tour wird im August von Eisenach bis Köthen angeboten und umfasst 360 km. Die Johann-Sebastian-Bach-Radtour richtet sich an kulturinteressierte Radfahrer und radaffine Musikliebhaber, also an alle, die in neuer Perspektive aktiv reisen und so eine einzigartige Verbindung von Natur und Kultur erfahren möchten. Initiatorinnen des Radwegs und der geführten



Touren sind die jungen Berufsmusikerinnen Anna-Luise Oppelt und Mareike Neumann. Sie sind ein erfahrenes Radtour-Team und arbeiten seit ca. zwei Jahren an der offiziellen Routenführung des Radwegs mit einheitlicher Beschilderung; ein Radführer im Verlag „Grünes Herz“ sowie eine App sind in Planung. Im Sommer 2013 führten die beiden Dozentinnen die Radtour erstmals mit einer Gruppe durch und optimierten durch die Bewertungen der Teilnehmer Etappen, Unterkünfte und den Tourenablauf.

Projektmanagement:

- Johann-Sebastian-Bach-Radtour

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anna-Luise Oppelt und Mareike Neumann
- Anschrift: Mareike Neumann, Adenauerallee 80, 53113 Bonn
- Telefon: 01 74/752 54 67
- E-Mail: bachradweg@gmail.com
- Projekthomepage: www.iam-ev.de

Sämtliche Bach-Stätten wie das Bachhaus Eisenach und das Bach-Archiv Leipzig unterstützen das Projekt und werden die Radgruppen persönlich empfangen. Die landschaftlich sehr reizvolle und abwechslungsreiche Route führt entlang beschilderter, leicht befahrbarer und verkehrsarmer Fern- und Regionalrouten wie der Thüringer Städtekette, dem Ilmtal-Radweg und dem Saaleradweg. Die Tagesetappen haben eine Länge von 30 bis 60 km. Gepäcktransport, Service-Begleitung sowie Packliste, Übersichtskarte und Tourenplan sind inklusive, Trekkingräder können die Teilnehmer bei Bedarf am Startpunkt in Eisenach ausleihen. Übernachtet wird in fahrradfreundlichen Mittelklassehotels mit Halbpension und Lunchpaket.

Der Radweg beinhaltet alle Wohnorte (mit Ausnahme Bachs einjährigen Schulaufenthalts in Lüneburg) und viele weitere Schaffensstationen des Komponisten, die sich alle im mitteldeutschen Raum befinden. Die Tour bietet deshalb eine einzigartige Möglichkeit, in das Leben dieses weltberühmten Künstlers einzutauchen. In jedem Ort erwarten die Gruppe Museen, Ausstellungen, Denkmäler, Kirchen, von Bach selbst geprüfte Orgeln und weitere Originalschauplätze wie zum Beispiel die Traukirche in Dornheim, die Lateinschule in Eisenach oder das Barockschloss Wiederau. Ergänzt wird das Erlebnis durch gemeinsames Hören von Bachscher Musik an ihrem Entstehungsort sowie Konzertbesuche. Auch die Einstudierung von leichten Chorsätzen Bachs für gesangsfreudige Teilnehmer ist geplant.

Angefügt sind die Ausschreibung des IAM e.V., ein Zeitungsartikel über die erste geführte Tour im Sommer 2013 sowie das Tourenkonzept.

53

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Geführte Musik-Erlebnis-Radtouren entlang des Johann-Sebastian-Bach Radwegs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die erste geführte Radtour hat im Sommer 2013 stattgefunden, drei Touren sind für 2014 geplant.
- **FINANZIERUNG:**
Teilnehmer und Internationaler Arbeitskreis für Musik e. V.
- **ZEITRAUM:**
1.–8. und 14.–22. Juni,
9.–19. August 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Johann Sebastian Bach-Radtour findet 2014 an drei Terminen als geführte Kulturerlebnis-Radtour auf dem Johann Sebastian Bach-Radweg statt. Der Weg verläuft von Eisenach bis Leipzig bzw. Köthen auf Regional- oder Fernradrouten mit einer Gesamtlänge von 270 bzw. 360 km. Natur und Kultur werden entlang der Lebensstationen Bachs in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen, durch den Besuch von Museen, Bachdenkmälern und Konzerten verknüpft.

FAHRRADFREUNDLICHES WASSERTRÜDINGEN, RADWEGEKONZEPT



54

Wegen der guten Ausgangsbedingungen zur Entwicklung und Stärkung des Fahrradtourismus in Wassertrüdingen sollen die Anbindungen der regionalen/überregionalen Radwege weiter ausgebaut werden. Mit Eröffnung des Radlerhotels ist Wassertrüdingen ein Topziel für Radtouristen geworden. Die Gäste kommen aus dem Großraum München und Nürnberg und immer häufiger aus den verschiedensten deutschen Bundesländern. Ziel ist es, die Region Hesselberg noch interessanter für Radfahrer zu machen. Dazu wird mit den sechs Gemeinden um den Hesselberg ein „Radwegkonzept“ erarbeitet und umgesetzt. Weiter soll die Infrastruktur

für die anzusprechende Zielgruppe weiter ausgebaut werden. D.h., Schutzhütten sollen gebaut werden, Radstation, Radgaragen und Serviceanlagen sollen angeboten werden und auch die Gastronomie soll noch mehr gestärkt werden. Radtouristen sind sehr gesellige Gäste, möchten viel sehen und erleben, einkehren und übernachten und wünschen sich eine lückenlose Beschilderung des Weges und eine Wegweisung zu den Attraktionen an der Strecke (z.B. Wörnitz-Flussbad, Limiseum, Anbindung an das Fränkische Seenland). Der Radfahrer soll in der Region Hesselberg bestens aufgehoben sein.



Projektmanagement:

- Stadt Wassertrüdingen in Zusammenarbeit mit den sechs Gemeinden um den Hesselberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Rebelein
- Anschrift: Stadt Wassertrüdingen, Marktstraße 9, 91717 Wassertrüdingen
- Telefon: 0 98 32/68 22 33
- E-Mail: Tina.Rebelein@stadt-wassertruedingen.dee

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Ausbau der Verbindungen des regionalen Radwegenetzes zu überregionalen Netzen, Radtourismus steigern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bau des Radlerhotels, einige Verbindungen wurden bereits geschaffen.
- **FINANZIERUNG:**
Leader-Fördermittel, Eigenmittel, Gesamtinvestion 4 Mio. €
- **ZEITRAUM:**
2008–2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Regionale Radwege sollen an die vorhandenen überregionalen Radwege angebunden und mit Schutzhütten versehen werden, die als Rastplatz dienen sollen. Das neue Routenkonzept verbessert die Verkehrssicherheit und den Erholungswert für alle Besucher und schafft Akzeptanz für den Ausbau des Fahrradtourismus in der Region Hesselberg. Mit dem Bau eines Radlerhotels hat die Stadt Wassertrüdingen sehr gute Ausgangsbedingungen zur Entwicklung des Fahrradtourismus geschaffen.

RADTOUR „LIEBLICHES TAUBERTAL – DER KLASSIKER“ HÖRSTATIONEN

Der 5-Sterne-Radweg „Liebliches Taubertal – der Klassiker“ führt auf rund 100 km von Rothenburg ob der Tauber nach Wertheim am Main durch das idyllische Tal der Tauber. Um das Angebot entlang des Radweges zu ergänzen, plant der Tourismusverband „Liebliches Taubertal“ insgesamt 20 Hörstationen entlang des „Klassikers“ und entlang des Main-Radweges zwischen Wertheim und Freudenberg. So haben Radfahrer die Möglichkeit, Informatives über die Besonderheiten im Taubertal zu erfahren, ohne an einer Führung oder Ähnlichem teilzunehmen, sondern ganz bequem direkt auf dem Radweg.



Zusammen mit den betroffenen Städten und Gemeinden hat der Tourismusverband ein Konzept mit den vorgesehenen Sprechern, Standorten und Inhalten erarbeitet. Dies soll nun wie folgt umgesetzt werden:

Die Sprecher sind regionale Persönlichkeiten aus dem Taubertal, die dem Hörer Land und Leute mit Erklärungen und Anekdoten näherbringen. Die Geschichten sollen leidenschaftlich, verständlich und unterhaltsam erzählt werden. Die Audioguides haben pro Station eine Länge von ca. zwei bis drei Minuten.

Handeln werden die Audioguides zum Beispiel vom Schloss Weikersheim (Sprecherin ist die Hofdame), der Hergottskirche in Creglingen (Sprecher ist der Pfarrer) oder von der Mainfähre (Sprecher ist der Fährmann).

Projektmanagement:

- Tourismusverband „Liebliches Taubertal“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sarah Guttenberger
- Anschrift: Gartenstraße 1, 97941 Tauberbischofsheim
- Telefon: 0 93 41/82 58 04
- E-Mail: sarah.guttenberger@liebliches-taubertal.de
- Projekthomepage: www.liebliches-taubertal.de

Gekennzeichnet werden die Hörstationen mit einem Schild, auf welchem Kopfhörer und ein QR-Code sowie die Nummer der Station abgebildet sind. Diese Schilder werden so aufgestellt, dass die Objekte, von welchen die Geschichten handeln, in Sichtweite sind. So hat der Hörer eine bessere Vorstellung.

Zugriff auf den Audioguide wird man über eine App erhalten. In einer Liste werden alle Audioguides angezeigt, die nächste Station an erster Stelle. Alternativ erhält man auch über QR-Codes, die auf den Schildern abgebildet sind, direkten Zugriff auf den Audioguide. So können die Informationen direkt mit dem Smartphone abgespielt werden. Alternativ sollen die Dateien auch zum Download auf der Homepage zur Verfügung gestellt werden, sodass diese vor Beginn der Reise heruntergeladen werden können und auch ohne Internetverbindung auf dem Smartphone oder MP3-Player abgespielt werden können.

Der Tourismusverband möchte mit dem Projekt „Hörstationen“ den Radfahrern entlang des Klassikers und des Main-Radweges die Möglichkeit bieten, Interessantes über Land und Leute in der Ferienlandschaft „Liebliches Taubertal“ zu erfahren. So können auch Dinge wahrgenommen werden, die vielleicht auf den ersten Blick nicht gesehen werden. Durch die authentischen Erzählungen soll ein „Aha-Effekt“ geschaffen werden, durch welchen die Radtour noch lange in Erinnerung bleibt.



55

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

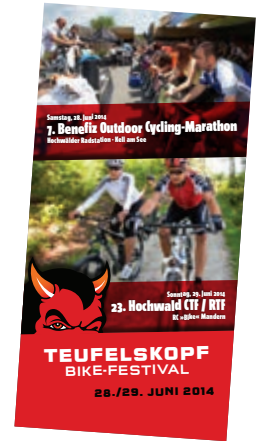
- **ZIEL:**
Das „Liebliche Taubertal“ mit dem Rad auf eine besondere Art und Weise kennenlernen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Planung der Inhalte des Audioguides und der Standorte. Absprache mit den betroffenen Städten und Gemeinden
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch den Tourismusverband „Liebliches Taubertal“ und die Wirtschaftsförderung des Main-Tauber-Kreises
- **ZEITRAUM:**
Umsetzung des Projektes bis April 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

An insgesamt 20 festgelegten Hörstationen entlang des 5-Sterne-Radweges „Liebliches Taubertal – der Klassiker“ und des Main-Radweges zwischen Wertheim und Freudenberg bekommt der Fahrradfahrer Hörgeschichten über kulturelle, landschaftlich interessante und geschichtliche Themen. Die Audioguides können mithilfe einer App und über QR-Codes am Smartphone abgespielt werden. Die Hörstationen ermöglichen es, Land und Leute während der Reise mit dem Fahrrad auf eine besondere Art und Weise kennenzulernen.

RADTOUREN

TEUFELSKOPF-BIKEFESTIVAL



Ausgangssituation: Bereits seit Anfang der 1990er-Jahre veranstaltet der örtliche Mountainbike-Verein eine CTF (Country-Touristikfahrten für MTB) mit anfangs kleiner Zielgruppe, die in den letzten Jahren durch eine RTF (Radtouristikfahrten für Rennräder) ergänzt wurde. Meist Teilnehmer aus dem näheren Umfeld, jedoch kaum Wahrnehmung durch die Bevölkerung, die Biker waren eher unter sich.

