DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

DIE PROJEKTE 2019

JURYMAPPE

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

IST EINE INITIATIVE VON:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bürgerservice
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: 030/18300 3060
Fax: 030/18300 1942
E-Mail: buergerinfo@bmvi.bund.de
www.bmvi.de
www.nationaler-radverkehrsplan.de

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
Vorstand Christine Fuchs
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
Tel.: 0 21 51/86-42 50
Fax: 0 21 51/86-43 65
E-Mail: info@agfs-nrw.de
www.agfs-nrw.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON:

Verbund Service und Fahrrad e.V.
Rhododendronstraße 52 B
26605 Aurich
Tel.: 04941/9919851
Fax: 04941/9980 43
E-Mail: info@vsf-mail.de
www.vsf.de

Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Königsteiner Straße 20a
65812 Bad Soden a.T.
Tel.: 06196/5077-0
Fax: 06196/5077-20
E-Mail: contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de

KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
Antwerpener Straße 6–12
50672 Köln
Tel.: 0221/20894-0
Fax: 0221/20894-44
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de

INHALT INFRASTRUKTUR

BAU UND AUSBAU VON FAHRRADWEGEN 7

01. RADVERKEHR-VORRANGROUTE 07 (SÜD-SÜDWEST-SPEICHE), BRÜCKENKOPF/PARKSTRASSE/LUITPOLDSTRASSE/ GEMMINGERSTRASSE 8
02. RADSCHNELLVERBINDUNG FRANKFURT–DARMSTADT 9
03. KOOPERATIONSRADWEG VOLLSTEDT–SÖNNEBÜLL 11
04. PROTECTED BIKE LANE AUF DER ABFAHRTSRAMPE DER KONRAD-ADENAUER-BRÜCKE IN LUDWIGSHAFEN AM RHEIN 12
05. MACHTBARKEITSSTUDIE ZUR OPTIMIERUNG DER RADFERN- UND RADRUNDWEGE IN DER LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN 14
06. LÄNGSTE FAHRRADSTRASSE HESSENS 15
07. RAD- UND WANDERWEG „ALTE DÖMITZER LANDSTRASSE“ IN SCHWERIN 17
08. RADFERNWEG HAMBURG–RÜGEN „VIER-SEEN-RADWEG“ IN SCHWERIN 18
09. BARRIEREFREIE RADWEGE IN RHEINLAND-PFALZ 19
10. BIKE OFFENBACH 20
11. VERKEHRSVERSUCH JAHNPLATZ 22
12. NATURNAHER TOURISTISCHER RADVERBINDUNGSWEG „PARADIESWEG“ IN SCHWERIN 23
13. FAHRRADSTRASSE ÜBER PARKPLATZ SANDKAMP 24
14. NEUAUFTEILUNG DER ZEPPELINSTRASSE – FÜR MEHR FLÄCHENGERECHTIGKEIT UND BESSERE LUFT DANK RADVERKEHR 25
15. RADWEG AN DER K 7/L 11 IN DEN REUSSENKÖGEN UND IN DER STADT BREDSTEDT 28
16. RADFERNBAHN 29
17. FAHRRADSTRASSE WEIGANDUFER 31

RADVERKEHRSKONZEPTE UND BAULICHE ANLAGEN 32

18. WEITERENTWICKLUNG DES REGIONALEN RADWEGENETZES IN DER METROPOLE RUHR 34
19. RAD-ERLEBNISPARK DIEMELSEE 36
20. MOUNTAINBIKE PARCOURS BÄRENLOCH HERRIEDEN 38
21. FAHRRADFREUNDLICHE GRUNDSCHULE 40
22. RADWELLE 41
23. ERRICHTUNG VON ANLEHNBÜGEL IN BERLIN IM BEZIRK NEUKÖLLN 42
24. FILAMENT – DER STÄDTEBALDACHIN 43
25. NACHLEUCHTENDE RADWEG-MARKIERUNG 44
26. RADLUST BIRKENFELD 46
27. PROJEKT UMWELTSCHUTZ FAHRRADPARKPLATZ (P USCH FPP) 48
28. REGELPLAN LASTENFAHRRADPARKPLATZ 49
29. RADWEGENETZPROJEKT INN-SALZACH 50

INNOVATIVE FAHRRADSTATIONEN UND LADESTATIONEN FÜR E-BIKES 52

30. FAHRRADPARKHAUS AM BAHNHOF ORANIENBURG 53
31. FAHRRADHÄUSER 54
32. DEINRADSCHLOSS 55
33. ROLLOUT E-BIKE-STATIONEN AM STANDORT WOLFSBURG 56
34. E-RUNNER ALS BESTANDTEIL EINES ÖKOLOGISCHEN, INTEGRATIVEN FREIZEITPARKS 57

INHALT SERVICE

VERKEHRSERZIEHUNG UND REPARATURSERVICE 59
35. FAHRRAD-FLICK-KURSE FÜR FRAUEN 60
36. JEDES KIND BRAUCHT EIN FAHRRAD 61
37. RAD MACHT SCHULE – KIDS ON BIKE 62
38. MITEINANDER BIELEFELD ERFAHREN 63
39. BIKE & WORK 64
40. „FAHRRAD IN AACHEN“ FÜR KINDER UND JUGENDLICHE 65
41. RADSTELLE 67
42. RADELN IN ALLEN LEBENSLAGEN 68
43. TREFFPUNKT FAHRRADWERKSTATT IN AACHEN 69
44. SICHERES FAHRRADFAHREN FÜR MIGRANTEN 70

INFOMATERIALIEN UND KARTEN 71
45. RADWEG „LIEBLICHES TAUBERTAL – DER KLASSIKER“ 72
46. GRÜNER RING IN HANAU FÜR ALLE – MENSCHEN MIT HANDICAP ENTDECKEN DIE NATUR RUND UM DIE STADT 74
47. INTERNETPRÄSENTATION ZUR RADRUNDTOUR VICELINWEG 75

FAHRRADVERLEIHSYSTEME 76
48. KOSTENLOSE KOLPING LEIHRÄDER 77
49. HANNAH-LASTENRAD FÜR HANNOVER 78
50. LASTENRÄDER ZUM AUSLEIHEN 79
51. DIE FJORDBEWEGER – FREIE LASTENRÄDER IN FLENSBURG 80
52. DONK-EE – DEIN MIETLASTENRAD FÜR KÖLN 81
53. LISSY 83
54. E-BIKE-VERLEIH FÜR DIE GANZE FAMILIE 84
55. MVG RAD LANDKREIS – DER LANDKREIS MÜNCHEN STEIGT AUF 86
56. KOSTENFREIER E-LASTENRADVERLEIH IM LÄNDLICHEN RAUM 88
57. OSNA.BIKE 89
58. KARLOS – DEIN FREIES LASTENRAD 90
59. FLOTTE BERLIN 91
60. FREIE LASTENRÄDER 93
61. NÜWIEL – ELASTENANHÄNGER 94
62. STORKOWER STADTRAD 95
63. LASTENRAD-BAUWORKSHOP 96
64. VELOCITY AACHEN 97

GEFÜHRTE RADTOUREN 98
65. RADFAHREN MIT KAPLAN UND BÜRGERMEISTER 99
66. GEPLANTE UND GEFÜHRTE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK SACHSEN/SACHSEN-ANHALT/THÜRINGEN 100
67. NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN RUND UM MÜNSINGEN, IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB 101
68. BÜRGER-RIKSCHA – GEMEINSAM IN BEWEGUNG 102
69. NEUBÜRGER-RADTOUR 103

RADVERKEHRSKONZEPTE MIT SERVICEELEMENTEN SOWIE PRODUKTE 105
70. QUALITÄTSSICHERUNG DER THEMENRADROUTEN DURCH ROUTENPATEN 106
71. OVIMAF 107
72. BUS & BIKE – UNTERWEGS MIT RAD UND BUS IM RENNSTEIG-SAALELAND, SCHWARZATAL UND THÜRINGER SCHIEFERGEBIRGE 109
73. KONFLIKTLÖSUNG BEI DER FAHRRADMITNAHME IM ÖPNV IN DER REGION HANNOVER 111
74. FAHRRAD2GO – RADMITNAHME IM LINIENBUS LEICHT GEMACHT! 112

INHALT KOMMUNIKATION

KAMPAGNEN ZUR VERBESSERUNG DES IMAGES VON RADVERKEHR 115

75. BRÜCKENKAFFEE 116
76. RADELN VON 8 BIS 80 117
77. ASCHAFFENBURG RADELT RICHTIG 118
78. CONNY CONRAD – RADENTSCHEID MÜNCHEN 119
79. BIKENIGHT: ALTERNATIVEN BRAUCHEN PLATZ – AUCH WIR SIND DER VERKEHR 120
80. RADENTSCHEID MÜNCHEN 122
81. ALLES GUTE, BLAUE ROUTE! 123
82. ADFC-KAMPAGNE #ANDERTHALBMETER ÜBERHOLABSTAND 125
83. WETTBEWERB SCHULRADELN 127
84. AUFBRUCH FAHRRAD – 25 % BIS 2025 129
85. WARMGEFAHREN 131
86. CHARITY BIKE TOUR 2018 132
87. ZUKUNFTSRAD KÖLN 133
88. INTERAKTIVE BETEILIGUNGSPLATTFORM FÜR INTEGRIERTE MOBILITÄTS- UND RAUMENTWICKLUNG 134
89. #RINGFREI 135

BLOGS, FACHZEITSCHRIFTEN, MASSENMEDIEN 137

90. BIKE BILD 138
91. KREBSPATIENT RADELT FÜR GUTEN ZWECK 139
92. STADTRADELN STAR BLOGGER 140
93. RADFAHREN IN STADTHAGEN – FAHRRADREGELN LEICHT ERKLÄRT 141
94. TRANSPORTRAD-FACHBUCH: CAR GO! BIKE BOOM!!! – WIE TRANSPORTRÄDER UNSERE MOBILITÄT REVOLUTIONIEREN 142
95. RADGEBER – INFORMATIONEN RUND UMS RAD IM HOSENTASCHENFORMAT 143
96. „FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT“ 144
97. VRN MOBILE CINEMA 145
98. „MEINE REISEKARTE DURCH DAS JERICHOWER LAND“ UND „MEIN REISEBUCH DURCH DAS JERICHOWER LAND“ 147
99. ANTRITT – DIE FAHRRADSENDUNG AUF DETEKTOR.FM 148
100. FAHRRADKLAUKARTE – TRAG DEIN GESTOHLENES FAHRRAD EIN 149

MOBILITÄTSLEITBILDER, STATISTIKEN, PLATTFORMEN 150

101. RADLVORRANGNETZ MÜNCHEN 151
102. ALLTAGSRADWEGE FÜR UNSERE REGION „NÖRDLICHES WEIMARER LAND“ 152
103. I WANT TO RIDE MY BICYCLE – DIE GIM RADFAHRERTYPOLOGIE 154
104. RADMESSER 155
105. RADSPORTLIFE – DEINE FAHRRADPLATTFORM/RADFAHREN NEU ERLEBEN 157
106. FAHRRADPENDELN.DE 159
107. FORTSCHRITTSBERICHT 2019 ZUM BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR UND ZUR RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR HAMBURG 160
108. FIXMYBERLIN 161
109. RADWEG STATT MEHRZWECKSTREIFEN AM WESTENHELLWEG (L 736) IN BERGKAMEN-HEIL 162

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

INFRASTRUKTUR

QUELLE: ROMAN HOLST

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Bau und Ausbau von Fahrradwegen

RADVERKEHR-VORRANGROUTE 07 (SÜD-SÜDWEST-SPEICHE), BRÜCKENKOPF/PARKSTRASSE/LUITPOLDSTRASSE/ GEMMINGERSTRASSE

01

Im Jahr 2016 wurde vom Stadtrat das Mobilitätskonzept für den Radverkehr in Ingolstadt beschlossen. Wesentliche Elemente dieses Mobilitätskonzeptes sind zehn sog. Vorrangrouten, auf denen der Radverkehr gebündelt geführt werden soll. Als erste Vorrangroute wurde die Vorrangroute 07 (Süd-Südwest-Speiche) Konrad-Adenauer-Brücke/Parkstr./Luitpoldstr/Gemmingerstr./Gustav-Adolf-Str. realisiert.
Es sind folgende bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchgeführt worden:

- Brückenkopf: Fahrradableitung in die Parkstr.
- Parktstr./Luitpoldstr. : Ausweisung als Fahrradstraße
- Einmündung Rankestr./Gemmingerstr.: Bevorrechtigung der Radfahrer, Roteinfärbung
- Gemmingerstr.: Ausweisung als Fahrradstraße
- Keuzung Haunwöher Str./Gustav-Adolf-Str.: Anforderungstaster für Radfahrer
- Kreuzung Gustav-Adolf-Str./Lindberghstr.: Bevorrechtigung der Radfahrer, Roteinfarbung
- Gustav-Adolf-Str.: Ausweisung als Fahrradstraße
- Kreuzung Gustav-Adolf-Str./Maximilianstr.: Verbesserung der Sichtverhältnisse und Reduzierung der Querungslängen durch Umbau der Kreuzung

Über die betroffenen Bezirksausschüsse wurden der Öffentlichkeit die Ziele und die Umsetzung dieser Vorrangroute vorgestellt.

Die Umsetzung dieser Vorrangroute sollte beim Wettbewerb einen Preis erhalten, weil diese Vorrangroute einen guten Kompromiss zu einer oftmals nicht realisierbaren innerstädtischen Radschnellverbindung darstellt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bündelung, sichere und zügige Führung des Radverkehrs, mit teilweiser Bevorrechtigung an Knotenpunkten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Radfahrer nutzen verstärkt diese Vorrangroute, um sicherer in die Innenstadt zu gelangen.
- FINANZIERUNG:
  Durch Stadt Ingolstadt und Bundesministerium für Umwelt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  03.2017 – 09.2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Diese Vorrangroute ist Teil eines Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr in Ingolstadt, das 2016 vom Stadtrat beschlossen wurde. Die Vorrangroute zeichnet sich gegenüber anderen Radwegen dadurch aus, dass ein allwettertauglicher Belag vorliegt, die Trasse frei von Hindernissen ist sowie geringe Wartezeiten an Signalanlagen, teilweise Bevorrechtigung an Kreuzungen und Winterdienst zweimal täglich bestehen. Durch die größtenteils als Fahrradstraße ausgewiesene Trasse wird der Radverkehr bevorzugt geführt.

Projektmanagement:
- Tiefbauamt der Stadt Ingolstadt

Kontakt:
- Ansprechpartner: Konrad Eckmann (Fahrradbeauftragter)
- E-Mail: konrad.eckmann@ingolstadt.de
- Projekthomepage: keine Angabe

02

Zwischen den Großstädten Frankfurt am Main und Darmstadt besteht kein durchgehender attraktiver Radweg. Die wenigen Wege sind schlecht ausgeschildert und in einem wenig einladenden Zustand. Die Roadmap des Projekts listet fünf Bauschnitte auf, unterschiedlich verteilt auf die sieben Kommunen: Frankfurt am Main, Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach, Erzhausen und Darmstadt. Der 1. Bauabschnitt ist für 2018/19 in der Umsetzung. Es folgen bis 2022/23 vier weitere Bauabschnitte. Die Radschnellverbindung wird von der Regionalpark Frankfurt RheinMain Südwest GmbH umgesetzt. Basis ist eine Machbarkeitsstudie des Regionalverbands Frankfurt RheinMain aus 2014. Die Trassenführung ist gekennzeichnet durch den beständigen Wechsel des Routenprofils: innerorts und außerorts. Ziel war es, die an der Route wohnende Bevölkerung, aber auch die arbeitende Bevölkerung durch eine direkte Anbindung zum Umstieg auf das Fahrrad zu bringen. Es wird eine Trennung von Rad- und Fußgängerverkehren angestrebt, d.h. Minimierung von Mischverkehrsabschnitten. Mischverkehrsflächen nur dort, wo es seitlich keinen Platz gibt, z.B. wegen des Korridors der DB oder wegen Naturschutzgebietsgrenzen. Die Widmung des Wegs erfolgt als Verkehrsfläche, die Beschilderung nach StVO. Die Ausbaubreite beträgt 5,00 m als Mindeststandard (4,00 m Asphalt, 1,00 m Schotterbankette). Angestrebt werden 6,50–7,00 m, um direkt neben dem Asphaltband einen Gehweg führen zu können. Die Bauhöhe wird angepasst an den Bestand. Deckenhöhenpläne werden in der Regel nicht erstellt. Die seitlichen Wegränder werden durch einen weißen Markierungsstrich gekennzeichnet. Abschnittsweise wird es eine unterbrochene Mittelmarkierung geben. Besonderheiten der Radschnellverbindung, die die reine Fahrzeit für Radfahrer halbieren soll, sind neben der durchgehenden Asphaltierung die durchgehende Beleuchtung und die

Projektmanagement:

- Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Manfred Ockel
- E-Mail: m.ockel@kelsterbach.de
- Projekthomepage: www.Regionalpark-rheinmain.de, www.region-frankfurt.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bau der ersten Radschnellverbindung im Bundesland Hessen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Umsetzung des 1. Bauabschnitts von Egelsbach nach Darmstadt-Wixhausen 2018–2019
- FINANZIERUNG:
  Projekt „Nahmobilität“ des Hessischen Wirtschaftsministeriums; 80/20 % Förderung Land/Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2017 – 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir sind mindestens ein Modelprojekt in Hessen, um schnell und effizient die komplexe Aufgabe in die Realität umzusetzen! Innerhalb von zwei Jahren wurde zwischen Frankfurt und Darmstadt eine ca. 30 km lange Fahrradtrasse entworfen, geplant und bereits in Abschnitten umgesetzt. Die beteiligten sieben Kommunen und der Kreis Offenbach haben die RP gGmbH mit der Planung und Umsetzung beauftragt. Mit den ersten beiden Abschnitten (3 km) wurde im Oktober 2018 begonnen. Sie werden im Frühjahr 2019 eingeweiht.

02

durchgehende Ausstattung mit Service-Stationen. Die Beleuchtung soll drahtlos mit LED-Solarleuchten erfolgen, von einem Spezialbüro ingenieurmäßig betreut. An den Stationen, vor allem außerorts aufgestellt, soll man kleinere Reparaturen machen und sich bei Unwetter unterstellen können. Kleinere weitere Details sind die schräg zur Fahrtrichtung angebrachten Abfallbehälter sowie Metallbügel mit Haltegriff an Kreuzungen, an denen man warten muss.

Zur Umsetzung hat sich mit Beginn der Planungen eine Arbeitsgruppe aus den Vertretern der betroffenen Kommunen, der Landkreise, der Hochschule Darmstadt (wissenschaftliche Betreuung), von HessenMobil als Fördermittelgeber sowie den Genehmigungsbehörden gebildet, die sich bislang schon 14 Mal, d.h. im Monatsrhythmus getroffen hat. Öfter trifft sich die Taskforce zur Vorbereitung der Bauabschnitte. Wöchentlich finden Bau-Jours-fixes mit den Mitgliedern der Taskforce, der Baufirma und den Planungsbüros statt. Es gibt eine ökologische und eine geo- und umwelttechnische Baubegleitung. Die Baukosten belaufen sich aktuell auf rund 40 Millionen Euro.

KOOPERATIONSRADWEG VOLLSTEDT–SÖNNEBÜLL

Vor dem Bau dieses Radweges war die Kreisstraße 46 aufgrund des Ausbauzustandes (fehlende Markierung der Fahrbahnmitte und kein Radweg) und des Verkehrsaufkommens sowie der dort gefahrenen Geschwindigkeit für Fahrradfahrer gefährlich und unattraktiv. Aus südlicher Richtung kommend, erreichte ein Radweg die Gemeinde Vollstedt und endete dort. Durch den 1.500-m-Lückenschluss zum Radweg an der L 12 ist eine attraktive radläufige Verbindung zum regionalen und überregionalen Radwegenetz geschaffen worden.

Aus Sicht der Gemeinden Vollstedt und Sönnebüll handelt es sich bei dem jetzt realisierten II. Bauabschnitt um eine absolut dringliche und wichtige Maßnahme für regionale und überregionale Radler. Hier genießt die (Verkehrs-)Sicherheit der Fahrradfahrer absolute Priorität. Des Weiteren ist durch diese Baumaßnahme der sichere Verbindungsschluss zum überregionalen Radwegenetz geebnet worden. An dieser Stelle erlaube ich mir den Hinweis auf die stark steigenden Unfallzahlen aus der Unfallstatistik der Vergangenheit. Als Grund ist überhöhte Geschwindigkeit festzustellen gewesen. Mithin geht mit diesem Radweg eine deutliche Attraktivitätssteigerung für unterschiedliche Nutzer einher und durch die Qualitätssteigerung werden sicherlich vielen Menschen bevorzugt das Fahrrad nutzen sowie damit einhergehend neben dem gesundheitlichen Nutzen auch einen deutlichen Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten.

03

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Motivationsförderung für CO_2-freien Verkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bau eines 1.500 m langen Radweges mit Otterbrücke und Hinweistafel zum Otterleben
- FINANZIERUNG:
  Durch die Gemeinden Vollstedt und Sönnebüll sowie die Klimaschutzinitiative
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2017 – 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Durch den Bau des straßenbegleitenden Radweges ist für die regionalen Radfreude und die, die es noch werden wollen, eine radläufige Verbindung zur Stadt Bredstedt geschaffen worden. Für die überregionalen Radfahrer wurde durch diesen Radweg ein Lückenschluss des westlichen und mittleren Nordfrieslands bis nach Flensburg und der dänischen Grenzregion geschaffen. Dieses Projekt führt neben der Motivation zum Radfahren zu einer deutlichen Einsparung von klimaschädlichem CO_2.

Projektmanagement:
- Gemeinden Vollstedt und Sönnebüll

Kontakt:
- Ansprechpartner: Herr Nico Wischnewski
- E-Mail: n.wischnewski@amnf.de
- Projekthomepage: AMNF, Gemeinde Sönnebüll

PROTECTED BIKE LANE AUF DER ABFAHRTSRAMPE DER KONRAD-ADENAUER-BRÜCKE IN LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

04

Die Konrad-Adenauer-Brücke ist eine bedeutsame Verkehrsverbindung über den Rhein im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar für alle Verkehrsmittel. So nutzen rund 74.000 Kfz und ca. 3.000 Fahrradfahrer*innen diese Brücke täglich. Die Abfahrtrampe auf der Nordseite der Konrad-Adenauer-Brücke stellt die Verknüpfung mit dem städtischen Straßen- und Radwegenetz her. Vorher gab es im Bestand einen Einrichtungsradweg (rampenabwärts), der zudem wegen einer Engstelle im Kurvenbereich des Brückenbauwerks dort als kombinierter Geh- und Radweg ausgeschildert war. Die Gegenrichtung wurde über die südliche Auffahrtsrampe geführt.

Ziel der Maßnahme war es, die festzustellenden zahlreichen Fehlfahrten von Radfahrer*innen in untersagter Fahrtrichtung (rampenaufwärts) zu legalisieren, die insbesondere an der Engstelle bei Begegnungen zwischen Radfahrer*innen bzw. auch mit Fußgänger*innen, auch vor dem Hintergrund der Quer- und Längsneigung der Brückenrampe, häufig zu verkehrsgefährdenden Situation führten. Es sollte so auch im Sinne einer besseren Netztransparenz eine sichere und gut zu befahrende Radverkehrsanlage entstehen.

Der schlechte bauliche Zustand der Fahrbahn und des kombinierten Geh- und Radweges der Abfahrtsrampe erforderte eine Sanierung durch das städtische Tiefbauamt. Im Rahmen dieser Sanierung wurde im Oktober 2017 das Projekt umgesetzt.

Durch die Rücknahme einer der zwei vorhandenen Ausleitungsspuren für den Kfz-Verkehr konnte ohne gravierende Einschnitte in der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs Fläche für die Anlage eines Radstreifens auf Fahrbahnniveau im Zweirichtungsverkehr gewonnen werden.

Zur Absicherung bzw. Trennung der beiden Verkehrsmittel wurden auf der Asphaltoberfläche zwei parallele Hochborde mit einer Breite von 15 cm aufgeklebt und der Raum zwischen diesen beiden Borden (50 cm) mit Asphalt verfüllt. Somit misst der gesamte „Trennbord“ insgesamt 70 cm. Es entstand eine Protected Bike Lane in einer Breite von 3,00 m und auf einer Länge von 250 m im Zweirichtungsverkehr. Verdeutlicht wurde die Radwegeführung

Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein – Bereich Tiefbau

Kontakt:

- Ansprechpartner: Frau Beate Roesner
- E-Mail: Beate.roesner@ludwigshafen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Gesicherter, günstiger richtungsbezogener Lückenschluss im Radnetz bei hohen Verkehrsbelastungen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Steigerung der Radfahrten durch eine neue attraktive Verbindung und positive Rückmeldungen
- FINANZIERUNG:
  Städtischer Haushalt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Oktober 2017 erster Teilabschnitt – Protected Bike Lane; zweiter Teilabschnitt Januar 2019 – Netzschluss

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

An der Abfahrtsrampe der Konrad-Adenauer-Brücke als bedeutsame Verkehrsverbindung über den Rhein wurde durch die Rücknahme einer Kfz-Fahrspur eine Protected Bike Lane (geschützter Radstreifen) angelegt. Als Besonderheiten sind die Rücknahme einer Kfz-Fahrspur als auch die bauliche Trennung zwischen Kfz- und Radverkehr zu nennen. Damit wurde eine für alle Verkehrsteilnehmer sichere sowie auch kostengünstige und einfach herzustellende Lösung entwickelt, die als beispielhaft angesehen werden kann.

PROTECTED BIKE LANE AUF DER ABFAHRTSRAMPE DER KONRAD-ADENAUER-BRÜCKE IN LUDWIGSHAFEN AM RHEIN

04

durch entsprechende Bodenmarkierungen und Beschilderungen. Der ehemalige kombinierte Geh- und Radweg auf dem alten Bord wurde zum reinen Fußweg.
Unsere Erfahrungen mit dieser Protected Bike Lane sind sehr positiv, was die zu beobachtenden Radverkehrsmengen als auch die Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen.

Im weiteren Verlauf der Brückenabfahrt entlang der Lichtenberger Straße wird derzeit, ebenfalls durch Rücknahme einer Kfz-Fahrspur, die Fortsetzung des Zweirichtungsradwegs als baulicher Bordsteinradweg auf einer Länge von ca. 200 m bis zu einer städtischen Verteilerstelle im Radwegenetz (Lückenschluss) realisiert, was ohne die Neuorganisation der Rampenabfahrt nicht möglich gewesen wäre.

Die hergestellte Protected Bike Lane stellt durch die einfache Ausgestaltung des Trennbords, die auch städtebaulich gut gelungen ist, eine sichere, kostengünstige und beispielhafte Lösung zur Führung des Radverkehrs dar.

MACHTBARKEITSSTUDIE ZUR OPTIMIERUNG DER RADFERN- UND RADRUNDWEGE IN DER LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN

05

Die Stadt Schwerin ist bestrebt, die Attraktivität ihrer touristischen Radfern- und Radrundwege zu erhöhen. Im Jahr 2014, vor Beginn der Erarbeitung der Machtbarkeitsstudie lagen diese Radwege stadtein- und stadtauswärts hauptsächlich an stark befahrenen Straßen.

Ziel der Studie war es, diese Wege in ihrer Trassenführung zu überprüfen, um im Ergebnis dann Wegeabschnitte teilweise oder ganz zu verlegen und zu verbinden, sodass Radtouristinnen/-touristen, Alltagsfahrer/-innen und Freizeitfahrer/-innen durch reizvolle Naturlandschaften fernab der Hauptverkehrsstraße geführt werden können.
Schwerin ist die „Stadt der sieben Seen". Die geplanten Uferradwege mit freiem Blick auf die jeweiligen Seen unterstreichen dieses Image.

Auf Grundlage dieser Machtbarkeitsstudie, die der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. befürwortete, wurde in 2014 der Radfernweg Hamburg–Rügen als erste Maßnahme auf eine Länge von 2,3 km von der vielbefahrenen Wismarschen Straße an das Westufer des Ziegelaußensees verlegt. Die durchgängige Wegebreite beträgt 2,50 m. Der Abschnitt des Radfernweges wurde teilweise in Asphaltbauweise, als Wassergebundene Wegedecke oder als Betonspurbahn ausgeführt. Es entstanden ein überdachter Rastplatz und viele einzelne Rastmöglichkeiten, die alle einen unverbauten Blick auf das Wasser gewähren. Gefördert wurde der Neubau dieses Radweges aus Mitteln der Gemeinschaftsausgabe – Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstrukttur – mit einem 90%igen Zuschuss.

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch den Eigenbetrieb, SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Bachmann
- E-Mail: marlies.bachmann@sds-schwerin.de
- Projekthomepage: https://www.sds-schwerin.de/oeffentliches-gruen/gruen-und-parkanlagen/rad-und-wanderwege/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Nachhaltige Verbesserung der touristischen Infrastruktur in der Landeshauptstadt Schwerin
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fertigstellung der Studie Februar 2015, seit 2014 schrittweise Umsetzung
- FINANZIERUNG:
  66.500,00 €; 90-%-Förderung touristischer Infrastruktur
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2014 – 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die touristischen Radfern- und Radrundwege in der Stadt Schwerin werden von ehemals straßenbegleitenden Trassen jetzt durch die Landeshauptstadt geführt. Die Radwege führen nun an den Ufern der zahlreichen Seen entlang. Es erfolgte eine, wenn möglich, direkte Trennung vom KFZ-Verkehr. Die schrittweise Umsetzung dieser Machbarkeitsstudie fördert den touristischen Radverkehr und verbessert auch die örtlichen Verkehrsbeziehungen für den Alltags- und Freizeitverkehr.

LÄNGSTE FAHRRADSTRASSE HESSENS

06

Anlass
Die Ost-West-Verbindung entlang des Hengstbachs vom Stadtzentrum Sprendlingen zum Bahnhof Dreieeich-Buchschlag war schlecht befahrbar.
Der Radverkehr wurde von schnell fahrenden Kfz bedrängt. Es galt, eine geeignete Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt zu finden und vorhandene Engpasssituationen zu beheben.
Schleichverkehr auf der Strecke und gefährliche Knotenpunkte sollten beseitigt sowie Radfahren auf dem Gehweg unterbunden werden. Als ein wichtiges Ziel sollte der Straßenzug Auestraße und Liebknechtstraße aufgewertet werden.
Es galt, Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf den beiden parallel verlaufenden Strecken zu vermeiden. Im Norden sollte die Naherholungsachse am Hengstbach vom schnellen Radverkehr entlastet und die Fußgänger geschützt werden. Die südliche Hauptstraße hat in Richtung Bahnhof keine Radverkehrsführung. Bisher aus Furcht vor Unfällen auf dem Gehweg fahrende Radfahrer sollten eine sichere Verbindung erhalten.

Resultat
Die neu geschaffene Verbindung lädt alle Bürger ein, den Weg zur Arbeit, zum Fußballstadion oder in der Freizeit mit dem Rad oder multimodal zu bewältigen. Die längste Fahrradstraße Hessens sorgt auf 3 km zwischen Stadtzentrum und Bahnhof Buchschlag für eine hohe Verkehrs- und Lebensqualität. Die Fahrradstraße erschließt sechs Schulen mit weit über 1.000 Schülern. Zum Frankfurter Flughafen beträgt der Anteil der Fahrradstraße ein Viertel der Gesamtstrecke.