Erst durch Fertigstellung des Ruwer-Hochwald-Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Hermeskeil und Trier (48 km) im Jahre 2008 wandelte sich das Freizeitverhalten der Bevölkerung merklich, man radelte munter auf der alten Bahntrasse und nahm auch schon mal die Mittelgebirge rechts und links der Trasse unter die Räder. Langsam stellte sich auch die Gastronomie auf die neue Zielgruppe um, wir bauten z.B. eine Terrasse direkt am neuen Radweg, ließen uns als Bett&Bike-Betrieb zertifizieren und schafften einen Biketrailer zum Transport von 16 Mountainbikes oder zwölf Tourenrädern an. Im Jahre 2009 machten wir Platz für zehn Tomahawk-Indoor-Bikes, um den Radlern auch in den Wintermonaten eine Trainingsmöglichkeit zu bieten, schnell etablierten sich die Kurse. Parallel dazu veranstalteten wir im Sommer einen Benefiz-Outdoor-Cycling-Marathon, bei dem die damals kleine Gruppe auf den Spinning-Rädern im Freien sechs Stunden unter fetziger Musik radelte. Die Startgelder wurden schon damals an soziale Zwecke gespendet. Mittlerweile sind seit 2009 über 5.000 € an Kinderkrebstation, Nestwärme, Welthungerhilfe oder auch örtliche Spendenempfänger geflossen. Die Teilnehmerzahl hatte in 2013 mit 150 Bikern auf 50 Rädern ihren Höhepunkt.

Die Teilnehmer reisten mittlerweile aus dem halben Südwesten an, verbanden dies mit einer Übernachtung und schwangen sich am Folgetag aufs mitgebrachte Bike, um den

Hochwald als Bikeregion kennenzulernen.

Im letzten Jahr gingen wir außerdem mit CANYON Bicycles eine Kooperation ein, die Gäste können in unserem Haus die neuesten CANYON-Bikes testen oder ihr gerade gekauftes Bike im Hochwald mit unserer auf Biker zugeschnittenen Versorgung testen.

Projektbeginn: Nach den letzten beiden Veranstaltungen wurde im Herbst 2013 die Idee geboren, doch die beiden zusammenzulegen, um den angereisten Benefiz-Radlern am Folgetag ein attraktives Programm mit der örtlichen CTF/RTF zu bieten und somit das Wochenende noch attraktiver zu machen. Da man ohnehin schon immer freundschaftlich mit dem Verein zusammenarbeitete, stand der Idee nichts mehr im Wege. Ein regionaler DIMB-Guide bot sich spontan für ein Techniktraining an, abends gibt es eine Bikerparty, ein Kinder-Fahrsicherheitstraining wird angeboten (www.trailtouren.de).

Da die CTF schon immer entlang des Teufelskopfes mit seinen 695 m führte und auch die GPS-geführten Hunsrücker Biketouren unserer Hotelgäste dorthin führten, war die Namensgebung naheliegend: Das 1. Teufelskopf-Bikefestival war geboren.

CANYON war spontan bereit, für das Techniktraining die erforderlichen Fullys zur Verfügung zu stellen und somit für das Festivalwochenende unseren Bikepool aufzustoocken, ein regionaler Brunnen konnte als Wassersponsor gewonnen werden und macht die Produktion von eigenen Festival-Trinkflaschen möglich, auch weitere Sponsoren waren sofort gerne mit im Boot. Die örtliche Tourist-Info fungiert als Bettenvermittler und wird den Flyer auf Messen verteilen, somit kann der Hunsrücker Hochwald als attraktives Bikegebiet weiter bekannt werden. Eine örtliche Werbeagentur entwarf einen Flyer, der bereits als Online-Version verfügbar ist.

56

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Bekanntmachung des Hunsrück als attraktives MTB- und RR-Gebiet, Ankurbelung des Tourismus, gemeinsame Nutzung des Radweges für Genußradler und sportliche Fahrer, Akzeptanz der Radler als angenehme Gästegruppe, Attraktives Programm auch für die ortsansässige Bevölkerung
- **FINANZIERUNG:**
eigene Mittel und Sponsoren sowie Startgelder des Vereins RC Bike (für den Bereich CTF, RTF) Eigene Mittel und Sponsoren des Hotels zur Post (für den Bereich Benefiz-Cycling-Marathon)
- **ZEITRAUM:**
Oktober 2013 bis Ende Juni 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Zusammenführung von zwei separaten Radsportveranstaltungen im Hunsrück/Hochwald zu einem Radsportwochenende unter dem Namen „Teufelskopf-Bikefestival“, mit Gestaltung eines Rahmenprogramms und somit zu einem attraktiven Wochenendangebot für Biker, um den Hunsrück als regionales Bikerevier noch bekannter zu machen. Dadurch bedingt Ankurbelung des Tourismus mit Übernachtungen der Biker.

Projektmanagement:

- Walburga Meyer, Tourist-Info, Werner Mencher, RC Bike Mandern

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Krämer
- Anschrift: Hochwaldstraße 2, 54427 Kell am See
- Telefon: 0 65 89/91 71 0
- E-Mail: info@postkueche.de
- Projekthomepage: www.postkueche.de

SCHAUINSLANDKÖNIG/SCHWARZWALDKÖNIG: BERGZEITFAHREN FÜR ALLE

Ein Video des „TV Südbaden“ Fernsehberichtes über das Schauinslandkönig Bergzeitfahren 2013 in Freiburg finden Sie hier: <http://www.tv-suedbaden.de/media-thek/video/radklassiker-schauinslandkoenig-zeitrennen-in-freiburg>

Medienberichte „Badische Zeitung“:
<http://www.badische-zeitung.de/freiburg/treffen-mit-dem-schweinehund-selbstversuch-beim-schauinslandkoenig>
<http://www.badische-zeitung.de/radsport-regio/koenigspaar-bleibt-auf-dem-thron>

Sientate: the travelling arm chair beim Schauinslandkönig ;-) <http://www.sientate.de/wir-sind-schauinslandkoenig>

Der Schauinslandkönig animiert und motiviert durch den für alle offenen und nicht zu „bierensten“ Wettbewerbscharakter viele Menschen zum Radfahren, auch und vor allem im Alltag: Wer die rund 12 km lange und mit rund 800 Höhenmetern garnierte ehemalige „ADAC Bergpreis-Rennstrecke“ auf den Freiburger Hausberg Schauinsland nur aus eigener Muskelkraft mit dem Rad bewältigt, der kann auch alle anderen täglichen großen und kleinen Wege zu Schule, Uni, Arbeit, Sport und Einkaufen etc. locker und entspannt mit dem Rad zurücklegen.



Die wunderschöne und legendäre Schauinslandstrasse mit zahlreichen Panoramaausblickten gehört für einen ganzen Sommertag lang komplett den vielen Radfahrern, Tandempiloten, Inlineskatern, Skirollern, Kinderradanhängergespannen und Handicapsportlern, die nicht nur aus

Projektmanagement:

- Alexander Lang

Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexander Lang
- Anschrift: Stollenstraße 3, 79227 Schallstadt-Mengen
- Telefon: 0 76 64/4 02 74 37
- E-Mail: info@schauinslandkoenig.de
- Projekthomepage: www.schauinslandkoenig.de

Freiburg und der Region Südbaden kommen, sondern aus ganz Deutschland, der angrenzenden Schweiz und dem nahen Frankreich/Elsass anreisen.

Im Rahmen des Schauinslandkönig werden viele Rad-Initiativen wie z.B. „Freiburg nimmt Rücksicht“ (<http://www.freiburg-nimmt-ruecksicht.de/>) und „Radkultur Baden-Württemberg“ (<http://radkultur-bw.de/>) aktiv unterstützt und einem großen Publikum sympathisch, glaubhaft und überzeugend präsentiert.

Beim Schauinslandkönig werden zusätzlich auch Charities für verschiedene Kinderhilfsprojekte durch Spenden und Kommunikationsmaßnahmen aktiv unterstützt:

- Caritas International (<http://www.caritas-international.de/aktionen/schauinslandkoenige2013/schauinslandkoenige2013>)
- Mon-Devoir Schulprojekt in Togo (http://www.mon-devoir.de/team/ereignisse_2013)

Jeder einzelne Teilnehmer erhält als Dankeschön für seine Teilnahme ein hochwertiges Schwarzwaldkönig Radtrikot, das durch sein auffälliges Design gerne, oft und mit viel Stolz getragen wird, das einen sehr hohen Wiedererkennungswert besitzt, und das somit vielerorts immer wieder neu für Kontakte und für reichlich Gesprächsstoff rund um das Thema Radfahren sorgt.

Termin Schauinslandkönig Bergzeitfahren 2014: Sonntag, 13. Juli 2014

Um den Deutschen Fahrradpreis / bzw. die Teilnahme am Deutschen Fahrradpreis im Rahmen des Schauinslandkönig zu kommunizieren, sind für 2014 noch möglich: Logoeinbindung in die Schwarzwaldkönig Radtrikots, Flyer, Poster, Website.

Flyerverteilung in den Startunterlagen, Info- und Promotionstände, Banner, Flags, Inflatables vor Ort und Medienkooperationen, Pressemitteilungen etc.



57



KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- ZIEL:
Spaßiger Wettbewerb für alles, was Räder hat, aber keinen Motor
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Rund 1.000 Teilnehmer pro Jahr
- FINANZIERUNG:
Startgelder, Sponsoren
- ZEITRAUM:
jährlich seit 2007

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Schauinslandkönig auf den Freiburger Hausberg Schauinsland ist mit über 1.000 Teilnehmern das größte Bergzeitfahren in Deutschland. Die Besonderheit ist, dass nicht nur Radfahrer die an diesem Tag voll gesperrte Strecke genießen können, sondern auch Kinderradanhängergespanne, Tandems, Einradfahrer, Inlineskater, Skiroller und Handicapsportler. Der jüngste Teilnehmer im Kinderradanhängen war gerade mal ein Jahr alt, der älteste Teilnehmer über 80 Jahre. Radeln für alle Generationen!

SAGEN UND MYTHEN DER ORTENAU – 30 MAGISCHE E-BIKE- UND TOURENRAD-STRECKEN

Zwischen Rhein und Schwarzwald gelegen, ist der Ortenaukreis mit 51 Städten und Gemeinden und über 1.859 km² Baden-Württembergs flächengrößter Landkreis.

60 km gemeinsame Grenze mit Frankreich und die Nachbarschaft zu Straßburg verschaffen dem Kreis besondere Standortvorteile. Die Besucher erwartet eine einzigartige und abwechslungsreiche Naturlandschaft – von den Rheinauen über die Reblandschaft bis hin zu den Bergen, Wäldern und Seen des Schwarzwaldes. Ziel des Landratsamtes ist es, diese einzigartige und intakte Landschaft zu erhalten und sie für Gäste erlebbar zu machen. Ein einheitlich erfasstes Radstreckennetz sowie touristisch ausgearbeitete Streckenvorschläge gab es im Ortenaukreis bis dato nicht.

Vor diesem Hintergrund wurde, in enger



Kooperation mit dem Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord, den Kommunen und einem Sagen-Experten, das kreisweite E-Bike- und Tourenrad-Projekt und somit ein neues Naturerlebnisangebot geschaffen. Bei 30 verschiedenen E-Bike- und Tourenrad-Strecken zum Thema „Sagen und Mythen der Ortenau“ können sowohl Einheimische als auch Touristen die Region erkunden. Jede Strecke hat ihre eigene mystische Geschichte zu bieten.

Die Wege verlaufen entlang der schönsten Plätze der Region und verraten einiges über jene Sagen und Mythen, die damals prägten und noch heute bewegen.

Projektmanagement:

- Landratsamt Ortenaukreis, Stabstelle Tourismus

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sandra Bequier
- Anschrift: Badstraße 20, 77652 Offenburg
- Telefon: 0781 / 8 05 17 17
- E-Mail: sandra.bequier@ortenaukreis.de
- Projekthomepage: www.ortenau-tourismus.de

Eine Tour führt über die Landesgrenzen hinaus ins benachbarte Elsass. Besonders die Nähe zu Frankreich und der interkulturelle Austausch bereichern die Lebens- und Urlaubsqualität in der Ortenau.

Die Strecken besitzen unterschiedliche Höhenprofile, Streckenlängen und Schwierigkeitsgrade. Diese wurden an die aktuellen Bedürfnisse der Touristen und Naherholungssuchenden angepasst, sie eignen sich für Jung und Alt, geübte Radfahrer wie „Gelegenheitsfahrer“. Zusätzlich wurde ein kreisweites Netz von 99 Lade- und Verleihstationen für E-Bikes erhoben.

So war die ideale Kombination aus dem nun erfassten Radstreckennetz und den vielen Geschichten rund um den Ortenaukreis gefunden.

Die Beschilderung der Strecken wurde nach dem bundesweit einheitlichen FGSV-System vorgenommen, diese werden regelmäßig überprüft. Große Starttafeln heißen die Radfahrer an den Ausgangspunkten willkommen und weisen auf die Besonderheiten der Strecke hin. 30 liebevoll gestaltete Piktogramme halten den Radfahrer „auf der richtigen Spur“, da diese die Touren über die ganze Zeit hinweg begleiten.

In den zahlreichen Einkehrmöglichkeiten können die Radler regionale Spezialitäten genießen und in gemütlicher Ambiente eine Pause einlegen.

Kostenlose Informationsbroschüren geben einen Überblick über die Strecken und die dazugehörigen Sagen. Eine detaillierte Karte mit allen Touren sowie Lade- und Verleihstationen für E-Bikes, Wegstreckeninformationen und Höhenprofilen der Rundwege wurde entwickelt.

Im Frühjahr 2013 wurden die Touren eröffnet. Seitdem erfreuen sich die Strecken großer Beliebtheit.



58

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur durch ein Tourenrad- und E-Bike-Netz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfassung der Wegführung, FGSV-Beschilderung, Fertigstellung des Projekts, Flyer und Karte
- **FINANZIERUNG:**
Landratsamt Ortenaukreis und Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord
- **ZEITRAUM:**
konkrete Planung ab 2011, Fertigstellung Frühjahr 2013, stetige Instandhaltung und Aktualisierung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf 30 E-Bike- und Tourenrad-Strecken rund um das Thema „Sagen und Mythen der Ortenau“ können Touristen und Einheimische den Ortenaukreis für sich entdecken. Die Rundtouren (Streckennetz 1.500 km) beruhen auf (un) bekannten Sagen und Mythen. Erstmals wurden Lade- und Verleihstationen für E-Bikes erhoben, um die Touren für jeden attraktiv zu machen. Das Projekt wurde in Kooperation zwischen dem Landratsamt Ortenaukreis, dem Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord sowie den 51 Gemeinden des Ortenaukreises geplant und realisiert.

59

Neben den von mir geführten Mittwochsradtouren (April bis September) biete ich auf meiner Homepage 12 wölf Tourenvorschläge durch Ostbrandenburg und zwölf Tourenvorschläge durch Westpolen, die individuell befahren werden können, z. B. mit eigenem GPS-Gerät.

Außerdem findet jeder Interessent mehr als 200 Radtouren, die ich extern auf zwei GPS-Portalen abgespeichert habe - dies sind ebenfalls meine Vorschläge zum Nachfahren!

Für die Radsaison 2014 stehen die Termine der sechs geführten Radtouren links und rechts der Oder bereits fest!

Projektmanagement:

- Roland Totzauer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Roland Totzauer
- Anschrift: Gr. Müllroser Straße 72
- Telefon: 01 76/98 84 00 52
- E-Mail: rad@rotofo.de
- Projekthomepage: www.rotofo.de/rad

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Barrieren abbauen-Radfahren links und rechts der Oder fördern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Seit Jahren regelmäßige geführte Radtouren links und rechts der Oder
- **FINANZIERUNG:**
privat
- **ZEITRAUM:**
seit 2007

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mein kostenfreies Angebot für geführte Radtouren links und rechts der Oder richtet sich seit Jahren an radfahrende Frankfurter allgemein: Studenten, Arbeitslose, Schichtarbeiter, Senioren u.a. Je nach Wetterlage und Ziel schwankt die Teilnehmerzahl. Bemerkenswert ist, dass bei Touren rechts der Oder (durch Westpolen) die Zahl der Teilnehmer stets relativ groß ist. Die gemeinsamen Touren mit mir als Radtourenleiter durch Polen bauen Vorbehalte und Ängste ab gegenüber dem polnischen Nachbarn.

FASTEN UND RADELN AN DER GOITZSCHE

60

Die Seen- und Auenlandschaft Goitzsche befindet sich im Landkreis Anhalt-Bitterfeld im Südosten des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Im Naherholungsgebiet Goitzsche wird das Naturschutzgebiet einerseits mit zahlreichen touristischen Angebote andererseits auf relativ begrenztem Raum verbunden. Dies alles kann man perfekt über zwei Rundfahrradwege um die Seenlandschaft erreichen.

Wir verbinden in einem einwöchigen Kurs Heilfasten mit Radfahren um die Goitzsche und in die nähere Umgebung (Gartenreich Dessau-Wörlitz).

Weiteres siehe: www.fasten-radeln.de



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **ZIEL:**
Mehrtagestourismus an der Goitzsche stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
3 Kurse durchgeführt, 2014:
2 Kurse geplant, Frühjahrskurs:
8 Teilnehmer fest gebucht
- **FINANZIERUNG:**
100 % Eigenmittel
- **ZEITRAUM:**
18.-24.05.2014 und
21.-27.09.2014

Projektmanagement:

- Susanne Koza

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kirsten Hobohm
- Anschrift: Innere Dorfstraße 19, 06792 Sandersdorf-Brehna OT Renneritz
- Telefon: 034954 / 31 99 90
- E-Mail: skoza@gmx.de
- Projekthomepage: www.fasten-radeln.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir haben uns entschieden, unseren Fastenkurs vor der Haustür durchzuführen, um einen Beitrag zum touristischen Angebot unserer Region zu leisten. Bisher kommen viele Tages-touristen, wir wollen sie zu längerem Aufenthalt und zum Wiederkommen animieren. Da wir alles aus eigenen Mitteln finanzieren und die Kurse bislang nur kostendeckend waren, sind die Möglichkeiten der Werbung eingeschränkt. Die Projektmittel würden wir für überregionale Werbung einsetzen.

MARKETING UND KOMMUNIKATION

FAHRRAD-HOCHZEIT AUF DER VÄTTERNRUNDAN 2014

Ich, Franziska Over, Ärztin, und mein Verlobter, Henning Badrow, Zerspanungsmechaniker, sind zwei leidenschaftliche (Renn-) Radfahrer. Wir besitzen kein Auto, aber dafür sechs Fahrräder! Alle Wege – ob zur Arbeit oder zum Einkaufen – erledigen wir mit dem Rad.

Auch unsere Urlaube in den letzten Jahren fanden nur mit Rad und Boot plus Zelt vorwiegend in Schweden statt, ein Auto brauchen wir nicht, um auszuspannen. Außerdem kommt man mit dem Rad an so schöne abgelegene Ecken, die man mit dem Auto nie erreichen würde. Wir haben bereits erfolgreich an der Vätternrundan teilgenommen.

Bei der Planung unserer Hochzeit haben wir beschlossen: Wir brauchen auch dafür KEIN Auto! Also wollen wir auch unsere Hochzeit auf dem Fahrrad feiern!

Am 14.06.2014 starten wir unverheiratet in Motala/Schweden bei der Vätternrundan. Nach 280 km auf der Strecke lassen wir uns in Medevi Brunn, dem ältesten Heilbrunnen Schwedens, trauen, um dann nach 300 km als verheiratetes Ehepaar durch das Ziel der Vätternrundan zu fahren!

Das ist unser ganz persönliches Projekt ...

61

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Unverheiratet losfahren – verheiratet im Ziel ankommen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Mehrmalige erfolgreiche Teilnahme an der Vätternrundan
- **FINANZIERUNG:**
aus eigener Tasche
- **ZEITRAUM:**
Training Januar bis Juni,
Vätternrundan am 14.06.2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir sind zwei leidenschaftliche (Renn-) Radfahrer und Vätternrundan-Teilnehmer, wir besitzen kein Auto, aber dafür sechs Fahrräder! Also wollen wir auch unsere Hochzeit auf dem Fahrrad feiern! Am 14.06.2014 starten wir unverheiratet in Motala/Schweden bei der Vätternrundan. Nach 280 km auf der Strecke lassen wir uns in Medevi Brunn, dem ältesten Heilbrunnen Schwedens, trauen, um dann nach 300 km als verheiratetes Ehepaar durch das Ziel der Vätternrundan zu fahren!

Projektmanagement:

- Das Hochzeitspaar

Kontakt:

- Ansprechpartner: Franziska Over und Henning Badrow
- Anschrift: Brandesstraße 11, 18055 Rostock
- Telefon: 01 76/21 23 27 00
- E-Mail: franziska.over@gmx.de

MÜNCHEN-SINGAPUR PER RAD

Die Aussage des Orthopäden war hart: Kein Sport mehr! Eventuell ein wenig Walking! Oder Schwimmen! Vielleicht mit dem Hol-



landrad ein wenig durch den Englischen Garten! Das wollen Sportler gar nicht hören! Die beiden Münchener Ärzte Isabel Ritz und Uwe Ellger wollten sich damit dann auch nicht abfinden.

Vier Monate sind seit Isabels Rücken-OP vergangen. Sie sah ihren Physiotherapeuten in dieser Zeit mehr als ihren Mann. Zudem schluckte sie Klinikpackungen an Schmerzmitteln.

Im Februar 2011 versuchen die zwei es, ohne zu wissen, wie weit sie wohl kommen werden: Sie setzen sich auf ihre schwer beladenen Fahrräder, radeln im Winter über die Alpen, nehmen die Fähre von Venedig nach Patras und radeln durch Griechenland, die Türkei, Zypern und den Libanon nach Syrien. Damals im Norden noch ein wunderbares Reiseland mit reichen Kulturschätzen und einer multikulturellen, liebenswürdigen, hilfsbereiten und großzügigen Bevölkerung.

Durch den Iran könnte man einen Monat reisen ohne einen Cent in der Tasche. Die Menschen sind ein Traum – ganz anders als in den Medien dargestellt. Hundertmal hören sie – selbst von Grenzern und Polizisten: „Thank you for visiting our country!“

Projektmanagement:

- Dr. Uwe Ellger

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Uwe Ellger
- Anschrift: St. Emmeram 32, 81925 München
- Telefon: 01 70/404 56 28
- E-Mail: uweellger@googlemail.com
- Projekthomepage: www.velo-traumreise.de

Die sogenannten „Stan-Staaten“ Turkmenistan, Usbekistan und Tadschikistan bilden das Herz der Seidenstraße. Die Namen Buchara, Samarkand, Xiwa und Taschkent – bekannt aus den Geschichten aus 1001 Nacht – geisterten schon in der Jugend durch ihre Träume.

Isabel braucht schon längst keinen Physiotherapeuten mehr. Die Schmerzmittel wanderten in den Müll.

Sie überqueren das Dach der Welt, den Pamir, den Tian Shan, das Hochland von Tibet, wohl die unbekanntesten und unerforschtesten Gegenden der Welt. Einige 5.000er- und ungezählte 4.000er-Pässe

müssen auf Straßen und Wegen, die diese Namen nicht verdient haben, überwunden werden, entschädigen aber mit unglaublicher und atemberaubender Erhabenheit. Nie war man dem Himmel so nah! Das tröstet sogar über die miserablen Versorgungsmöglichkeiten hinweg.

Dem Mekong folgen die zwei Radler von seiner Quelle in Tibet für mehr als 4.000 km durch China, Laos, Myanmar, Thailand und Kambodscha bis zu seiner Mündung im Mekong-Delta in Vietnam.

In Malaysia stehen sie auf der südlichsten Spitze unseres euro-asiatischen Kontinents, bevor nach genau 365 Tagen ihre Reise am Merlion in Singapur ihr Ende findet.

Sie erlebten unglaubliche Gastfreundschaft sämtlicher Ethnien. Es gab keine nennenswerten Erkrankungen, keine Überfälle oder Diebstähle. Eine phantastische Zeit!

Und vielleicht kann ja solch ein Erlebnis auch anderen Menschen Mut und Hoffnung geben, wenn sie unter körperlichen Beschwerden leiden.

62

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Eine Radreise von München nach Singapur – trotz orthopädischer Probleme im Vorfeld
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ziel erreicht! Körper spielt mit!
- **FINANZIERUNG:**
selbst
- **ZEITRAUM:**
2011–2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine einjährige Radreise von München nach Singapur.
Ein Jahr, 20.000 km, 21 Länder.
Nicht nur der Kampf durch die Unbilden der Natur, durch Wüsten, über die höchsten Pässe der Welt. Da ist noch immer die Frage: Hält die Hüfte? Der Rücken?

FAHRRADPAUSCHALE – „RAD INKLUSIV“

Die Radpauschale beinhaltet neben drei oder wahlweise sieben Übernachtungen auch ein Raleigh Univega Trekkingrad im Gesamtwert von 499€, welches die Gäste nach ihrem Urlaub in Bad Säckingen mit nach Hause nehmen dürfen. Die Urlaubspauschale wird durch die Tourismus GmbH Bad Säckingen für einen Pauschalpreis von 399€ (drei Übernachtungen), 555€ (sieben Übernachtungen) angeboten. Dieser attraktive Preis wird durch Unterstützung von Raleigh Univega (Sponsoring) ermöglicht. Bei der Pauschale bringen sich ebenfalls sieben Partnerhotels in Bad Säckingen mit ein, die vom Gast individuell gewählt werden können. Darüber hinaus ist ebenfalls der Urlaubszeitraum frei wählbar und die Pauschale ist sogar kostenlos umbuchbar oder stornierbar. Den kompletten Reservierungsvorgang übernimmt die Tourismus GmbH Bad Säckingen. Dabei muss das richtige Fahrrad unter Angabe der



63



Körpergröße beim heimischen Fahrradhändler reserviert und die Wunscherkennung gebucht werden.