Radverkehrsförderung
Die stadtteilübergreifende Achse ist eine die aktive Mobilität fördernde Verbindung, auf der Kommunikation zwischen den Nebeneinanderfahrenden erlaubt ist. Die Fahrbahn konnte so umgestaltet werden, dass der Verkehrswiderstand für Kraftfahrzeuge erhöht und der Vorrang des Radverkehrs auf der ganzen Strecke sichtbar gemacht werden konnte. Folgende Maßnahmen haben zu Respekt und Rücksicht zwischen Kfz und Rad gesorgt:

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Durchgängige Verbindung vom Bahnhof bis zur Innenstadt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Radschnellverbindungscharakter und hohe Beliebtheit in Dreieich
- FINANZIERUNG:
  280.000 €; zu 37,5 % Stadt Dreieich; 62,5 % aus der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Infoabend 01.2017 • Baubeginn 08.2017 • Verkehrsfreigaben 12.17 (BA1+2 | 2 km) & 10.18 (BA3 | 1 km)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit der Fahrradstraße konnte für unterschiedliche Nutzergruppen und auf verschiedenen Straßentypen eine Verbindung geschaffen werden, die verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer herstellt. Die Fahrradstraße im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main dient als Zubringer und erschließt:
1. Radschnellverbindung Frankfurt–Darmstadt (mit einem Potenzial von über 2.000 Radfahrten/Tag)
2. Flughafen Frankfurt mit über 80.000 Arbeitsplätzen
3. Langener Waldsee
4. Zentrum der Stadt Dreieich.

Projektmanagement:
- Stadt Dreieich, Runder Tisch Radverkehr Dreieich und Planungsbüro VAR+

Kontakt:
- Ansprechpartner: Uwe Petry, Planungsbüro VAR+, Leiter des FGSV-Arbeitskreises Pedelectaugliche Infrastruktur
- E-Mail: uwe.petry@varplus.de
- Projekthomepage: https://tinyurl.com/yd5vwvop

06

- Intuitiv erkennbar – große Schilder
- Torwirkung durch den Einbau von zwölf Pflanzinseln
- Durchgängige große Fahrradpiktogramme
- Sanierung der Straßen
- Vorfahrtsänderung zugunsten des Radverkehrs
- Flächige Roteinfärbung und rote Teppiche „Fahrradstraße“

Motivation und Kooperation
Die Stadt Dreieich unternimmt große Anstrengungen, den Verkehr fahrrad- und umweltfreundlicher zu bewältigen.
Die Stadt war die erste Kommune im Kreis Offenbach, die sich gemeinsam mit dem ADFC und den Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung an einen Tisch gesetzt hat.
Seit 2008 moderiert das Planungsbüro VAR+ den Runden Tisch Radverkehr Dreieich, der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet und umsetzt.

Wissenschaftliche Begleitung
Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) hat die Fahrradstraße Dreieich in ihre Publikation „NRVP 2020 – Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ aufgenommen.
Der Nutzen der Fahrradstraße Dreieich für die Allgemeinheit wurde wissenschaftlich untersucht und im Rahmen einer Bachelorarbeit an der Goethe-Universität Frankfurt am Main festgestellt.

RAD- UND WANDERWEG „ALTE DÖMITZER LANDSTRASSE“ IN SCHWERIN

07

Ein Flurstück mitten im Wald hat den Namen „Alte Dömitzer Landstraße“. Beidseitig ist dieses Trassengrundstück eingefasst von alten Eichen. Recherchen ergaben, dass um 1700 die Stadt Suerin (Schwerin) einen Land-, Fracht- und Postweg zum Elbhafen in Dömitz unterhielt. Im Rahmen der Erarbeitung der Machtbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landeshauptstadt Schwerin wurde die historische Wegeführung abgeradelt und festgestellt, dass eine Wiederherstellung als Rad- und Wanderweg für Erholungsuchende, Radtouristen und den Alltagsfahrer durchaus möglich ist.

Die Stadt Schwerin hat auf einer Länge von 6,4 km diesen Weg in einer Breite von 2,5 m in Ausführung als wassergebundene Wegedecke neu gebaut. Der Radweg unterquert eine Bundesstraße im Waldgebiet Haselholz, führt dann über eine Radwegebrücke (Überquerung eines Gleises der DB) in das Naturschutzgebiet „Kiesgrube Wüstmark“ im Waldgebiet Göhrener Tannen und von dort durch das Waldgebiet Friedrichs Tannen. Mehrere Naturschautafeln weisen am Wegesrand auf die zu erlebende Flora und Fauna hin. Ein Waldspielplatz und mehrere Rastplätze laden zum Verweilen ein.

Dieser Rad- und Wanderweg ist bei den Schwerinern und den Besuchern sehr beliebt. In Teilbereichen wird diese Trasse für die Velo Classico genutzt.

Die weiteren Gemeinden in den Landkreisen befürworten den noch fehlenden Ausbau der Alten Dömitzer Landstraße bis zur Elbestadt Dömitz.

Ziel ist, die Anbindung vom Elberadweg (Dömitz) zum Radfernweg Hamburg–Rügen (Schwerin) sowie zum Ostseeküsten-Radweg (Wismar) als kürzeste Verbindung zu schaffen.

Die Stahl-Brückenelemente waren Restposten der Bundesgartenschau 2009 in Schwerin und wurden nachhaltig zur Wiederverwendung genutzt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ausbau des historischen Land-, Fracht-und Postweges als Rad- und Wanderweg von der Stadt Schwerin zum Hafen an der Elbe in der Stadt Dömitz
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausbau inklusive eines Brückenneubaus, des 6,4 km langen Teilstückes im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Schwerin
- FINANZIERUNG:
  Gesamtkosten 1.110.000 €, davon 790.000 € Fördermittel aus dem Programm zur Schaffung einer Erholungsinfrastruktur Wald (85-%-Netto-Förderung)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2010 – 2014

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch den Eigenbetrieb, SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Bachmann
- E-Mail: marlies.bachmann@sds-schwerin.de
- Projekthomepage: www.sds-schwerin.de/oeffentliches-gruen/gruen-und-parkanlagen/rad-und-wanderwege

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Schaffung eines Radweges mit ländlichem Charakter durch die Waldgebiete Schwerins, zur besseren Erreichung der Umlandgemeinden, abseits der vielbefahrenen Straßen sowie für Erholungsuchende, Familienausflüge usw.

RADFERNWEG HAMBURG–RÜGEN „VIER-SEEN-RADWEG“ IN SCHWERIN

08

Der Radfernweg Hamburg–Rügen führte die Radtouristinnen und -touristen vom Stadtteil Friedrichsthal kommend über die Gadebuscher und die Lübecker Straße zum Schloss Schwerin. Jetzt werden Radfahrer/-innen von der Gadebuscher Straße an das Westufer des Lankower Sees geführt. Entlang der Lankower Berge, einem Landschaftsschutzgebiet, geht es zur Badestelle mit neuem Wasserspielplatz am Südufer dieses Sees. Dieser erste Teilbereich wurde in sandfarbener Asphaltbauweise auf einer Länge von ca. 2 km ausgeführt. Der Kompromiss wurde mit der Naturschutzbehörde getroffen. Weiter geht es in Asphaltbauweise und wassergebundener Wegedecke auf 4,5 km Länge an den Ufern der Ostorfer Seen entlang, oberhalb des Grimkesee sowie auf der Schlosspromenade des Burgsees zum Schweriner Schloss. Die relative Unberührtheit der Kulturlandschaft, das Wechselspiel von Land und Wasser sowie die strikte Führung abseits der viel befahrenen Straßen begeistert nicht nur Radfahrer/-innen sondern auch Freizeitsportler/-innen und Spaziergänger/-innen. Insgesamt sind drei überdachte Rastplätze mit Informationstafeln und über 25 Sitzbänke gestellt worden. Sichtachsen zum Wasser wurden freigelegt. Am Ostorfer Ufer wurde das Kunstwerk „Die drei Grazien“ (Göttin der Fruchtbarkeit, Stolz und Wehrhaftigkeit) von Nando Kallweit mit Blick zur Toteninsel installiert. Die gesamte Radstrecke wurde barrierearm gestaltet und wird auch schon jetzt vor der offiziellen Einweihung im Mai 2019 nicht nur von Radfahrer/-innen stark frequentiert.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Nachhaltiger Ausbau der touristischen Infrastrukttur; Erschließung von Uferwegen für alle Radfahrer/-innen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausbau eines 6,5 km langen Nord-Süd-Verbindungsradweges an den Ufern des Lankower, Ostorfer, Grimke- und Burgsees
- FINANZIERUNG:
  Zuschuss in Höhe von 90 % aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ in Verbindung mit Mitteln des „Europäischen Fonds für regionale Entwickllung“; Gesamtkosten 3,3 Millionen Euro
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  April 2018 – Mai 2019

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch den Eigenbetrieb, SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marlies Bachmann
- E-Mail: marlies.bachmann@sds-schwerin.de
- Projekthomepage: https://www.sds-schwerin.de/oeffentliches-gruen/gruen-und-parkanlagen/rad-und-wanderwege/

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Umverlegung des Radfernweges Hamburg–Rügen: Die autofreie Führung eines touristischen Radweges durch die Natur bedeutet einen riesigen Qualitätssprung im Vergleich zu einem straßenbegleitenden Radweg an einer stark befahrenen Ortstraße.

BARRIEREFREIE RADWEGE IN RHEINLAND-PFALZ

09

Anlass für die konkrete Arbeit am Thema „barrierefreie Radwege“ geben die durch das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) ausgewählten zehn Modellregionen „Tourismus für alle“ (www.mwvlw.rlp.de). Diese erhalten eine Förderung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), um in ihrer Region eine barrierefreie (baf.) touristische Servicekette auszubauen.

Das MWVLW initiierte gemeinsam mit der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (RPT) Anfang 2017 die Erarbeitung von drei Leitfäden für eine koordinierte Umsetzung barrierefreier Infrastruktur a) für baf. Radwege, b) für baf. Wanderwege sowie c) für baf. Touristische Fußwege-Leitsysteme. Diese beschreiben Vorgaben für die Entwicklung und Beschilderung von barrierefreien Wegen und sind Voraussetzung für eine Förderung (vgl. www.inklusion.rlp.de, www.rlp.tourismusnetzwerk.info). Die neu entstehenden Angebote sollen in die Datenbank „Reisen für Alle“ des Deutschen Seminars für Tourismus (DSFT) Berlin e. V. eingepflegt werden.

Rheinland-Pfalz nimmt mit dem Leitfaden sowie der konkreten Umsetzung von barrierefreien Radwegen eine bundesweite Vorreiterrolle ein. Bei der Entwicklung des Leitfadens für barrierefreie Radwege erfolgte von Beginn an eine enge Zusammenarbeit der RPT mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP), da zwingend die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR)“ zu beachten sind. Der Leitfaden für barrierefreie Radwege wird 2019 als Zusatzkapitel in die HBR integriert.

Im Pilotprojekt „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“ werden auf einer Strecke von 14 km erstmals die Anforderungen an barrierefreie Radwege umgesetzt und einem Praxistest durch beeinträchtigte Radfahrer unterzogen. Zusätzlich wird im Frühjahr 2019 dieses erste barrierefreie Teilstück ausgeschildert. Neben speziellen Barrierefrei-Wegweisern stellt die Übersichtstafel „Streckeninformation“ das Kernstück der Beschilderung dar. Hier erfahren beeinträchtigte Nutzer, was sie auf der Strecke erwartet bzw. welche Barrierefrei-Ausstattungen vorhanden sind.

Dieses Teilstück wurde nach Prüfung durch ein Fachplanungsbüro sowie Befahrungen mit Vertretern des LBM RLP, der RPT, der Modellregion sowie dem Landesbehindertenbeauftragten als barrierefrei eingestuft. Eine Zertifizierung des Radwegs nach „Reisen für Alle“ durch das DSFT ist geplant. Die Erfahrungen aus der Pilotphase sollen in die Umsetzung weiterer schon geplanter barrierefreier Radwege einfließen. Infos zum barrierefreien „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“ finden sich auf www.radwanderland-fachportal.de und nach der Eröffnung auch als Route unter www.radwanderland.de.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Barrierefreie Optimierung von Radwegen in RLP: einheitliche Qualität und konsistente Wegweisung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  1. Leitfaden zur Umsetzung barrierefreier Radwege
  2. Pilotstrecke Glan-Blies- und Odenbach-Radweg
- FINANZIERUNG:
  MWVLW, LBM RLP, RPT, Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern und Fremdenverkehrszweckverband Pfälzer Bergland
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  1.: 2017 – 2018
  2.: 2017 – Frühjahr 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Seit der Auslobung von zehn Modellregionen „Tourismus für alle“ in 2016 arbeiten der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP) und die Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (RPT) mit den Regionen zusammen an der Umsetzung barrierefreier Radwege in Rheinland-Pfalz. Basis bildet der 2017/18 erstellte Leitfaden: HBR-Fortschreibung „Barrierefreiheit“ – Version 1.0. Pilothaft umgesetzt wird derzeit als erster der barrierefreie „Glan-Blies- und Odenbach-Radweg“.

Projektmanagement:
- Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RLP) in Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (RPT)

Kontakt:
- Ansprechpartner: LBM: Ludger Schulz; RPT: Nathalie Hartenstein; Fremdenverkehrszweckverband Pfälzer Bergland: Julia Bingeser
- E-Mail: Ludger.Schulz@Lbm.rlp.de
- Projekthomepage: www.radwanderland-fachportal.de

BIKE OFFENBACH

10

Offenbach am Main ist eine junge, internationale und aufstrebende Stadt, deren Einwohnerzahl stetig wächst: von knapp 127.000 im Jahr 2013 auf fast 137.000 Ende 2018. Damit nimmt auch der Verkehr zu, während gleichzeitig Dieselfahrverbote drohen. Um die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten und Mobilität für alle zu gewährleisten, ist es unabdingbar, den Radverkehr zügig auszubauen. Die Voraussetzungen dafür sind gut: Offenbach gilt als die Stadt der kurzen Wege und weist kaum Höhenunterschiede auf.

Städtische Fachleute entwickelten seit Winter 2016/17 mit privaten Organisationen wie dem ADFC Offenbach ein Fahrradstraßen-Konzept, das Radelnde schnell und sicher an ihre Ziele bringen soll: beruflich, schulisch und privat, von der City über die Stadtteile bis hinein ins Umland. Potenzial zum Umsatteln sehen die Planer vor allem bei Berufspendlern sowie bei Kindern und Jugendlichen, von denen bislang nur 13 % zur Schule radeln. Da Radfahrer gerne lokal einkaufen, stärkt das Vorhaben auch die Innenstadt, und der Ausbau des Radverkehrs trägt zur besseren Luft- und Lebensqualität für alle bei. Dass sich die Stadt bald neu erfahren lässt, ist dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu verdanken: Es hat Mitte 2018 die Mittel für das Verbundprojekt bewilligt. Für das „Bike Offenbach“ genannte Vorhaben stellt das BMU bis Mitte 2021 rund 4,53 Millionen Euro aus den Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung. Der Eigenanteil der Stadt beträgt 1,5 Millionen Euro. Neben der Nachbargemeinde Neu-Isenburg, die als Verbundpartner ebenfalls eine Förderzusage erhielt, sind die Projektpartner der ADFC Offenbach, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), die Hochschule Darmstadt und der Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main. Die Auflistung belegt, dass Bike Offenbach als Pilotprojekt im Ballungsraum schon jetzt die Region weiter vernetzt.

Projektmanagement:

- Stadt Offenbach am Main, OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulrich Lemke
- E-Mail: bikeOffenbach@opg-of.de
- Projekthomepage: www.bikeoffenbach.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bike Offenbach – Unsere Stadt neu erfahren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zuwendungsbescheid liegt vor, politische Beschlüsse sind erfolgt, Teststraße ist in Betrieb
- FINANZIERUNG:
  Stadt Offenbach am Main, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Juni 2018 – Mai 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Offenbach am Main, die Stadt der kurzen Wege, räumt dem Radverkehr Vorfahrt ein: Bis 2021 entstehen 9 km Fahrradstraßen, die die kleine Großstadt in der Rhein-Main-Region und ihr Umland neu erschließen. Sechs Achsen verbinden die City dann mit den Stadtteilen oder Nachbarn wie Frankfurt und Neu-Isenburg. Die Radelnden kommen vorbei an Schulen, Kindergärten und Bahnhöfen, an Arbeitsstätten wie Freizeitzielen. Diese Art der Vernetzung hat bundesweit Modellcharakter.

BIKE OFFENBACH

10

Um die Menschen fürs Umsteigen zu begeistern, muss die Infrastruktur stimmen

Im Auftrag des Amtes für Stadtplanung, Verkehrs- und Baumanagement hat die OPG Offenbacher Projektentwicklungsgesellschaft mbH aus dem Geschäftsfeld Immobilien der Stadtwerke-Gruppe sechs Radverkehrsachsen ausgewiesen, die wichtige Verbindungswege in Offenbach und ins Umland abdecken und bisher nicht entsprechend ausgebaut sind. Auf diesen Achsen werden Fahrradstraßen, neue Radwege und Schutzstreifen eingerichtet, deren Verlauf auch Ziele wie Schulen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen anbindet. Auf einer Teststrecke sammeln die Verantwortlichen seit September 2018 dazu erste Erfahrungen. Die Fahrradinfrastruktur in und um Offenbach am Main lässt sich teilweise mit einfachen Mitteln – wie der Asphaltierung von Wegen oder der Umwidmung einer Fahrspur durch neue Schilder und Markierungen – verbessern, andernorts sind umfangreiche Arbeiten erforderlich. Derzeit laufen die Planungen auf Hochtouren, damit die Umsetzung mit Beginn der Radsaison 2019 in Fahrt kommt.

VERKEHRSVERSUCH JAHNPLATZ

Ausgangssituation ist der Jahnplatz, der Verkehrsknoten in der Bielefelder Innenstadt, an dem alle Verkehrsarten ihre spezifischen Nutzungsanforderungen haben. Es handelt sich für den ÖPNV um den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Stadtbahn, für Fußgänger um eine Trennung der Fußgängerzonen Bahnhofstraße und Altstadt und für Radfahrer um eine wichtige Verbindung in und durch die Innenstadt. Der Kfz-Verkehr wurde bisher zweispurig je Richtung geführt. Für Radfahrer und Fußgänger blieben die Restflächen im Seitenraum, was vor allem im Buswartebereich hohes Konfliktpotenzial erzeugte und ein zügiges Vorankommen verhinderte. Der Kfz-Verkehr nutzt ebenfalls den Knoten, um die Bielefelder Innenstadt zu erreichen, jedoch können Ziele außerhalb der Innenstadt auch durch eine großräumigere Wegweisung erreicht werden. Seit dem Jahr 2016 gab es Überschreitungen der NOx-Grenzwerte, daher bestand akuter Handlungsbedarf. Um eine schnelle Reduzierung des Schadstoffausstoßes zu erreichen, ohne Fahrverbote auszusprechen, wurde eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs zunächst in einer Simulation in unterschiedlichen Varianten untersucht und daraufhin der Verkehrsversuch beschlossen und umgesetzt.

Der Verkehrsversuch Jahnplatz bietet neben der Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Wegfall jeweils eine Fahrspur, einer Temporeduzierung auf 30 km/h und die Abbindung der Queranbindung Niederwall die Chance, auch eine veränderte Führung des Radverkehrs und die Beschleunigung des ÖPNVs über die Einrichtung einer Umweltspur zu testen. Außerdem wurde eine Abbiegemöglichkeit entfernt und eine Fahrradstraße eingerichtet. Als Besonderheit dieses Verkehrsversuchs wurde die frei gewordene IV-Fahrspur als Umweltspur ausgewiesen zur gleichzeitigen Nutzung durch Busse und Radfahrer.

Mit dem Verkehrsversuch wurde sowohl durch die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Umweltspur die Situation für die Radfahrer als auch die Situation der Fußgänger im rückwärtigen Raum wesentlich verbessert. Der Jahnplatz hat an Aufenthaltsqualität gewonnen und die Konflikte wurden verringert. Das Thema Mobilität und die Notwendigkeit einer sogenannten Verkehrswende sind gesamtstädtisch in den Fokus gerückt. Der Verkehrsversuch zeigt dabei, wie die Verlagerung auf einen umweltverträglicheren Verkehr aussehen kann. Die weiteren Planungen für den Jahnplatz und die Gesamtstadt werden eingebunden in eine übergeordnete Gesamtstrategie mit dem Ziel, bis 2030 den Autoverkehr um die Hälfte zu reduzieren. Gleichzeitig soll der Umweltverbund gestärkt werden. Das politisch beschlossene Ziel, bis 2025 einen Radverkehrsanteil von 25 % zu erreichen, ist der nächste Schritt auf dem Weg dorthin.

Um alle Nutzergruppen mitzunehmen, gibt es im Verkehrsversuch dennoch weiterhin die Möglichkeit, den Hochbordradweg zu benutzen. Es ist feststellbar, dass ca. 30 % der Radfahrer die Umweltspur nutzen, Konflikte zwischen dem Bus und Fahrradfahrern sind nicht beobachtet worden.

Projektmanagement:

- Stadt Bielefeld, Amt für Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Barbara Choryan
- E-Mail: barbara.choryan@bielefeld.de
- Projekthomepage: http://www.bielefeld.de/de/sv/verkehr/vvj/

11

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Schnellstmögliche Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens zur Reduktion von Schadstoffemissionen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Verkehrsaufkommen deutlich reduziert, mehr Fahrradfahrer nutzen die Fahrbahn (Umweltspur)
- FINANZIERUNG:
  Verkehrsversuch wurde durch Eigenmittel finanziert
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit August 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Am Jahnplatz, dem zentralen Platz und Verkehrsverknüpfungspunkt in der Bielefelder Innenstadt, wird die Verkehrswende real. Den lange vernachlässigten Verkehrsteilnehmern wurde mehr Raum zugesprochen, die Prioritäten wurden verschoben. Neben strategischen Diskussionen der gesamten Stadtgesellschaft wird mit dem Verkehrsversuch live erprobt, wie die neue Mobilität aussehen kann. Der Radverkehr spielt in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle.

NATURNAHER TOURISTISCHER RADVERBINDUNGSWEG „PARADIESWEG“ IN SCHWERIN

12

Der Radweg führt am südlichen Ufer der Halbinsel Dwang über ein neu zu errichtendes Brückenbauwerk über den Ostorfer See nach Krösnitz, Gartenstadt. Dieser neu gebaute Radweg hat eine Länge von 1,2 km. Das Brückenbauwerk soll seine Umgebung nicht dominieren, sondern sich in diese einfügen. Auf auffällige Tragstrukturen wird deshalb verzichtet. Die Gesamtstützweite beträgt 92 m. Der weitere Verlauf führt die Radfahrer/-innen zum Südwestufer des Faulen Sees und von dort zum Franzosenweg am Schweriner See. Der Ausbau erfolgt auf 900 m inklusive Rastplatz und Spielplatzerneuerung.

Wir sehen in diesem Bauprojekt einen weiteren Schritt, die Stadt für ihre Bürger/-innen zum Wasser hin zu öffnen, Touristen mit dem Fahrrad nach Schwerin zu locken und, insbesondere mit der geplanten Brücke, Wegebeziehungen für den nicht motorischen Individualverkehr zu verkürzen. Das Erlebbarmachen der Natur und der Seen kann im Stadtgebiet die Akzeptanz für den notwendigen Schutz unserer Umwelt erhöhen. Nicht umsonst gilt es in der Umweltbildung als Fakt, dass man nur schützt, was man kennt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Nachhaltiger Ausbau der touristischen Infrastruktur, Erschließung von Uferwegen und Vernetzung von verschiedenen Naturlandschaften für Radfahrer/-innen, Erhöhung des Radverkehrsanteils
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Planung und Genehmigung eines neuen Verbindungsradweges inklusive Brückenbauwerk. Der Bau des Radweges wurde im Januar 2019 begonnen.
- FINANZIERUNG:
  KommRadbauRL M-V sowie Zuwendung aus Förderfonds der Metropolregion Hamburg, Gesamtbaukosten 2,9 Millionen Euro/90-%-Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2016 – 2020

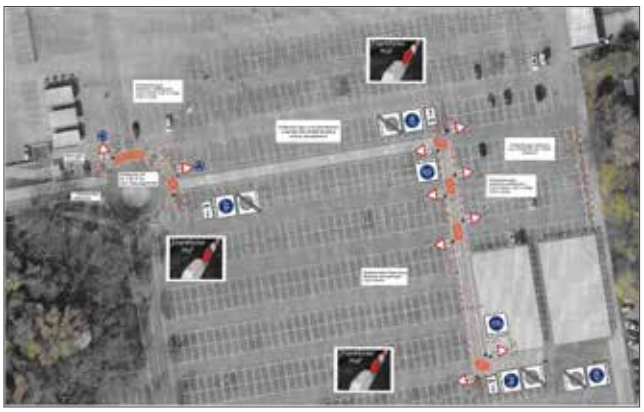
DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Naturnaher touristischer Radverbindungsweg Dwang–Krösnitz inklusive Brücke über den Ostorfer See in Schwerin sowie entlang des Westufers Fauler See in Schwerin. Der Radweg verbindet den Radfernweg Hamburg–Rügen auf schöner landschaftlicher Route mit dem Residenzstädteradrundweg. Es entstehen durch den Brückenneubau über den Ostorfer See neue Radwegeanbindungen.

Projektmanagement:
- Landeshauptstadt Schwerin, vertreten durch den Eigenbetrieb, SDS-Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin

Kontakt:
- Ansprechpartner: Marlies Bachmann
- E-Mail: marlies.bachmann@sds-schwerin.de
- Projekthomepage: https://www.sds-schwerin.de/oeffentliches-gruen/gruen-und-parkanlagen/rad-und-wanderwege/

FAHRRADSTRASSE ÜBER PARKPLATZ SANDKAMP

13



Übergeordnetes Ziel war es, eine durchgängige Radwegeverbindung zwischen Hauptbahnhof Wolfsburg und dem nordwestlichen Teil des Werkes herzustellen. Dazu ist entlang dieser Verbindung ein erforderlicher Lückenschluss identifiziert worden. Der Mitarbeiterparkplatz Sandkamp z.B. ist ein zentrales Element dieser Route und verfügte über keine eindeutige Radverkehrsführung. Dieser Parkplatz liegt im Westen des Volkswagen Standorts Wolfsburg. Er fasst 5.480 Pkw, 230 Motorräder und 400 Fahrräder. Nach einem Parkhausbau stiegen Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern an. Im Zuge der in 2016 durchgeführten, dreiwöchigen Aktion „Werkradeln“ (angelehnt an das bundesweit und auch in Wolfsburg jährlich durchgeführte STADTRADELN) ist eine Heatmap der genutzten Strecken der Teilnehmer entstanden. Diese Heatmap bestätigte das berichtete Problem einer uneindeutigen Radverkehrsführung und stützte den Bedarf nach Verbesserung.

Die ersten Abstimmungen für eine Optimierung wurden begonnen und Planungen in 2017 gestartet. All diese Tätigkeiten wurden über die im Rahmen der TaskForce Verkehr eingerichtete AG Radverkehr mit Vertretern von Volkswagen und der Stadt Wolfsburg diskutiert, initiiert und im Weiteren mit Beteiligten wie internen Stellen bei Volkswagen und dem letztlich anordnenden Ordnungsamt Wolfsburg abgestimmt. Die TaskForce Verkehr ist ein 2012 eingerichtetes Gremium bestehend aus Mitgliedern von Volkswagen, Volkswagen Betriebsrat, Autostadt, Wolfsburg AG und Stadt Wolfsburg zur Umsetzung aufeinander abgestimmter Konzepte, die Verkehrsprobleme in Wolfsburg dauerhaft reduzieren sollen. Die TaskForce Verkehr wird von der Wolfsburg AG, einer Public-private-Partnership der Volkswagen AG und der Stadt Wolfsburg, koordiniert.

Die auf Arbeitsebene sehr konstruktive Zusammenarbeit der Volkswagen AG mit den Vertretern der Stadt Wolfsburg innerhalb der AG Radverkehr führte auch zu der ersten Fahrradstraße auf Wolfsburger Stadtgebiet, die ebenfalls in 2018 eingerichtet wurde.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Lückenschluss einer Radroute/Optimierung der Radverkehrsführung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Umsetzung einer Fahrradstraße
- FINANZIERUNG:
  Durch Volkswagen AG Wolfsburg
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Planungsstart und Anordnung in 2017, Umsetzung Sommer 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Konzipierung und Einrichtung einer Fahrradstraße über einen werkexternen Mitarbeiterparkplatz am Volkswagen Standort Wolfsburg. Hierzu war eine interne Abstimmung mit vielen Beteiligten, wie auch dem Betriebsrat und dem Ordnungsamt Wolfsburg, erforderlich. Nach vielen ausgeplanten Varianten gab es letztlich die Zustimmung für die nun ausgeführte Version. In Vorbereitung auf das Vorhaben konnten wir kein vergleichbares Referenzprojekt ausfindig machen.

Projektmanagement:
- Björn Volk, Volkswagen AG

Kontakt:
- Ansprechpartner: Hubert Szczepaniak, Wolfsburg AG
- E-Mail: hubert.szczepaniak@wolfsburg-ag.com
- Projekthomepage: keine Angabe

NEUAUFTEILUNG DER ZEPPELINSTRASSE – FÜR MEHR FLÄCHENGERECHTIGKEIT UND BESSERE LUFT DANK RADVERKEHR

14

Ausgangslage:
Die Zeppelinstraße in der Landeshauptstadt (LH) Potsdam ist Teil der Bundesstraße 1 und eine Hauptroute des Potsdamer Radwegenetzes. An dieser liegen verschiedene Nahversorger, Geschäfte und der Bahnhof Charlottenhof. Die Zeppelinstraße verfügte vor der Umgestaltung im Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und der Kastanienallee über vier Kfz-Fahrstreifen und hatte eine Verkehrsbelastung von ca. 27.000 Kfz/Tag. Der Radverkehr wurde in stadtauswärtiger Richtung auf einem schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der viele punktuelle Engstellen durch Bäume, Parkstände oder vorspringende Hauseingänge mit Treppen aufwies. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse kam es häufig zu Verkehrskonflikten und auch Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Neben der unbefriedigenden verkehrlichen Situation in der Zeppelinstraße wurden seit Jahren regelmäßig die Grenzwerte an Luftschadstoffen überschritten. Die bisherigen Maßnahmen zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs haben die Lage vor Ort nur geringfügig verbessert, sodass weitere Maßnahmen notwendig wurden.

Maßnahmen:
Mit dem Ziel einer dauerhaften Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Zeppelinstraße durch Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund wurde ein Maßnahmenbündel entwickelt und umgesetzt. Enthalten waren daher einerseits Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, z.B. durch Temporeduzierung und Reduzierung von Fahrstreifen. Anderseits wurden Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, z.B. durch Taktverdichtungen, Busspuren und P+R-Anlagen, sowie vor allem zur Förderung des Radverkehrs, z.B. durch neue B+R-Anlagen und die Herstellung einer attraktiven Radverkehrsanlage entlang der Zeppelinstraße, umgesetzt.

Zur Erreichung der gesteckten Ziele war die Neuaufteilung des Straßenraums im Juni 2017 zugunsten des Radverkehrs als wesentliche Infrastrukturmaßnahme von Bedeutung. Die vormals vier Kfz-Fahrstreifen (zwei je Richtung) wurden in jeweils einen durchgängigen Fahrstreifen sowie einen wechselseitig nutzbaren Linksabbiegestreifen für Kfz geändert. Dafür wurde stadtauswärts ein etwa 1 km langer Radfahrstreifen markiert. Der bis dahin gemeinsam vom Fuß- und Radverkehr genutzte schmale Seitenbereich steht damit dem Fußverkehr zur Verfügung. Zudem wurden zwei Mittelinseln zur besseren Überquerung eingerichtet.