Die Pauschale wurde 2010 ins Leben gerufen und wird voraussichtlich im Jahr 2014 auslaufen. In dieser Zeit wurde die Fahrradpauschale über 300 Mal verkauft. Mithilfe dieser Radpauschale verbrachten radbegeisterte Touristen über 2.000 Nächte in unserer Urlaubsstadt. Dadurch profitierte die Tourismus GmbH von den Übernachtungszahlen, der Fahrradhändler von Service- und Zube-

hörverkauf, der Hersteller durch werbewirksame Auftritte auf Messen und Printprodukte sowie der Gast durch Mitnahme eines nagelneues Fahrrads im Wert von 499€. Durch dieses Angebot wurden viele Gäste auch nach dem Kennenlernen der Radregion Bad Säckingen als Stammgäste wieder zurück an den Hochrhein gebracht. Dieses Beispiel zeigt, wie der Tourismus in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und einem lokalen Unternehmen es geschafft hat, Radurlauber in die Region zu bringen.



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Steigerung des Fahrradurlaubs in Bad Säckingen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
über 300 verkaufte Radpauschalen (Fahrräder)
- **FINANZIERUNG:**
keine notwendig
- **ZEITRAUM:**
2010 bis 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Radpauschale ist eine Urlaubspauschale, die neben drei oder sieben Übernachtungen auch ein nagelneues Trekkingrad beinhaltet. Die Besonderheit an dieser Urlaubspauschale ist, dass das Fahrrad nach dem Urlaub in den persönlichen Besitz des Gastes übergeht und mit nach Hause genommen werden darf. Das Fahrrad wird zudem vom Fahrradprofi individuell auf jeden Urlaubsgast eingestellt.

Projektmanagement:

- Tourismus GmbH Bad Säckingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernhard Mosandl
- Anschrift: Tourismus GmbH Bad Säckingen, Waldshuter Str. 20, 79713 Bad Säckingen
- Telefon: 0 77 61/56 83 30
- E-Mail: mosandl@bad-saeckingen.de
- Projekthomepage: www.bad-saeckingen-tourismus.de

SERVICE

PFARR-RAD.DE

Kirchen, Klöster, Kapellen und Wegkreuze prägen die Kultur und die Geschichte im Rheinland, doch sie werden kaum noch beachtet. Die meisten Menschen nehmen Kirche immer weniger wahr. pfarr-rad.de möchte zeigen, dass Kirchen den Menschen auch in der heutigen Zeit viel geben können: als Ort der Besinnung oder als Mittelpunkt des kulturellen und gesellschaftlichen Lebens in einer Gemeinde. Dazu gehören Kindergärten, Kinderspielgruppen, Seniorentreffen, Pfadfindergruppen, Jugendtreffs und vieles mehr. Portalnutzer können an jedem Streckenpunkt durch Schaukästen oder Faltblätter davon erfahren.

pfarr-rad.de möchte Brücken bauen zwischen radbegeisterten Menschen und den vielen kirchlichen Kulturschätzen im Rheinland. Die Touren sind frei verfügbar als Download für das GPS-Gerät oder zum Ausdrucken. Bei jeder Tour gibt es zu jedem Wegpunkt Fotos und eine kurze Beschreibung zu Kultur und Wissenswertem. In unserer hektischen Zeit bieten die einzelnen Stationen auch Zufluchtsorte mit der nötigen Ruhe für eine innere Einkehr. Jeder kann das Angebot auf seine eigene Weise erkunden, im eigenen Tempo, ohne Zwang und vorgegebene Riten.

pfarr-rad.de ist darüber hinaus ein Mitmachportal: Es können auch eigene Touren eingestellt werden. Wir bieten technische Hilfe beim Erstellen einer Tour an und führen GPS-Seminare durch. Unterstützt wird das Projekt vom ADFC in Bonn und Köln, die auch Touren in das Portal eingestellt haben. Für das kommende Jahr sind Kooperationen mit verschiedenen Kultur- und Tourismusverbänden geplant. Momentan sind 25 Touren online, ca. 10 weitere werden in Kürze folgen.

Das Besondere an pfarr-rad.de ist, dass es neue, schöne Strecken erschließt, die je-

der Radfahrer nutzen kann. Wir richten neue Wege ein und verbinden Kirchen miteinander. Ziel des Portals ist es, Kirchen im Rheinland mit einem Kirchenfahrradnetz zu verbinden, nicht nur die katholischen, auch die evangelischen und weitere Kirchen. Dazu gehört auch, in den Gemeinden eine neue Radfahr-Mentalität zu schaffen und sie zu Orten der Gastfreundschaft für Radfahrer werden zu lassen. Fahrradständer vor der Kirche und eine offene Tür für einen Schluck Wasser sind zwei wichtige Anliegen von pfarr-rad.de, ebenso wie die Öffnung von Kirchen außerhalb der Gottesdienstzeiten.

So möchten wir Menschen wieder zum Fahrradfahren bringen, die vielleicht diese Form der Fortbewegung nicht so häufig nut-



den, die sich aber in ihrer Freizeit gerne mit etwas Sinnvollem auseinandersetzen möchten. Wir hoffen, dass Menschen, die gewohnheitsmäßig mit dem Auto zum Gottesdienst fahren, stattdessen mit dem Fahrrad kommen. Jeder Download von pfarr-rad.de trägt dazu bei, dass das Fahrrad genutzt und die Umwelt geschont wird.

Wir möchten mit diesem Projekt nicht missionieren. Trotzdem wäre es schön, wenn Menschen durch pfarr-rad.de Kirche und Kirchen wieder anders und reichhaltiger erfahren können. Und natürlich möchten wir auch die Jury von unserem Projekt, von dem wir alle sehr überzeugt sind, begeistern.

Projektmanagement:

- Erzbistum Köln, Generalvikariat, Stabsabteilung Kommunikation, Referat Medienkompetenz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Udo Wallraf, Leiter Referat Medienkompetenz
- Anschrift: Kardinal-Frings-Str. 1–3, 50668 Köln
Postanschrift: Marzellenstr. 32, 50668 Köln
- Telefon: 02 21/16 42 31 40
- E-Mail: udo.wallraf@erzbistum-koeln.de
- Projekthomepage: www.pfarr-rad.de

64

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **ZIEL:**
Auf dem Fahrrad zwanglos Kirchen erleben im eigenen Tempo
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
25 Touren verfügbar, ca. 40.000 Seitenaufrufe, 867 Downloads (Stand 15.12.2013)
- **FINANZIERUNG:**
Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin
- **ZEITRAUM:**
online seit 20. Juni 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

www.pfarr-rad.de ist eine Routenplattform mit der Sie das Erzbistum Köln mit seinen vielen Kirchen, Klöstern und Kulturgütern auf dem Fahrrad erleben können. Durch das Portal möchten wir radbegeisterten Menschen, die vielleicht keine Beziehung mehr zur Kirchen haben, auf unkonventionelle und ungezwungene Weise Kirchen als Mittelpunkt von sozialem Leben und als Ort der inneren Einkehr wieder ein Stück näher bringen.

VERKEHRSVERSUCH „SPERRUNG DER HOFENER STRASSE FÜR DEN AUTOVERKEHR“

Der schönste Neckarabschnitt auf Stuttgarter Gemarkung wurde 2013 erstmals am Wochenende (Samstag 13 Uhr bis Sonntag 22 Uhr) und an Feiertagen (6–22 Uhr) für den Autoverkehr gesperrt. Diese Regelung wurde vom 1. Mai bis 3. November 2013 versuchsweise eingeführt.

Die Radfahrer haben die gesamte Fahrbahn auf ca. 2 km Länge zu Verfügung und können ungefährdet den Neckar und die Weinberge genießen. Die Strecke stellt touristisch ein Juwel dar und der Neckarradweg geht hier entlang.

Eine knappe Mehrheit im Gemeinderat hatte diese Maßnahme 2012 beschlossen, weil der bestehende kombinierte Geh-/Radweg für die Menge der Benutzer zu schmal war (2,5 m Breite) und neben diesem Weg die Autos mit hoher Geschwindigkeit passierten. Das Freizeitverhalten der Menschen in Stuttgart hat sich in den letzten 15 Jahren stark verändert, den Zuwachs an Radfahrern am Wochenende konnte der alte Weg endgültig nicht mehr fassen.

Die Strecke entlang des Neckars war für viele Radfahrer ein Schreckensabschnitt, von Genuss konnte keine Rede sein. Eine sehr reale Gefahrensituation, besonders für Familien mit kleinen Kindern, hielt viele Erholungssuchende von der landschaftlich wunderschönen Tour ab. Mit der Sperrung konnte endlich eine sichere Verbindung von der Innenstadt zum Stuttgarter Naherholungsgebiet Max-Eyth-See geschaffen werden. (Für den Autoverkehr gibt es zwei gut ausgebauten, nur unwesentlich weitere Ausweichrouten.)

Im Winter 2013/2014 wird der Gemeinderat darüber abstimmen, ob die Sperrung den Sommer über dauerhaft bestehen bleibt.

Die Umsetzung hat 34 Jahre gedauert und ist immer noch eine Revolution in Stuttgart. Eine mit großen Emotionen verbundene Entscheidung, die im Gemeinderat der Stadt Stuttgart heftig umkämpft und 2013 als Ver-

kehrsversuch umgesetzt wurde. Wir würden sogar so weit gehen, zu sagen, dass diese Sperrung nach „Stuttgart 21“ die umstrittenste Maßnahme in der Landeshauptstadt ist: mehr Freiraum für Fahrradfahrer und Erholungssuchende zulasten einer temporären, gut verkraftbaren Einschränkung der Autofahrer.

Wir finden dies ist ein Projekt, das für alle (Fahrrad fahrenden) Einwohner Stuttgarts und Neckar-Touristen ein Mehr an Lebensqualität und Freizeitgenuss bringt. Es zeigt auch, dass ein SEHR langer Atem beim Einsatz für mehr Fahrradfreundlichkeit erfolgreich sein kann.



Wir wollen den Initiator Peter Mielert (Peter Mielert, Ruhrstr. 16, 70374 Stuttgart, Tel. 0711/52 86 093, peter.mielert@t-online.de) als die treibende Kraft hinter der Idee für den Preis vorschlagen. Seit 34 Jahren hat er federführend für die Sperrung gekämpft.

Außerdem sollte der Gemeinderat Stuttgart für den Beschluss der Sperrung ausgezeichnet werden.

65

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Die einmalig schöne Neckarlandschaft im Stadtgebiet Stuttgart gefahrenlos per Fahrrad erlebbar machen. Entschärfen einer lebensgefährlichen und unfallträchtigen Radstrecke. Eine sichere Verbindung von der Innenstadt zum stark frequentierten Stuttgarter Naherholungsgebiet Max-Eyth-See zu schaffen, insbesondere für Familien mit Kindern: sowohl für die Einwohner Stuttgarts als auch für Radtouristen auf dem Neckarradweg.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Riesengroßer Zuspruch bei den radfahrenden Einwohnern Stuttgarts und bei Radtouristen. 99 % der Nutzer der Strecke sind begeistert.
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Stuttgart
- **ZEITRAUM:**
1. Mai bis 3. November 2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Straße entlang des schönsten Neckarabschnitts auf Stuttgarter Stadtgebiet wurde 2013 erstmals am Wochenende für den Autoverkehr gesperrt. Die Radfahrer hatten die gesamte Fahrbahn auf ca. 2 km Länge zur Verfügung. Seit 34 Jahren wurde die Sperrung immer wieder von verschiedenen Seiten gefordert, federführend von Peter Mielert. Der Neckarabschnitt konnte davor auf dem kombinierten Geh-/Radweg entlang einer befahrenen Straße nur eingeschränkt erlebt werden. Es gab immer wieder Konflikte im Gegenverkehr und mit Fußgängern/Joggern/Inlinern, die ebenfalls diesen kombinierten Weg nutzten.