Insbesondere die Neuaufteilung des Straßenraums stieß auf großen und anhaltenden Widerstand bei den angrenzenden Kommunen, der Stadtpolitik und den betroffenen Autofahrern. Daher wurde der Prozess von einer stetigen Kommunikation wichtig und mündete in einen Modellversuch, der ein positives Ergebnis hervorbrachte.

Ergebnis:
Die Verkehrsbelastung konnte in dem Abschnitt um 3.500–4.200 Kfz/Tag reduziert werden. Die Luftschadstoffgrenzwerte in der Zeppelinstraße konnten im jährlichen Mittel eingehalten werden. Mit dem Radfahrstreifen konnte eine wesentliche Strecke im Radverkehrsnetz Potsdams verbessert werden. Die Radfahrenden lieben und nutzen ihre neu gewonnene Fläche.

Projektmanagement:
- Landeshauptstadt Potsdam

Kontakt:
- Ansprechpartner: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung, Herr Torsten von Einem
- E-Mail: radverkehr@rathaus.potsdam.de
- Projekthomepage: www.potsdam.de/zeppelinstrasse

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Reduzierung des Kfz-Verkehrs zugunsten der Einhaltung von Luftschadstoffgrenzwerten, sichere Verkehrsanlagen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Sichere Verkehrsanlagen vor allem für Fußgänger und Radfahrer, Einhaltung Luftschadstoffgrenzwerte
- FINANZIERUNG:
  Haushalt der LH Potsdam, Gesamtkosten von 424.000 € für den Modellversuch Zeppelinstraße
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Vorbereitung 2014 – 2017
  Umsetzung 2017,

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Zeppelinstraße in Potsdam wurde seit Jahren von einer Auto orientierten Flächenverteilung geprägt. Hohe Luftschadstoffbelastungen und unsichere Radverkehrsanlagen waren die Folge. Mit dem Ziel, diese Missstände zu beheben, wurde die Straße 2017 im Rahmen eines Modellversuchs umgestaltet. Dabei wurde eine Reduzierung der Flächenkapazitäten für den Kfz-Verkehr, zugunsten des Radverkehrs, umgesetzt. Im Ergebnis wurden der Kfz-Verkehr reduziert und die Luftschadstoffgrenzwerte eingehalten.

RADWEG AN DER K 7/L 11 IN DEN REUSSENKÖGEN UND IN DER STADT BREDSTEDT

15

Die Gemeinde hat in ihrem Gemeindegebiet zwei Badestellen direkt an der Nordsee. Im Sommer werden die Badestellen gerne mit dem Fahrrad angefahren. Leider gelangt man nur über Landes- bzw. Kreisstraßen zu diesen Badestellen. Aufgrund des Außenbereiches dürfen Autos mit bis zu 100 km/h gefahren werden. Die Sicherheit sollte hier im Vordergrund stehen. Die Gemeinde Reußenköge hat das Projekt „Fahrradwege“ in die Hand genommen und die Gemeinde Bordelum und die Stadt Bredstedt mit ins Boot geholt. Reußenköge ist mit der Finanzierung und Verhandlung der Landeigentümer in Vorleistung getreten. Über die Gemeinde Bordelum erreicht man die Badestelle Hamburger Hallig, auf der auch Trauungen stattfinden. Von der Stadt Bredstedt (zentral gelegen) gelangt man ebenso an die Hamburger Hallig und an die Badestelle Lüttmoorsiel im Beltringharder Koog. Die Sicherheit der Fahrradfahrer lag der Gemeinde besonders am Herzen, gerade die Kinder sollten ohne Schaden zum Baden fahren können. Die Badestelle Lüttmoorsiel hat flacheres Gewässer und ist nicht so verschlickt wie die Badestelle Hamburger Hallig und wird deshalb gerne von Familien mit Kleinkindern besucht. Auf den Bildern sind eine Fahrradroute in der Gemeinde Reußenköge und die Landfrauen bei der Verschönerung des Radweges an der K 7 zur L 11 zu sehen: Hier findet eine Anpflanzung statt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

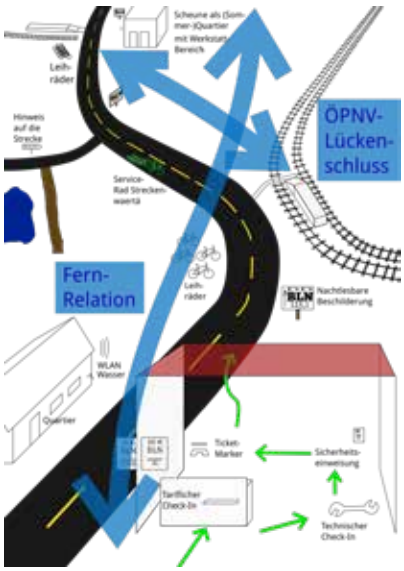
- ZIEL:
  Anbindung an die Badestelle Lüttmoorsiel und Lückenschluss zur Badestelle Hamburger Hallig
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreicher Abschluss und Fertigstellung der geplanten Fahrradwege
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel der Gemeinde Reußenköge und mit Beteiligung der angrenzenden Gemeinde bzw. Stadt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2014 – 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Gemeinde Reußenköge hat überwiegend Kreis- und Landesstraßen und liegt im Außenbereich. Fahrradwege werden vom Land S-H nicht vorrangig gebaut, sodass die Gemeinde Reußenköge das Projekt selbst umgesetzt hat. Die genannten Badestellen werden von der ganzen Region angesteuert und nun auch gerne mit dem Fahrrad.

Projektmanagement:
- Gemeinde Reußenköge über das Amt Mittleres Nordfriesland

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ose Martensen
- E-Mail: o.martensen@amnf.de
- Projekthomepage: keine Angabe

RADFERNBAHN



16

Ausgangslage: Landflucht und Umweltaspekte
In den letzten Jahrzehnten ist in einigen Regionen eine „Landflucht“ zu beobachten, die sich, vereinfacht, durch den Wegzug junger Menschen bei gleichzeitiger Alterung der vor Ort verbleibenden Menschen charakterisieren lässt und in der Folge diverse soziale Fragen aufwirft.
Gleichzeitig nimmt die allgemeine Reisetätigkeit der städtischen und ländlichen Bevölkerung stark zu. Es wird meistens als selbstverständlich angesehen, häufige Fernreisen für Urlaube, Konferenzen oder Teambesprechungen zu machen. Diese Fernreisen treten bei der Reflektion der eigenen Umweltwirkung regelmäßig in den Hintergrund (vgl. Annett Entzian, „Denn sie tun nicht, was sie wissen“).

Übergeordneter Ansatz des Projekts
Der Projektansatz, eine Rad-Fernverbindung zwischen zwei großen Städten einzurichten, zielt auf drei Effekte ab:
1. Die Verkehrsanbindung auf dem Land wird verbessert werden, was ein Faktor ist, damit Familien, also indirekt junge Menschen, vor Ort bleiben.
2. Eine junge Zielgruppe nutzt die Radfernbahn für Urlaubsreisen sowie wiederkehrende Alltagsreisen. Dies reduziert energieintensive Fernreisen. Außerdem entsteht durch die Anwesenheit auf dem Land (verstärkt durch Anreize zu längerem Aufenthalt wie Coworking Spaces oder Fablabs) eine hohe Bindung zur Region und die jungen Menschen ziehen in Erwägung, sich dort niederzulassen.
3. Durch die Wegewartung und die Unterkunftbereitstellung entstehen ein paar Arbeitsplätze, die eine kleine Perspektive für Bleibewillige eröffnen.

Falls sich der ÖPNV-Lückenschluss als nutzbar erweist, ist eine Übertragung auf Lücken im Schienenverkehr an Ländergrenzen denkbar. So gibt es derzeit keine Möglichkeit, unter der Woche mit dem Zug von Litauen nach Lettland zu kommen oder umgekehrt. Nur am Fr/Sa/So schließen einzelne Zugpaare die 25 bis 60 km großen Lücken, die die Radfernbahn jederzeit im unkomplizierten Schnellverfahren überbrücken könnte.

Konkreter Ansatz des Projektes
Das Projekt hat einen dual integrierten Ansatz: Es handelt sich zum einen um die Definition und Pflege einer einheitlichen Strecke zwischen zwei Städten inklusive

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Landflucht entgegenwirken; Bewusstsein für ökologische Mobilität in tatsächliches Handeln wandeln
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Keine
- FINANZIERUNG:
  Erster Ansatz: wie lokaler Verkehrsverbund: mittlere Ticket-Einnahmen, Rest von Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Offen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Eine Fernrelation zwischen zwei Großstädten, die abschnittweise auch als ÖPNV-Lückenschluss für ländliche Gebiete dienen kann, fördert einen positiven, umweltfreundlichen Strukturwandel vor Ort sowie die generelle Umweltwirkung der Menschen. Als plakative Besonderheit seien die einfachen, aber jederzeit spontan beziehbaren Quartiere genannt, sodass man sich als Reisender keine Gedanken um Reservierungen zu machen braucht.

Projektmanagement:
- Derzeit kein Träger

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jonas Bechtel
- E-Mail: post@jbechtel.de
- Projekthomepage: http://radfernbahn.de

der genannten Service-Einrichtungen. Zum anderen stellt diese Strecke auf manchen Abschnitten auch einen ÖPNV-Lückenschluss dar.
Das geht im Detail mit einer Vielzahl von Beschilderungs-, Ticket- und statistischen Angebotsplanungen sowie mit der Definition von Qualitätskriterien sowie der Einrichtung von Quartieren, Check-in-Hallen sowie einem Ticket-Internet einher und ist jeweils von der konkreten Situation vor Ort abhängig, weswegen es hier nicht dargestellt wird.

Wirkung
Die erwünschte Wirkung ist bereits angeklungen, hier noch einmal als Zusammenfassung:

- Positive Umweltwirkung durch die Ersetzung von weiten Fernreisen durch eine sparsame Fahrradfahrt bzw. den Entfall der Fernreise, weil z.B. die Anwesenheit bei einem Meeting nicht mehr als obligatorisch angesehen wird.
- Soziale Entspannung in ländlichen Gebieten durch Zuzug statt Wegzug.

16

FAHRRADSTRASSE WEIGANDUFER

17

Die Grundlage für diese Baumaßnahme bildet die Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Weigandufer auf einer Gesamtlänge von 1,5 km zwischen der Pannierstraße und der Treptower Straße im Oktober 2018. Merkmale der Fahrradstraße sind neben der üblichen Beschilderung die großen Fahrradstraßenpiktogramme (2,50 m x 2,50 m), die Änderung der Vorfahrtsregelung an mehreren Knotenpunkten zugunsten der Fahrradstraße sowie die Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn.

Doch in diesem Zustand ist die Fahrradstraße Weigandufer eine „normale" Fahrradstraße, da diese zwar den Radverkehr rechtlich unterstützt und fördert, doch der MIV-Durchgangsverkehr trotz „Anlieger frei" in der Realität bestehen bleibt und den Radverkehr negativ beeinflusst. Deshalb soll die Fahrradstraße Weigandufer im Jahr 2019 mit zwei besonderen Elementen ausgestattet werden.

Zum einen erhält die Fahrradstraße eine lang gezogene Mittelinsel im Bereich der Wildenbruchstraße. Diese stellt eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr dar und verbessert die Wegebeziehung für diese Verkehrsarten. Zusätzlich verhindert diese das Queren der Wildenbruchstraße für den Kfz-Verkehr, sodass der Kfz-Durchgangsverkehr entlang des Weigandufers in mittiger Lage unterbunden wird.

Zum anderen wird der Abschnitt Weigandufer zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße als ein ca. 200 m langer Modaler Filter umgestaltet. So kann der Fuß- und Radverkehr diesen Abschnitt weiterhin als kurze Wegeverbindung nutzen, doch für den MIV-Verkehr ist dieser durch Poller gesperrt und verhindert ebenfalls den MIV-Durchgangsverkehr entlang der Straße Weigandufer. Die Lage des Modalen Filters wurde mit viel Bedacht gewählt. So liegt dieser zwischen der Grünanlage Wildenbruchplatz und der Uferpromenade des Neuköllner Schifffahrtskanals. Weshalb der Modale Filter nicht nur den Radverkehr durch die Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs fördert, sondern auch die bestehenden Trennwirkungen zwischen der Grünanlage und dem Ufer minimiert. Hierdurch wird die Grünanlage in Richtung Ufer geöffnet. So wird durch diese Fahrradstraße nicht nur der Radverkehr gefördert, sondern es wird auch für die AnwohnerInnen eine erhöhte Aufenthaltsqualität sichergestellt.

Projektmanagement:

- Bezirksamt Neukölln von Berlin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Göttsche
- E-Mail: christian.goettsche@bezirksamt-neukoelln.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Förderung des Radverkehrs; Verringerung des MIV-Durchgangsverkehrs; Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Genehmigte BPU; Beschilderung und Markierung der Fahrradstraße
- FINANZIERUNG:
  Fördermittel „Aktive Zentren" und SenUVK
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Oktober 2018 – Ende 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es handelt sich um die Errichtung einer Fahrradstraße mit zwei besonderen Elementen. Es ist die erste Fahrradstraße in Berlin, die durch den Einsatz eines Modalen Filters und einer lang gezogenen Mittelinsel den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes entspricht, indem der MIV-Durchgangsverkehr unterbunden wird. Diese Chance wird genutzt, um die Trennwirkungen für den Rad- und Fußverkehr zu minimieren, sodass eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität entlang des Ufers erreicht werden kann.

FAHRRADSTRASSE WEIGANDUFER

17

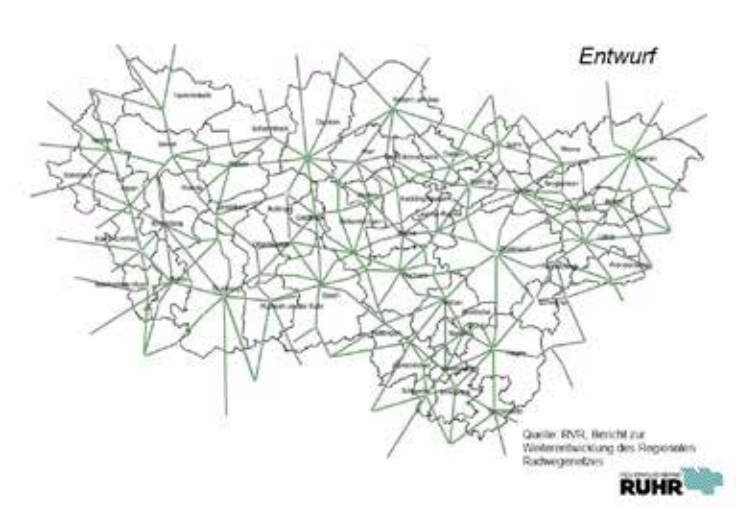
Die Fahrradstraße Weigandufer sollte den Fahrradpreis 2019 gewinnen, da Sie zeigt, dass Radverkehrsplanung Synergieeffekte nutzen kann. Außerdem handelt es sich um die erste Fahrradstraße in Berlin, die den Anforderungen des Mobilitätsgesetztes entspricht:

„Fahrradstraßen und Nebenstraßen sollen so gestaltet werden, dass motorisierter Individualverkehr, außer Ziel- und Quellverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt.“ (Gesetz zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung § 44 (2); vom 5. Juni 2018)

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Radverkehrskonzepte und bauliche Anlagen

WEITERENTWICKLUNG DES REGIONALEN RADWEGENETZES IN DER METROPOLE RUHR



18

Hintergrund und Zielsetzung
Aufbauend auf dem 2012 entwickelten, eher freizeit- und touristisch geprägten Radwegenetz, ist das Ziel der Weiterentwicklung des Regionalen Netzes die konzeptionelle Entwicklung eines hierarchischen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Damit erhält die Metropole Ruhr als größter Ballungsraum Deutschlands ein Zukunftskonzept in Sachen Radverkehr (Bedarfsplan).

Das neu geplante Regionale Radwegenetz soll die Basis bilden, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsträger in der Metropole Ruhr zu entwickeln. Seit Ende 2016 sind sowohl die Kommunen und Kreise der Metropole Ruhr als auch die Emschergenossenschaft/Lippeverband, die Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) sowie die beiden RVR-Tochtergesellschaften, die RuhrTourismus GmbH (RTG) und die Business Metropole Ruhr GmbH (BMR), in den fachlichen Erarbeitungsprozess eingebunden. Unterstützt wurden die Arbeiten von der Planersocietät, Dortmund, und der Planungsgruppe VIA, Köln.

Ziel des Bedarfsplans ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und gleichzeitig Synergieeffekte für das Freizeitnetz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen sowie für die rund 5,1 Millionen EinwohnerInnen der Metropole Ruhr adäquate, alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen unter Berücksichtigung bestehender Verbindungen bereitzustellen.

Prämisse bei der Netzplanung ist es, unter weitestgehender Nutzung des Bestandes eine Anbindung aller Städte und Gemeinden in einem verbandsweiten Radverkehrsnetz sicherzustellen. Relevante Verbindungen über die Grenzen des Verbandsgebietes hinaus werden ebenfalls berücksichtigt. Die kommunale Binnenerschließung wird weiterhin in eigenen Radverkehrskonzeptionen der Städte und Gemeinden behandelt.

Projektmanagement:
- Regionalverband Ruhr

Kontakt:
- Ansprechpartner: Herr Martin Tönnes
- E-Mail: toennes@rvr.ruhr
- Projekthomepage: https://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/informelle-planung.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die Alltagsmobilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Konzeption und regionale Abstimmung zu einem Bedarfsplan zum Radwegenetz mit über 1.800 km
- FINANZIERUNG:
  Regionalverband Ruhr
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2016 – 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes zielt als ein Bedarfsplan auf die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die Metropole Ruhr als größten Ballungsraum Deutschlands mit seinen rund 5,1 Millionen EinwohnerInnen. Ziel ist es, das bestehende Netz für die Alltagsmobilität weiter zu qualifizieren und Synergieeffekte für das Freizeitnetz und dessen Entwicklungsbedarfe zu berücksichtigen. Insgesamt soll ein hierarchisches Radverkehrsnetz mit über 1.800 km entstehen.

WEITERENTWICKLUNG DES REGIONALEN RADWEGENETZES IN DER METROPOLE RUHR

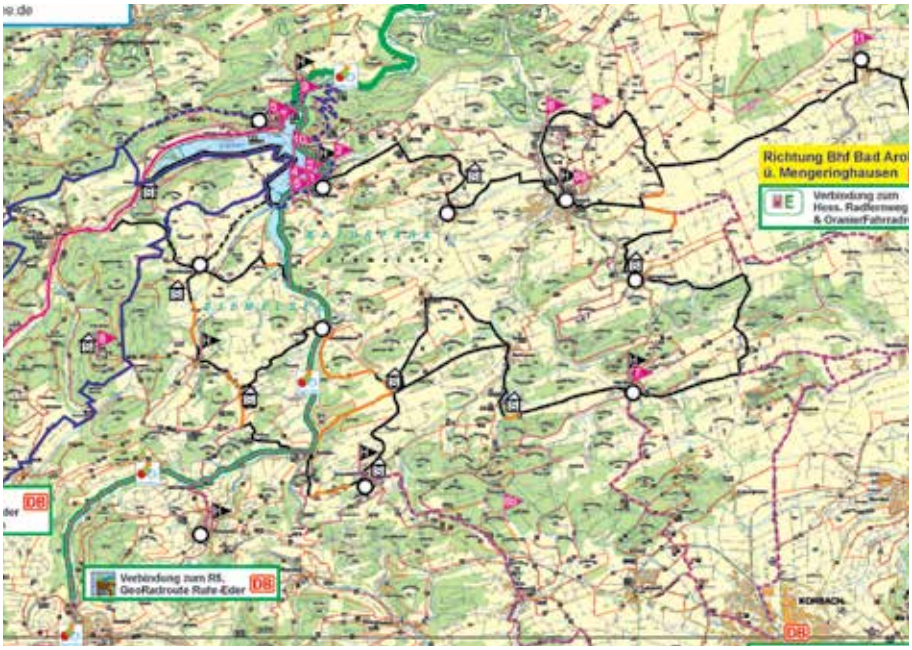
18

Erste Ergebnisse der Untersuchung
Über die einzelnen Arbeitsschritte Netzplanung, Potenzialanalyse, Qualitätsstandards, Konkretisierung des Netzes sowie Bestandsanalyse und Handlungsbedarfe wurde ein Netz mit einer Gesamtlänge von rund 1.800 km konzeptioniert. Die Streckenlängen teilen sich auf drei Kategorien wie folgt auf:

1. Regionale Radschnellverbindungen (rund 337 km inkl. Radschnellweg Ruhr [RS1] und Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet [RS MR])
2. Regionale Radhauptverbindungen (rund 692 km)
3. Regionale Radverbindungen (rund 779 km)

Mit dem Konzept zur Weiterentwicklung des Regionalen Radwegenetzes liegt nun eine adäquate und zukunftsorientierte Infrastrukturplanung für den Radverkehr im Entwurf vor. Gemeinsam mit den vier Kreisen, 53 Kommunen, zahlreichen Institutionen und Verbänden wurde ein Bedarfsplan für das Alltagsradverkehrsnetz in der Metropole Ruhr entwickelt. Erstmals in NRW wurde ein Radverkehrsnetz in einer solchen Größenordnung mit 53 Städten konzeptioniert. Dies stellt eine hervorragende Ausgangsbasis für die weiteren Schritte zur Umsetzung des Konzeptes dar.

RAD-ERLEBNISPARK DIEMELSEE



19

Die Gemeinde Diemelsee beabsichtigt kurzfristig das vorhandene Radwegenetz der Ferienregion Diemelsee umfangreich zu erweitern. Durch die Erweiterung wird die Ferienregion Diemelsee u.a. ein attraktives Urlaubsziel für Fahrradfahrer aller Zielgruppen. Die umliegenden Städte und Gemeinden (Bad Arolsen, Willingen, Hansestadt Korbach, Brilon, Marsberg) werden mit ihren Bahnhöfen zusätzlich an die Region angebunden.

Durch die Erweiterung des Wegenetzes wird die Ferienregion Diemelsee über die Anbindungen an die Hess. Radfernwege und überregionale Radrouten erschlossen (siehe Kartenausschnitt).
a.) im Osten: Hess. Radfernweg R6, Oranier-Fahrradroute
b.) im Westen: Hess. Radfernweg R5, Geo-Radroute Ruhr-Eder, Bike-Welt Willingen
c.) im Süden: Hess. Radfernweg R5, über Ederseebahn-Radweg der Eder-Radweg

Die bereits ausgewiesenen und beschilderten Fahrradwege (Diemelradweg, WI 4, MB-Touren Bike-Welt Willingen) werden an alle Ortschaften der Gemeinde über ein schlaufenartiges Wegenetz angebunden.

Durch die Erschließung können Gäste und Einheimische alle Lebensmittelmärkte, Bäckereien, Metzgereien, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten bequem mit dem Fahrrad erreichen.

Die Weiterführung des Knotensystems aus Nordrhein-Westfalen in den Landkreis Waldeck-Frankenberg und die gleichzeitige sofortige Erschließung der möglichen Streckenabschnitte ist in unserem Bereich möglich.

Zielgruppen
Durch die Erweiterung des Wegenetzes entsteht ein Rad-ErlebnisPark für alle

Projektmanagement:
- Stadt Leimen/Stadt Heidelberg

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

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Die komplette Radwege-Erschließung der Ferienregion Diemelsee an bestehende Radfernwege und Städte
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das gesamte neue Wegenetz ist durch die Gemeinde grob erfasst (siehe Kartenausschnitt)
- FINANZIERUNG:
  Bisher aus Eigenmitteln der Gemeinde Diemelsee
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2019 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Durch den in Planung befindlichen Rad-ErlebnisPark Diemelsee wird der ländliche Raum der Gemeinde Diemelsee für Einwohner und Gäste erschlossen und an die umliegenden Städte und Gemeinden mit Bahnhöfen (Bad Arolsen, Willingen, Hansestadt Korbach, Brilon, Marsberg) angebunden. Es entsteht ein abwechslungsreiches Wegenetz, dass die Nahmobilität in der Ferienregion für alle Radfahr-Zielgruppen erschließt.

19

Zielgruppen. E-Bikefahrer, Mountain-Biker, Tourenfahrer oder Familien finden ein abwechslungsreiches Wegenetz vor, dass die Attraktivität der Ferienregion Diemelsee als Urlaubsziel für Radfahrer und die Nutzung der Bevölkerung vor Ort steigert.

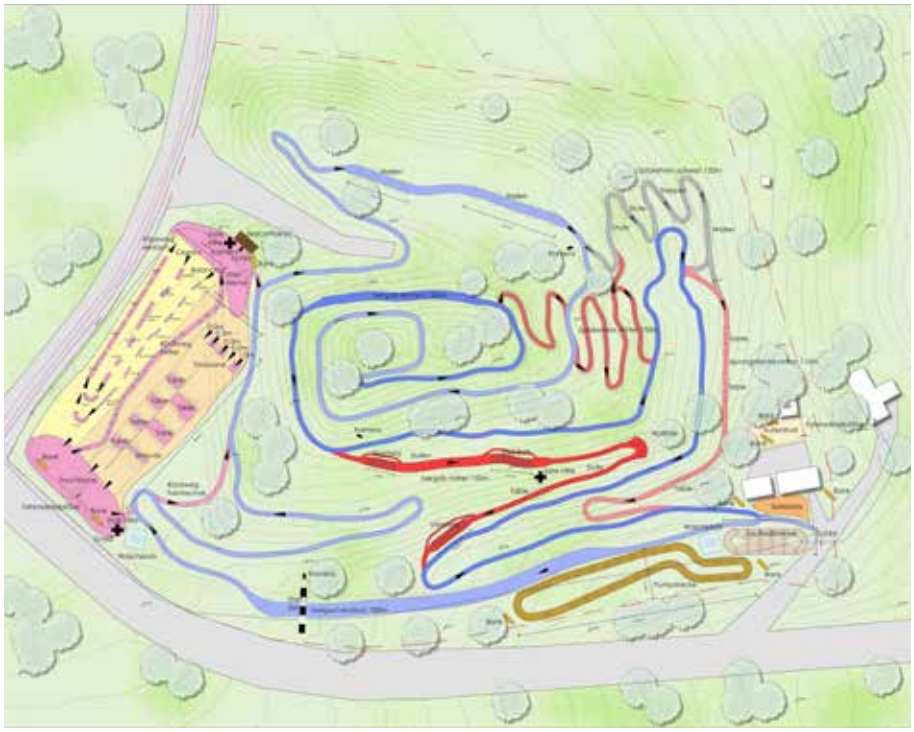
ÖPNV

Eine Anbindung des Wegenetzes an alle Bahnhöfe der Region ist gewährleistet.
a.) im Norden über den Diemelradweg Bhf Marsberg
b.) im Westen über den Diemelradweg Bhf Usseln
über die Genussradeltour WI 4 oder Geo-Radroute Ruhr-Eder Bhf Willingen
c.) im Osten über regionale Radwege Bhf Bad Arolsen (über Mengeringhausen)
d.) im Süden über regionale Radwege Bhf Korbach
Durch die Anbindungen an die Bahnhöfe erschließen sich dem Fahrradfahrer eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten unterschiedlicher Touren und Etappenlängen.

Stand der Planung

Das neue Wegenetz ist durch die Gemeinde grob erfasst (siehe Karte). Der überwiegende Teil der geplanten Streckenerweiterung ist asphaltiert oder mit einer Feinabdeckung versehen (schwarz gezeichnet). Die orange gezeichneten Wege sind geschottert. Der ca. 2 km lange Neubau des Streckenabschnittes entlang der K 63 vom Diemelsee nach Stormbruch und die weitere Erschließung bis Ottlar ist aufgrund der hohen Nutzung erforderlich (Familotel Ottonenhof und Einkaufsmöglichkeit).

MOUNTAINBIKE PARCOURS BÄRENLOCH HERRIEDEN



20

Mit diesem Projekt wird ein neues, für die Region einzigartiges Sportangebot erschlossen. Das Angebot ist für jedermann. Auch die Jugend, die Grund- und Mittelschule sowie die Realschule werden mit eingebunden. Die Umsetzung sowie der Unterhalt des MTB-Parcours werden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Vereinen geschehen. Eine entsprechende Unterhaltsvereinbarung ist bereits für die kommenden zwölf Jahre abgeschlossen. Die Planungen wurden am 13.09.2017 abgeschlossen, sodass mit dem Bau des MTB-Parcours 2017 begonnen wurde und dieser im Frühjahr 2019 abgeschlossen werden kann.

- Bei dem anvisierten Areal bei der sog. Bärenloch-Hütte (DAV-Sektion Herrieden) handelt es sich um künstlich angelegte Strukturen (ehemalige Erdaushub-Deponie), die einst u.a. als Wintersportgelände mit eigener Liftanlage genutzt wurden. Dieses Gelände soll dem Sport wieder erschlossen werden, ohne negative Auswirkungen für die Natur zu zeitigen.
- Die Nutzung des Geländes für Radsport-Zwecke (vgl. Traditionsveranstaltung „BärenlochBikeHerrieden“) soll verstetigt werden.
- Die Attraktivität des bestehenden Alpenvereins-Geländes (u.a. Streuobstwiesen, Blühwiesen; mit bewirtschafteter Hütte) soll weiter gesteigert werden.
- Dynamisch gewachsene Vereinsstrukturen (Herrieder Aquathleten: 600 Mitglieder mit großer Jugend-Abteilung; DAV Sektion Herrieden: ca. 550 Mitglieder) sollen Trainingsmöglichkeiten vor Ort erhalten.
- Schulen – selbstverständlich auch die Herrieder Einrichtungen – haben ein großes Interesse daran, Impulse

Projektmanagement:

- Stadt Herrieden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andreas Baumgärtner
- E-Mail: andreas.baumgaertner@herrieden.de
- Projekthomepage: wird noch erstellt in 2019/2020

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Renaturierung einer ehemaligen Deponie, Attraktivitätssteigerung des Sports
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Die Baumaßnahme ist in Umsetzung. Die Kooperation mit Vereinen und Schulen ist gesichert.
- FINANZIERUNG:
  Circa 185.000 Euro, LEADER-Förderung von circa 99.000 Euro, Restbetrag Stadt Herrieden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2013 – 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Es wird ein Mountainbikeübungsparcours mit ca. 2 km Strecke auf einer ehemaligen Deponie errichtet. Das Projekt wird zusammen mit zwei örtlichen Vereinen, die unter anderem den Unterhalt der Strecken ehrenamtlich übernehmen, sowie mit zwei örtlichen Schulen (Grund- und Mittelschule sowie Realschule) umgesetzt, die wiederum den Mountainbikesport in ihrem Unterricht integrieren und hierfür zusätzliche Lehrerstunden vom Ministerium erhalten haben.

gegen die zunehmende Bewegungsarmut zu unterstützen und andererseits gerade den Bewegungsdrang junger Menschen pädagogisch sinnvoll zu kanalisieren. Die Realschule Herrieden hat bereits erklärt, sich für das Prädikat „Stützpunkt-Schule Radsport“ bzw. „Mountainbike“ zu bewerben und umgehend geeignete Maßnahmen dafür einzuleiten.

- Für die Grund- und Mittelschule Herrieden wurden bereits 13 Mountainbikes und für die Realschule Herrieden zehn Mountainbikes für den Schulunterricht angeschafft. Zur Jugendförderung werden diese Fahrräder kostenlos an die beteiligten Vereine (DAV und Aquathleten) verliehen. Dies ist über eine entsprechende Nutzungsvereinbarung mit den jeweiligen Fördervereinen, den Schulen sowie den Vereinen nachhaltig festgehalten. Für den Sportunterricht Mountainbike werden vom Kultusministerium zusätzliche Lehrerstunden genehmigt, die wiederum eine hohe Auslastung der Fahrräder garantieren.

Zudem ist dieses Projekt nicht nur regional sehr gut vernetzt, es hat sich auch eine große Bedeutung überregional ergeben, sodass nun in Uffenheim sowie auch in Spalt das BikeErlebnisMittelfranken entsteht. Ziel ist es unter anderem, gemeinsame mittelfränkische Meisterschaften auszurichten und so den Mountainbikesport wieder aufleben zu lassen.

Radlerstrecke entsteht an der Herrieder Bärenlochhütte

Für das 170 000-Euro-Projekt wird auch Förderung gewährt – Erster Spatenstich für die Strecke im Beisein vieler Bürger erfolgt

HERRIEDEN (öz) – Unweit der Herrieder Bärenlochhütte soll ein „Bikeparcours“ entstehen. Für das 170 000-Euro-Projekt ist jetzt im Beisein vieler Bürger der erste Spatenstich erfolgt.

Fünf Jahre habe die Vorbereitungszeit gedauert – „und endlich ist es soweit“, führte dabei der Herrieder Bürgermeister Alfons Brandl aus. Wo früher Schneepiste und Lift gewesen seien, werde nun ein „Bikeparcours“ für Radler gebaut.

Neue Nutzung für alte Anlage

Froh, dass die alte Anlage einem neuen Nutzen zugeführt werde, zeigten sich auch Armin Jechnerer von den Herrieder Aquathleten und Stefan Kemmetmiller von der örtlichen Alpenvereinssektion. Zusammen mit dem Sportverein aus dem Stadtteil Rauenzell habe man zunächst die Planung angepackt. Heute sei die Gruppe der an dem Bikevorhaben Interessierten wesentlich größer, ergänzte der Herrieder Rathauschef Alfons Brandl.

Die Schulen aus der Altmühlstadt hätten ebenfalls Interesse bekundet und wollten die Strecke nutzen. Das Bauprojekt werde im Rahmen des Europäischen Landschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums realisiert. Für die Gesamtkosten in Höhe von 170 000 Euro werde deshalb eine Fördersumme von 100 000 Euro gewährt.

15 000 Euro habe man durch Sponsoren andecken können. Den Restbetrag übernehme die Stadt Herrieden, die auch für die großen Wartungen zuständig sei.

Die Aufwendungen für den laufenden Betrieb und Unterhalt teilten sich die drei Vereine. Eine Fachfirma baue die 2000 Meter lange Strecke. Man hoffe, möglichst viele Radfahrer für den Parcours zu begeistern und so auch eine touristische Akttraktion anbieten zu können. Ab dem kommenden Frühjahr, schätzte der Bürgermeister, werde die Strecke voraussichtlich für die Bevölkerung zugänglich sein.

Nach dem ersten Spatenstich besichtigten viele Bürger zusammen mit etlichen Stadträten und dem Herrieder Rathauschef Alfons Brandl den geplanten Bikeparcours. Foto: Christina Özbek

FAHRRADFREUNDLICHE GRUNDSCHULE

21

Die Steinbrinkschule in Oberhausen hat sich zum Ziel gesetzt, innerhalb der im Lehrplan von NRW verankerten Mobilitätserziehung das Fahrrad als Verkehrsmittel für Schulweg und Freizeit attraktiver zu gestalten, die Rahmenbedingungen an der Steinbrinkschule zu verbessern sowie die Akzeptanz bei Eltern und bei Schülerinnen und Schülern zu erhöhen.

Es ist allgemein bekannt, dass Schüler/-innen, die morgens mit dem Fahrrad zur Schule fahren, durch die viele Bewegung und frische Luft nicht nur ausgeglichener, sondern auch konzentrierter und aufnahmebereiter im Unterricht sind. Außerdem wird das morgendliche Verkehrschaos durch die „Elterntaxis“ vor den Schulen entschärft und zudem noch die Umwelt geschont.

Voraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils sind jedoch sichere Abstellanlagen. Bislang existierte jedoch noch keine entsprechende Anlage an der Steinbrinkschule.

Im Frühjahr 2018 wurde eine hochwertige farbige Fahrradabstellanlage für zehn Fahrräder direkt am Eingang des Schulhofes installiert.

Von Anfang an war zu beobachten, dass die Möglichkeit, mit dem Fahrrad zur Schule fahren zu können, gerne und regelmäßig von Schülerinnen und Schülern der Steinbrinkschule wahrgenommen wurde. Die Kinder fahren entweder allein oder in Begleitung der Eltern zur Schule. Die Eltern wurden an einem Elternabend über die Nutzung der Fahrradabstellanlage informiert und darauf hingewiesen, dass es ein Angebot der Schule ist, sie aber weiterhin für ihr Kind auf dem Schulweg verantwortlich sind.

Aufgrund der hohen Akzeptanz wird nun angestrebt, die Anlage mit weiteren zehn farbigen Abstellmöglichkeiten zu erweitern.

Projektmanagement:

- Projektmanagement war überflüssig.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Birgit Brüggemann
- E-Mail: b-brueggemann@gmx.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Mit dem Rad zur Grundschule
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Eine farbige Fahrradabstellanlage für zehn Fahrräder
- FINANZIERUNG:
  Stadt Oberhausen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Ab Frühjahr 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Neben der unterrichtlichen Mobilitätserziehung möchte ich als Lehrerin und Verkehrsbeauftragte der Steinbrinkschule Eltern und Kinder ermutigen, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Um die Umsetzung zu erleichtern, ist im Frühjahr 2018 eine hochwertige farbige Fahrradabstellanlage für zehn Fahrräder direkt am Eingang des Schulhofes installiert worden. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass schon Grundschulkinder mit dem Rad zur Schule fahren.

RADWELLE

Mithilfe einer automatischen Detektion wird der Radfahrer an Lichtsignalanlagen (LSA) in Oberhausen beschleunigt. Der Radfahrer wird hierzu beim Anfahren auf die LSA frühzeitig erkannt und ein entsprechendes Signalprogramm zur schnellen Grünschaltung initialisiert. Hierdurch wird die Wartezeit erheblich reduziert und der Komfort für den Radfahrer gesteigert. Im besten Fall kann der Radfahrer die Signalanlage beim Eintreffen sogar ohne Wartezeit passieren.
Durch die Reduzierung der Wartezeiten wird auch die Anzahl der Rotlichtverstöße reduziert und ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet. Im Rahmen eines einzigartigen Förderprojektes des Bundeswettbewerbs Klimaschutz im Radverkehr konnten dreißig Stellen an LSA mit der automatischen Detektion der Radfahrer ausgestattet werden.

22

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Beschleunigung des Radverkehrs
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Projekt ist abgeschlossen. Eine ergänzende Evaluation läuft zurzeit.
- FINANZIERUNG:
  Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des BMU
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Januar 2017 – Juni 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Schnelle, Schneller, Radwelle – Radverkehrsbeschleunigung an Lichtsignalanlagen. Die Radfahrer werden an mehreren Lichtsignalanlagen in Oberhausen automatisch erkannt und ein Lichtsignalprogramm zur schnellen Grünschaltung wird initialisiert. Die Wartezeiten werden hierdurch erheblich reduziert und es muss ähnlich dem motorisierten Individualverkehr kein Taster mehr bedient werden. Das Projekt wird durch Marketingarbeit inkl. Wort-Bild-Marke unterstützt.

Projektmanagement:
- Stadt Oberhausen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Marcel Knauff
- E-Mail: marcel.knauff@oberhausen.de
- Projekthomepage: www.radwelle.de

ERRICHTUNG VON ANLEHNBÜGEL IN BERLIN IM BEZIRK NEUKÖLLN

23

Ein fahrradfreundlicher Bezirk zeigt sich durch neue Maßnahmen und ausreichend Angebote im Bereich der Radinfrastruktur. Wegeverbindungen gibt es viele, obwohl diese teilweise noch ausbaufähig sind. Zu der Attraktivität eines Radroutennetzes spielen neben der sicheren und bequemen Radverkehrsführung auch geeignete und vor allem ausreichend dimensionierte Radabstellanlagen eine bedeutende Rolle. Dies bedeutet auch eine ständige Überwachung der Auslastung von vorhandenen Radabstellanlagen und das Auffinden von Defiziten im Straßenraum.

Durch eine flächenhafte Verdichtung von Anlehnbügeln im öffentlichen Straßenraum wird dem Radfahrenden signalisiert, dass er hier willkommen ist. Ziel von Neukölln ist es, ein ausreichendes Angebot an sicheren Abstellmöglichkeiten zu schaffen, die vor allem im Bereich der Nahversorgung und von Einrichtungen täglicher Belange anknüpfen sollen. Uns ist es ebenfalls wichtig, dass das Fahrrad als gleichwertiges Verkehrsmittel zum privaten Pkw angesehen wird. Daher wurden auch bewusst 265 Bügel auf der Fahrbahn integriert, zulasten von ca. 85 Pkw-Stellplätzen.

Als Anlehnbügel wurde das Modell Kreuzberger Bügel mit Mittelholm verwendet, da dieses Modell ein sicheres Abstellen von verschiedensten Fahrradtypen gewährleistet.

Hervorzuheben an dieser Maßnahme ist neben den Bügeln auf der Fahrbahn die Gesamtanzahl der Anlehnbügel. Mit insgesamt 1.050 neuen Anlehnbügeln konnte der Bestand in Neukölln um ca. 45 % gesteigert werden. An einigen Standorten konnten sogar Synergieeffekte genutzt werden. So bieten diese Anlehnbügel nicht nur einen sicheren Ort für Fahrräder, sondern können teilweise auch das regelwidrige Parken von Kfz verhindern, wodurch die Sichtbeziehungen geschützt werden und die Verkehrssicherheit verbessert wird.

Unser Projekt unterscheidet sich von anderen, weil wir eine flächendeckende Verdichtung im Bereich Nord-Neukölln vorgesehen haben. Im Jahr 2019 werden wir den Süden von Neukölln mehr stärken.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

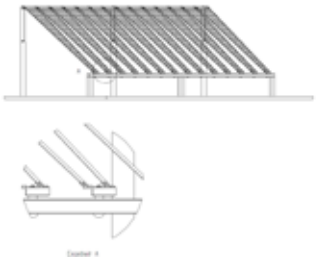
- ZIEL:
  1.000 Anlehnbügel für Neukölln – Förderung des Radverkehrs
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es wurden insgesamt 1.050 Anlehnbügel aufgestellt, davon befinden sich 265 Bügel auf der Fahrbahn.
- FINANZIERUNG:
  Fördermittel für den Radverkehr der Senatsverwaltung von Berlin
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Ziel der Maßnahme ist die bedarfsorientierte Errichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenland des Bezirks Neukölln von Berlin. Bei der Auswahl der einzelnen Standorte stand der öffentliche Bedarf im Fokus, der sich aus der Bestandsanalyse von bestehenden Anlehnbügeln, der Verortung von Einrichtungen des öffentlichen Interesses und der Mängelanalyse von wild abgestellten Fahrrädern ergibt.

Projektmanagement:
- Bezirksamt Neukölln, Straßen- und Grünflächenamt

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

FILAMENT – DER STÄDTEBALDACHIN



24

Bei dem Projekt geht es im Großen darum, eine neue Sicht- und Denkweise für öffentliche Architektur zu ermöglichen. Wir wollen einen sanften, aber sichtbaren, einen interaktiven und ästhetischen Beitrag zur Stadtgestaltung leisten. Konkret können durch die großflächige Bepflanzung des „Filaments“ mit Kletterpflanzen viele Schadstoffe aus der Luft gefiltert und bei Starkregen hohe Mengen an Wasser gebunden bzw. bei Trockenheit zur Kühlung wieder abgegeben werden. Die Aufenthaltsqualtität steigt durch den Schutz vor schlechter Witterung. Das „Filament“ soll, wie schon der RS1 im Ruhrgebiet, unbelebten Orten neues Leben einhauchen und ein Angebot zum Pendeln mit dem Fahrrad schaffen.

Das Kernteam besteht aus drei Akteuren. Kristian Haas, Arvid Fritsch und Max Rex. Wir sind angehende Ingenieure, Stadtplaner und Grafikdesigner. Das von uns „Filament – der Städtebaldachin“ getaufte Schrägdach, ist als neues Element in der Stadt gedacht, was vor allem dem Fahrrad- und Fußverkehr zugutekommen soll. Eine genaue Beschreibung der Funktionsweise ist auf unserer Internetseite nachzulesen (der-staedtebaldachin.de). Die Frage nach dem benötigten Polymer soll in Zusammenarbeit mit einem Materialforschungsinstitut in Thüringen erörtert werden. Bisher waren wir vorrangig in Magdeburg tätig und arbeiten seit September 2017 an diesem bis dato eigenfinanzierten und selbst initiierten Projekt. Es wurde ein mechanisches Modell gebaut (1 : 10), welches später während einer öffentlichen Veranstaltung im Rathaus Magdeburg ausgestellt werden konnte, um eine erste Resonanz von den Besuchern zu erhalten. Ein Patentantrag auf die Funktionsweise wurde eingereicht. Außerdem wurde bei der Vorstellung während einer Fraktionssitzung der Grünen, starkes Interesse bekundet, einen 1:1-Prototyp in Kooperation mit der Otto-von-Guericke Universität zu errichten. Mit dem ADFC unter dem Vorsitz von Norman Dreimann in Magdeburg haben wir einen weiteren starken Befürworter, ein Podcast und ein Verweis auf der offiziellen Seite des ADFC Magdeburg ist in der Vorbereitung.

Durch den Deutschen Fahrradpreis erhoffen wir uns vor allem eine breitere öffentliche Wahrnehmung, ohne die wir keine Möglichkeit sehen, die nächsten Schritte zu bestreiten. Wir sind hoch motiviert, das „Filament“ zur Umsetzung zu bringen. Da das Projekt am Gemeinwohl orientiert ist und uns bisher kein großer Investor unterstützt, hilft auch das Preisgeld, z.B. für die Akquise von Expertise im botanischen Bereich. Wir sind davon überzeugt, dass wir mutig und mit besonders großen Schritten die Mobilitätswende menschenwürdig und enkeltauglich gestalten müssen. Deswegen soll unsere Vision als starker Gegenentwurf zur bisherigen autozentrierten Stadt von Politikern, Planern und Architekten wahrgenommen werden.

Projektmanagement:

- Kristian Haas, Arvid Fritsch

Kontakt:

- Ansprechpartner: Arvid Fritsch
- E-Mail: arvid.fritsch@posteo.de
- Projekthomepage: der-staedtebaldachin.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bau des „Filaments“ über Fahrradschnellwegen, für eine Neuorientierung von öffentlicher Architektur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bau eines Modells und Präsentation der Idee in der Öffentlichkeit und bei politischen Trägern
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung mit studentischen Mitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Seit September 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das „Filament“ ist ein Überdachungskonzept, welches vor allem in der Stadt eingesetzt und im Gegensatz zu bisherigen Ideen aus Glas und Beton, konstruktionsbedingt, kostengünstiger realisiert werden kann. Der Bau stellt ein Schrägdach dar. Das Grundkonzept erlaubt der Bespannung (z.B. Kletterpflanzen), sich durch Kontraktion eines Polymeres bei Trockenheit zu öffnen, was aus einem durchgängigen-, ein durchlässiges Dach macht. Radschnellwege können somit für Pendler noch attraktiver werden.

NACHLEUCHTENDE RADWEG-MARKIERUNG

25

Separat geführte Rad- und Gehwege durch Grünflächen haben außerhalb zentraler Lagen meist keine Beleuchtung und bedingen bei Dunkelheit ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl und eine mangelhafte Orientierung.

Hier setzt die Idee an, eine Kaltplastik mit speziellen Pigmenten aufzubringen, die tagsüber das Sonnenlicht absorbieren und nachts grüngelb nachleuchten. Sie stammt von Schülerinnen und Schülern der Gesamtschule Duisburg-Meiderich, die beim Schülerwettbewerb „Förderturm der Ideen“ 2016/2017 Sieger in der Kategorie „Lebenswerte Stadt“/Sekundarstufe II wurden. Der Wettbewerb war Teil des Programms „Glückauf Zukunft!“, das die RAG-Stiftung, die RAG AG und die Evonik Industries AG gemeinsam mit der IG BCE ins Leben riefen. Für die Umsetzung der Projektskizze stellte die RAG-Stiftung 50.000 € zur Verfügung.

Eine Projektgruppe erarbeitete unter der Moderation der den Wettbewerb begleitenden Agentur ein umsetzbares Konzept. Beteiligt waren das Schülerteam nebst Lehrerin und Schulleiter, die Stadt Duisburg und die Wirtschaftsbetriebe Duisburg sowie die Swarco Limburger Lackfabrik GmbH, Evonik Industries und ferner der Regionalverband Ruhr als Baulastträger dieser auch regional bedeutsamen Radtrasse (radrevier.ruhr). Als Kriterien für die Identifikation einer Strecke zur Umsetzung im Stadtteil wurden im Planungs- und Diskussionsprozess festgelegt:

- guter Asphaltbelag vorhanden, da sich wassergebundene Decken und Pflaster nicht für Markierungen eignen;
- keine Beleuchtung vorhanden;
- die Verbindung als Radverbindung sollte für die Schülerinnen und Schüler relevant sein, damit sie vom Projekt profitieren.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verbesserung von Orientierung und Sicherheitsempfinden auf unbeleuchtetem Radweg im Grünbereich
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Umsetzung mit intensiver Nutzung
- FINANZIERUNG:
  50.000 € (RAG-Stiftung)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2017 (Idee) – 2018 (Umsetzung)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Ein auf einer ehemaligen Bahntrasse in Duisburg verlaufender Radweg wurde nach einer in einem Schülerwettbewerb der RAG-Stiftung entwickelten Idee mit lumineszierenden Markierungen versehen, um bei Dunkelheit die Orientierung und das Sicherheitsgefühl zu verbessern. Eine nachträgliche Beleuchtungsausstattung wäre aufgrund des hohen Aufwands ansonsten ausgeblieben.

Projektmanagement:

- Stadt Duisburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Patrick Hoenninger, Amt für Stadtentwicklung u. Projektmanagement
- E-Mail: p.hoenninger@stadt-duisburg.de
- Projekthomepage: keine Angabe

NACHLEUCHTENDE RADWEG-MARKIERUNG

25

Die Wahl fiel auf einen 2,6 km langen, kürzlich asphaltierten Streckenabschnitt des „Grünen Pfads“ im Bereich des Landschaftsparks Duisburg-Nord, der Bedeutung für den Alltags- wie den Freizeitverkehr hat. Bei Dunkelheit gibt es keine Beleuchtung auf der Trasse, die durch einen Grünbereich führt, und an der auch die Jugendherberge liegt. In seinem Umfang geht das Projekt, das den wesentlichen Abschnitt der gesamten Trasse umfasst, deutlich über Pilotvorhaben mit wesentlich kürzeren Strecken hinaus.

Um bei dem gegebenen Budget eine möglichst große Wirkung zu erzielen, wurde anstelle eines vollflächigen Auftrags eine 5 cm breite Markierungslinie an den Rändern des an sich unbeleuchteten Rad- und Fußwegs gewählt. Zur Erhöhung des Kontrasts wurde sie auf einem etwas breiteren weißen Begrenzungsstrich aufgebracht.

Damit wird eine Wirkung erzielt, die zwar einer aktiven Beleuchtung nicht gleichzusetzen ist, aber eine deutlich wahrnehmbare durchgehende Orientierung in Ergänzung einer an sich erforderlichen

Radfahrwegbeleuchtung erreicht. Da eine nachträgliche Ausstattung separat geführter Wege mit Beleuchtung mit hohem Aufwand verbunden ist, dem die Betriebs- und Wartungskosten hinzuzurechnen sind, unterbleibt dies in der Regel. Außerdem sind die vermiedenen Umweltwirkungen des Stromverbrauchs zu berücksichtigen.

RADLUST BIRKENFELD

Die Verbandsgemeinde (VG) Birkenfeld, eine kleine ländlich geprägte Kommune mit ca. 20.000 Einwohnern, bietet gute Voraussetzungen zum Radfahren: eine abwechslungsreiche Mittelgebirgslandschaft am Fuße des Nationalparks Hunsrück-Hochwald, viele gut ausgebaute Wirtschaftswege, ruhige Landstraßen und vier Bahnhöfe, die eine Kombination von Bahn- und Fahrradfahren ermöglichen. Dennoch spielte der Radverkehr sowohl im touristischen Bereich als auch im Alltagsverkehr bisher nur eine untergeordnete Rolle. Die Bevölkerung empfindet Radfahren aufgrund der Topografie und der fehlenden Radwege als nicht zumutbar, während der Tourismus sich überwiegend auf das Thema Wandern konzentrierte.

Das Projekt „RadLust Birkenfeld“ soll diese Situation drastisch verändern. Die VG Birkenfeld will als eine der 20 Kommunen im Förderprogramm des BMU „Masterplan 100% Klimaschutz“ ihre CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 95 % senken. Der Radverkehr stellt hierfür ein wichtiges Schlüsselelement im Verkehrssektor dar. Innerhalb des Förderprogramms „Klimaschutz durch Radverkehr“ werden durch dieses Projekt wichtige Bereiche der Infrastruktur so verändert, dass Radfahren innerhalb der Verbandsgemeinde deutlich attraktiver werden kann.

Hierbei wird eine Strategie verfolgt, die bereits beim Wandertourismus großen Erfolg hatte: Durch die Einrichtung einer touristischen Infrastruktur wie zum Beispiel dem „Saar-Hunsrück-Steig“ und den sogenannten „Traumschleifen“ hat eine deutliche Ausweitung und Aufwertung der Wanderwege stattgefunden. Die erhöhte Aufmerksamkeit durch den Tourismus führte dazu, dass auch die einheimische Bevölkerung das Thema wandern begeistert aufgenommen hat, obwohl es davor wenig Bedeutung hatte.

Eine vergleichbare Transformation soll durch das „RadLust“-Projekt im Fahrradsektor ausgelöst werden. Seit dem Projektbeginn im Jahr 2017 wurden drei touristische Rundrouten, die „RadLust-Schleifen“ eingerichtet, eine Rennradtour wurde elektronisch ausgewiesen, die Erweiterung einer bestehenden Mountainbike-Strecke ist derzeit noch in der Umsetzung.

Um im alltäglichen Radverkehr deutliche Verbesserungen zuschaffen, wurden 150 km an Wegen nach dem HBR-Standard neu ausgeschildert. Über 28 moderne Abstellmöglichkeiten – von einfachen Fahrradparkern bis zu per Smartphone buchbaren Fahrradgaragen – wurden neu errichtet. Pedelecfahrer können an vielen Gastronomiebetrieben, an den Gebäuden der Ver-

26

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Transformation einer nicht fahrradaffinen Region zum Herzstück der Bike-Region Hunsrück-Hochwald
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fünf Dienst-Pedelecs, 150 km neue HBR-Strecken, drei Rundrouten, Abstell- und Ladeinfrastruktur
- FINANZIERUNG:
  448.066 €, davon 403.260 € über „Klimaschutz durch Radverkehr“, Förderkennzeichen (03KBR0037)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  01.01.2017 – 31.10.2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
„RadLust Birkenfeld“ bringt das Thema Fahrrad in der Verbandsgemeinde Birkenfeld auf die nächste Ebene: Eine Region, in der Radfahren bisher weder im Alltag noch im Tourismus eine große Rolle gespielt hat, erhält durch das in diesem Projekt geschnürte Bündel eine der umfassendsten Fahrradinfrastrukturen im ländlichen Raum. Vorbild ist die bereits beim Wandern erfolgreich eingesetzte Strategie, durch Investitionen in den Fremdenverkehr Nachfrage bei der einheimischen Bevölkerung zu erzeugen.

Projektmanagement:
- Verbandsgemeindeverwaltung Birkenfeld – FB1: Klimaschutz

Kontakt:
- Ansprechpartner: Dr. Viktor Klein
- E-Mail: v.klein@vgv-birkenfeld.de
- Projekthomepage: https://www.birkenfelder-land.de/radlust.html

waltung sowie am Busbahnhof und am Bahnhof Neubrücke ihr E-Fahrrad sicher abstellen und aufladen.

Nicht zuletzt geht auch die Verbandgemeindeverwaltung mit gutem Beispiel voran und hat seit 2017 fünf Pedelecs als Dienstfahrzeuge im Einsatz.

Bereits jetzt, noch vor seinem Abschluss im Oktober 2019, gilt das „RadLust"-Projekt in der gesamten Nationalparkregion als Vorbild und soll von den umliegenden Kommunen in weiten Teilen kopiert werden. Hierdurch trägt es zur Entstehung einer interkommunalen „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" bei.

26

PROJEKT UMWELTSCHUTZ FAHRRADPARKPLATZ (P USCH FPP)

Als Bearbeiterinnen und Bearbeiter haben Studierende im „Umweltmanagement und Auditing“ bei Frau Dr.-Ing. Elisabeth Strecker (Institut für Technischen Umweltschutz) und mit Herrn Dipl.-Geogr. Michael Hüllenkrämer (Projektleitung, Stabsstelle Sicherheitstechnische Dienste und Umweltschutz) seit zahlreichen Semestern verschiedene Teilprojekte in der Projektreihe zum Fahrradparken bearbeitet. Darin ging es um die Erfassung, Begutachtung, Dokumentation, informationstechnische und kartografische Darstellung zu vorhandenen und neuen Fahrradparkplätzen. Mit dem Projekt Umweltschutz (P USch = einen Schub geben: anschieben) zu Fahrradparkplatz (FPP) ist es innerhalb weniger Semester gelungen, die Studierenden zu Expertinnen und Experten für „ruhenden Fahrradverkehr“ zu machen.

Zuerst wurden die vorhandenen Möglichkeiten zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern erfasst, diese kartografisch und fotografisch erfasst sowie über den textlichen Teil der Dokumentation – anhand des ADFC TR 6102 – eine gutachtliche Darstellung des Bestands erarbeitet.

Nach den Kampagnen war ein nahezu vollständiges Bild zum Fahrradparkraum auf allen Standorten der TU Berlin verfügbar. Die Auswertung nach Anzahl, Bauart und Qualität wurde durch die situativen Nutzungsanalysen komplettiert. Damit verfügt die Uni über einen sehr bedeutenden Datenschatz zum Fahrradverkehr. Diese Daten und Informationen werden zur Förderung der nachhaltigen Fahrradmobilität verwendet, speziell für die Planung und den Bau von Fahrradabstellanlagen.

Die Berichte und Daten sind für alle Interessierten und Fachplaner im Internet veröffentlicht. Die Grundlagendaten stehen auch im Online-Kartensystem des OpenStreetMap bereit. Die Umweltbeauftragten konnten einen Statusbericht erstellen, der mit Vorgaben der Bauordnung des Landes Berlin abgeglichen wurde. Damit konnte 2017 das strukturelle Defizit an Fahrradparkplätzen dem Kanzler im Ausschuss für Arbeits- und Umweltschutz aufgezeigt werden. Die präsentierten Programme zur Verbesserung des Parkens von Fahrrädern, die in den Projekten entwickelt wurden. Diese Herangehensweise fand breite Zustimmung und Unterstützung.

Neben dem Langzeitprogramm unter dem Kürzel NASE (die Nase vorne haben) wird seitdem gezielt der „Bedarf an Fahrradparkplätzen“ angegangen.

Mit der qualitativen und sachlichen Grundlage der Erfassungsdaten konnte eine neue politische Zielstellung formuliert und die benötigte Unterstützung erreicht werden. Dazu gehört das Austauschprogramm „Vorderradhalter zu Kreuzberger Bügel“. Deshalb wurde eine strategische Partnerschaft zwischen Bauabteilung und Umweltschutzstabsstelle für einen guten Informationsaustausch zu „Finanzen und Mittel für den Ausbau von Fahrradparkplätzen“ und „Standorte für die Entwicklung des Campus für die Fahrradmobilität“ initiiert. Im aktuellen Wintersemester durchstreift eine Gruppe Studierender im Teilprojekt „NASE go life“ den Campus, um nach weiteren Flächen mit Fahrradparkplatz-Potenzial Ausschau zu halten.

27

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verkehrswende mit Fahrradparkplätzen auf dem Campus mitgestalten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Unter anderem P USch FPP 1–6: Campus Süd, Nord, andere Standorte, Konzept NASE, Zufahrt/Zugänglichkeit, ...
- FINANZIERUNG:
  TU Berlin, SDU: Sachmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Beginn des Rahmenprojekts: 30.03.2015, seitdem fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Erfassung, Visualisierung und Aufbereitung von Daten zum ruhenden Fahrradverkehr als strategischer Ansatz für Maßnahmen der lokalen Verkehrswende auf dem Campus für Politik und Bauplanung.

Projektmanagement:

- Stabsstelle Sicherheitstechnische Dienste und Umweltschutz (SDU)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Hüllenkrämer
- E-Mail: michael.huellenkraemer@tu-berlin.de
- Projekthomepage: https://www.arbeits-umweltschutz.tu-berlin.de/menue/umweltschutz/projektarbeiten/fahrradparkplatz/

REGELPLAN LASTENFAHRRADPARKPLATZ

28

Innerhalb Berlins steigt die private Nutzung von Lastenrädern. Doch die Nutzer/-innen besitzen aktuell nicht die Möglichkeit, diese ordnungsgemäß im öffentlichen Raum (beispielsweise vor Kitas, Einkaufsläden, Sportstätten etc.) sicher abzustellen, da derzeit keine offiziellen Lastenradparkplätze in Berlin bestehen. Immer wieder gibt es deshalb Probleme, weil Lastenräder die Gehwege blockieren und somit den Fußverkehr beeinträchtigen. Um diese Problemstellung zu lösen, wurde unter der Federführung des Bezirksamts Neukölln ein Regelplan für das Lastenfahrradparken auf der Fahrbahn entwickelt. Grundlage für diesen Regelplan bildet ein Praxistest, der in Zusammenarbeit mit weiteren Bezirken, bezirklichen Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, dem Ordnungsamt und der Senatsverwaltung durchgeführt wurde. Dabei wurden die verschiedensten Lastenfahrradtypen, die von einem Neuköllner Fahrradladen kostenfrei zur Verfügung gestellt wurden, berücksichtigt. Zusätzlich dienten verschiedene Holzkonstruktionen für die Ermittlung der besten Fahrradbügelform und der exakten Positionsbestimmung.

Als Ergebnis dieses Praxistests wurden Pläne fürs Lastenfahrradparken auf Längs- und Senkrechtparkplätzen entworfen, die derzeit bei der Senatsverwaltung zur Prüfung und Genehmigung vorliegen. Innerhalb des Verfahrens soll zusätzlich die Markierung durch ein Lastenradpiktogramm und die Beschilderung durch ein Zusatzzeichen „Lastenfahrrad“ geklärt werden. Sodass im Jahr 2019 die Regelpläne zum Lastenradparken in Berlin zugelassen und in einem Pilotprojekt in Neukölln getestet werden können.

Projektmanagement:

- Bezirksamt Neukölln von Berlin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Göttsche; Denise Schröter
- E-Mail: christian.goettsche@bezirksamt-neukoelln.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Entwicklung eines Regelplans für das Lastenfahrradparken und Umsetzung innerhalb eines Pilotprojekts
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Praxistest Lastenfahrradparken; Entwurfsvorlage für den Regelplan Lastenfahrradparken
- FINANZIERUNG:
  Bisher keine; Pilotprojekt SenUVK
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Sommer 2018 – Sommer 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Derzeit besteht in Berlin keine Möglichkeit für das Parken von Lastenrädern im öffentlichen Raum. Deshalb hat das Bezirksamt Neukölln innerhalb eines Praxistests einen Regelplan für das Parken von Lastenrädern auf der Fahrbahn konzipiert. Dieser befindet sich aktuell im Genehmigungsverfahren und soll im Jahr 2019 als Pilotprojekt erprobt werden. Nach dem ermittelten Regelplan können bis zu drei Lastenräder auf der Fläche eines Kfz-Stellplatzes untergebracht werden.