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung
- Anschrift: Eberhardstraße 10, 70173 Stuttgart
- Telefon: 07 11/216-200 29
- E-Mail: poststelle.61@stuttgart.de

KONZERTKULTOUR „FAHRRADGARDEROBE“

Beispiel einer typischen Ausgangssituation ist das urbane Veranstaltungsgelände (Kultur, Sport, Familie) mit wenig Parkraum und einer Anfahrtsinfrastruktur, die sich für die Anreise mit dem Rad (auch in Kombination mit dem ÖPNV) geradezu aufdrängt. Hier bieten wir auf kompakter Fläche eine mobile Parklösung für alle Fahrradmodelle. Ein Materialschonendes Aufhängesystem am Sattel und ausnahmslos maximal am Service orientierte Mitarbeiter stehen für die Marke „FahrradGarderobe“.

Die Projektdurchführung liegt in Pla-



nung und Konzeption sowie vor Ort in den Händen von Michael Kellenbenz und Helen Schepers. Durch stetes Einsammeln von Feedback seitens der Besucher und Veranstalter verbessern wir fortwährend den Service. Eine interne Qualitätskontrolle geschieht fortlaufend durch Helen Schepers (Dipl. Umweltwissenschaftlerin und im MA Nachhaltiges Tourismusmanagement). Bei der Zusammenstellung des Teams wird darauf geachtet, dass ideale Kompatibilität gegeben ist.

Das Projekt „FahrradGarderobe“ der KonzertKultur GbR Hamburg hat nach 15 Monaten zum 1. Oktober 2013 die Bedarfsermittlung auf Veranstaltungen von 5.000 bis 75.000 Besuchern erfolgreich abgeschlossen und dabei mehrere Feuerproben im Rund-um-die-Uhr-Betrieb bestanden. Es konnte bestätigt werden, dass sogar bei einer Garderobengebühr

von maximal 2 € pro 24 h eine sehr hohe Akzeptanz (60 %) bei nahen alternativen, aber unbewachten Abstellplätzen erreicht werden kann. Das Gäste-Feedback ist zu 100 % positiv. Dringendes Ziel ist jedoch, die Endnutzerfinanzierung durch eine Kostenübernahme seitens der Veranstalter/Sponsoren zu ersetzen.

Das Projekt „FahrradGarderobe“ hat somit zu einer deutlichen Verbesserung der Anreisesituation für Fahrradfahrer beigetragen und wird sowohl von Besuchern als auch von vielen Veranstaltern nachgefragt. Mehrwerte für den Besucher sind der ultimative Diebstahlschutz sowie der Schutz vor Sachbeschädigungen an den Rädern. Dem Veranstalter sparen wir immense Parkraumflächen sowie Verstellungen der ausgewiesenen Fluchtwege. Die CO₂-Ersparnis steht in unserer Kommunikation als wichtiger Teil in der ganzheitlichen Draufsicht natürlich auch als klimaneutrales Argument zur Verfügung.

Hauptsächlich ungelöste Probleme liegen derzeit beinahe „nur“ in der Finanzierung/Kostenübernahme. Außerdem soll für ca. 5.000 € ein eigenes System Fahrradständer angeschafft werden.



Die „FahrradGarderobe“ wurde 2013 von der Bundesregierung mit dem Titel „Kreativpilot“ ausgezeichnet und wird von der Sounds For Nature Foundation Bonn als Best-Practice-Beispiel im Veranstalterleitfaden geführt.

66

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Sichere Anreise mit dem Fahrrad durch am Service orientierte Fahrrad-Parklösungen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eine Auslastung von durchschnittlich 90 % in der Bedarfsermittlungs- und Testphase
- **FINANZIERUNG:**
In der Testphase durch den Besucher finanziert. Ziel: Kostenfreies Angebot über Sponsoring etc.
- **ZEITRAUM:**
Ganzjährig, da auch Indoor-Lösungen denkbar

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das von der Bundesregierung 2013 bereits als „Kreativpilot“ ausgezeichnete Modul „Mobile FahrradGarderobe“ bietet dem Veranstaltungsbesucher von z.B. Musikfestivals, Stadtfesten oder Sportveranstaltungen einen sicheren, bewachten und versicherten Abstellplatz für sein Rad. Das Zustellen von Fluchtwegen wird vermieden und in großem Umfang Parkraum eingespart. Die CO₂-Reduzierung bei der Anreise ist natürlich ebenfalls signifikant.

Projektmanagement:

- Michael Kellenbenz und Helen Schepers

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Kellenbenz
- Anschrift: Beerenweg 2, 22761 Hamburg
- Telefon: 01 75/566 35 73
- E-Mail: mk@konzertkultur.de
- Projekthomepage: www.fahrradgarderobe.de

FAHRRAD-FERIENLAND

Das Fahrrad-Ferienland bietet für den Urlauber einen Mehrwert, weil er ...

- sich ein E-Bike ausleihen und somit Gebiete erkunden kann, die er sonst per Rad nicht hätte erkunden können,
- ein oder mehrere E-Bikes im Top-Zustand erhält,
- sich Touren mit unterschiedlichen Anforderungen anzeigen lassen kann, z. B. sportlich, Familie, Kultur usw.
- abgesichert ist durch einen fachmännischen Reparaturservice,
- immer einen kompetenten Ansprechpartner hat,
- in seinem Urlaub spontan interessante Radtouren unternehmen und planen kann,
- ein Navigationsgerät mit bereits aufgespielten Routen dazuerhalten kann.



Praxisbeispiel: Familie Brinkmann ist in einer Fahrrad-Ferienland-Unterkunft an der Mosel angekommen (dies können u. a. E-Hotels, Pensionen, Bungalow-Parks, Gruppenunterkünfte oder Campingplätze sein). Hier wissen sie nicht, welche Ausflugsziele sie aufsuchen können, welche Veranstaltungen angeboten werden oder wie ein Alternativprogramm bei Regenwetter aussehen kann. Der Gastwirt der gebuchten Unterkunft bietet nun mit sei-

nen Tipps und einem Navigationsgerät mit vorinstallierten „Hausrunden“ seine Hilfe an. So kann er seine Gäste beispielsweise entlang der schönsten Fahrradfernwege, vorbei an zahlreichen Sehenswürdigkeiten, Weingütern und Gastwirtschaften der Region führen. Die ebenfalls über den Gastwirt angemieteten VICTORIA Pedelecs können unterwegs an den zahlreichen Lade- und Mietradstationen entlang der Strecke aufgeladen werden. Alle teilnehmenden Verleihstationen sind zudem über ein internes Online-Netzwerk miteinander verbunden, sodass auch spontane E-Bike-Mietanforderungen durch den Bestand an Pool-Rädern bedient werden können. Dank der zahlreichen VICTORIA E-Punkte ist ein flächendeckender technischer Support gewährleistet, der in der angesprochenen Moselregion von der Respo GmbH persönlich koordiniert wird.

Das Portal bietet weiter die Möglichkeit, kulturelle Veranstaltungen aller Art in die jeweilige Routenplanung entsprechend dem gewählten Zeitraum einzupflegen. Die Regionen des „Fahrrad-Ferienlandes“ werden so perfekt mit den Bausteinen Infrastruktur, Tourismus und Wirtschaft vernetzt, wodurch sich für alle Teilnehmer zwangsläufig ein großer Mehrwert ergibt. Der Gast kann sich somit schon im Vorfeld zu Hause genau über seinen geplanten Aufenthalt informieren, diesen planen und letztendlich vor Ort in Ruhe genießen. Der VICTORIA Händler als FFL-Premium-Partner stellt den teilnehmenden E-Hotels in seinem Bereich seine Pedelecs zur Verfügung, sodass diese individuelle E-Bike-Arrangements anbieten können. Durch die Flexibilität des FFL-Mietsystems können so auch bei Bedarf spontan größere Gruppenstärken bedarfsgerecht versorgt werden. Das Konzept überzeugt so nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis durch seine Ausgereiftheit.

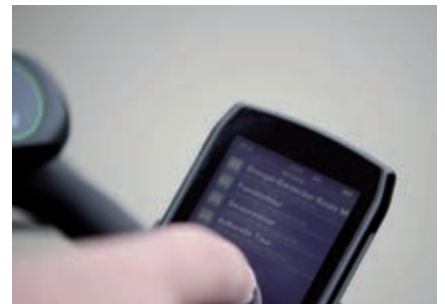
Projektmanagement:

- Hermann Hartje KG zusammen mit Respo GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Brinkmann von der Hermann Hartje KG
- Anschrift: Deichstraße 120–122, 27318 Hoya
- Telefon: 0 42 51/81 12 48
- E-Mail: christian.brinkmann@hartje.de
- Projekthomepage: www.fahrrad-ferienland.de

67



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Orientierung an den Erfordernissen von Touristen unter Einbezug aller Akteure einer Urlaubsregion
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Teilnehmende Erlebnisregionen unter: www.fahrrad-ferienland.de/online magazin/fahrrad-ferienland
- **FINANZIERUNG:**
Hermann Hartje KG zusammen mit Respo GmbH
- **ZEITRAUM:**
seit 2012

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Fahrrad-Ferienland orientiert sich ausschließlich an den Erfordernissen und Wünschen von Touristen und Wochenendgästen. Es bezieht alle Akteure einer Urlaubsregion ein, um dem Gast eine optimal vernetzte Urlaubsregion und somit einen größtmöglichen Mehrwert zu bieten. Details zeigt unsere Vorstellung unter: www.youtube.com/watch?v=jUbKjHUHS14

FAHRRAD-RASTPLATZ AN DER INNERSTE

Vier überregionale Radwege laufen durch Sarstedt: der Leine-Heide-Radweg, der kürzlich eröffnete Innerste-Radweg sowie der Wasser-Kunst-Weg und der Romanik-Weg als Teilstücke des Radweg-zur-Kunst. Dabei verlaufen der Innerste-Radweg und der Wasser-Kunst-Weg in Sarstedt auf derselben Trasse und passieren dabei auch den neuen Rastplatz. Diese Trasse verläuft nun weitgehend direkt an der Innerste. Die Innerste wird damit in weiten Teilen direkt erlebbar. Dies war bis jetzt in diesem Maße nicht der Fall.

Auslöser für den Bau dieses Platzes waren Überlegungen, die im Rahmen der Stadtansierungsplanungen aus dem Bürgerbeirat geboren wurden.

Damit die Radwege entlang des Innerste-Rastplatzes den Standards eines überregionalen Radweges genügen, sind in den letzten Jahren aufwendige Maßnahmen durchgeführt worden: Bau einer behindertengerechten Rampe zwischen Straße und Uferweg, zwei Querungshilfen über eine innerörtliche Landesstraße, Tieferlegung

einer Unterführung unter einer Bahnstrecke, Verbreiterung eines Großteils des Weges und eben der Bau des neuen Fahrrad-Rastplatzes, um den es in dieser Bewerbung geht.

Dieser Rastplatz bietet außer der oben beschriebenen Infrastruktur eine hohe Aufenthaltsqualität direkt am Flusslauf. Er kann und soll durch seinen tribünenartigen Aufbau auch Ort kultureller Veranstaltungen sein. Dazu gibt es bereits erste Kontakte und Planungen im Rahmen der Kulturveranstaltung InnersteBlau 2014.

Der Platz macht Lust aufs Leben und aufs Radfahren und vermittelt in seiner hohen Qualität eine besondere Wertschätzung des Radfahrers und des Radfahrens.



68

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Der neue, hochwertige Fahrrad-Rastplatz im Herzen der Stadt macht Lust aufs Radfahren.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Schon mehrere Initiativen wollen den Rastplatz in der nächsten Fahrrad-Saison mit Aktionen beleben.
- **FINANZIERUNG:**
Der Fahrrad-Rastplatz ist zu einem großen Teil aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert worden.
- **ZEITRAUM:**
Der Fahrrad-Rastplatz wurde nach mehrmonatiger Bauzeit am 25. Oktober 2013 eingeweiht.

„Einfach mal Seele baumeln lassen“
Neuer Fahrrad-Rastplatz an der Innerste eröffnet / Kunstwerk ist noch nicht fertig

Sarstedt (sh). Man kann auf Hochbänken in der Sonne liegen, auf einem Schiff herunklettern, etwas essen oder trinken, aber auch einfach nur ruhen: Der neue Fahrrad-Rastplatz am Innerstedt ist nicht nur für Radfahrer da, hier es gestern bei der offiziellen Eröffnung.

Wegen der schlechten Wetterprognosen hatte die Stadt zum Empfang in einem Zelt eingeladen. Mit dabei waren wie bei einem Kickoff die am Bau Beteiligten, vom Handwerker bis zum Bürgermeister. Der sprach von neuen Stadtbild und der Bezeichnung „Stadt an der Innerste“. Allerdings werde der Fluss hier in der Stadt kein „wahrgenommen“, er ist nicht erlebbar. Dabei führen außerhalb der Stadt der Wasser-Kunst-Weg und der Innerste-Radweg am Fluss vorbei, nur eben nicht im Zentrumsbereich. Das soll durch den Rastplatz anders werden. Dort können auf höheren Bänken nicht nur Radfahrer ausruhen, sie können ihre Drahtesel auch anschließen und zum Bummel in die Stadt aufbrechen. Zudem habe der neue Platz Raum für Veranstaltungen. Es sei ja alles da: Aufsteigende Sitzreihen dank der Treppen, eine große Bänke und die Innerste als Kulisse im Hintergrund.