RADWEGENETZPROJEKT INN-SALZACH

29

Mit seinem Radwegenetzprojekt will der Tourismusverband Inn-Salzach optimale Bedingungen für Radtouristen schaffen, aber auch Kommunen und touristische Leistungsträger von der regionalen Wertschöpfung, die durch eine attraktive Radinfrastruktur entsteht, überzeugen. Das Projekt untergliedert sich in vier Phasen: Auf der Grundlage bestehender Radwege wurden in Phase 1 (10/2016–08/2018) in enger Abstimmung mit allen Akteuren (Baulastträger, Fachbehörden, Nachbarlandkreise, Bayernnetz für Radler etc.) ein besonders radfahrerfreundliches Radwegenetz ausgearbeitet und neue Themenradtouren entwickelt. In Phase 2 (08/2017–03/2019) wurde dieses Netz durchgängig und einheitlich nach FGSV-Vorgaben beschildert. Hierzu wurden Wegweiser, Pfosten, Signets und Infotafeln angeschafft sowie die grafische und inhaltliche Aufbereitung der einzelnen Inhalte für zwei Landkreise mit insgesamt 55 Kommunen übernommen. In Phase 3 (02–09/2019) wird das Projekt im Zuge der Öffentlichkeitsarbeit über Auftaktevents, Pressemaßnahmen, Kartenmaterial, Messeauftritte und PR-Kampagnen bekannt gemacht. In Phase 4 (10/2018–03/2020) stehen der Aufbau eines Qualitätsmanagements (QM) mit Wegepatensystem und die Weiterentwicklung zur zertifizierten ADFC-RadReiseRegion an. Zusätzlich flossen in die Planung auch die Wünsche der Radfahrer aus der Region mit ein. Diese hat der Tourismusverband in einer Onlinebefragung und im Rahmen mehrerer Informationsveranstaltungen erhoben. Nach Abschluss der Abstimmungen wurde das neue Radwegenetz von Experten befahren, kartiert und georeferenziert erfasst. Auf Basis des neuen Wegenetzes wurden anschließend 20 neue Themenradtouren entwickelt und veraltete, z.T. nicht mehr zuzuordnende Thementouren aufgelöst. Das Projekt hat ein erhebliches Vernetzungspotenzial zwischen einzelnen touristischen Angeboten. Ferner kann im

Projektmanagement:

- Radwegenetzprojekt Inn-Salzach

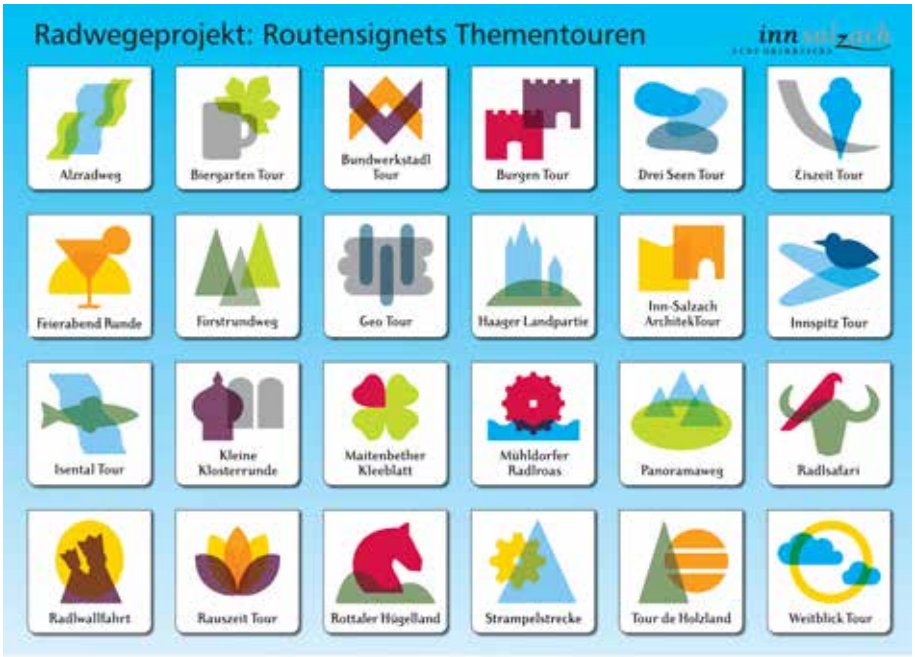
Kontakt:

- Ansprechpartner: Andrea Streiter, Geschäftsführerin
- E-Mail: andrea.streiter@inn-salzach.com
- Projekthomepage: radregion-innsalzach.com (derzeit in Bearbeitung)

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Schaffung eines landkreisübergreifenden Radwegenetzes (1.450 km) für Alltags- und Freizeitradler
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Durchgängige Beschilderung nach FGSV, neue Thementouren, Infotafelsysteme, Wegepatensystem, QM
- FINANZIERUNG:
  Projektvolumen: 900.000 €, LEADER-Förderung (70 %); Kooperationsprojekt mit 55 Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  10/2016 – 03/2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit seinem Radwegenetzprojekt, das die radfahrerfreundlichen Radwege der oberbayerischen Region Inn-Salzach über 55 Kommunen hinweg zu einem einheitlich ausgeschilderten, fahrradfreundlichem Netz mit übergreifenden Thementouren verbindet, legt der Tourismusverband den entscheidenden Grundstein für eine überregionale Positionierung als Radregion und eine Zertifizierung der Radregion Inn-Salzach zur ADFC-RadReiseRegion (ITB 2020).



29

Norden und Osten ein Lückenschluss zum angrenzenden Projekt „Radwege bayerisches Thermenland“ und im SSüden/Südwesten zum Projekt „Radregion Chiemgau“ und dadurch ein gemeinsames „großes Ganzes“ überregional geschaffen werden. Stärkung des Fahrradtourismus bedeutet zudem eine Stärkung der alternativen Fortbewegungsmittel auch im Alltag und zudem „Urlaub zu Hause“. Das heißt auch, dass die Bahn als Urlaubsreisemöglichkeit (kostenloser Fahrradtransport) attraktiver wird und somit die Umwelt geschützt wird. Sekundär wird das Fahrrad auch als Alltagsfortbewegungsmittel „salonfähig“ (steigende E-Mobilität durch E-Bikes). So wird die Umwelt bewusst erlebt und man lernt sie schätzen.

Übergeordnete Ziele:

- Qualitätssteigerung im Radtourismus in der Region Inn-Salzach
- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung durch Verlängerung der Aufenthaltsdauer
- Erhöhung der regionalen Identifikation
- Stärkung der regionalen Erholungs- und Freizeitangebote
- Radwegenetz als Standortmarketingvorteil
- Förderung eines ökologisch nachhaltigen Tourismus

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Innovative Fahrradstationen und Ladestationen für E-Bikes

FAHRRADPARKHAUS AM BAHNHOF ORANIENBURG

30

Nach knapp einjähriger Bauzeit wurde am 31. August 2018 das Fahrradparkhaus am Bahnhof Oranienburg eröffnet. In der parallel zum S-Bahndamm errichteten zweigeschossigen Anlage finden dank des eingebauten Doppelstockparksystems 1.056 Räder Platz. Während die Abstellplätze im Erdgeschoss vom Gehweg der Stralsunder Straße zugänglich sind, kann das Obergeschoss über zwei Treppenanlagen mit seitlichen Schieberampen erreicht werden. Auch eine Verbindung zum S-Bahnsteig ist von hier aus möglich. Neben den kostenfrei zugänglichen Abstellmöglichkeiten bietet das Fahrradparkhaus überdies mietbare Fahrradboxen und Schließfächer mit Lademöglichkeiten für Akkus. Ergänzt wird das Serviceangebot des nachts beleuchteten Fahrradparkhauses durch eine Luftpumpstation und eine WC-Anlage.
Die Idee für die Errichtung des Fahrradparkhauses entsprang der Planung für die Neuordnung des Bahnhofsplatzes, der 1996 zuletzt umfassend umgestaltet wurde. Aufgrund der zunehmend besseren Fahrverbindungen von und nach Berlin stieg die Zahl der Bahnreisenden in den vergangenen Jahren kontinuierlich an. Infolge der konsequenten Förderung des Radverkehrs ist gleichzeitig die Zahl derjenigen gestiegen, die mit dem Rad zum Bahnhof anreisen. Reichte anfangs noch eine für 350 Räder Platz bietende Abstellanlage aus, so ist der heutige Bedarf mehr als doppelt so hoch.
Der Bau des Fahrradparkhauses ist der erste Baustein im Zuge der bis Ende 2020 erfolgenden Umgestaltung, die im Wesentlichen die Aufweitung der Platzfläche vor dem Bahnhofsempfangsgebäude und eine Standortverlegung des künftig überdachten Bushaltestellen- und Taxiwartebereichs vorsieht.
Das bemerkenswerte an dem Parkhaus ist die optimale Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Flächenangebotes im Bahnhofsumfeld. Dies gelingt zum einen durch die Länge des Gebäudes, die rund 80 m umfasst, und zum anderen durch das Überragen des Obergeschosses sowohl über den Gehweg als auch über den Bahndamm, wodurch hier fast doppelt so viele Räder wie im Erdgeschoss untergebracht werden können.
Schon wenige Monate nach Eröffnung liegt die Auslastung des Parkhauses bei annähernd 75 %.

Um Radfahrer beim Ein- und Ausparken nicht zu gefährden, wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit vor dem Fahrradparkhaus auf 30 km/h begrenzt. Mit Abschluss der Neugestaltung des Bahnhofsplatzes zu einem „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ darf hier sogar nur noch Tempo 20 gefahren werden.

Projektmanagement:
- Stadt Oranienburg

Kontakt:
- Ansprechpartner: Herr Dehler
- E-Mail: dehler@oranienburg.de
- Projekthomepage: https://oranienburg.de/St%C3%A4dtebau-Wirtschaft/Verkehr/Fahrradfreundliche-Stadt

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Schaffung eines ausreichend dimensionierten B&R-Angebotes in Bahnhofsnähe
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Eröffnung des Fahrradparkhauses mit 75%iger Auslastung
- FINANZIERUNG:
  Städtebauförderprogramm „Aktive Stadtzentren (ASZ)“; Finanzierung zu je 1/3 Bund, Land, Kommune
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  September 2017 – August 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Am Bahnhof Oranienburg finden jetzt über 1.000 Räder Platz unter einem Dach. Im Zuge der anstehenden Neugestaltung des Bahnhofsplatzes wird der Standort der bisherigen Fahrradabstellanlage überplant. Es musste deshalb eine Alternative für die Unterbringung der täglich rund 700 im Bahnhofsumfeld abgestellten Räder gefunden werden. Dies ist mit dem Bau des zweigeschossigen Fahrradparkhauses entlang des S-Bahndamms gelungen.

FAHRRADHÄUSER

31

Dem VCD-Dortmund gelang es vor rund zwölf Jahren, Baupläne für Fahrradhäuser in Hamburg, die dort nicht mehr gefördert wurden, zu erhalten. Anhand dieser Pläne fertigen meist gemeinnützige Werkstätten die Fahrradhäuser. Die Häuser haben einen zwölfeckigen Grundriss mit einem Durchmesser von 2,80 m. In den Häusern werden an Deckenhaken bis zu zwölf Fahrräder geschützt untergebracht.

Die Fahrradhäuser stehen durchweg auf öffentlichen Wegen und Plätzen. Trotz anfänglicher Widerstände wird seitens der Stadtverwaltung nicht mehr der Einwand erhoben, dass ggf. Kfz-Stellplätze durch das Aufstellen eines Fahrradhauses wegfallen. Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird und auch die örtlichen Gegebenheiten es zulassen, genehmigt die Stadtverwaltung mehr oder weniger reibungslos die Aufstellung eines Fahrradhauses im Rahmen der Sondernutzung.

Voraussetzung für die Errichtung eines Fahrradhauses ist, dass sich wenigstens zehn Interessenten zusammenfinden. Wenn eine Aufstellung an einem geeigneten Ort möglich ist, muss die Finanzierung gesichert werden. Ein Fahrradhaus kostet derzeit ca. 9.000,00 €. Seine Errichtung ist nur möglich, wenn die Anschaffung mit öffentlichen Mitteln gefördert wird. Die in Dortmund hierfür zuständigen Bezirksvertretungen sind in der Regel bereit, je Fahrradhaus einen Förderbetrag von 6.000,00 € zur Verfügung zu stellen. Den restlichen Betrag müssen die zukünftigen Nutzer selbst aufbringen, was bei einem Eigenanteil von etwa 250,00 € meist finanzierbar ist.

Zwischen der Stadt Dortmund und dem ADFC wird ein Gestattungsvertrag über die

Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums geschlossen. Der ADFC als Eigentümer des Fahrradhauses ist gegenüber der Stadt in allen Belangen verantwortlich.

Die Nutzergemeinschaft schließt einen Gesellschaftsvertrag. Darin werden die Regularien der zukünftigen Nutzung abgestimmt und ein Sprecher gewählt. Zwischen der Gemeinschaft und dem ADFC wird ein Nutzungsvertrag geschlossen in welchem die Überlassung des Hauses an die Gemeinschaft geregelt ist.

Für jedes Fahrradhaus wird eine Immobilien- und Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Die Kosten werden im Rahmen des jährlichen Nutzerbeitrags von derzeit 15,00 € auf die einzelnen Mitglieder umgelegt.

Die bisher existierenden Fahrradhäuser liegen ganz überwiegend im innerstädtischen Bereich. Abgesehen davon, dass hier noch weiterer Bedarf besteht, ist auch eine verstärkte Nachfrage aus den dicht besiedelten Stadtteilen zu verzeichnen.

Unser Projekt ist über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Uns erreichen zahlreiche Anfragen, auch von Stadtverwaltungen, was das große Interesse an diesem Modell zeigt.

Projektmanagement:

- ADFC Kreisverband Dortmund-Hagen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Twardon
- E-Mail: vorstand@adfc-dortmund.de
- Projekthomepage: https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-dortmund/fahrradhaeuser.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Flächendeckendes Angebot von Fahrradhäusern in dicht besiedelten Wohngebieten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  14 Häuser in Dortmund in Nutzung, zwei weitere Baubeginn 02/2019, weitere in Vorplanung
- FINANZIERUNG:
  Gut 60 % öffentliche Hand (Bezirksvertretungen), Rest privat durch jeweilige Nutzer
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Unbegrenzt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ADFC versorgt Dortmund mit Fahrradhäusern. In innenstädtischen Bereichen fehlen oft sichere Unterstellmöglichkeiten für Räder in der Nähe der Wohnung. Deshalb betreiben wir 16 Fahrradhäuser, weitere sind in Planung. Diese Idee, die aus Hamburg stammt, aber dort nicht weiterverfolgt wurde, haben wir in Dortmund zunächst durch Initiative des VCD eingeführt. Hierzu wurde ein Modell entwickelt, das die Förderung durch die Stadt Dortmund und unsere Trägerschaft vorsieht.

DEINRADSCHLOSS

Der VRR (Verbundkoordinator) und die Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Ennepetal, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Krefeld, Langenfeld, Mönchengladbach, Monheim, Mülheim a.d.R., Oberhausen und Ratingen haben sich am Förderwettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr" des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) mit dem Projekt DeinRadschloss beteiligt.
Durch DeinRadschloss soll das inter- und multimodale Verkehrsverhalten zugunsten des Umweltverbundes gefördert und das Fahrrad insbesondere im Zubringerverkehr zum ÖPNV gestärkt werden. Das Projekt sieht den Bau von modernen, hochwertigen Fahrradabstellanlagen mit digitalem Hintergrundsystem an Verknüpfungspunkten zum ÖPNV im VRR-Raum vor. Hierdurch halten auch die neuen Bike+Ride-Anlagen mit der fortschreitenden Digitalisierung Schritt. Unter dem Markennamen DeinRadschloss können Fahrgäste unter www.dein-radschloss.de Stellplätze via Internet (insbesondere auch via Smartphone) suchen, buchen und bezahlen. Nach einer einmaligen Registrierung kann der Kunde alle DeinRadschloss-Anlagen im Verbundraum nutzen. Um vor Ort auf die Abstellanlagen zugreifen zu können, kann auch eine ÖPNV-Chipkarte genutzt werden. Bereits heute haben diverse Verkehrsunternehmen DeinRadschloss in ihr digitales Angebot (App) integriert und können ihren Kunden somit ein ganzheitliches Mobilitätsangebot machen. Um eine höhere Auslastung zu erreichen und auch Gelegenheitsfahrern die Nutzung zu ermöglichen, werden an allen Standorten auch Stellplätze zur Kurzzeitmiete (Tages- und Wochenbuchungen) angeboten.
Damit Radfahrer die neuen Anlagen in allen beteiligten Städten direkt auf den ersten Blick erkennen, wurde ein markantes Design entwickelt.
Bis Ende 2018 wurden in den 14 Kommunen an 61 Standorten mehr als 900 neue sichere Stellplätze realisiert. Zum Einsatz kommen hier sowohl Boxen für einzelne Fahrräder als auch Sammelabstellanlagen. Auch wird ein Zugang zu einer bestehenden Radstation umgerüstet und mit einem DeinRadschloss-Zugang ausgestattet. Das Gesamtvolumen der Maßnahmen beträgt ca. 4 Millionen Euro. Eine Hochrechnung erster Erhebungsdaten ergab, dass eine jährliche Emissionsminderung von über 70 Tonnen CO_2-Äquivalent erzielt werden kann; davon entfällt der Hauptteil auf verlagerte Pkw-Wege. Die überwiegende Nutzung fällt im Berufsverkehr an. Weitere Kommunen können sich mit neuen Radabstellanlagen an das System anschließen. Der Erfolg des Projekts veranlasste den VRR, künftig die Investitionen zur Errichtung neuer Anlagen im DeinRadschloss-System zu fördern. So könnte die Gesamtanzahl an Stellplätzen in diesem Projekt zukünftig sukzessive ansteigen. Darüber hinaus wird auch die qualitative Weiterentwicklung, z.B. durch die Integration eines Lastenrad- oder Pedelecverleihs, geprüft. Hierdurch soll DeinRadschloss zu einem wichtigen Bestandteil eines überregionalen Netzes von Mobilstationen werden.

Projektmanagement:
- Michael Zyweck

Kontakt:
- Ansprechpartner: Bettina Blume
- E-Mail: blume@vrr.de
- Projekthomepage: www.dein-radschloss.de

32

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Stärkung des Radverkehrs als Zubringer zum ÖPNV (Intermodalität)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Jährliche Emissionsminderung von über 70 Tonnen CO_2-Äquivalent (Hochrechnung); Modal Shift
- FINANZIERUNG:
  Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr" des BMU (70- bzw. 90-%-Förderung)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  April 2016 – Dezember 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
DeinRadschloss ist ein System von Fahrradabstellanlagen mit elektronischem Schließsystem im VRR-Raum. Unter Koordination des VRR wurden in Zusammenarbeit mit 14 Kommunen mehr als 900 Stellplätze in Form von Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen errichtet. Deren Lage an Bahnhöfen und Haltestellen ist ein Beitrag zur Optimierung der Schnittstelle zwischen Fahrrad und ÖPNV. Eine Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit machte das Projekt möglich.

ROLLOUT E-BIKE-STATIONEN AM STANDORT WOLFSBURG

*E-Bike-Station FE Haupteingang nicht auf Karte

Der Wirtschaftsstandort Wolfsburg wird stark durch das Automobil geprägt. Das spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Bewohner und der über 60.000 Mitarbeiter im Volkswagen-Werk wider: Das Automobil dominiert. Die Folge dessen sind überlastete Straßen und Parkplätze sowie gestresste Arbeitnehmer.

Der Verkehrsträger Fahrrad ist eine gute Alternative für den täglichen Arbeitsweg. Denn in einem Umkreis von 15 km um das Werk wohnen 30.000 Mitarbeiter. Volkswagen hat daher in den vergangenen zehn Jahren die Infrastruktur für das Fahrrad verbessert (neue und moderne Abstellanlagen, Aufwertung von Radwegen, kostenlose Aktionen wie Fahrradcodierung und Fahrradcheck, Werkradeln, Charity Bike Tour). Um speziell das Pedelec und dessen Vorteile als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit mehr in das Bewusstsein der Mitarbeiter zu stellen, wurden nach einer Pilotanlage am Tor Ost ab 2015 nun E-Bike-Stationen rund um den Standort ausgerollt, sodass mit Tor Nord, Tor 17 (im Süden) und Tor West jetzt alle vier Himmelsrichtungen sowie im Nordwesten des 6,5 km² großen Standortes der Bereich der Forschung und Entwicklung abgedeckt sind. Dieses kostenlose Angebot kann sowohl durch am Standort tätige Mitarbeiter von Volkswagen als auch von Tochter- und Fremdfirmen unentgeltlich wahrgenommen werden. Dieses offene Angebot war in 2015 noch erforderlich, um einen geldwerten Vorteil und damit einhergehend eine Abrechnung des Ladestroms umgehen zu können, was das Pilotprojekt vermutlich aus Gründen des finanziellen Aufwandes hätte scheitern lassen. Heute sind die steuerlichen Gegebenheiten derart angepasst worden, dass Ladestrom durch den Arbeitgeber generell verschenkt werden darf. Für die universelle Einsetzbarkeit der Anlagen haben wir aufgrund von Rückmeldungen und Marktrecherchen bei den neuen Anlagen größere Fächer ausführen lassen, da in die erste Anlage nicht jeder Typ von Pedelec-Akkus passte. Speziell die am Pedelec-Unterrohr länglich ausgeführten Akkus passen nun auch in die neuen Anlagenfächer.

Die Anlagen selbst können per E-Bike-Card mit RFID-Chip genutzt werden. Der Zustand der Anlagen kann über ein Fernwartungstool jederzeit eingesehen und Statistiken über die Nutzung erstellt werden. Das Bereitstellen der Anlagen soll den Mitarbeitern verdeutlichen, dass auch bei einem Autohersteller Wert auf die radfahrenden Kollegen gelegt wird. Neben den positiven Effekten für den ruhenden und fließenden Verkehr ist ein Pedelec ein ideales Pendlerfahrzeug, denn es schont die Umwelt, fördert die Gesundheit der Kollegen und selbige kommen nicht verschwitzt bei der Arbeit an. Sie benötigen daher nicht zwingend eine Duschmöglichkeit.

Sowohl der Absatz als auch die Nutzung von Pedelecs boomt in Deutschland. Daher werden wir am Standort die Auslastung der Anlagen permanent prüfen und falls erforderlich eine Aufstockung ausplanen. Trotz der widrigen Zeiten, in denen sich der Konzern und der Standort befinden, ist es uns gelungen, das Rollout umzusetzen.

33

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

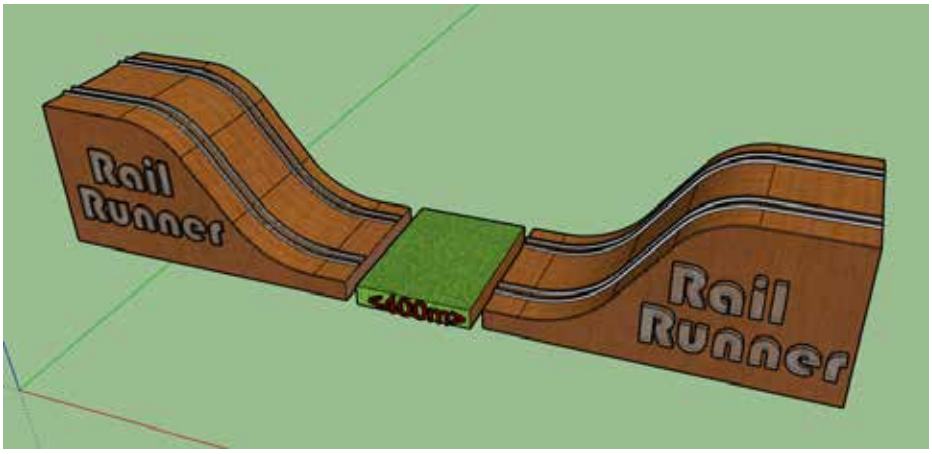
- ZIEL:
  Stärkung des Radverkehrs am Volkswagen Standort Wolfsburg durch Förderung von E-Mikromobilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufbau von vier weiteren Ladeschließfachanlagen mit je elf nutzbaren Fächern mit Steckdose
- FINANZIERUNG:
  Durch Volkswagen AG Wolfsburg
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Pilot 2015, Rollout 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Nach Inbetriebnahme der ersten E-Bike-Station im Juni 2015 sind Ende 2018 aufgrund der starken Nachfrage durch die Mitarbeiter auch an weiteren Werktoren des Standortes Ladeschließfachanlagen mit je einer 230V Steckdose pro Fach errichtet worden. Die ersten Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder waren in 2015 für den Konzern sehr fortschrittlich, denn die ersten Lademöglichkeiten für E-PKW auf Mitarbeiterparkplätzen entstanden erst Anfang 2018. Die Nutzung der E-Bike-Stationen ist kostenlos.

Projektmanagement:
- Steffen Knipping, Volkswagen AG

Kontakt:
- Ansprechpartner: Hubert Szczepaniak, Wolfsburg AG
- E-Mail: hubert.szczepaniak@wolfsburg-ag.com
- Projekthomepage: keine Angabe

E-RUNNER ALS BESTANDTEIL EINES ÖKOLOGISCHEN, INTEGRATIVEN FREIZEITPARKS



PROJEKT STEHT NICHT ZUR WAHL!

34

Ein Aspekt ist, dass die Bahn eine der wenigen Möglichkeiten (neben Tandem) für sehbehinderte Menschen darstellen würde, „Fahrrad“ zu fahren. Die Bahn könnte mit vielen weiteren meiner Ideen kombiniert werden, z.B.:

„Railrunner“ (siehe Abbildung)
Der Railrunner greift die Idee der Pedaldraisine auf. Hier geht es jedoch nicht um gemütliches Gleiten durch die Natur, sondern um ein Gruppen-/Wettkampferlebnis. Jedes Fahrzeug bietet sechs Personen Platz.

Die Rennen finden auf zwei geraden, parallelen Bahnen (ca. 400 Meter lange Schienenstränge) statt. Das erste bzw. letzte Stück des Schienenstrangs weist jeweils ein Gefälle auf und hat jeweils die Doppelfunktion Beschleunigung/Abstoppen (Halfpipe-Prinzip) des Fahrzeugs.

Nach Beendigung des Rennens werden die Fahrzeuge gedreht, um das nächste Rennen in Gegenrichtung stattfinden zu lassen. Die vorderen Reihen der Fahrzeuge sind jeweils mit Handbike-Technologie ausgerüstet.

Dies, in Verbindung mit der Schienengebundenheit der Fahrzeuge, ermöglicht es auch sehbehinderten und gehbehinderten Menschen, an diesen Gruppenerlebnissen teilzuhaben.

Weiterhin könnte auch die „Shweeb“ von Geoffrey Barnett (http://www.strato-cycle.com) gut in den Park integriert werden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Idee eine sehr gute Möglichkeit sein sollte, Werbung für das Radfahren zu machen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Freizeitpark zur Förderung des Radverkehrs, Geh- und Sehbehinderter sowie von Elektromobilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Teilnahme an der 30. Bonner Ideenbörse der IHK Bonn
- FINANZIERUNG:
  Noch nicht gesichert
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der E-Runner (siehe Video unter „Projekthomepage“) soll Bestandteil eines integrativen, ökologischen Freizeitparks werden. Er ist eine "Achterbahn" mit Pedelectechnologie. Der besondere Clou ist die Einbeziehung des Publikums ins Rennen: Jede Publikumsseite unterstützt einen Fahrer bzw. ein Fahrer-Team durch Erzeugung von Strom mittels Pedalgeneratoren. Durch zusätzliche Ausstattung der Fahrzeuge mit Handbike-Technologie ist es auch Gehbehinderten möglich, an Rennen teilzunehmen.

Projektmanagement:
- Enrico Klein

Kontakt:
- Ansprechpartner: Enrico Klein
- E-Mail: klein.enrico@web.de
- Projekthomepage: Youtube: https://youtu.be/pCwvYCQBhSU

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

SERVICE

QUELLE: WWW.R-M.DE | PD-F

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Verkehrserziehung und Reparaturservice

FAHRRAD-FLICK-KURSE FÜR FRAUEN

35

Auslöser für den Beginn der Kursreihe war die Anfrage der Radwanderfreunde Münsterland e.V., die seit ein paar Jahren mehrtägige Frauen-Rad-Touren anbieten. Die Tourenleiterinnen kamen auf die Idee,

Pannenhilfe nicht immer selber zu leisten, sondern die Mitfahrerinnen dazu zu animieren, selbst kleine Pannen zu beheben. Aus diesem Ansatz wurden die Kurse geboren. Der Kolping Radbastler-Treff, eine offene Radwerkstatt, bot die idealen räumlichen Möglichkeiten für dieses Unterfangen.

Die Kursinhalte gehen mittlerweile weit über einfaches Schlauchflicken bzw. Schlauchwechsel hinaus. Die Dozentinnen und Dozenten haben alle Hände voll zu tun, den Wissensdurst der Teilnehmerinnen zu stillen. Auf viele der gestellten Fragen wären Männer nie gekommen.

Neben diesen Kursen werden mit dem Personal, dem Werkzeug und dem Material des Kolping Radbastler-Treffs auch Fahrrad-AGs der örtlichen Schulen unterstützt. Die dabei fertiggestellten Fahrräder stehen an den Schulen als Leihräder für Lehrer/-innen oder auch (Bus-)Schüler/-innen zur Verfügung.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten zur Fahrradreparatur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bislang wurden drei derartige Kurse abgehalten.
- FINANZIERUNG:
  Durch Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  –

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Selbst ist die Frau! Frauen wollen es wissen! Handwerkliche Dinge sind nicht automatisch Männersache! Die Radwanderfreunde bieten auch mehrtägige Radtouren ausschließlich für Frauen an. Die Tourenleiterin legt Wert darauf, dass sie nicht die Einzige ist, die im Pannenfall Hand anlegen muss/kann.

Projektmanagement:
- Kolping Radbastler und Radwanderfreunde Emsdetten

Kontakt:
- Ansprechpartner: Joachim Behrla
- E-Mail: Behrla@t-online.de
- Projekthomepage: Facebook: @KolpingLeihrad, www.kolping-emsdetten.de

JEDES KIND BRAUCHT EIN FAHRRAD

36

Der Verein „Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.“ war ursprünglich als Initiative auf Zeit innerhalb der Bielefelder Bürgerstiftung gegründet worden. Ursprünglich war das Ziel, geflüchtete Menschen mithilfe von restaurierten Spendenrädern mobil zu machen. Doch sehr schnell war die Initiative diesem Ziel entwachsen und erweiterte als eigener eingetragener gemeinnütziger Verein die Satzungsziele. Davon umgesetzt wurde sofort, dass der Verein auch Bedürftige und Kinder/Jugendliche in ihrer Nahmobilität unterstützt. Die Fahrradempfänger erhalten kostenfrei Räder – müssen sich aber in die Aufbereitung der Fahrräder mit einbringen. Der Verein setzt damit auch Akzente im Umweltschutz und in der Nachhaltigkeit.

Weiterhin betreibt der Verein eine Werkstatt und eine Lehrwerkstatt, wo Geflüchtete und Langzeitarbeitslose die Chance erhalten, sich für den ersten Arbeitsmarkt zu qualifizieren. Weitere Ziele sind die Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigungen und die Völkerverständigung.

Der Verein umfasst 30 Ehrenamtliche, drei angestellte Fahrradmechaniker und ein dichtes Netzwerk an befreundeten gemeinnützigen Organisationen, die uns bei unserer Arbeit mit Kindern und Jugendlichen unterstützen. Diese sind recht unterschiedlich:

- zum Beispiel die Bielefelder Bürgerstiftung und TABULA e.V. Verein für Bildungsgerechtigkeit, diese Organisationen unterstützen uns mit pädagogischen Konzepten für die Ferienwoche;
- „Fahrradwerkstatt“ Verkehrswacht Bielefeld e.V. unterstützt uns bei der Verkehrserziehung;
- Café Welcome e.V. stellt die Versorgung mit gesunden Nahrungsmitteln her, wobei die Kinder mithelfen können;
- Upcycling-Werkstatt: Nicht mehr brauchbare Teile werden als Schlüsselanhänger, Gürtel oder Sonstiges verarbeitet.

Der Verein bietet umfassende Angebote rund um die Fahrradmobilität für Kinder und Jugendliche – zum Beispiel die mobile Werkstatt, Termine in Schulen, Termine mit Schulklassen in der vereinseigenen Werkstatt, Ferienwoche „Fahrradwerkstatt“ mit TABULA e.V. u.v.m.

Unsere Angebote werden sehr gut genutzt und der Verein hat im Jahr 2017 ein Stipendium von der Bertelsmannstiftung/Stiftung Bürgermut erhalten um die Ideen auch an andere Interessierte zu transferien.

Unter anderem hat das Branchenmagazin „Radmarkt“ mehrmals über unsere Aktivitäten berichtet.

Projektmanagement:

- Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Mielke
- E-Mail: STmielke@aol.com
- Projekthomepage: https://fbb.bike/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Wir möchten allen Bielefelder Kindern und Jugendlichen zur Fahrradmobilität verhelfen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bisher konnten um die 400 Räder aufbereitet und vergeben werden.
- FINANZIERUNG:
  Ehrenamtliche Hilfe, Spendengelder, Fahrräder, Werkzeuge, Ersatzteile, Einrichtung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  –

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
„Jedes Kind braucht ein Fahrrad“ – der Verein hat die Zielsetzung, jedes Jahr 200 Räder an Kinder und Jugendliche zu vergeben. Nach Anleitung erlernen sie, wie interessant ein Rad sein kann und wie damit die Möglichkeit zur Nahmobilität zunimmt.

RAD MACHT SCHULE – KIDS ON BIKE

Als ehemaliger Radprofi bin ich dem Radsport und dem Fahrradfahren sehr verbunden und kenne sämtliche (positive wie negative) Facetten des Sports. Aus diesen Erfahrungen sind meine Beweggründe entstanden, für den radsportlichen Nachwuchs, aber auch für das Radfahren bei Jugendlichen allgemein ein Projekt ins Leben zu rufen.

In diesem Zusammenhang strebe ich eine enge Zusammenarbeit mit den Schulen aus Aachen und der Städteregion sowie den lokalen Vereinen an. Insbesondere im Rahmen des Ganztagsunterrichts werden Schulsportgemeinschaften in Form von Rad-AGs geschaffen. Hier möchten wir Schülerinnen und Schülern Freude am Radfahren vermitteln und gesellschaftliche und soziale Aspekte in der Ausbildung fördern.

Bei diesem sozialen Projekt ist ein Einstieg ohne Leistungsdruck ideal, will man neue Fans für das Radfahren und den Radsport gewinnen. Im Programm RAD MACHT SCHULE wird mit spielerischen Elementen Kindern und Jugendlichen das Radfahren nähergebracht, die Fahrtechnik vermittelt und somit ganz gezielt ein früher Beitrag zur Unfallprävention geleistet. Dabei ist es wie in kaum einer anderen Sportart möglich, in kürzester Zeit viele Erfolgsgefühle mitzunehmen und daraus ein neues Selbstbewusstsein zu entwickeln.

Das Konzept umfasst noch weitere Aspekte, die das Interesse der Kinder und Jugendlichen wecken und eine positive Entwicklung fördern. Diese sind insbesondere Ergonomie, Trainingslehre, Ethik und Leistungssport sowie die Vermittlung von handwerklichen Fähigkeiten.

Für dieses Schulprojekt fungiere ich als Projektleiter. Mir stehen ausgebildete Übungsleiter mit Erfahrungen im Jugendbereich und radsportspezifischen Kenntnissen zur Seite.

Besonders motivierte und talentierte Schüler erhalten die Möglichkeit, im lokalen Radsportverein mehrere Probetrainings unter der Anleitung der Übungsleiter zu absolvieren. Hierfür stehen Leihrennräder zur Verfügung, um den Weg in den Rad- und Rennsport zu ebnen.

Warum sollte RAD MACHT SCHULE den Deutschen Fahrradpreis gewinnen? Weil es ein Bewegungsprojekt für unsere Jugend ist und der Sport nachhaltige Erlebnisse schafft, die verbinden und prägen. Dieses geschieht gleichermaßen hervorragend über sämtliche soziale Schichten und Nationalitäten hinweg.

37

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Schülerinnen und Schülern den Spaß am Fahrradfahren vermitteln
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Schaffung von Rad-AGs an Schulen im Rahmen des Ganztagsunterrichtes
- FINANZIERUNG:
  Mischfinanzierung von Mitteln der Schulen, Krankenversicherung, lokale Förderer
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Jede Schule wird zwei Jahre unterstützt.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Programm RAD MACHT SCHULE richtet sich an Schulen, die ein Ganztagsangebot haben. In Kooperation mit einem Sportverein gehen wir an die Schulen in Aachen und der Städteregion und bieten Radfahren in Form von AGs mit den Schwerpunkten Gesundheit, Sozialverhalten – Ethik, Radwerkstatt, Umweltbewusstsein und Nachhaltigkeit an.

Projektmanagement:
- Holger Sievers

Kontakt:
- Ansprechpartner: Holger Sievers
- E-Mail: hosievers@gmx.de
- Projekthomepage: keine Angabe

MITEINANDER BIELEFELD ERFAHREN

38

„Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.“ verfolgt mit all seinen Projekten das Ziel der Fahrradmobilität für alle Menschen in Bielefeld. Bei dem neuen Projekt „MITeinander Bielefeld erfahren“ steht der Betrieb eines speziellen E-Bike-Tandem Fun2Go im Mittelpunkt.

Dies soll auch Menschen, die nicht Fahrradfahren können oder in dieser Fähigkeit eingeschränkt sind, zur gemeinschaftlichen Fahrradmobilität verhelfen. Auf dem kippsicheren E-Dreiradtandem Fun2Go erleben die Mitfahrer eine völlig neue Art des Radfahrens. Sie sitzen neben dem Fahrer und müssen kein Gleichgewicht halten.

Bei dem E-Dreiradtandem handelt es sich um ein Fahrrad mit Elektrounterstützung. Je nach Fahrstil, Umgebung und Grad der Elektrounterstützung können Strecken von 20 bis 60 km erfahren werden.

Der Verein verfügt mit Hamza Allal Cherif und Reinhard Marx über zwei erfahrene Piloten, die über eine entsprechende Ausbildung verfügen.

Aktuell sucht der Verein Spender, die den Kauf des Fun2Go unterstützen. Weiterhin sind wir in fortgeschrittenen Gesprächen mit Einrichtungen, wie z.B. Seniorenheimen, über mögliche Kooperationen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Fahrradmobilität für alle Menschen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehrere Presseartikel, Schirmherrschaft von MdB Frau Dr. Wiebke Esdar, erste Spende
- FINANZIERUNG:
  Über Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  –

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Bei dem Projekt „MITeinander Bielefeld erfahren“ steht der Betrieb eines speziellen E-Bike-Tandems Fun2Go im Mittelpunkt. Dies soll auch Menschen, die nicht Fahrradfahren können oder in dieser Fähigkeit eingeschränkt sind, zur gemeinschaftlichen Fahrradmobilität verhelfen.

Projektmanagement:
- Fahrräder bewegen Bielefeld e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Stefan Mielke
- E-Mail: STmielke@aol.com
- Projekthomepage: keine Angabe

BIKE & WORK

Laut der CO_2- und Energie-Bilanz des Rems-Murr-Kreises wird ein erheblicher Anteil der CO_2-Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr verursacht. Das vom Landratsamt Rems-Murr-Kreis entwickelte und seit 2013 bestehende Projekt bike & work zielt darauf ab, den PkwVerkehr zugunsten des Radverkehrs zu reduzieren.

bike & work lädt Betriebe im Kreis dazu ein, ihre innerbetriebliche Fahrradförderung zu stärken. In jeder Projektrunde werden die Teilnehmer ca. zehn Monate dabei begleitet, ihre kreisansässigen Unternehmen fahrradfreundlicher zu gestalten. Ziel ist es, Anreize zu schaffen, damit mehr Mitarbeiter das Rad für Arbeits- und Dienstweg nutzen. Übergeordnete Ziele des Projekts sind die Zunahme der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr und die Gesundheitsförderung.

Alle Unternehmen im Rems-Murr-Kreis wurden im Vorfeld zur aktuellen Projektrunde via Mail angeschrieben. Zusätzlich wurde das Projekt in einer Pressemitteilung beworben und Telefon-Akquise betrieben. Die Teilnahme ist für die Unternehmen kostenlos.

Über einen Mobilitätsberater werden in den kommenden Monaten gemeinsame Workshops, Betriebsbegehungen, die Ermittlung der jeweils aktuellen betrieblichen Fahrradinfrastruktur und deren Verbesserungspotenzial durchgeführt. Außerdem werden die Mitarbeiter zum Mobilitätsverhalten und ihren Wünschen für die betriebliche Fahrradmobilität befragt. Jeder teilnehmende Betrieb erhält daraus einen individualisierten Aktionsplan mit Handlungsempfehlungen zur Optimierung der betrieblichen Fahrradinfrastruktur. Bei der Umsetzung entscheiden die Betriebe dann selbst über das „Was“ und das „Wie“.

In den drei bisher durchgeführten Projektrunden reichten die Maßnahmen von Infrastrukturverbesserungen, wie sichere Abstellanlagen, Einrichtung von Umkleiden und Duschen etc., bis hin zu Motivationsmaßnahmen, wie der Einführung einer Stempelkarte für Fahrradpendler. In einer öffentlichen Abschlussrunde stellen die Teilnehmer ihre umgesetzten Maßnahmen und Pläne vor.

bike & work fokussiert das Radeln als umweltfreundliche Mobilitätsform für den betrieblichen Alltag und besteht aus mehreren Bausteinen. In den Workshops wird Grundwissen zur Radmobilität vermittelt und der Austausch zwischen den Firmen im Kreis gefördert, wodurch ein Voneinanderlernen möglich ist. Durch eigens konzipierte Befragungen der Mitarbeiter werden Wünsche an die betriebliche Fahrradmobilität (z.B. Infrastruktur) sowie jene individuellen Hemmnisse ermittelt, die eine Fahrradnutzung verhindern.

Bereits zur Mitte des Projektzeitraums ist jedem teilnehmenden Betrieb bekannt, welche individuellen Möglichkeiten und Wünsche für eine gesteigerte Fahrradmobilität existieren und welche Maßnahmen sich in anderen Unternehmen bewährt haben. Zudem haben die teilnehmenden Betriebe die Zeit, erste Maßnahmen bereits im Rahmen des Projekts unter der Expertise des Mobilitätsberaters umzusetzen und den zukünftigen Weg für eine gesteigerte betriebliche Fahrradmobilität zu konzipieren.

39

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Förderung der Fahrradmobilität in Unternehmen des Rems-Murr-Kreises
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  30 Betriebe haben ihre Fahrradmobilität verbessert, aktuell nehmen zehn weitere teil.
- FINANZIERUNG:
  Im Kreishaushalt wurden 20.000 EUR für die Durchführung der vierten Runde bike & work eingestellt.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  August 2018 – Juli 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt lädt Betriebe im Rems-Murr-Kreis dazu ein, ihre innerbetriebliche Fahrradförderung zu stärken. Bike & work ist besonders innovativ und erfolgreich, weil Wünsche der Mitarbeiter an die betriebliche Fahrradmobilität und die Ergebnisse einer Betriebs-Begehung in den individuellen Maßnahmenplänen berücksichtigt werden. Zudem lebt das Projekt vom Austausch der teilnehmenden Betriebe, weshalb Ziele und Ideen zur Umsetzung in mehreren Workshops gemeinsam entwickelt und besprochen werden.

Projektmanagement:
- Landratsamt Rems-Murr-Kreis, Geschäftsstelle Klimaschutz

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jessica Henning; Felicia Wurster
- E-Mail: f.wurster@rems-murr-kreis.de
- Projekthomepage: keine Angabe

„FAHRRAD IN AACHEN“ FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

40

Hol- und Bringdienste verursachen einen erheblichen Teil der morgendlichen und mittäglichen Verkehrsbelastung im Umfeld der Schulen. Sie belasten die Umwelt und gefährden die Kinder, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller zur Schule kommen. Außerdem zeigen die Erfahrungen der Polizei, dass die Fahrsicherheit von Kindern auf dem Fahrrad (Motorik, Gleichgewichtssinn, Koordinationsfähigkeit) in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Kinder, die im 4. Schuljahr an der Radfahrausbildung teilnehmen, sind häufig nicht in der Lage, mit ihrem Fahrrad verkehrssicher auf der Straße zu fahren. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Aachen ein Konzept entwickelt, das die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördert.

1.) Mobilitäts- und Verkehrserziehung im Floriansdorf: Seit 2016 besteht für die 2. bis 4. Klassen die Möglichkeit, freitags in dem außerschulischen Lernort Verkehrs- und Mobilitätsunterricht zu buchen. Bei den Ferienspielen in den Oster-, Sommer- und Herbstferien sowie einmal im Monat können sich Kinder ab vier Jahren nachmittags für einen Fahrradkurs anmelden. Der Unterricht ist kostenlos.

2.) Mobilitätsprojekt zu Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen: Seit 2008 führt die Stadt Aachen in Zusammenarbeit mit der Polizei und einem Verkehrsplanungsbüro das Mobilitätsprojekt an Aachener Grundschulen und seit 2010 auch an weiterführenden Schulen durch. Mittlerweile wurde das Projekt schon an 17 Grundschulen und an fünf weiterführenden Schulen umgesetzt.

Ziele dieses Projektes sind:

- Die Verkehrssicherheit an der Schule und im Schulumfeld zu erhöhen.
- Den schulbezogenen Hol- und Bringverkehr zu reduzieren bzw. verträglich zu gestalten.
- Die Selbstständigkeit und die motorischen Fähigkeiten der Kinder zu fördern.
- Einen Beitrag zu einer gesunden und umweltbewussten Fortbewegung zu leisten.

- Eine weitgehend selbstständige Umsetzung wesentlicher Konzeptbausteine durch die Schule in den nächsten Jahren zu ermöglichen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen erhöhen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mobilitätsprojekt wurde an 17 Grundschulen und fünf weiterführende Schulen umgesetzt.
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel und Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Die Umsetzung des Mobilitätprojektes erfolgt im Laufe eines Kalenderjahres.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das entwickelte Konzept besteht aus zwei Bausteinen: der Mobilitäts- und Verkehrserziehung im außerschulischen Lernort Floriansdorf und dem Mobilitätsprojekt an Grundschulen und weiterführenden Schulen. Mit beiden Bausteinen werden Kinder und Jugendliche im Alter von vier bis 16 Jahren angesprochen.

Projektmanagement:

- Stadt Aachen, Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, Kampagne „FahrRad in Aachen“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Stephanie Küpper, Projektleiterin „FahrRad in Aachen“
- E-Mail: stephanie.kuepper@mail.aachen.de
- Projekthomepage: www.aachen.de/radfahren und http://fahrrad-in-aachen.de

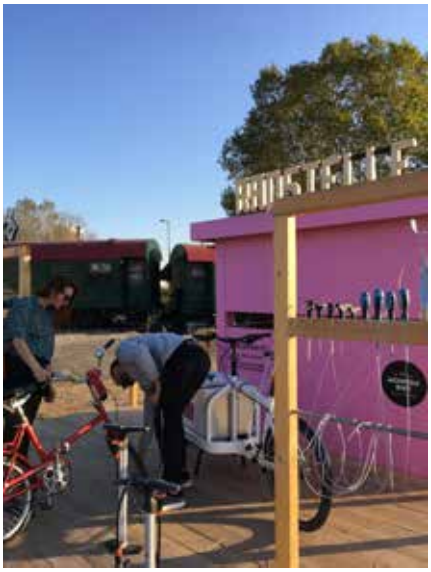
„FAHRRAD IN AACHEN“ FÜR KINDER UND JUGENDLICHE

40

Das Konzept besteht aus verschiedenen ineinandergreifenden Bausteinen: Elterninformation, Befragung der Schüler und der Eltern mittels eines Fragebogens, Reduzierung und verträgliche Gestaltung des Hol- und Bringverkehrs durch die Einrichtung einer Elternhaltestelle und Bildung von Schulweggemeinschaften, Fahrradtraining im Schonraum, Verkehrsunterricht sowie verkehrssichernde Maßnahmen. Hierfür wurden Unterrichtsmaterialien zu verschiedenen Themen für die 1. bis 4. Klasse entwickelt. Die Broschüren wurden an alle Grundschulen verteilt. Für die Kinder gibt es Kinderstadtpläne bzw. Radschulwegpläne und die Stempelaktion „Wie bist Du heute zur Schule gekommen“. Diese Aktion wurde speziell für Grundschulen konzipiert. In dem Wochenkalender stempeln die Schülerinnen und Schüler jeden Morgen, wie sie zur Schule gekommen sind. Für jedes Verkehrsmittel (Auto, Auto mit Elternhaltestelle, Roller, Fahrrad, Bus und zu Fuß) gibt es einen Stempel.

Das Projekt wurde 2018 beim DEKRA Award nominiert!

RADSTELLE



41

Ob E-Bike, BMX, Lastenrad oder Fixie – die RADSTELLE ist neuer Treffpunkt und Selfservicestation für Fahrradfahrer in Mannheim.

Die RADSTELLE befindet sich auf dem Gelände des Zwischennutzungsprojekts ALTER (www.alter-mannheim.de) und ist innenstadtnah an einem viel befahrenen Radweg verortet. Dabei wurde ein ausgedientes Wachhaus eines ehemaligen amerikanischen Kasernengeländes als Werkzeuglager umfunktioniert. Gleichzeitig dient das Wachhaus auch als Eyecatcher und symbolisiert ein umgenutztes Tankstellenhäuschen. Ein davor gelagertes Holzpodest umfasst zwei Terminals mit insgesamt vier Reparaturplätzen. Luftpumpen und Werkzeuge werden kostenfrei zur Verfügung gestellt. Alle Teile werden mit dünnen Stahlseilen befestigt, um einen direkten Diebstahl zu unterbinden. Nachts werden die Werkzeuge eingeschlossen.

Ein vor Ort tätiger Sozialarbeiter, der das Gelände des ALTERS betreut, übernimmt den täglichen Auf- und Abbau. Die RADSTELLE ist von April bis Oktober täglich von 12 bis 20 Uhr geöffnet und kostenlos für alle Radfahrer nutzbar.

Die RADSTELLE fördert die selbstständige Instandsetzung des eigenen Fahrrads und dient zugleich als multikultureller Ort des Austausches.

Seit der Eröffnung wird die RADSTELLE intensiv von Berufspendlern, BMX-Fahrern sowie Kindern und Jugendlichen aus den angrenzenden Stadtteilen genutzt. Des Weiteren werden in Zukunft Reparaturworkshops für verschiedene Zielgruppen angeboten.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Reparaturservicestelle für Räder sowie sozialer und generationsübergreifender Treffpunkt für Mannheimer
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Innerhalb des ersten Monats (Oktober 2018) wurde die RADSTELLE intensiv genutzt (ca. 20 Nutzer/Tag)
- FINANZIERUNG:
  2.650 €
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Ab Oktober 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die RADSTELLE ist eine Anlaufstelle und ein Treffpunkt für alle Radfahrer, die selbst Hand an ihr Fahrrad legen möchten. Sie befindet sich in zentraler Lage. Von April bis Oktober kann die Servicestelle täglich von 12 bis 20 Uhr genutzt werden. Hierfür werden alle wichtigen Werkzeuge kostenlos bereitgestellt. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit dient die RADSTELLE als Ort des Austausches zwischen unterschiedlichen Altersgruppen und sozialen Milieus.

Projektmanagement:
- POW e.V. in Kooperation mit der Stadt Mannheim

Kontakt:
- Ansprechpartner: Robin Lang (POW e.V.), Pia Kempe (Stadt Mannheim)
- E-Mail: powmannheim@gmail.com, pia.kempe@mannheim.de
- Projekthomepage: keine Angabe

RADELN IN ALLEN LEBENSLAGEN

Für jede Generation gilt: Die uneingeschränkte individuelle Mobilität ist entscheidend für gesellschaftlichen Austausch und soziale Teilhabe. Ältere Menschen empfinden den Verlust von Mobilität als deutliche Einschränkung ihrer Lebensqualität. Für ein selbstbestimmtes Leben im Alter ist daher die Unterstützung beim Wandel der Mobilitätsbedürfnisse elementar. Radeln in allen Lebenslagen (RiaL) von Green City e.V. befähigt ältere Menschen (wieder) Fahrrad zu fahren und gibt ihnen Tipps, wie sie trotz körperlicher Einschränkungen und reduzierter Beweglichkeit weiterhin mit dem Rad unterwegs sein können. Dies gelingt mit Hilfen wie einem Elektromotor, einem dritten Reifen für das bessere Gleichgewicht oder der richtigen Fahrradeinstellung. RiaL baut Berührungsängste und Unsicherheiten gegenüber dem Fahrrad ab und trägt dazu bei, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren. Das Projekt ist in vier Module unterteilt. Unter fachkundiger Anleitung werden die Themen Verkehrssicherheit, Gesundheit und Ergonomie in einer interaktiven Form präsentiert. Im ersten Modul erklärt die Verkehrspolizei die wichtigsten Regeln zur Verkehrssicherheit und diskutiert anhand aussagekräftiger Bilder nicht eindeutige Vorfahrtssituationen. Es folgt der Beitrag einer Gesundheitsexpertin, die aufzeigt, welche gesundheitlichen Vorteile Radfahren mit sich bringt und wie das Rad eingestellt sein sollte, damit Gelenke geschont werden und die Haltung profitiert. Abgerundet wird ihr Beitrag durch Übungen zum Mitmachen, die bestens auf das Radfahren vorbereiten und zu Hause leicht wiederholt werden können. Das Besondere von RiaL ist der authentische Vortrag einer Rentnerin, die durch die Teilnahme an RiaL den Weg zurück aufs (Drei-)Rad und so zu ihrer Lebensfreude gefunden hat. Bilder zur Dreiradfahrt von München nach Rügen und ihre motivierenden Erzählungen zeigen einen Gegenentwurf zum vereinsamten Rentnerdasein. Spätestens nach dem mit Musik untermalten Film zum Abschluss können die Zuschauer es kaum erwarten, im letzten Modul selbst ein altersgerechtes Velo zu testen. Diese werden von einem Spezialradhändler zur Verfügung gestellt, um die Palette der Alternativen zum klassischen Rad erlebbar zu machen. Seit 2018 wird ein geringer Teilnehmerbeitrag eingenommen und die Besucherzahl auf 15 Personen beschränkt. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass auf die individuellen Bedürfnisse der TeilnehmerInnen eingegangen werden kann und genug Zeit für das Finden des optimalen Fahrrads gegeben ist. Kooperationspartner und Veranstaltungsort sind Alten- und Servicezentren. Gewinnen sollte RiaL aufgrund seines originellen und stimmigen Konzepts, der interaktiven Vermittlung von Wissen und der Motivationssteigerung für das Radfahren sowie seiner geeigneten Übertragbarkeit auf andere Städte. Das Projekt macht Sinn sowohl vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung als auch der steigenden Herausforderungen, die der Klimawandel mit sich bringt. RiaL ist eine zukunftsfähige Antwort auf diese Themen.

42

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ältere Menschen befähigen und bekräftigen (wieder) aktiv Fahrrad zu fahren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit 2011 rund 500 TeilnehmerInnen
- FINANZIERUNG:
  Drittmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Jährlich, ab Januar Vorbereitungszeit, April bis Oktober Durchführung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt befähigt ältere Menschen das Fahrrad, auch mit eventuellen körperlichen Einschränkungen, als bevorzugtes Verkehrsmittel zu nutzen. Das Besondere des Konzepts: Wichtige Aspekte des Radfahrens (Sicherheit, Gesundheit, Ergonomie) werden in interaktiven Einheiten thematisiert. Ergänzt durch den authentischen Vortrag einer Rentnerin, die durch ein Dreirad ihre Lebensfreude wiedergewann, werden die TeilnehmerInnen motiviert und optimal übergeleitet zum praktischen Ausprobieren altersgerechter Räder.

Projektmanagement:
- Green City e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Julia Fröbel
- E-Mail: julia.froebel@greencity.de
- Projekthomepage: https://www.greencity.de/projekt/radeln-in-allen-lebenslagen/

TREFFPUNKT FAHRRADWERKSTATT IN AACHEN

Seit Juni 2017 betreibt der Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) der RWTH Aachen eine Fahrradwerkstatt in der Nähe des Aachener Marktplatzes. Initialer Antrieb dafür war dessen eindeutiger Mehrwert für die 60.000 Studierenden in Aachen. Dadurch wird die Attraktivität der günstigen, unabhängigen und nachhaltigen Alternative zum ÖPNV gestärkt.

Die Infrastruktur der Fahrradwerkstatt wächst stetig und beinhaltet neben Montageständern, Pumpen und einer Werkbank eine breite Auswahl an Werkzeug, die der gesamten Bevölkerung kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Den Nutzer*innen stehen insgesamt 16 Stunden pro Woche ehrenamtliche Studierende als fachkundige Hilfe zur Seite. Mit über 2.500 reparierten Fahrrädern im Jahr 2018 erfreut sich die Fahrradwerkstatt großer Beliebtheit seitens der Aachener Bevölkerung. Zum sozialen Aspekt kommt die Verkehrssicherheit hinzu: Zu viele verkehrsuntaugliche Fahrräder gefährden den unfallfreien Verkehr und insbesondere die Sicherheit des Fahrradfahrenden. Die günstigen und einfachen Reparaturmöglichkeiten erleichtern es, Fahrräder wieder fahrtüchtig zu machen, und gestalten so den Aachener Straßenverkehr sicherer. Die Fahrradwerkstatt hat sich zu einem heterogenen Treffpunkt fahrradinteressierter Menschen entwickelt. Hier werden gemeinsame Fahrradausflüge geplant und auch ein wichtiger verkehrspolitischer Beitrag geleistet. Der Fahrradverkehr bietet eine gesunde, umweltschonende Alternative zum ÖPNV, welcher in Aachen regelmäßig überlastet ist. Der Radverkehr sollte durch die Ausweitung geeigneter Infrastruktur noch attraktiver gestaltet werden. Die Besucher*innen der Fahrradwerkstatt dienen dabei als Multiplikator*innen, um das öffentliche Bewusstsein fürs Radfahren sowie Bürger*innenbewegungen wie z.B. die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad zu stärken.

Als Ergänzung zum Angebot der Fahrradwerkstatt hat der AStA die Finanzierung einiger fest installierter Fahrradpumpen zwischen der Aachener Innenstadt und dem Campus Melaten ermöglicht. Die kostenlose Nutzung der Pumpen steht künftig der gesamten Aachener Bevölkerung zur Verfügung. Durch eine Kooperation mit dem E-Bike-Anbieter Velocity Aachen GmbH können Studierende der RWTH nun E-Bikes mit ihren Studierendenausweisen ausleihen. Mittelfristig soll aus der Fahrradwerkstatt mit Kooperationspartnern im Raum Aachen ein Treffpunkt entstehen, der zur nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität und der Neugestaltung des Stadtverkehrs beiträgt.

Da die Nachfrage der Fahrradwerkstatt die räumlichen Kapazitäten mittlerweile deutlich übersteigt, ist ein Umzug in größere Räumlichkeiten angedacht. Hierfür ist ein ausreichendes Einwerben von Sponsoren- und Fördergeldern notwendig, da wir die Fahrradwerkstatt weiterhin kostenlos anbieten möchten. Der Gewinn des Deutschen Fahrradpreises würde hier einen entscheidenden Beitrag leisten und die Möglichkeit geben, unsere Fahrradbegeisterung weiterzutragen.

43

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Fahrradverkehr durch eine kostenlose DIY-Fahrradwerkstatt fördern, Treffpunkt Fahrradbegeisterter
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 2.500 eigenständig reparierte Fahrräder 2018
- FINANZIERUNG:
  Der Großteil des Projekts wird aus Sponsoring finanziert, der AStA der RWTH bezahlt das Inventar.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Juni 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die AStA Fahrradwerkstatt bietet allen Aachener*innen Raum und Werkzeug zum kostenlosen Reparieren von Fahrrädern unter Anleitung ehrenamtlicher Studierender. Das Projekt fördert nachhaltige, umweltschonende und günstige Mobilität und bietet Gleichgesinnten eine Möglichkeit zum (Wissens-)Austausch über die Leidenschaft Fahrrad.

Projektmanagement:
- AStA der RWTH Aachen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jannis Koesling
- E-Mail: jkoesling@asta.rwth-aachen.de
- Projekthomepage: https://www.asta.rwth-aachen.de/de/fahrradwerkstatt

SICHERES FAHRRADFAHREN FÜR MIGRANTEN

44

Die Idee des Projektes lag darin, das entwickelte und erstellte Radwegenetz sicher und effizient von allen Fahrradfahrern vom zehnjährigen Schulkind bis in das hohe Alter zu jeder Jahreszeit zu nutzen. Sömmerda wurde von der Kreisverkehrswacht ausgesucht, da hier viele Verknüpfungen mit der Stadt sind, die Stadt ist Eigentümer der Fläche. Seit 2011 wird das Zentrum vom Verein betrieben. Die Nachfrage ist sehr groß.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Unfallprävention
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Niedrige Unfallzahlen im Landkreis
- FINANZIERUNG:
  Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  1.1.2019 – 31.12.2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Verkehrszentrum im Landkreis Sömmerda wird eigenständig ohne Unterstützung der öffentlichen Hand im Ehrenamt unterhalten und bietet Projekte zum Fahrradfahren an. Jährlich werden hier über 9.000 Verkehrsteilnehmer geschult und unterrichtet. Besonders das Thema Fahrrad fahren „Sicher und immer“ ist bei allen Projektangeboten im Inhalt.

Projektmanagement:
- Kreisverkehrswacht Sömmerda e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Frau Dahlke
- E-Mail: Verkehrszentrum@t-online.de
- Projekthomepage: http://www.kreisverkehrswacht-soemmerda.de

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Infomaterialien und Karten

RADWEG „LIEBLICHES TAUBERTAL – DER KLASSIKER“

Der Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“ von Rothenburg ob der Tauber bis Wertheim am Main wird durch den ADFC auch im Jahr 2019 erneut mit fünf Sternen bewertet. Das ist die höchste Auszeichnung, die für bundesdeutsche Radfernwege vergeben wird. Durch die fünf Sterne wird belegt, dass Radfahrer an der Tauber auf Gastfreundlichkeit, exzellente Radwegeinfrastruktur, gute Verbindungen von Bahn- und Radfahren, umfangreiches Informationsmaterial und eine außergewöhnliche Erlebnislandschaft setzen können. Der Radweg wird intensiv über Flyer auf Messen und Workshops, in Zeitschriften oder auf dem outdooractive-Tourenportal des Tourismusverbandes „Liebliches Taubertal“ beworben. Es sind mehrere aktuelle Radroutenführer über den Weg im Buchhandel (vgl. bikeline etc.) erhältlich.