Mit zunächst 400 000 Euro kalkuliert, hat das Projekt nach Angaben Wondratschke 382 000 Euro gekostet, enthalten ist darin auch der Radweg bis zur nächsten Innerstebänke. „Eine ganze Menge Geld“, bekannte der Bürgermeister. Er wies darauf hin, dass umfangreiche vorbereitende Freischnitten und Bodenuntersuchungen nötig gewesen seien. Schließlich sei der Löwenanteil des Geldes aus dem Förderprogramm Stadtumbau West gekommen, Wondratschke. „Der Eigenanteil der Stadt Sarstedt liegt bei 66 000 Euro.“

Wondratschke ging auch auf die Kritik an verschwandenen Parkplätzen ein. Der Bau der Rastanlage habe 15 Parkplätze gekostet. Insgesamt gebe es vor dem Innerstedt 117 Parkplätze. „Dieser Platz ist nie voll.“ Der Bürgermeister hofft auf eine Belebung der Innenstadt.

Dies erhielt sich besonders auch Karl-Heinz Förster vom Stadtmarketing. „Das Erscheinungsbild der Innenstadt prägt entscheidend das Image einer Stadt“, sagte er. Hier sei ein attraktiver Platz entstanden, bei dem es viele Ideen aus der Bürgerschaft aufgegriffen worden seien. Das Ganze sei gut für das Image der Stadt und auch ein Angebot an die Sarstedter. „hierher zu kommen und einfach mal die Seele baumeln zu lassen.“

Die Bau-Fachbereichsleiterin Monika Kochel berichtete nicht ohne Stolz, man habe Planung und Bauleitung im eigenen Haus erledigt. Sie spielte auf die traditionellen Beziehungen zwischen den beiden Berufsgruppen an: „Unser Bauleitungsbereich Burkhard Adolph hat tapfer die Zusammenarbeit mit mir als Architektin ertragen.“

Mit Sommerbeginn umrahmt die Shanty der Sarstedt die Veranstaltung. Das rote Band schenken Bürgermeister, Kochel, Förster und Hans-Ströning Hinrichs von der Firma DGK für die Stadtausstattung betreut gemeinsam durch.

Dabei fiel auf, dass das verschonene Kunstwerk fehlt, eine innen beleuchtete Stahlbrücke des Bodenburger Künstler Hans-Oiseau Kalkmann, die den Mittelpunkt der Anlage bilden soll. Kalkmann war da und berichtete Er sei bereit für die Herstellung des Kunstwerks mit einer Fachfirma zusammen, die die verschiedenen Wasser-Griffe per Laser in die Höhe schneiden. Dieser Laser aber sei defekt, so dass das Rohr nicht rechtzeitig fertig geworden sei.

Wondratschke: „Wir wollten aber den Platz schon vor der Schlammerraste am Sonntag freigeben, damit die Gäste ihn besuchen können.“

Noch in diesem Jahr wird die Röhre fertig, betont Kalkmann. Zur Aufstellung werden dann auch die Sarstedter eingeladen, die Vorschläge für Wasser-Wirler eingereicht haben (der Sarstedter Anzeiger berichtete über die Aktion). Einzelne Zaungräber beschwerten sich gar, dass die Einweihung des Platzes nur mit geladenen Gästen erfolgt sei. Wenn alles fertig ist, einschließlich Udele, will die Stadt die Öffentlichkeit einladen.

Bei der gestrigen Feierstunde kam auch die Frage auf, ob das Ganze beim nächsten Hochwasser wassersicher werden kann. Monika Kochel verwies auf die robuste Struktur aus massiven Natursteinen, Stahl und rustikalem Holz. Beschädigungen seien nicht zu erwarten, wenn die Geländer absichtlich klappbar ausgestattet sei.

Das Hochwasser im Mai hatte die Raststelle unter Wasser gesetzt und für Verstärkungen gezwungen. Ein Trakt musste mit Sandtacken gesichert werden, er ist bereits fertig.

Herzstück des Platzes ist wohl das große Spiel-Schiff aus Holz, auf dem Kinder herunklettern können. Aber das braucht man Sarstedter Kindern nicht mehr zu erzählen – sie haben das gute Stück längst entdeckt und gemerkt.

Die Kinder haben das Schiff schon in Besitz genommen.

Projektmanagement:

- Stadt Sarstedt, FB 3

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fachbereichsleiterin Monika Kochel
- Anschrift: Steinstr. 22, 31157 Sarstedt
- Telefon: 0 50 66/805 53
- E-Mail: monika.kochel@sarstedt.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem neuen Fahrrad-Rastplatz an der Innerste ist mitten im Stadtkern von Sarstedt ein aufwendiger Rastplatz mit besonderem Ambiente geschaffen worden. Hier gibt es Sitz- und Picknickmöglichkeiten, einen Spielplatz mit Piratenschiff, eine Infotafel und eine Restauration. Im Frühjahr 2014 kommen ein Trinkwasserspender, eine Pedelec-Ladestation und ein Kunstwerk des Künstlers Hans-Oiseau Kalkmann hinzu. Beste Voraussetzungen für ein gemütliches und entspanntes Verweilen und Rasten am Fluss!

SPB-PERLE-KUTSCHER

Spaß-Tretmobil mit Bierrutsche und Fasshalterung!

Das Spaßmobil ist für zehn Personen geeignet. Überall dort, wo gefeiert wird, aber auch für geführte Wanderungen im naturnahen Raum, zu Ausfahrten zum Abi-, Herrentag oder zu Familienfeiertagen kann das Spaßmobil auch zu Wein-/Grog-/Punsch-/Hot-Schokolade-Touren genutzt werden.

Jeder Sitzplatz ist über einen Kettentrieb an der Fortbewegung beteiligt. Er hat einen Freilauf und in unmittelbarer Nähe einen Zugriff auf die Getränke-rutsche.

Das Fahrrad wird über hydraulische Scheibenbremsen abgebremst und ist vorn wie hinten voll gefedert. Diese Eigenschaften erhöhen den Fahrkomfort und lassen eine Fortbewegung in kupiertem Gelände zu.

Über eine 5-Gang-Nabenschaltung sind verschiedene Geschwindigkeiten möglich. Gelenkt wird das Gefährt vom linken vorderen Platz aus. Leider z.Z. noch ohne Lenkhilfe! Wird als E-Bike mit Lenkhilfe und Solarsegel umgebaut!

Durch die Wetterplane ist das Fahrzeug wetterunabhängig, und in hochgerolltem Zustand dient die Plane als guter Sonnenschutz.

Auf Anfrage schicken wir Ihnen gerne weitere Details und Detailbilder.

Abmessungen: Länge 5,55 m, Höhe 2,00 m, Breite 1,70 m Gewicht ca. 200-250 kg, wurde nicht gewogen.



Projektmanagement:

- Perle der Lausitz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Elke Fiebiger
- Anschrift: Zuckerstr. 75, 03130 Spremberg
- Telefon: 0 76 64/402 74 37
- E-Mail: udo.fiebiger@gmail.com

Trabi-Bereifung: 5.20/13

Aluminium Rohr sehr leichte Verarbeitung-laut StVO =Rad kein TÜV!

Das Tretmobil wird vom SPB-Perle-Kutscher vermietet. Bei Selbstfahren ist der Lenker auch für die versicherungsrechtlichen Folgen verantwortlich! Es passt ganz knapp auf einen normalen Autotrailer für mögliche Überführungen auf eigene Rechnung. Hol-und-Bring-Service auf Anfrage mit Aufpreisen möglich! h/Bikepreis= 25€

Mietkosten für den Tag 99,-€ bei 24h Mietzeit! Bei 200€ Kautions- und Kd.Daten-Speicherung im Privaten-Vertragsrecht! Bei verursachten Schäden Selbsthaftung oder Haftpflichtversicherung des Fahrers! Es gilt das Fahrradrecht der Straßenverkehrsordnung! Fahrer sollte keinen Alkoholkonsum haben!

Incl. Bierfass / Garnitur und Zubehör mit Aufpreis möglich = nach Abstimmung! Mehr Infos bei Interesse und Mietvereinbarung!

Miet-Spaßmobil mit oder ohne Fahrer / Chauffeur (Führerscheinbesitzer) 1 Lenkverantwortlicher und alle treten mit bzw. jeder Platz hat Freilauf um ggf. aus zu setzen!

h/Mietpreis= 25€ Mietkosten für den Tag 99,-€ bei 24h Mietzeit! Bei 200€ Kautions- und Kd.Daten-Speicherung im Privaten-Vertragsrecht!

69

KURZE PROJEKTBE-SCHREIBUNG

- ZIEL:
Ausfahrten ins Seenland-Umland von Spremberg
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Überlassung nur für Ehrenamt
- FINANZIERUNG:
Eigeninitiative
- ZEITRAUM:
Vorbereitung zur Geschäftsgründung zum Brandenburgtag 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fuhrpark-Ansammlung für die Vermietung an gestandene Generation 50-60 zur Steigerung der Mobilität und Fitness, mit organisierten Ausfahrten im Tandem-Club und Trettmobil, was auch als Wein-, Bier- oder Grog-Bike genutzt werden kann- Der weitere Ausbau zum E-Mobil mit Solarsegel, um den Radius und Steigerungsfähigkeit zu erhöhen, steht bevor! Gemeinsam stark und fit für die Zukunft! Kein Sauf-Bike!!

VIERZEITHOF MIT HOFCAFÉ „EISZEIT“



70

An der Straße der Romanik und an dem Aller-Elbe-Radweg liegt mitten in Bebertal der historische Bauernhof aus dem Jahr 1830. Wie bei allen Häusern aus dieser Zeit wurde für den Bau der ortsübliche rote Bruchsandstein genutzt. Auf dem von allen vier Seiten umschlossenen Hof lässt sich noch gut das harte bäuerliche Leben, aber auch die Ruhe am Feierabend nachvollziehen. Ein Teil der alten Ställe wurde 2012 zu dem Hofcafé „Eiszeit“ ausgebaut. Zu jeder Jahreszeit werden Gäste mit Eis, einem kulinarischen, aber auch immer wechselnden kulturellem Angebot begrüßt.

Projektmanagement:

- Privat

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marion Schnitzler
- Anschrift: Friedensstr. 36, 39343 Bebertal
- Telefon: 03 90 62/55 36 36
- E-Mail: vierzeithof@t-online.de
- Projekthomepage: www.vierzeithof.de

Der Hof bietet Übernachtungsmöglichkeiten und einen guten Ausgangspunkt für Wanderer und Fahrradfahrer. Die Umgebung kann über die Holunderradwege oder durch Wege durch den abwechslungsreichen Wald mit den Großsteingräbern erkundet werden. Besonders im Frühjahr lockt die Blütenpracht der Märzenbecher, Adonisröschen und des Lerchensporns Naturfreunde nach Bebertal und in die „Wellenberge“.