Die Touristenformationen vor Ort bieten beste Beratung. Hinzu kommen außergewöhnliche Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke, zu denen Burgen, Schlösser, Klöster und Museen gehören. Der Gast lernt so das Schloss Weikersheim, das Deutschordensmuseum in Bad Mergentheim, die Weinlandschaft um Lauda-Königshofen oder die Burg Wertheim kennen und kann sich mit regionalen Spezialitäten wie Grünkern, Wein, Bier, Taubertäler Forelle und Landschwein etc. verwöhnen. Die Fünf-Sterne-Wertung spiegelt auch diesen kulturellen und kulinarischen Aspekt wider.

Die fünf Sterne bestätigen, dass die Befahrbarkeit, die Oberfläche, die Wegweisung und die Routenführung vorbildlich sind. Die Strecke ist autoverkehrsfrei und verläuft in einer touristischen Erlebnisregion. Neben den guten Bahnangeboten, wird an Samstagen und Sonntagen zwischen Weikersheim und Rothenburg ob der Tauber ein Radbus eingesetzt. E-Biker und Pedelecfahrer finden im ganzen Tal zahlreiche Ladestationen.

Gemeinsam mit der Evangelischen Landeskirche Baden hat der Tourismusverband „Liebliches Taubertal“ das Projekt „Radwegkirchen“ entwickelt. Hierbei wird auf das Zusammenspiel von touristischem

Projektmanagement:

- Tourismusverband „Liebliches Taubertal e.V.“/Landratsamt „Main-Tauber-Kreis“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jochen Müssig (Geschäftsführer)
- E-Mail: touristik@liebliches-taubertal.de
- Projekthomepage: www.liebliches-taubertal.de/Aktiv/Radfahren/Der-Klassiker.html

45

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Das Profil der Raddestination „Liebliches Taubertal“ soll auch in Zukunft weiter geschärft, gestärkt und ausgebaut werden.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Radtourenvorschläge von rund 2.200 km Länge
- FINANZIERUNG:
  Die Unterhaltung des Radweges erfolgt durch die Städte und Gemeinden, unterstützt durch den TV „Liebliches Taubertal e.V.“ Das Land BW bringt sich über die Vorgaben des RadNETZ ein.
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit 1980 und seit 2009 durchgehend mit fünf Sternen prämiert

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Ferienlandschaft „Liebliches Taubertal" ist eine bundesweit anerkannte Fahrraddestination. Aus den rund 2.200 km Radtouren können Fahrrad fahrende Gäste ihre individuelle Tour zusammenstellen. Hierbei stehen Themen- und Erlebnistouren sowie sportliche Varianten für Radfahrer zur Auswahl. Im Einzelnen sind dies: Der Radweg „Liebliches Taubertal – Der Klassiker“; „Liebliches Taubertal - Der Sportive“, Radweg „Main-Tauber-Fränkischer Radachter“ sowie zwölf thematische Rundtouren.

Fahrradfahren und christlichem Glauben gesetzt. In oder an Radwegkirchen, die feste Öffnungszeiten haben, werden unmittelbare praktische Hilfen für Radfahrer angeboten. In einigen Radwegkirchen erhalten Fahrradfahrer auch Erfrischungsgetränke und überall können Gedanken in Gästebüchern festgehalten werden.
Ein besonderes Serviceangebot macht den Radweg seit 2015 noch attraktiver: 20 Hörstationen zwischen Rothenburg ob der Tauber, Wertheim und Freudenberg am Main bieten Radfahrern zusätzliche Informationen zur Ferienlandschaft. Alternativ können die Informationen zu den Hörstationen auch über die kostenlose App „Liebliches Taubertal“ bezogen werden. Zudem besteht die Möglichkeit, sich die Informationen über die Homepage auf einen MP3-Player herunterzuladen.
Im Jahr 2017 wurden entlang des Radweges zudem Informationstafeln zu Sehenswürdigkeiten, dem Routenverlauf, Übernachtungsmöglichkeiten etc. entlang des Radweges eingerichtet. Auch 2019 sollen anlässlich des Jubiläums „Zehn Jahre fünf Sterne“ weitere Service-Angebote für die Rad fahrenden Gäste im Taubertal ins Leben gerufen werden, um das Profil der Raddestination „Liebliches Taubertal“ nachhaltig zu schärfen. So wird beispielsweise der Informationsflyer über den Radweg überarbeitet.

45

GRÜNER RING IN HANAU FÜR ALLE – MENSCHEN MIT HANDICAP ENTDECKEN DIE NATUR RUND UM DIE STADT

Der Grüne Ring Hanau verbindet mit einer Länge von 60 km die 13 Naturschutzgebiete rund um die Stadt Hanau. Menschen mit Einschränkungen können diesen bisher wenig nutzen, da es keine Informationen zur Beschaffenheit von Wegen und u.a. den Stationen von Toiletten hat. Mit dem Projekt soll eine Bestandserhebung durch Expert*innen in eigener Sache durchgeführt werden, um ihnen eine selbst bestimmte Freizeitgestaltung in der Natur zu ermöglichen.

Expert*innen des Inklusionsprojektes „Menschen in Hanau“ (Sehbehinderte, Gehörlose, Rollstuhlfahrer*innen, Senior*innen, kognitiv und mobilitätseingeschränkte Menschen) recherchieren ab 2019, welche Touren sich für unterschiedliche Zielgruppen mit Handicap eignen. Die Touren werden in den geplanten nachhaltigen Tourismus Hanau aufgenommen und vermarktet. Ein erster Baustein wurde mit dem Angebot eines Fahrradverleihes in Hanau mit dem Behindertenwerk des Main-Kinzig-Kreises geschaffen. Hier verleihen und reparieren Menschen mit Behinderungen E-Bikes für den Grünen Ring Hanau. Die jetzt geplanten Schritte sollen bis Ende 2019 umgesetzt sein, wie die Schaffung von Arbeitsplätzen für Menschen mit Behinderung durch den www.Fahrradverleih-hanau.de.

Unser Projekt ist auf die Teilhabe und das möglichst selbst bestimmte Erleben der Natur rund um die Stadt Hanau von Menschen mit Einschränkungen als Schwerpunkt ausgerichtet. Sie bringen ihre Erfahrungen und Kompetenzen ein und können so beispielhaft für andere Projekte und weitere Kommunen Vorbild sein.

Der Blick richtet sich nicht auf ihre Defizite, sondern auf ihre Potenziale. Dies wurde in einem Termin am 24.11.2018 mit Oberbürgermeister Claus Kaminsky im Café Südlichter angeregt.

Die Vielfalt der Gesellschaft wird damit aufgewertet und sichtbar. Sie ist eines der 17 nachhaltigen Ziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Mit dem Ziel 10 – weniger Ungleichheit – sollen Barrieren in öffentlichen Institutionen abgebaut werden.

Eine nachhaltige Sicherung des Inklusionsprojektes „Menschen in Hanau“ findet seit April 2018 durch die Trägerschaft der Arbeiterwohlfahrt, Stadtverband Hanau e.V. statt.

46

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Die Stadt Hanau möchte den Grünen Ring Hanau auch für Menschen mit Einschränkungen erlebbar machen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Umweltzentrum Hanau hat 2013 den Grünen Ring Hanau als Naherholung und Freizeitgestaltung entwickelt. Er verbindet 13 Naturschutzgebiete, was zu einer Identifizierung der Hanauer Bevölkerung mit „ihrer“ Natur geführt hat.
- FINANZIERUNG:
  Für die Umsetzung 2019 fehlen 9.000 Euro für ein Duo-Fahrrad
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Planungsphase ab Februar 2019 – Umsetzung ab Herbst 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Stadt Hanau räumt durch Partizipation von Expert*innen in eigener Sache des Projektes „Menschen in Hanau auf den Wegen des Grünen Rings Hanau Barrieren beiseite und schafft eine Identifikation mit der Natur vor der eigenen Haustür. Weiterhin werden Menschen mit Beeinträchtigungen als „Naturführer*innen“ ausgebildet, um durch ein Honorar mehr Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen. Inklusive Touren werden in das geplante nachhaltige Tourismusangebot der Stadt Hanau eingebettet.

Projektmanagement:
- Stadt Hanau – Abteilung Bildung und nachhaltige Entwicklung und Abteilung Integration und Inklusion

Kontakt:
- Ansprechpartner: Gabriele Schaar-von Römer und Andrea Freund
- E-Mail: umweltzentrum@hanau.de und andrea.freund@hanau.de
- Projekthomepage: www.menschen-in-hanau.de, www.gruener.ring.hanau.de

INTERNETPRÄSENTATION ZUR RADRUNDTOUR VICELINWEG

Die Stadt Neumünster hat zusammen mit dem Kirchenkreis Altholstein sowie insbesondere den drei Innenstadtkirchen in Neumünster und weiteren Kooperationspartnern eine umfassende Präsentation des Lebens und Wirkens des Heiligen Vicelin erarbeitet, die per Rad „erfahren“ werden kann. Ziel ist es, Radwanderern im Binnenland Schleswig-Holsteins interessante Informationen zur Region zu bieten. Der Vicelinweg verbindet die drei schleswig-holsteinischen Radfernwege Ochsenweg, Holsteinische-Schweiz-Radtour und Mönchsweg und soll somit Radwanderer für weitere Radtouren in Schleswig-Holstein interessieren. Auch regionale Routen wie die Antik-Tour, die Bade-Tour und die Kirchenrouten oder die Schusteracht in Preetz werden vorgestellt.

Die klassischen Angaben zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten entlang der Route, Reparaturservice, Fahrradverleih und Ladestationen für Pedelecs werden um außergewöhnliche Präsentationsformen wie 360°-Fotos, Videos und Audiofiles von Kirchenglocken ergänzt. Die Elemente werden kontinuierlich erweitert, um die Internetseite zur Tour attraktiv und innovativ weiterzuentwickeln. Aktuell liegt der Fokus auf der Optimierung der Informationen zu familienfreundlichen Angeboten, um den Vicelinweg als Radangebot für Touren mit Kindern zu präsentieren.

Die intuitive Menüführung erleichtert die Navigation durch die unterschiedlichen Aspekte von Routenbeschreibung und Serviceleistungen.

Die ca. 100 km lange Rundtour, die in enger Zusammenarbeit mit der Ortsgruppe des ADFC erarbeitet wurde, führt von Neumünster über Bordesholm, Preetz und Bornhöved zurück nach Neumünster. Zahlreiche Exkurse und Tipps führen zu besonderen Orten abseits der eigentlichen Routenführung.

Im Vorfeld der Umsetzung des Projektes wurden Geschichten und Anekdoten entlang des Weges gesammelt. Kirchen, Gemeinden, Ämter, Vereine, Tourist-Informationen und Verbände haben sich eingebracht. Die Zulieferungen von Text und Bildmaterial sowie eigene Recherchen haben eine Vielzahl von Beiträgen zum Leben und Wirken des Heiligen Vicelin, der Geschichte der Missionierung Schleswig-Holsteins sowie zur Region zum Ergebnis. Die Aktualität der Daten wird regelmäßig überprüft, die Tour selbst wird zusätzlich alle zwei Jahre abgefahren und auf Mängel in der Beschilderung überprüft.

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

Aus unserer Sicht ist die vorbildliche Zusammenarbeit der Beteiligten in diesem Projekt der Garant für die optimale Pflege des bereitgestellten Datenmaterials und somit für den bestmöglichen Service für die Radwanderer vor und während der Tour.

47

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Attraktive und innovative Online-Präsentation der Radrundtour Vicelinweg
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufgrund der Nachfrage liegt bereits die 3. Auflage der Karte zum Vicelinweg vor.
- FINANZIERUNG:
  Aus städtischen Tourismusmitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  März 2016 – Oktober 2016, fortlaufende Ergänzungen und Aktualisierung der Inhalte

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit der Internetpräsentation als Ergänzung zu der Karte und dem GPX-Track lassen sich Leben und Wirken des Heiligen Vicelin erradeln, von der Namensgebung Neumünsters bis zum Rätsel seines Grabes. Videos, Audioaufnahmen von Glockengeläut und 360°-Panoramafotos ergänzen im responsiven Webdesign (Anpassung der Darstellung an das Endgerät) die für Radwanderer nützlichen Informationen.

Projektmanagement:
- Stadt Neumünster, Stadtplanung und Stadtentwicklung

Kontakt:
- Ansprechpartner: Arne Lewandowski
- E-Mail: arne.lewandowski@neumuenster.de
- Projekthomepage: www.vicelinweg.de

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Fahrradverleihsysteme

KOSTENLOSE KOLPING LEIHRÄDER

48

Die orangefarbenen Kostenlosen Kolping Leihräder erfreuen sich in Emsdetten großer Beliebtheit.

Die Aktion ist in Emsdetten und Umgebung bekannt und animiert viele Mitbürger zur Unterstützung durch Fahrrad- und Zubehörspenden und auch zu Standortmeldungen von defekten Leihrädern, die dann abgeholt und wieder instand gesetzt werden. In dem offenen Radbastler-Treff werden neben den Leihfahrrädern auch Fahrräder für Flüchtlinge gefertigt, die dann über die Stadt an die Bedürftigen nach der Absolvierung einer Fahrsicherheitsschulung verteilt werden.

Das Material reicht darüber hinaus auch aus, um Fahrradaktionen für Afrika zu unterstützen, so beliefern wir u.a. eine von uns initiierte Kolping Fahrradwerkstatt in Lomé, Togo, und auch Aktionen des Vereins „Fahrräder für Afrika e.V.“.

Mittlerweile sind über 21 „Radbastler“ in dem Kolping-Radbastler -Treff aktiv, der sich mittlerweile zu einem Fahrrad-Kommunikationstreffpunkt entwickelt.

Jeder kann hier sein Fahrrad reparieren und auf bei Bedarf auf „Alt-Material“ und/oder Hilfe/Unterstützung zurückgreifen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Praktikables Fahrrad-Leihsystem für kleine und mittelgroße Städte
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Gute Nutzung, Nebeneffekt: Seit 2009 wurden die Diebstahlszahlen in Emsdetten reduziert.
- FINANZIERUNG:
  Spenden und Sponsoring
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  –

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Zuerst war es eine verrückte Idee, einfach mal zu sehen, wie es läuft, wenn man auf Vertrauensbasis Fahrräder ausleihbar macht, ohne Nutzernachweis, ohne Gebühr, ohne Sicherungssystem. Die orangefarbenen Fahrräder stehen ohne Gepäckträger und ohne Schloss öffentlich im Stadtgebiet von Emsdetten und können von jedermann kurzzeitig (vorgesehen ist max. drei Tage) genutzt werden. Auf dem Hinweisschild sind lediglich die Nutzungsbedingungen abgedruckt.

Projektmanagement:
- Kolping Radbastler der Kolpingsfamilie Emsdetten

Kontakt:
- Ansprechpartner: Joachim Behrla
- E-Mail: Behrla@t-online.de
- Projekthomepage: www.kolping-emsdetten.de/joomla/kolpingsfamilie/radbastler

HANNAH-LASTENRAD FÜR HANNOVER

Im März 2015 wurde Hannah-Lastenrad mit einem Lastenrad gestartet, weil wir sicher sind, dass Lastenräder die Fahrradmobilität erweitern und der Schlüssel zur Verkehrswende sind. Ziel ist es, den Menschen den Umstieg vom Automobil auf das umweltfreundliche Fahrrad für alle Belange zu erleichtern. Hannah ist dazu da, dass Menschen Lastenräder ausprobieren können, um damit einzukaufen, Gartenabfälle oder kaputte Fernseher wegzubringen oder damit Ausflüge, z.B. zum Picknick mit den Kindern, zu machen. Hierzu haben wir in den ersten drei Jahren mit den eingeworbenen Unterstützungsgeldern zur Anschaffung der Lastenräder inzwischen 28 Lastenräder auf die Straße gebracht, welche an inzwischen 88 verschiedenen Stationen ausgeliehen werden konnten. Die problemlose Nutzung und das auffällige Branding von Hannah-Lastenräder hat einen rasche Ausweitung der Hannah-Flotte ermöglicht. Die Nutzer registrieren sich mit ihrer E-Mail-Adresse (keine personenbezogene Datensammlung) bei www.hannah-lastenrad.de und buchen bei Bedarf eine Hannah an der nächstgelegenen Station. Inzwischen haben sich über 4.000 Nutzer registriert und über 9.000 Lastenräder gebucht. Buchungen können für einen Zeitraum von einem bis zu drei Tagen erfolgen.

Über hallo@hannah-lastenrad.de werden alle Anfragen, Probleme etc. zeitnah von vier ehrenamtlichen Hannah-Paten beantwortet. Viele weitere ehrenamtliche Hannah-Paten in der Region schauen regelmäßig nach den Lastenrädern und halten diese fahrbereit oder fahren die Hannahs zur Inspektion, Wartung oder zur neuen Station. Die niedrigschwellige Möglichkeit zum Auszuprobieren hat schon viele Menschen in der Region Hannover vom Lastenrad überzeugt und sie dazu gebracht, sich ein eigenes Lastenrad anzuschaffen. Neben den Hannah-Lastenrädern sieht man immer mehr Lastenräder aller Modelle auf den Straßen in Hannover.

Hannah-Lastenrad wird von Beginn an auch von den Kommunen unterstützt, da erkannt wurde, dass es ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des Stadtteilverkehrs ist. Region und Stadt Hannover sowie viele Bezirksräte haben Hannah-Lastenrad immer mit in der Planung und fördern gezielt den Einsatz von Lastenrädern in den Bezirken.

Unser Projekt sollte den deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil die vielen ehrenamtlichen Helfer mit unzähligen Stunden in der Region Hannover die letzten vier Jahre viel zur Verkehrsentlastung, Klima- und Luftverbesserung beigetragen haben und die Auszeichnung eine große Motivation für die nächsten Jahre ist.

49

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Erweiterung der Fahrradmobilität, Verkehrswende
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 4.000 registrierte Nutzer, über 9.000 Buchungen
- FINANZIERUNG:
  Ehrenamtliche Arbeit ADFC und VELOGOLD, Fördergelder, Sponsorengelder
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit März 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Hannah-Lastenräder für Hannover – eine Initiative, um den Menschen in Stadt und Region das Lastenradfahren niedrigschwellig anzubieten. Geförderte/gesponsoerte Lastenräder (zzt. 33 Stück) werden jedem in der Region Hannover an verschiedenen Stationen kostenlos zum Ausleihen angeboten. Pflege, Unterhalt und Betreuung der Lastenräder und der Nutzer erfolgt hauptsächlich durch ehrenamtliche Arbeit an den Verleihstationen, die Hannah-Paten und das Personal von ADFC und VELOGOLD.

Projektmanagement:
- ADFC-Region Hannover e.V. und VELOGOLD

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ronald BrandtBrandt; Swantje Michaelsen
- E-Mail: region@adfc-hannover.de
- Projekthomepage: www.hannah-lastenrad.de

LASTENRÄDER ZUM AUSLEIHEN

Derzeit gehören dem Verein „auriculum“ 47 Mitglieder an. Die Mitglieder zahlen einen regulären jährlichen Beitrag in Höhe von mindestens 12 €. Zusätzlich werden die laufenden Kosten über Spenden gedeckt. Vor allem die Stadt Aurich und das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Projekt „Kurze Wege für den Klimaschutz“) haben uns 1917 bei der Anschaffung unserer Lastenräder geholfen.

Zum Fuhrpark des Vereins gehören derzeit sechs Lastenräder, davon drei mit E-Antrieb. Die Zahl der registrierten Nutzer/-innen beträgt rund 200. Die Nutzung ist nicht an die Mitgliedschaft gebunden. Der Ausleihbereich beschränkt sich auf die Stadt Aurich und ihre Ortsteile (insgesamt rund 42.000 Einwohner). Die Ausleihe ist für die Nutzer/-innen kostenfrei. Unsere Lastenräder werden teilweise zum Transport verschiedenster Gegenstände genutzt, überwiegend werden damit aber Kinder befördert. Im Laufe dieses Jahres ist an bisher 300 Tagen mindestens eines unserer Räder im Stadtgebiet unterwegs gewesen.

Die Buchung der Lastenräder erfolgt über die Website www.auriculum.de. Die Ausleihe übernehmen die Mitarbeiter/-innen an den sechs Stationen. Für jedes Fahrrad ist ein Pate benannt, der die Räder regelmäßig auf Schäden kontrolliert. Der „Technikwart“ schließlich sorgt in enger Abstimmung mit Stationen, Paten und hiesigen Werkstätten für die Verkehrssicherheit der Räder.

Projektmanagement:

- auriculum e.V. – gemeinnütziger Verein

Kontakt:

- Ansprechpartner: Gerald Fiene
- E-Mail: gerald.fiene@hotmail.de
- Projekthomepage: www.auriculum.de

Weitere Details über Registrierung, Buchung und Nutzung können unserem Flyer entnommen werden.

In der Öffentlichkeit trifft unser Verein auf zunehmendes Interesse. Die Zahl der Mitglieder und Nutzer/-innen ist seit der Gründung kontinuierlich angewachsen. Das ist nicht zuletzt auf eine Fülle von öffentlichen Präsentationen unserer Räder im Stadtgebiet, durch Angebote zum Probefahren, durch die Verteilung von Flyern und die regelmäßige Berichterstattung über unseren Verein durch die örtliche und überörtliche Presse zurückzuführen.

Indem unser Verein den Bürgerinnen und Bürgern Lastenräder zum Transport von Gegenständen und zur Beförderung von Kindern kostenlos anbietet, wirbt er neben der Nutzung von „normalen“ Fahrrädern und dem ÖPNV für eine weitere Alternative zum privaten Pkw.

Auf Initiative von auriculum haben sich mehrere Vereine und Verbände unserer Stadt zusammengeschlossen. Alle diese Organisationen bemühen sich in der Initiative „Lebensqualität und Mobilität für Aurich“ (LuMA) gemeinsam um eine Verkehrswende, weg vom privaten Pkw und hin zu Fahrrad, Lastenrad und ÖPNV. Nicht zuletzt durch diese begonnene Zusammenarbeit sehen wir realistische Möglichkeiten, mehr und mehr Bürger/-innen davon zu überzeugen, ihren privaten Pkw stehen zu lassen und alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Das nützt nicht nur Umwelt und Klima, sondern entspannt auch die Verkehrssituation in der Innenstadt von Aurich.

50

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Das kostenfreie Ausleihen von Lastenrädern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Der Verein hat rund 200 regelmäßige Nutzer/-innen.
- FINANZIERUNG:
  Über Mitgliedsbeiträge, Spenden und Zuschüsse anderer Verbände und Einrichtungen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Herbst 2016

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Verein „auriculum“ wurde im Oktober 2016 gegründet. Im November 2016 erfolgte die Eintragung im Vereinsregister beim Amtsgericht Aurich und somit die Anerkennung als gemeinnütziger Verein. Laut Satzung tritt der Verein insbesondere ein für die Belange einer umweltschonenden Mobilität. Dabei legt er einen Schwerpunkt auf die Verbreitung der Nutzung von Transportfahrrädern als umweltfreundliches Transport- und Fortbewegungsmittel.

DIE FJORDBEWEGER – FREIE LASTENRÄDER IN FLENSBURG

51

Eine wichtige Zielsetzung im Rahmen der Verkehrsentwicklung der Stadt Flensburg lautet: den Menschen nach dem Grundsatz der Multimodalität verschiedene Angebote zu machen, die den Verzicht auf das eigene Auto bzw. grundsätzlich ein Leben ohne Auto möglichst komfortabel gestalten.

Lastenräder, erst recht mit Elektromotorunterstützung, sind ein starkes Symbol für stadtverträglichen Verkehr, wenn die Transportkapazität des normalen Fahrrades nicht mehr ausreicht, z.B. für Familien mit Kindern oder die berühmten Getränkekästen. Die Zunahme an privaten Lastenrädern ist auch in Flensburg zu beobachten.

Nicht für jeden kommt der Kauf eines Lastenrades infrage, sei es aus finanziellen Gründen oder wegen fehlender Abstellmöglichkeit. Und manch einer braucht es schlicht und ergreifend nur selten oder möchte erst einmal ausgiebig „erfahren“, was ein E-Lastenrad eigentlich leisten kann. Diese Themen greifen die in verschiedenen Städten unter dem Begrifft „Freie Lastenräder“ bereits existierenden Initiativen auf und ein solches Angebot auch in Flensburg zu schaffen und zu etablieren, war das Ziel.

Die Stadt Flensburg hatte aus dem Budget für investive Klimaschutzmaßnahmen bereits Mittel für die Anschaffung von E-Lastenrädern für ein Verleihsystem gesichert, der Klimapakt Flensburg e.V. großes Interesse, einen Lastenradverleih zu initiieren. Die Frage war: Wie kommen die Räder zu den NutzerInnen? Sprich, wie kann ein Verleihsystem für diesen Zweck aussehen? Verschiedene Gedankenspiele (Integration in das Carsharing-Angebot, vollautomatische Buchung, Schlüsselausgabe über elektronische Systeme etc.) wurden nicht weiterverfolgt. Wichtigster Grund hierfür war die Einschätzung, dass ein E-Lastenrad ein häufig noch „erklärungsbedürftiges“ Produkt ist, bei dem vielleicht auch Berührungsängste bestehen. Und sowohl für die Räder als auch für zumindest neue NutzerInnen ist die Komponente des persönlichen Kontaktes bei der Ausleihe wünschenswert. An dieser Stelle wurden die in Flensburg etablierten Stadtteilforen ins Boot geholt. Welche Stadtteile haben Interesse an einem solchen Angebot, wo gibt es mögliche Ausleihstationen und Abstellorte und wie kann die Schlüsselverwaltung erfolgen? Diese Fragen wurden gemeinsam erörtert. Schließlich konnte noch der ADFC als offizieller Verleiher eingebunden werden. Ein freiberuflicher IT-Dienstleister aus Flensburg entwickelte auf Basis einer als Open-Source-Produkt existierenden Buchungsplattform die Buchungssite www.lastenrad-flensburg.de.

Nach einigen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Räder stehen seit August 2018 an zwei Stationen im Stadtgebiet zwei E-Lastenräder zur Verfügung, die Auslastung war von Anfang an hoch. Anfangsschwierigkeiten bei den Abläufen, der Buchung und Registrierung sowie den Zuständigkeiten konnten schnell behoben werden, sodass mittlerweile der Ausbau des Verleihsystems im Fokus steht. Zwei weitere Räder mit Stationen sind schon ganz konkret in Planung.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Etablierung eines kostenlosen Ausleihsystems für Lastenräder in Flensburg
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zwei Räder sind seit August 2018 beinahe immer ausgebucht und weitere sind in Planung.
- FINANZIERUNG:
  Kommune, Klimapakt Flensburg
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit August 2018 (Beginn der Buchungen)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Lastenräder haben das Potenzial, viele innerstädtische Transportbedürfnisse klimafreundlich abzudecken – Kindertransporte, Großeinkäufe oder Ausflüge. Für alle ohne eigenes Lastenrad gibt es mit den Fjordbewegern nun ein kostenloses Angebot. An verschiedenen Standorten im Stadtgebiet können E-Lastenräder geliehen werden, die Buchung erfolgt über eine Onlineplattform. Die Fjordbeweger sollen ein möglichst autofreies Leben ermöglichen und die Stadt somit für alle ein Stück lebenswerter machen.

Projektmanagement:
- Klimaschutzmanagement Stadt Flensburg

Kontakt:
- Ansprechpartner: Till Fuder
- E-Mail: fuder.till@flensburg.de
- Projekthomepage: www.lastenrad-flensburg.de

DONK-EE – DEIN MIETLASTENRAD FÜR KÖLN

Donk-EE ist das clevere und flexibel einsetzbare Lastenrad für Köln – und das EU-weit größte Sharing-System für Elektro-Lastenräder überhaupt: An rund 50 Standorten stehen 60 Donk-EEs zum Ausleihen bereit – und das 24 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr dank praktischer Donk-EE-App. Zum Einsatz kommen hochwertige Elektro-Lastenräder von Riese & Müller, die in Deutschland gefertigt werden. Die Lastenräder mit dem grünen Esel sind in Köln-Ehrenfeld, Nippes und vielen weiteren Kölner Veedeln zu finden. Registrierte Nutzer buchen ihr Donk-EE schnell und unkompliziert über eine App. Die erste Stunde kostet 3,50 Euro, die zweite bis fünfte Stunde 2,50 Euro. Jede weitere Stunde wird mit 1,50 Euro abgerechnet.

Jedes E-Lastenrad verfügt über eine Reichweite von 75 km und kann bis zu 100 kg Nutzlast oder zwei Kinder im Alter von bis zu sieben Jahren transportieren. Geladen werden die praktischen E-Lastenräder mit 100 % sauberem Ökostrom. So fahren sie vollständig CO_2- und stickoxidfrei. Ein weiteres Plus: Lange Staus lassen sich mit einem Lastenrad leicht umfahren, und auch die lästige Parkplatzsuche entfällt. Zusätzlich sorgt die leistungsstarke und gleichzeitig geräuscharme Elektrounterstützung im Donk-EE für die nötige Power, um auch schwere Lasten leicht von A nach B zu transportieren.

Die Lastenräder können im Alltag häufig das Auto ersetzen, womit die Vermeidung klima- und gesundheitsschädigender Schadstoffemissionen und von Lärm einhergeht. Diese Einspareffekte kommen allen Verkehrsteilnehmern und insbesondere den Anwohnern in der dicht besiedelten und vielbefahrenen Innenstadt und den umliegenden Stadtvierteln zugute. Indem sich möglichst viele Nutzer die Räder teilen, werden vorhandene Ressourcen effektiver genutzt. Donk-EE leistet somit einen Beitrag zur Verkehrswende, verstanden als Teil einer sektorübergreifenden Energiewende. Seit dem Start des Verleihbetriebes im Frühsommer 2018 verzeichnet Donk-EE schon mehr als 2.000 zufriedene Nutzer. In den ersten fünf Monaten wurden mit den elektrischen Lastenrädern 17.500 km

Projektmanagement:
- André Beyer

Kontakt:
- Ansprechpartner: Miriam Ersch-Arnolds
- E-Mail: presse@donk-ee.de
- Projekthomepage: www.donk-ee.de

52

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Best-Practice-Beispiel für die Verkehrswende in Ballungsgebieten sein
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehr als 2.000 Kunden, in den ersten fünf Monaten 17.500 Ausleihen, Einsparung von 1,7 t CO_2, 4,5 kg NO_2
- FINANZIERUNG:
  Fördermittel „Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“, Einnahmen aus Vermietung und Werbung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Die Ausleihe ist im Frühsommer 2018 gestartet.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Donk-EE ist ein Elektro-Lastenrad-Verleih in Köln. Mit dem praktischen Lastenesel Donk-EE werden Einkäufe, Gepäck oder Kinder umweltschonend transportiert. 60 hochwertige E-Lastenräder stehen an 50 Standorten zur Ausleihe bereit. Donk-EE ist somit das europaweit größte innerstädtische Sharing-System für elektrische Lastenräder. Die Räder sind rund um die Uhr bequem per Smartphone-App ausleihbar. Sie verfügen über eine Reichweite von 75 km und können bis zu 100 kg Nutzlast transportieren.

zurückgelegt, wodurch eine Einsparung von 1,7 t CO_2, 50 g Feinstäuben und 4,5 kg NO_2 durch die Substitution umweltschutzrelevanter Verkehrsmittel stattgefunden hat.