Öffnungszeiten: Von Ostern bis Oktober täglich von 14 – 18 Uhr, an Feiertagen ab 10 Uhr

Angebot: Bauernhof-Eis, frisch gebackener Kuchen und Kaffeespezialitäten, sonstige Getränke. In Absprache sind weitere Öffnungszeiten oder Angebote möglich.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- ZIEL:
Unterkunft und Bewirtung am Aller-Elbe-Radweg
- BISHERRIGE ERGEBNISSE:
Zehn Betten und Hofcafé
- FINANZIERUNG:
Eigenfinanzierung und Mittel aus dem Leader-Projekt
- ZEITRAUM:
2012–2013

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Radfahrerunterkunft und Einkehrmöglichkeit

FREIZEITBUSLINIE „ELBE-RADWANDERBUS“

Der Elbe-Radwanderbus ist ein durch den Landkreis Stade initiiertes Projekt zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradtourismus im Landkreis Stade sowohl für Gäste als auch für Einheimische. 2009 wurde dieses touristische Angebot zum ersten Mal gemacht. Der Bus besitzt, wie auch sein Namensgeber, der Elberadweg, inzwischen einen sehr hohen Imagewert für die Urlaubsregion Altes Land



am Elbstrom. In der Haupturlaubsaison von April bis Oktober folgt der Freizeitbus mit Fahrradanhänger an Wochenenden und Feiertagen nahezu dem Verlauf des Elberadwegs und schafft so ein besonderes Angebot für Einheimische und Gäste. Durch den Elbe-Radwanderbus wird die Vernetzung der verschiedenen touristischen Anziehungspunkte gefördert. Von Harsefeld fährt der Freizeitbus über Horneburg, den Obstgarten Altes Land, über die Hansestadt Stade bis hinauf nach Balje und zum Natureum Niederelbe (und retour). Der Fahrplan des Elbe-Radwanderbusses ist so abgestimmt, dass am Lühe-Anleger Verknüpfungen mit der Lühe-Schulau-Fähre bestehen. In Horneburg und Stade kann ein Umstieg in die Züge und S-Bahnen in/aus Richtung Hamburg erfolgen; in Stade bietet sich die Möglichkeit, den Moorexpress mit dem Elbe-Radwanderbus zu kombinieren. Ab Harsefeld bestehen

Umsteigemöglichkeiten in die Züge der evb in Richtung Buxtehude oder Bremervörde. Für Gäste und Einheimische ergibt sich daraus eine attraktive Kombinationsmöglichkeit der verschiedenen Transportmittel ohne lange Wartezeiten. Darüber hinaus können durch die Nutzung des Elbe-Radwanderbusses zahlreiche ausgeschilderte Radfernwege kombiniert werden. Eine Fahrt mit dem Elbe-Radwanderbus kostet sowohl mit als auch ohne Fahrradmitnahme pro Person (ab 6 Jahren) 4 € pro Tag, eine Familienkarte (max. zwei Erwachsene und drei Jugendliche bis 14 Jahren) kostet 9 € pro Tag. Die Fahrkarten sind direkt beim Busfahrer erhältlich. Zudem können über den Tourismusverband Landkreis Stade/Elbe e.V. Gutscheine für den Elbe-Radwanderbus erworben werden. Eine Reservierung von Sitz- oder Stellplätzen für Fahrräder ist nicht möglich. Insgesamt finden 16 Fahrräder auf dem Anhänger



ger und 46 Personen im Innenraum Platz. An Bord sorgt der Audio-Erlebnisseite für abwechslungsreiche Unterhaltung auf der Fahrt. Über Lautsprecher wird Interessantes und Spannendes über Orte, Bauten und Sehenswertes an der Strecke erzählt. Für den informativen Hörerlebnis wurden die Busse eigens mit entsprechenden Lautsprechern ausgerüstet. GPS-gesteuert werden an bestimmten Wegpunkten kurze Beiträge eingespielt. Die Haltestellen des Elbe-Radwanderbusses sind mit dessen Logo markiert und somit für die Fahrgäste gut erkennbar.



71

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **ZIEL:**
Die Weiterentwicklung eines „sanften“, umweltverträglichen Tourismus
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Rund 100 Personen nutzen täglich den Elbe-Radwanderbus, davon nehmen ca. 75 % ihr Fahrrad mit.
- **FINANZIERUNG:**
kommunale Haushalte, Landkreis und an der Strecke liegende Gemeinden
- **ZEITRAUM:**
seit 2009 jährlich zwischen April und Oktober, unbefristet angelegtes Projekt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Elbe-Radwanderbus ist ein Freizeitbus mit Fahrradanhänger, der in der Saison von April bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen die elb-nahen Orte der Urlaubsregion Altes Land am Elbstrom (Landkreis Stade) miteinander verbindet. Radfahrer können so längere Strecken überbrücken oder eine Pause einlegen. An Bord informiert der Audio-Erlebnisseite über Sehenswertes entlang der Strecke. Ein Fahrticket kostet 4 bzw. 9 € (Familienkarte) und ist den ganzen Tag gültig.

Projektmanagement:

- Landkreis Stade, Der Landrat

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kai-Ulrich Baak
- Anschrift: Am Sande 1, 21682 Stade
- Telefon: 0 41 41/121 50
- E-Mail: kai-ulrich.baak@landkreis-stade.de
- Projekthomepage: www.elbe-radwanderbus.de

ZWEI BOULEVARDS MIT INDOOR-TESTPARCOURS



72

„Wie überzeuge ich den Flaneur – Fachhändler oder Besucher– von meiner neuen Produktidee, meinem neuen Antriebssystem?“, ist die Schlüsselfrage einer jeden Messe der Fahrradindustrie.

Eine Testfahrt mit Check-in am Messestand ist da ein ausgezeichnetes Angebot: Unter Realbedingungen Steigung, Kurven, Beschleunigungsgeraden, Fahren in der Gruppe etc. einen ersten Eindruck von einem neuen Fahrradkonzept zu erfahren, begeistert jeden Besucher.

Die Vorteile des Fahrrads mit Elektroantrieb werden bei dem vorliegenden Konzept in der Messehalle voll ausgespielt:

störungsfreie Fahrten ohne Lärmbelästigung, Abwärme und Abgase direkt am Point of Sale.

Ausstellungslandschaft auf einer Hallenfläche mit ca. 11.500 m², Marktplatz, Indoors-Parcourslänge ca. 400 m, zwei Rampen mit 10 % Steigung und Gefälle. vielfältige Sichtachsen und raumtiefe Blickbezüge. Integration von Rahmenprogramm mit Fachvorträgen und zentraler Neuheiten-Ausstellung. kreuzungsfreies Wegesystem für alle Messebesucher. vom Flaneur zum Testfahrer zum Zweiradnutzer.

KURZE PROJEKTbeschreibung

- ZIEL:
Begeisterung für neue Zweiradkonzepte
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Konzeptrealisierung innerhalb Bike Expo/IspoBike, München
- FINANZIERUNG:
keine Angaben
- ZEITRAUM:
2011, 2012 und 2013

Projektmanagement:

- Thomas Traub Architekt, München mit ExtraEnergy e.V., Tanna

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Traub
- Anschrift: Wilhelm-Hertz-Straße 14, 80805 München
- Telefon: 089/48 06 83 80
- E-Mail: thomtraub@t-online.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Planungskonzept für eine Ausstellung mit integrierter Fahrrad-Teststrecke. Eine komplette Messehalle mit ca. 11.000 m² wird bespielt: Marktplatz mit Ausstellerständen, Tribüne für Fachvorträge und einer Indoor-Teststrecke mit ca. 400 m Länge mit Kurven-, Steigungs- und pfeilgeraden Beschleunigungsabschnitten.

E-BIKES

STROMTRETER



1. Ausgangssituation:

Derzeit werden vor allem steigungsfreie, flussbegleitende Radwege wie der Altmühltal- und der Donauradweg befahren. Radwege mit etwas stärkeren Steigungen werden kaum genutzt. Durch Pedelects radtouristische Erschließung der Fläche, wirtschaftliche Impulse für den ländlichen Raum. Zudem Ergänzung des ÖPNV durch Miet-Pedelects, denn viele touristische Ziele im ländlichen Raum sind nicht oder nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen.

2. Projektdurchführung:

Im Gegensatz zu vielen touristischen E-Bike-Projekten setzt „Stromtreter“ bewusst nicht auf einen Systemanbieter mit nur einem Fahrradhersteller. Ziel ist ein umfassender Service für alle E-Biker, nicht nur für die Nutzer einer bestimmten Fahrradmarke. Dadurch können auch viele der kleinen Fahrradvermieter und -händler mit gewachsenen Herstellerbeziehungen vor Ort in das Servicenetzwerk einbezogen werden. Dies ist nachhaltiger und ermöglicht eine Wertschöpfung in der Region.

3. Ausblick

Ständige Aktualisierung der Service-Radkarte „Stromtreter“, Aktualisierung der Homepage und mobilen Website (Smartphone), Gewinnung von neuen Partnern und Koope-

rationen.

Ein weiteres Ziel ist es, ein noch dichteres Angebot zu schaffen und weitere Partnerbetriebe zu finden.

Mehrwert für die Destinationen- Um die Dienstleistungen zu optimieren: entstanden Innovationspartnerschaften mit mittelständischen Unternehmen zur Entwicklung von



Infrastruktur, Produkten und Dienstleistungen rund um das Thema „Stromtreter.“ So wurden für die Bedürfnisse der Region optimierte Ladeschränke entwickelt und mit einer Sparkasse und lokalen Fahrradhändlern wurde ein Leasingmodell zur Versorgung von Hotels und Ferienwohnungen mit Miet-E-Bikes ausgearbeitet.

Abschließend kann man noch sagen, dass „Stromtreter“ ein Servicenetz ist, das unabhängig von der Marke des Rades von allen E-Bike-Fahrern genutzt werden kann. Diese Tatsache unterscheidet „Stromtreter“ von anderen Projekten, bei denen ein einzelner Fahrradhersteller bzw. Systemanbieter das Angebot dominiert. Bosch ist bevorzugter Partner von „Stromtreter“, aber auch Nutzer anderer Antriebssysteme profitieren vom „Stromtreter“-Service (z.B. Ladestationen).

73

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Erhöhung der Attraktivität für Radler mit E-Bike und Verknüpfung des Angebotes über mehrere Regionen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fünf Tourismusdestinationen, 240 Ladepunkte, sieben kommunale Energieversorgungsunternehmen arbeitenzusammen.
- **FINANZIERUNG:**
Mischfinanzierung durch alle beteiligten Partner
- **ZEITRAUM:**
seit Herbst 2012

Projektmanagement:

- Kooperation von 5 touristischen Destinationen im Zentrum Bayerns zur Förderung des E-Bike-Tourismus

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christoph Würflein
- Anschrift: Informationszentrum Naturpark Altmühltal, Notre Dame 1, 85072 Eichstätt
- Telefon: 084 21/98 76-0
- E-Mail: andrea.huettinger@naturpark-altmuehlal.de
- Projekthomepage: www.stromtreter.de

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter Beteiligung von über 200 Servicepartnern – touristische Leistungsträger wie Hotels, Gaststätten und Tourist-Informationen, Fahrradhändler, Radreiseveranstalter, Stadtwerke und weitere – ist ein dichtes Netz an Ladepunkten, Vermiet- und Servicestationen für E-Bikes entstanden. Während die Fahrer eine erholsame Rast einlegen, können sie an „Stromtreter“-Ladepunkten und -Stationen zugleich den Akku ihres „Stromtreters“ für den nächsten Streckenabschnitt aufladen.

E-BIKE-REGION STUTTGART

Mit E-Bikes unbeschwert und umweltfreundlich die Heimat erkunden – ungeachtet anspruchsvoller Höhenprofile. Die Region Stuttgart bietet hervorragende Kulissen und Möglichkeiten zur Naherholung und für eine gesunde Freizeitgestaltung. Allein, mit Freunden oder mit der Familie fernab der täglichen Betriebsamkeit Schönes in der Natur erleben – ein Highlight für den Wochenendausflug. Nicht umsonst wirbt die Region Stuttgart für sich und ihre Attraktionen mit den Worten verführerisch, anspruchsvoll, erfinderisch und entspannend.

Fünf Landkreise in der Region haben es sich daher mit dem vom Verband Region Stuttgart geförderten Projekt „E-Bike-Region Stuttgart“ gemeinsam zum Ziel gesetzt, die Elektromobilität in der Region Stuttgart zu stärken, den Umweltverbund von ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Rad- und Fußverkehr weiter zu verknüpfen und dabei die modernen Informations- und Kommunikationstechnologien für eine nachhaltige Mobilität zu nutzen. Erstmals werden radverkehrsbezogene Angebote der gesamten Region vernetzt und mit modernster Informationstechnik präsentiert und vermarktet.

Unter www.e-bike-region-stuttgart.de werden die neue landkreisübergreifende Pedelec-Route und weitere attraktive Nebenrouten in den Landkreisen beworben. Pedelecs können direkt online bei Verleihstationen vor Ort reserviert, Tourenführer angefragt, Bett&Bike-Betriebe gesucht sowie Informationen zum Standort von Aufladestationen abgefragt werden. Ebenfalls können sämtliche GPS- und Kartendaten über die Homepage heruntergeladen werden. Die Nutzer des Portals und die beteiligten Verleih- und Service-Betriebe profitieren gleichermaßen von dieser Neuentwicklung, die ohne das Förderprogramm „Modellregion für nachhaltige Mobilität“ des Verbands Region Stuttgart

nicht hätte erprobt und umgesetzt werden können. Es besteht kein vergleichbares Portal im Land, sodass von dem Pilotcharakter auch andere Regionen lernen können. Mehr als 200 Pedelecs stehen für die „E-Bike-Region Stuttgart“ zur Verfügung. Diese kann man bei zahlreichen Fahrrad-einzelhändlern, Gastronomen, Übernachtungsunterkünften und bei E-Bike-Stationen ausleihen.

Die Hauptroute des Projektes wurde speziell für die besonderen Ansprüche von E-Bike-Fahrern entwickelt und ist auf der gesamten Strecke einheitlich ausgeschildert. Sie bietet auf einer Länge von 400 km rund um die Landeshauptstadt Baden-Württembergs eine gut ausgebaute, anspruchsvolle Streckenführung mit sehr abwechslungsreichem Erlebnischarakter. Neben der Hauptroute bieten die Landkreise ein dichtes, gut ausgebautes touristisches Radwegenetz. Der Einstieg ist an jedem selbst gewählten Startpunkt möglich.

Die teilnehmenden Landkreise sind von diesem Konzept überzeugt; ist der Radtourismus doch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, bei dem E-Bikes eine immer größere Rolle einnehmen. Aufgrund der Bedeutung für die innovative Weiterentwicklung und Vernetzung des touristischen Angebots für die Stärkung kleiner und mittlerer Unternehmen hat die Förderung des E-Bike-Angebots für die Landkreise der Region einen hohen Stellenwert. Auch die Vernetzung des touristischen Angebots und der Radrouten mit dem ÖPNV bringen wichtige Synergien für die Verkehrsentlastung der Region im Individualverkehr. Mit dem Projekt „E-Bike-Region Stuttgart“ leisten die Projektpartner einen gemeinsamen Beitrag zur Weiterentwicklung eines sanften, umweltschonenden Tourismus und zur Förderung umweltgerechter und gesunder Mobilität in der Region Stuttgart.



74



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Stärkung der Elektromobilität/
Verknüpfung des Umweltverbundes,
nachhaltige Mobilität
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Internetplattform, landkreisübergreifende Hauptroute, Werbematerialien erstellt, Pressearbeit
- **FINANZIERUNG:**
Landkreise BB, ES, GP, LB und WN
sowie Fördertopf „Modellregion für nachhaltige Mobilität“
- **ZEITRAUM:**
Herbst 2012 – Sommer 2014

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Landkreise BB, ES, GP, LB und WN haben sich zusammengeschlossen, um ein innovatives Gemeinschaftsprojekt ins Leben zu rufen: Es soll eine kreisübergreifende E-Bike-Route ausgewiesen, mit Verleihstationen für Pedelecs vernetzt und die Räder über eine Internetplattform reservierbar gemacht werden. Ziel ist auch, den Umweltverbund von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr weiter zu verknüpfen. Mit dem Projekt wird die umweltgerechte Mobilität in der Region Stuttgart gefördert.

Projektmanagement:

- Rems-Murr-Kreis, Daniela Callenius

Kontakt:

- Ansprechpartner: Landratsamt Göppingen, Holger Bäuerle
- Anschrift: Lorcher Straße 6, 73033 Göppingen
- Telefon: 0 71 61/20 24 07
- E-Mail: h.baeuerle@landkreis-goeppingen.de
- Projekthomepage: www.e-bike-region-stuttgart.de

KLIMOBIL

Die beiden Kurorte Bad Dür rheim und Königsfeld liegen im Mittleren Schwarzwald und stehen für Erholung, Gesundheit und Qualität. Bad Dür rheim trägt als einziger Ort in Baden-Württemberg das Dreifachprädikat „Sole-Heilbad“, „Kneippkurort“ und „Heilklimatischer Kurort“ der Premium Class. Königsfeld gehört zu den wenigen Orten, die in Deutschland mit den Prädikaten „Heilklimatischer Kurort“ der Premium Class und „Kneippkurort“ ausgezeichnet sind.

Ziel war es, ein Angebot für Personen mit körperlichen Einschränkungen zu schaffen, die trotz dieser Einschränkungen Spaß am Radfahren haben oder finden sollen. Um die Bedingungen der überwiegend gegebenen Streckenführung klimatherapeutisch zu bewerten, wurde die Strecke von der Expertin für med. Klimatologie, Frau Prof. Dr. Dr. Schuh, Ludwig-Maximilians-Universität München, ausgewertet.

Tagesaktuelle Informationen zum Klima erhält der Radler an den Tourist-Informationen. Des Weiteren erhält er eine Broschüre mit Gesundheitstipps, Streckenbeschreibung, Ortsplänen u. v. m. Ergänzt werden die Tipps durch klimatische Erläuterungen und Informationen zum richtigen Umgang mit den jeweiligen Klimaverhältnissen und der körperlichen Fitness.

Die „KliMobil-Tour“ bietet außerdem Erlebnisstationen, um Pausen sinnvoll zu nutzen. Sportliche Gymnastik, Kneippanwendungen sowie Entspannungsübungen können anhand von Informationstafeln erfolgen. E-Bikes und Pulsmessgeräte stehen zum Ausleihen zur Verfügung. Lade- und Service-Stationen bieten sorgloses Radeln von Mai bis Oktober.

Die KliMobil-Tour umfasst ca. 80 km und kann von gesunden und sportlich

ambitionierten E-Bikern an einem Tag gefahren werden. Wem diese Distanz nicht ausreicht, hat die Möglichkeit, im Norden und im Süden auf eine XL-Strecke zu wechseln. Wem die 80 km zu weit sind, kann sowohl in Königsfeld als auch in Bad Dür rheim eine kürzere Strecke wählen.

Grundsätzlich wird empfohlen, die große Tour mit einem Aufenthalt in Königsfeld oder Bad Dür rheim abzurunden. An der Strecke liegen Gasthäuser, die speziell für diese Tour eigens kreierte regionale Speisen anbieten – „herzgesund“ und „klimafreundlich“.

Im Juli 2013 wurde die Strecke mit einem Rad-Tag offiziell eröffnet. Die E-Bikes konnten kostenlos ausgeliehen werden und die Tour wurde von Guides in Gruppen geführt. In Zukunft soll die KliMobil-Strecke durch weitere Erlebnisinseln und ein vermehrtes KliMobil-Gastronomieangebot ausgebaut werden.

Des Weiteren sollen geführte KliMobil-E-Bike-Touren ins Programm aufgenommen werden, da sich herausgestellt hat, dass dies bei der Zielgruppe 60+ gerne angenommen wird. Auch weitere Rundtouren mit einer kürzeren Distanz sollen entstehen. Außerdem wird bis 2015 eine KliMobil-App, welche alle relevanten Informationen enthält, entwickelt.

Die KliMobil-Tour stellt nicht nur ein neues, zeitgemäßes Freizeitangebot für Gäste dar, sondern bietet auch einen Mehrwert für Einheimische und Tagesbesucher. Mit den KliMobil-Gerichten ist die örtliche Gastronomie eingebunden und auch die Einzelhändler profitieren von diesem Projekt. Partner sind auch örtliche Radhändler, die ihre Serviceleistungen anbieten, sodass nicht nur bequem, sondern auch „rundum sorglos“ geradelt werden kann.



75

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **ZIEL:**
Untrainierte und körperlich eingeschränkte Personen für ein gesundes und schonendes Radfahren begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Begeisterte Teilnehmer bei Eröffnungsradtour am 7. Juli 2013 (ca. 70 Teilnehmern) – hohe Nachfrage
- **FINANZIERUNG:**
Bad Dür rheim und Königsfeld tragen die Kosten selbst.
- **ZEITRAUM:**
Eröffnung 7. Juli 2013 – ständige Weiterentwicklung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Neuartiges und einzigartiges E-Bike-Angebot der Heilklimatischen Kurorte Bad Dür rheim und Königsfeld im Schwarzwald. E-Bike-Tour durch die herrliche Landschaft des Schwarzwaldes und der Baar. Erlebnisstationen präsentieren die Vorzüge des Heilklimas und machen Kneippanwendungen erlebbar. Die E-Bike-Tour, die beide Kurorte verbindet, wurde von der Expertin für med. Klimatologie, Frau Prof. Dr. Dr. Schuh, Ludwig-Maximilians-Universität München, begutachtet.

Projektmanagement:

- Kur- und Bäder GmbH Bad Dür rheim

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ines Groschupp
- Anschrift: Luisenstr. 4, 78073 Bad Dür rheim
- Telefon: 0 77 26/66 62 91
- E-Mail: ines.groschupp@badduer rheim.de
- Projekthomepage: www.klimobil.de



SOZIALES ENGAGEMENT

TOUR MIT HERZ – WIR TRETEN IN DIE PEDALE



1. Hintergrund

Aktuell leiden bundesweit zwei bis drei Millionen Menschen an Herzschwäche, die Tendenz ist steigend. Damit zählt Herzschwäche zu den drängendsten Gesundheitsproblemen unserer modernen Gesellschaft.

Um die Bevölkerung über diese Volkskrankheit aufzuklären, initiiert die Europäische Gesellschaft für Kardiologie (ESC) vom 9.-11.05.2014 den „Europäischen Tag der Herzschwäche“ (HFA-Day). Ziel ist es, über die Risikofaktoren von Herzschwäche (Herzinsuffizienz) zu informieren und Möglichkeiten der Vorbeugung aufzuzeigen. Inhaltlich geplant und koordiniert werden die bundesweiten Aktionen vom „Kompetenznetz Herzinsuffizienz“ (KNHI), einem deutschlandweiten Netzwerk, das sich der Erforschung von und Aufklärung über Herzschwäche verschrieben hat. Kooperationspartner ist die Deutsche Herzstiftung.

2. Konzept zur Kampagne Tour mit Herz

Um zu zeigen, dass Gesundheitsvorbeugung und Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems mit viel Spaß verbunden sein kann, ist als ein Höhepunkt des HFA-Day 2014 eine Fahrradkampagne für die breite Bevölkerung geplant, die unter dem Motto steht: „Tour mit Herz – Wir treten in die Pedale“. Partner ist der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC). Der Projektidee liegt die Erkenntnis zugrunde, dass Herz-Kreislauf-Störungen durch Radfahren präventiv vorgebeugt werden kann. Nach Angaben der WHO verringert regelmäßige körperliche Rad-Aktivität das Risiko einer im mittleren Lebensalter häufig auftretenden Herz-Kreislauf-Erkrankung um das

20fache. Schon kleine „Trainingseinheiten“ reduzieren das Risiko einer Erkrankung. Vor diesem Hintergrund möchte die Kampagne zu mehr Aktivität im Alltag animieren. Als Schirmherrin für die Tour konnte die Schauspielerin Michaela May gewonnen werden, die 2013 für ihr öffentliches Engagement für den Radverkehr als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2013“ ausgezeichnet wurde.

3. Projektdurchführung

Vom 26.4. bis 8.5.14 veranstaltet das KNHI in Kooperation mit dem ADFC und Partner-Kliniken in verschiedenen Städten Radtouren für die breite Bevölkerung. Die Auftaktveranstaltung der „Tour mit Herz“ ist für den 26.04.14 im Rahmen der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie in Mannheim geplant. Kooperationspartner sind das Uniklinikum Mannheim und der ADFC Mannheim. Umrahmt wird die Auftakttour, die vom Congress-Center Rosengarten an den Neckar und in die nähere Umgebung startet, von einem Programm mit Infos rund um die Themen Herzgesundheit und Bewegung. Jeder Fahrradfahrer erhält für seinen Einsatz ein „Tour mit Herz“-Shirt. In den folgenden zwei Wochen folgen Touren in weiteren Städten. Zusagen liegen bisher für Würzburg, Erlangen, München, Straubing, Freiburg, Bremen und Essen vor. Weitere Touren bundesweit sind geplant.



Projektmanagement:

- Uniklinikum Würzburg, Kompetenznetz Herzinsuffizienz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Rita Börste
- Anschrift: Straubmühlweg 2a, Haus A 9, 97078 Würzburg
- Telefon: 09 31/201-463 24
- E-Mail: Boerste_R@ukw.de
- Projekthomepage: www.knhi.de

76

KURZE PROJEKTbeschreibung

- ZIEL:
Zusammenhang Herzgesundheit und Bewegung vermitteln; Spaß an Bewegung und Verhaltensänderungen fördern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
Positives Feedback von vielen Kliniken; Sensibilisierung; Gewinnung von Partnern und Schirmherrin
- FINANZIERUNG:
Drittmittel und Sponsoring
- ZEITRAUM:
26.04.14 bis 09.05.14

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Höhepunkt des „Europäischen Tages der Herzschwäche 2014“ bildet die Fahrradkampagne „Tour mit Herz – Wir treten in die Pedale“ vom 26.4. bis 8.5.14, die vom „Kompetenznetz Herzinsuffizienz“ in Kooperation mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub initiiert wird. In verschiedenen Städten finden im Aktionszeitraum Radtouren für die breite Bevölkerung statt. Ziel ist es, Impulse für ein gesundheitsförderndes Mobilitätsverhalten im Alltag zu geben und einen Beitrag zur Prävention zu leisten.