Hinter Donk-EE steht die Green Moves Rheinland GmbH & Co. KG, eine Tochter des nachhaltigen Energieversorgers NATURSTROM AG. Mit Donk-EE setzen sie einen wichtigen Impuls für die dringend benötigte, nachhaltige Verkehrswende und zeigen so ganz praktisch, dass nachhaltige Mobilität schon heute möglich ist – und das flexibel, praktisch und kostengünstig. Diese Vorreiterfunktion wurde auch durch die Nationale Klimaschutzinitiative gewürdigt: Diese unterstützt Donk-EE mit Fördermitteln aus dem „Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr“. Außerdem wurde das Lastenrad-Sharing im Herbst 2018 in die KlimaExpo.NRW aufgenommen und gehört zu den Top 5 des VCÖ-Mobilitätspreises 2018.

52

LISSY

53

Die LISSY iist – vor allem in Städten – das wohl beste Fahrrad/Velomobil, das es weltweit gibt, Begründung:

- Die LISSY hat hinten Mopedreifen, dadurch werden Unebenheiten gut abgefedert.
- Die LISSY ist klein: etwas über 2 m lang, nur 99 cm breit, um auch Radwege benutzen zu können und hat einen sehr kleinen Wendekreis von etwas über 3 m.
- Die Sitze und das Verdeck können in einer Minute entfernt werden, die LISSY passt dann in die meisten Pkw und kann auch hochkant abgestellt werden, die Grundfläche beträgt ca. 1 m x 0,5 m x 2, 2 m Höhe.
- Es können zwei Erwachsene getrennt treten und bis zu fünf Kinder mitgenommen werden, in der LISSY kann auch eine Person schlafen, bei schlechtem Wetter schützt das Verdeck komplett, es ist durchsichtig und gewährleistet eine hervorragende Rundumsicht, was durch einen Rückspiegel noch verbessert wird, im Winter heizt die ausgeatmete Luft unter dem Verdeck.
- Nach dem Entfernen des rechten Sitzes können lange Gegenstände bis ca. 3 m oder z.B. ein Kühlschrank oder eine Waschmaschine transportiert werden.
- Es gibt heute Schaltungsmöglichkeiten, dass die LISSY auch mit Muskelkraft fast jede Steigung hinaufkommt.
- Die LISSY kann auch mit einer E-Hilfsmotor-Unterstützung versehen werden, bis 6 km/h kann ohne Mittreten angefahren werden, bei 25 km/h wird die Hilfsmotor-Unterstützung abgeschaltet, dies entspricht der StVO für Pedelecs und benötigt keine Zulassung, es besteht keine Helmpflicht, ist aber empfehlenswert und es wird kein Führerschein benötigt.
- Der Designer und Erbauer der LISSY sucht einen Serienhersteller. Der derzeitige Einzel-Herstellungspreis dürfte, je nach Ausstattungsvariante, bei
- 10.000–15.000 Euro liegen.

Projektmanagement:

- Peter Lis

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Lis
- E-Mail: lislissy@web.de
- Projekthomepage: www.dielissy.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Alternativer Mehrpersonen- (bis zu sieben) und Gütertransport (bis zu 400 kg Gesamtgewicht)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fahre mit der LISSY seit 1993 = 25 Jahre unfallfrei über 100.000 km in Europa umher
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung ca. 50.000 DM
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  25 Jahre

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Fahrrad/Velomobil LISSY können bis zu sieben Personen oder schwere Lasten bis zu 400 kg Gesamtgewicht inkl. Fahrzeugeigengewicht (je nach Ausstattung 50–80 kg) auch auf Radwegen und bei jedem Wetter trocken transportiert werden, fast jede Steigung kann bewältigt werden. Die LISSY dürfte weltweit einmalig sein, ist seit 25 Jahren laufend im Einsatz und wurde in dieser Zeit unfallfrei über 100.000 km ohne Probleme gefahren.

E-BIKE-VERLEIH FÜR DIE GANZE FAMILIE

Längere Fahrradstrecken mit Kindern, insbesondere in so weitläufigen Regionen wie Elbe-Elster? Mit den E-Bike-Angeboten für die ganze Familie kein Problem! An zehn Verleihstationen in ganz Elbe-Elster sind insgesamt 50 E-Bikes für Erwachsene, zehn E-Mountainbikes für Jugendliche, zwölf Kindersitze und sieben Fahrradanhänger erhältlich.
Gebucht werden können die Produkte ganz bequem über die App „Linka Go“, über welche gleichzeitig die Nutzung der Räder gesteuert werden kann, oder direkt bei den Verleihstationen. Ab 2019 wird auch die Bezahlung der Leihgebühren über die App möglich sein.
Das E-Bike-Verleihangebot spricht ganz bewusst die Zielgruppe „Familien“ an und schafft attraktive Angebote für einen Familienurlaub in Elbe-Elster. Zudem ergänzt und vernetzt es die bereits bestehenden kulturtouristischen Angebote durch ein familienfreundliches und modernes Mobilitätsangebot und lässt damit den Urlaub für Familien in Elbe-Elster zu einem attraktiven und individuellen Erlebnis werden.

Preise für die Ausleihe der E-Bike-Produkte
E-Bike Erwachsene 25 €/Tag
Familien-Rabatt (ab der 3. Person jedes weitere E-Bike) 20 €/Tag
Helm Erwachsene 3 €/Tag
Mountainbike Jugendgliche (inkl. Helm) 15 €/Tag
Fahrrad-Anhänger 10 €/Tag
Kindersitz inkl. Helm 10 €/Tag

Infrastruktur
Um die Reiseregion Elbe-Elster optimal abzudecken, hat der Tourismusverband Elbe-Elster-Land e.V. mehrere Partner als Verleihstationen gewinnen können:

- SängerstadtRegion e.V., Finsterwalde
- Stadtrad Finsterwalde
- Tourist-Information Doberlug-Kirchhain
- Tourist-Information Bad Liebenwerda
- Erholungsgebiet Kiebitz, Falkenberg/Elster
- Zweiradkombinat Falkenberg
- Rathaus der Stadt Elsterwerda
- Hotel „Arcus“, Elsterwerda
- Besucherbergwerk F60, Lichterfeld
- Marco's Zweiradshop, Herzberg (Elster)

Mit einem vollständig geladenen E-Bike kann der Gast bei dauerhafter Nutzung des Elektroantriebs (Eco) eine Strecke von bis zu 90 km absolvieren. Um die Möglichkeit eines rechtzeitigen Aufladens sicherzustellen, gibt es in der gesamten Reiseregion Elbe-Elster mehrere Ladestationen, weitere sind in Planung/Bearbeitung. Mit Fertigstellung der Installation aller geplanten Ladestationen ist eine flächendeckende Stromversorgung für E-Bike-Nutzer in ganz Elbe-Elster gesichert. Zusätzlich wird 2019 die Kampagne kostenfreies Laden bei Gastronomen, Beherbergern und anderen touristischen Leistungsträgern umgesetzt.

Projektmanagement:

- Tourismusverband Elbe-Elster-Land e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Susanne Dobs
- E-Mail: dobs@elbe-elster-land.de
- Projekthomepage: https://www.elbe-elster-land.de/de/radwandern/fahrradmietstationen/artikel-e-bike-in-elbe.html

54

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Familienurlaub in Elbe-Elster stärken und die Region immer wieder neu für Familien erlebbar machen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiche Realisierung des Projektes, es folgen kontinuierliche Bewerbung und Vermarktung.
- FINANZIERUNG:
  Tourismusverband Elbe-Elster, Sparkasse Elbe-Elster, Landkreis Elbe-Elster, LEADER-Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Markteinführung: Juni 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
E-Bike-Verleih für die ganze Familie mit Produkten für Erwachsene (E-Bikes) und für Kinder (Kindersitze, Fahrradanhänger, E-Mountainbikes für Jugendliche), nutzbar ganz bequem per App „Linka Go“ – ein attraktives und modernes Mobilitätsangebot, in dieser Form einmalig in Brandenburg! Eine weitere Besonderheit: Fast das gesamte Angebot ist „made in Elbe-Elster“. Durch die ausschließlich regionalen Akteure werden Wege verkürzt, die Vernetzung intensiviert und die regionale Wirtschaft gestärkt.

E-BIKE-VERLEIH FÜR DIE GANZE FAMILIE

54

Weitere Informationen zu den Verleihpartnern und den Ladestandorten gibt es im Internet unter: https://www.elbe-elster-land.de/de/radwandern/fahrradmietstationen/artikel-e-bike-in-elbe.html

Das Projekt „E-Bike-Verleih in Elbe-Elster“ wird unterstützt von der Sparkassenstiftung „Zukunft Elbe-Elster-Land“, dem Landkreis Elbe-Elster und der LAG Elbe-Elster sowie durch Zuwendung aus dem LEADER-Förderprogramm mit Mitteln aus der ELER-Förderung unter Beteiligung des Landes Brandenburg.

MVG RAD LANDKREIS – DER LANDKREIS MÜNCHEN STEIGT AUF

55

Nachdem in der Landeshauptstadt München im Jahr 2015 das MVG Rad eingeführt worden war, zeigten schon bald erste Kommunen im Landkreis Interesse an diesem Mietradsystem. Da die Zahl der interessierten Kommunen schnell stieg, fand 2016 ein erster direkter Austausch zwischen dem Landratsamt und der MVG mit der Idee einer landkreisweiten Einführung des Systems statt. Ende 2016 erfolgte schließlich der entsprechende Beschluss des Kreistags.

Ziel des Projektes ist es, Fahrten vom MIV auf die intermodale Wegekette ÖPNV in Verbindung mit Mietrad zu verlagern. So sollen auch Ziele im Landkreis angebunden werden, die bisher nicht durch den ÖPNV bedient werden. Durch die Reduzierung des MIV soll zudem eine Reduzierung der verkehrsbasierten Treibhausgasemissionen stattfinden und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Die Einführung wurde mit Hochdruck vorangetrieben, sodass am 05.10.2018 in Garching die Eröffnung des Mietradsystems stattfinden konnte. Neben Garching haben sich noch 20 weitere der 29 Kommunen im Landkreis dem Mietradangebot angeschlossen. Bereits verfügbar ist das MVG Rad neben Garching in Gräfelfing, Ismaning, Neuried, Planegg und Unterschleißheim. In Aschheim, Aying, Brunnthal, Feldkirchen, Grünwald, Haar, Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Kirchheim, Neubiberg, Oberhaching, Oberschleißheim, Pullach, Taufkirchen, Unterföhring und Unterhaching wird es ab Mitte 2019 verfügbar sein.

Das Angebot richtet sich an Berufspendler, Studenten und die Bewohner des Landkreises. Durch die Einführung eines Tageshöchstpreises wird zudem die Zielgruppe der Tagesausflügler und Touristen angesprochen. Aufgebaut werden die Stationen v.a. an S-, U-Bahn- und Bushaltestellen, in

Projektmanagement:

- Sonja Rube (MVG), Dominik Lypp (Landratsamt München)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dominik Lypp (Landratsamt München)
- E-Mail: dominik.lypp@lra-m.bayern.de
- Projekthomepage: https://www.landkreis-muenchen.de/themen/mobilitaet/verkehrsentwicklung/mietrad/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verlagerung von Fahrten im MIV auf die intermodale Wegekette ÖPNV in Verbindung mit Mietrad
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  21 der 29 Kommunen im Landkreis beteiligen sich, in ersten Kommunen Stationen bereits in Betrieb.
- FINANZIERUNG:
  70 % Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ des BMU, 15 % Landkreis München, 15 % Kommune
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2018 – 2023 (Infrastrukturaufbau 2018 – 2019)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Landkreis München führt mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) das MVG Rad ein. Somit gibt es das MVG Rad künftig nicht nur in der Stadt München, sondern auch in vielen umliegenden Gemeinden. Bis voraussichtlich Mitte 2019 entstehen über 160 MVG Radstationen in 21 Gemeinden im Landkreis. Bei dem Projekt handelt es sich um die bundesweit erstmalige Ausweitung eines Mietradsystems in die Region bis in den ländlichen Raum.

MVG RAD LANDKREIS – DER LANDKREIS MÜNCHEN STEIGT AUF

55

Ortszentren, Wohn- und Gewerbegebieten sowie weiteren Standorten mit hoher Publikumsfrequenz.

Zusätzlich kommen rund 1.150 Räder zu den in der Stadt München demnächst 3.200 Rädern hinzu, sodass das Gesamtsystem letztlich über mehr als 4.000 Räder verfügen wird. Im Landkreis München handelt es sich, mit Ausnahme eines Free-Floating-Gebietes am Campus der TU München in Garching, um ein rein stationsbasiertes System. Das Projekt ist die bundesweit erstmalige Ausweitung eines Mietradsystems in die Region bis in den ländlichen Raum.

Die Gesamtinvestitionen für die Ausweitung ins Umland werden ohne erforderliche Tiefbaukosten, die die Kommunen tragen, aktuell mit etwa 4 Millionen Euro kalkuliert. 70 % dieser Kosten werden durch das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ des BMU abgedeckt. Die verbleibenden Kosten übernehmen der Landkreis und die beteiligten Kommunen jeweils zur Hälfte. Die Kommunen finanzieren und organisieren zudem die Vorbereitung der Grundstücke. Die Betriebskosten, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden, teilen sich der Landkreis München und die Kommunen ebenfalls zu je 50 %. Auch dies ist bundesweit ein Novum. Der Betrieb erfolgt für zunächst fünf Jahre. Eine intensive Evaluation und Prozessbegleitung seitens Landeshauptstadt, Landkreis und MVG ist geplant.

KOSTENFREIER E-LASTENRADVERLEIH IM LÄNDLICHEN RAUM

56

Die Verkehrswende aktiv voranzutreiben ist das erklärte Ziel des Landkreises Heilbronn. Insbesondere kurze Strecken bieten ein hohes Potenzial, mit dem Fahrrad anstelle des Autos zurückgelegt zu werden. Viele dieser kurzen Fahrten dienen jedoch nicht selten dem Transport von Personen (z.B. Kita) oder Gütern (z.B. Einkauf, Versanddienstleistungen, Arbeitsmittel). Hier bietet sich ein Lastenrad an. Um den Einstieg möglichst einfach zu gestalten und der welligen Topografie des Landkreises gerecht zu werden, hat das Landratsamt Heilbronn mithilfe der Landesinitiative RadKULTUR ein E-Lastenrad, ein E-Lastentrike und ein Pedelec mit E-Lastenanhänger angeschafft.

Diese Räder sollen im Vier-Wochen-Rhythmus in den 46 Städten und Gemeinden des Landkreises zum Testen zur Verfügung stehen. Neben der kommunalen Verwaltung sollen vor allem die BürgerInnen, Vereine, Gewerbetreibende, HandwerkerInnen und Unternehmen zu Probefahrten motiviert werden. Dabei können sie das jeweilige Rad an bis zu drei aufeinanderfolgenden Tagen ausleihen. Verleihstation kann die Kommunen selbst, ein lokaler Radhändler, ein Verein, eine Bürgerinitiative oder eine sonstige unabhängige Organisation sein.

Für eine optimale mediale Begleitung sind die Nutzer aufgerufen, von ihren Erlebnissen mit den E-Lastenrädern zu berichten. Die Verleihstationen erhalten vom Landkreis Flyer und Vorlagen für Pressemeldungen.

Das hinter der Idee stehende Konzept hat sich bereits im Rahmen der Mobilitätswoche für die 1.500 Mitarbeiter der Kreisverwaltung bewährt. Viele der Beschäftigten schätzen die Möglichkeit, während dieser Aktionswoche Pedelecs und E-Autos Probe zu fahren. Durch den Test im Alltag kann geprüft werden, ob sich die Anschaffung oder ein Leasing lohnen.

Die Abwicklung des LASTENRad-Verleihs erfolgt in Kooperation mit dem Elektromobilität Heilbronn-Franken e.V. Dieser ist von dem Modell so überzeugt, dass er das Angebot auf den Stadtkreis Heilbronn ausweiten und zwei weitere E-Lastenräder anschaffen möchte. Die Initiative RadKULTUR hat den LASTENRad-Verleih inzwischen in das Portfolio der von ihr angebotenen und geförderten Maßnahmen aufgenommen.

Bis Ende März 2019 läuft der Pre-Test des Verleihs mit den Beschäftigten des Landratsamts und den Mitgliedern des Elektromobilität Heilbronn-Franken e.V. Pünktlich zum Beginn der Radsaison startet der LASTENRad-Verleih im Landkreis ab dem 1. April 2019.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verkehrsverlagerung vom Auto auf das (E-)Lastenrad
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Positiver Pre-Test; Konzept wurde von der RadKULTUR BW ins Produktportfolio übernommen.
- FINANZIERUNG:
  1/3 Landkreis, 2/3 Förderung RadKULTUR
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  01.01.2019 – open end

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Lastenräder im ländlichen Raum? Keine Zukunftsmusik, sondern gelebte Realität im Landkreis Heilbronn. Dank kostenfreiem Verleih kann jede/jeder EinwohnerIn, Verein oder UnternehmerIn die Einsatzmöglichkeiten von E-Lastenrädern erFAHREN. Die Ausleihe erfolgt vor Ort in Kooperation mit den Kommunen, Bürgerinitiativen, Vereinen oder dem Fahrradfachhandel. Der Landkreis stellt diesen die verschiedenen Modelle für je vier Wochen zur Verfügung. Nutzer können die Räder bis zu drei Tagen kostenfrei ausleihen.

Projektmanagement:
- Stabsstelle Energie & Klima, Landratsamt Heilbronn

Kontakt:
- Ansprechpartner: Michael Groß
- E-Mail: fahrrad@landratsamt-heilbronn.de
- Projekthomepage: www.radlandkreis-heilbronn.de ›› Lastenradverleih

OSNA.BIKE

57

Als junges, auf Lastenfahrräder spezialisiertes Start-up-Unternehmen wollen wir das Lastenrad in Osnabrück als modernes, umweltschonendes und wirtschaftlich sinnvolles Transportmittel bekannter machen. Die Mission ist, Osnabrücks Straßen weiter zu entlasten und damit die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern.

Wir bieten zukunftsfähige City-Logistik mit E-Lastenrädern in Osnabrück und sind der Partner für Same Day Delivery, First-Mile- und Last-Mile-Transporte in Osnabrück. Wir verlagern Transporte auf der sogenannten „letzten Meile“ vom Transporter auf stadtverträgliche Lieferalternativen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Die Mission ist, Osnabrücks Straßen weiter zu entlasten und damit die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufbau von Lastenradverleih mit aktuell drei Mieträdern; parallel Aufbau einer City-Logistik
- FINANZIERUNG:
  Crowdfunding
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2018 – 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Als junges, auf Lastenfahrräder spezialisiertes Start-up-Unternehmen wollen wir das Lastenrad in Osnabrück als modernes, umweltschonendes und wirtschaftlich sinnvolles Transportmittel bekannter machen. Die Mission ist, Osnabrücks Straßen weiter zu entlasten und damit die Lebensqualität in unserer Stadt zu verbessern. Wir bieten zukunftsfähige City-Logistik mit E-Lastenrädern in Osnabrück und sind der Partner für Same Day Delivery, First-Mile- und Last-Mile-Transporte in Osnabrück.

Projektmanagement:
- Ben Seebode

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ben Seebode
- E-Mail: info@osna.bike
- Projekthomepage: https://osna.bike/

KARLOS – DEIN FREIES LASTENRAD

58

Jeder kann KARLOS kostenfrei ausleihen. KARLOS steht hinter der Idee der Gemeingüter: gemeinsame Nutzung statt individueller Konsum. KARLOS plädiert für ein Umdenken in der urbanen Mobilität und steht für Ressourcenschonung und Verkehrsberuhigung. KARLOS fördert über das Stationskonzept nachbarschaftliches Miteinander: Die Entleihe und die Rückgabe erfolgen nicht anonym, sondern wechseln zwischen Cafés, Privatpersonen und sozialen Einrichtungen. KARLOS ist zum Ausprobieren da und Multiplikator für die Nutzung von Lastenfahrrädern in Osnabrück.

KARLOS Lastenrad ist Teil der Bewegung der freien Lastenräder. Weitere detaillierte Informationen zum Konzept der freien Lastenräder und eine Übersicht aller Initiativen im deutschsprachigen Raum gibt es auf www.dein-lastenrad.de.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Kostenfreier Lastenrad Mietservice
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das erste Lastenrad ist seit Mitte August 2018 im Verleih.
- FINANZIERUNG:
  Gemeinnütziger Verein
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2018 – 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
https://karlos.bike/die-idee/

https://karlos.bike/so-gehts/

https://karlos.bike/commons/

https://karlos.bike/lastenrad-osnabrueck-e-v/

Projektmanagement:
- Ben Seebode

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ben Seebode
- E-Mail: info@karlos.bike
- Projekthomepage: https://karlos.bike

FLOTTE BERLIN

59

fLotte ist ein Projekt des ADFC Berlin und Teil des Netzwerks der Freien Lastenfahrräder. Die Flotte ist effizient, umwelt- und sozialverträglich. Als nachhaltige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) können gemeinschaftlich genutzte Lastenräder von allen für Transporte genutzt werden, wo das normale Fahrrad nicht genug Kapazität bietet. Mit so geradelten Lastenradkilometern entfällt Zuliefer- und Auslieferverkehr. Nachbarschaftliches Mobilitätsmanagement ist ein Beitrag zu den globalen Nachhaltigkeitszielen. Gemeinschaftlicher Besitz oder Stiftung von Ressourcen für die Gemeinschaft schafft Nutz- und Mehrwert für alle. Das Projekt wirkt mit sozialen, technischen, ökologischen und ökonomischen Elementen an der Energie- und Verkehrswende mit.

Motive: Schließung der Marktlücke mit kostenlosem Verleih

- Hohe Erreichbarkeit für Nutzerinnen und Nutzer, Steigerung der Zufriedenheit bei Partnerinnen und Partnern
- Tägliche Emissionsminderung und Vermeidung von MIV, hohe Effizienz der Transportkapazität
- Beitrag zum grünen hippen Image des Landes Berlin, der Bezirke und Ortsteile
- Verantwortungsvolle Lösung von Verkehrsproblemen zur Verbesserung der Lebensqualität
- Einfaches Buchungsportal, niedrigschwelliges Angebot für Test- und Gelegenheitsfahrten

Nutzen für Nutzende: Wirtschaftlichkeit und Kostenersparnis für Haushalt durch Ausleihe bis zu drei Tagen

- Erweiterung und Erhöhung der Transportkapazitäten für Haushalte ohne Auto
- Gute nachbarschaftliche Kommunikation zwischen Nutzenden über den Bedarf und die Varianten von Transporten und der Beförderung
- Aufwertung und Wertschätzung für Paten, Personal der Stationen und Partner
- Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks
- Steigerung der Motivation für Ehrenamt und zivilgesellschaftliches Engagement

Projektmanagement:

- fLotte Berlin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Buermann, kontakt@flotte-berlin.de
- E-Mail: michael.huellenkraemer@tu-berlin.de
- Projekthomepage: www.flotte-berlin.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ehrenamtliches, gemeinnütziges, aktivierendes und kooperatives Leihsystems für Lastenräder in Berlin
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufbau eines Freien Lastenfahrradsystems – Status: „40 Lastenfahrräder an über 30 Stationen“
- FINANZIERUNG:
  Lastenfahrradspenden, Raumspenden, Zeitspenden, Materialspenden, Geldspenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Start der Ausleihe war am 06.01.2018.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Lastenfahrräder einfach kostenlos ausleihen.“ Diese Idee war der Ausgangspunkt für den Aufbau der fLotte. Die Lastenräder der fLotte stehen an verschiedenen Standorten in Berlin zur kostenlosen Ausleihe bereit. Wir laden die Menschen ein, das Lastenrad als umweltfreundliche, kostengünstige und platzsparende Alternative zum Auto auszuprobieren und kennenzulernen. Unsere Lastenräder sind rollende Botschafter der Verkehrswende, die Fahrer Mitgestalter einer nachhaltigen Mobilität.

FLOTTE BERLIN

59

Alternative Verkehrsmittel: Entlastung des ÖPNV durch flächensparsame und biomobile Lastenräder

- Soziales Angebot zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrzeugen
- Aktionen zum Testfahren, Kennenlernen und Nicht-missen-Wollen
- Gemeinwohlorientiertes Wirtschafsmodell „Free-Cargo-Bike“ als Gegenthese zu Mietmodellen des kommerziellen Sharing

Mobilität: Beratung mit dem konkreten Angebot zur Änderung des Mobilitätsverhaltens

- Informationen zu Beispielen der Nutzung
- Fachliche und teils wissenschaftliche Begleitung über Befragungen, Aktionstage und Öffentlichkeitsarbeit

Logistik: Beitrag zur Wahrnehmung und Förderung von Home-Cargo und Family-Logistik

- Schaffung von logistischen Mobilitätsressourcen für die privaten Haushalte
- Versorgungsmodell der Selbst-Bedienung und -Beförderung

FREIE LASTENRÄDER

60

2013 waren Lastenräder in Köln rar, um den umweltfreundlichen Transport zu fördern wurde KASIMIR – Dein Lastenrad ins Leben gerufen: ein Lastenrad-Verleihsystem, das kostenfrei Räder zur Verfügung stellt und lokale Akteure (beispielsweise Bürgerzentren, Cafés) als Stationen einbezieht.

Nach den ersten Erfolgen in Köln gelang die rasche Verbreitung des Konzepts „Freie Lastenräder“ dank dem von wielebenwir e.V. entwickelten 3-Säulen-Modell aus Wissen (Online-Wiki), Werkzeugen (Buchungs-Software) und Netzwerk (Konferenz), welches Initiativen alles für die einfache Umsetzung eines eigenen Projektes zur Verfügung stellt.

Jedes Projekt hat dabei sein eigenes Logo und Profil und agiert unabhängig. Aber ob „KASIMIR“ (Köln), „fLotte“ (Berlin) oder „Hannah“ (Hannover) — uns alle eint die Vision, durch echte Alternativen zum Kfz eine lebenswertere Stadt zu ermöglichen.

Dank der ehrenamtlichen Arbeit wird durch die „Freien Lastenräder“ mit geringem Investitionsaufwand eine nachhaltige Sharing-Infrastruktur geschaffen.

Mit inzwischen 85 Initiativen, mehr als 180 Rädern und mehr als 10.000 Nutzenden sind die „Freien Lastenräder“ eines der größten Fahrrad-Verleihsysteme – kostenfrei, ehrenamtlich, nachbarschaftlich und nachhaltig.

Der „Deutsche Fahrradpreis“ würde zusätzliche Aufmerksamkeit für die Bewegung generieren und eine weitere Verbreitung fördern.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  (Kostenfreien) Zugang zu Lastenrädern und damit umweltfreundlichem Transport ermöglichen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  85 ehrenamtliche Initiativen in ganz Deutschland mit mehr als 180 kostenfreien Rädern
- FINANZIERUNG:
  Ehrenamtlich (Nutzung der Räder auf Spendenbasis)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2013 (Gründung erstes Freies Lastenrad „KASIMIR – Dein Lastenrad“ in Köln)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Bewegung „Freie Lastenräder“ steht für die Idee der Gemeingüter, fördert nachbarschaftliches Miteinander und gemeinsame Verantwortung. Sie plädiert für ein Umdenken in der urbanen Mobilität, für Ressourcenschonung und Verkehrsberuhigung sowie für gemeinsame Nutzung statt individuellen Konsums.

Projektmanagement:
- Initiativen Freie Lastenräder

Kontakt:
- Ansprechpartner: Florian Egermann, wielebenwir e.V.
- E-Mail: florian@wielebenwir.de
- Projekthomepage: http://dein-lastenrad.de

NÜWIEL – ELASTENANHÄNGER

61

Natalia Tomiyama, Fahad Khan und Sandro Rabbiosi haben die NÜWIEL GmbH im Juli 2016 mit der Vision gegründet, Städte von Lärm, Staub und Luftverschmutzung zu befreien.

NÜWIEL bietet eine Antwort auf die Suche nach einer überzeugenden alternativen Transportlösung, die zugleich verlässlich und nachhaltig ist. NÜWIEL hat den weltweit ersten elektrischen Lastenanhänger mit Sicherheitsbremssystem und patentierter Technologie entwickelt, der es möglich macht, den Lastentransport, insbesondere in Ballungsgebieten, mit motorisierten Fahrradanhängern effizient und wirtschaftlich zu gestalten.

Der von NÜWIEL entwickelte und patentierte Sensor-Technologie ermöglicht eine kontinuierliche Synchronisation zwischen dem Anhänger und dem angekoppelten Fahrrad oder der Person, die den Anhänger per Hand zieht. Durch den Einsatz dieser Technologie folgt der Anhänger der Bewegung des Fahrrads automatisch. Dadurch wird es möglich, auch hohe Lasten zu transportieren. Der Fahrer spürt die Last des Anhängers und der Fracht nicht. Die NÜWIEL-Anhänger ist sehr nutzerfreundlich, da im Gegensatz zu anderen E-Fahrradanhängern keine Sensoren fest am Fahrrad selbst verbaut werden müssen und der Anhänger somit einfach angekoppelt und mit jedem Fahrrad nutzbar ist.

Die Anhänger wurden bereits unter realen Bedingungen mit fünf Logistikunternehmen in Hamburg und Berlin getestet: UPS, Urban Cargo, Messenger, Fahrwerk, Liefery aus der Hermes Gruppe sowie IKEA. Während der einmonatigen Testphase mit IKEA Altona wurde der Lastenanhänger über 100-mal ausgeliehen und somit wurden 350 km Autofahrten eingespart. Nach dem positiven Testergebnissen hat NÜWIEL eine Pilotproduktion in Q3/2018 begonnen. Die ersten Anhänger sind bereits an geschäftliche Kunden aus den Bereichen Logistik, Inhouse-Logistik und Retail ausgeliefert.

Neben den Geschäftskunden wird NÜWIEL Städte, Gemeinschaften und Nachbarschaften ansprechen, um den Fahrradanhänger auch vielen privaten Nutzern zur Verfügung zu stellen. Der erste Kunde von NÜWIEL in diesem Segment ist Mobilstation Mitte Altona.

Das Ziel ist es, NÜWIEL-E-Lastenanhänger Kommunen und Nachbarschaften anzubieten, um es den Bewohnern zu ermöglichen, ihre Autofahrten zu reduzieren und den Einsatz von ihren Fahrrädern zu erhöhen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  E-Lastenanhänger für nachhaltige Städte, Gemeinschaften und Nachbarschaften
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiches Pilotprojekt mit IKEA: E-Lastenanhänger als Kundenservice für IKEA Kunden
- FINANZIERUNG:
  10.000 EUR
- PROJEKTSTATUS:
  Ausgesetztes Projekt
- ZEITRAUM:
  03. 2019 – 03.2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
NÜWIEL entwickelt Elektro-Mobilitäts-Lösungen für den urbanen Raum. NÜWIEL hat den weltweit ersten elektrischen Lastenanhänger mit Sicherheitsbremssystem und patentierter Technologie entwickelt, die automatische Beschleunigung und Bremsen ermöglicht. Dadurch wird es möglich, auch hohe Lasten zu transportieren. Der Fahrer spürt die Last des Anhängers und der Fracht nicht.

Projektmanagement:
- NÜWIEL GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Natalia Tomiyama
- E-Mail: natalia.tomiyama@nuwiel.de
- Projekthomepage: nuwiel.de

STORKOWER STADTRAD

Eine Umgebung wie im Urlaub der Kindheitstage – schaukelnde Segelboote in glitzerndem Wasser auf einem der über vierzig Seen, eine historische Kleinstadt, 14 „verschlafene“ kleine Dörfer, ein Netz von 265 km Fahrradwegen, all das in 180 km² purer, ländlicher Idylle – das ist Storkow (Mark). Hier kann man der Hektik des Alltags entfliehen, kommt zur Ruhe und kann zu sich finden. Diese natürliche Idylle gilt es zu bewahren, weshalb man in Storkow seit Jahren auf einen naturnahen, sanften Tourismus setzt. Deshalb kam für uns auch nur ein Fortbewegungsmittel in Frage, als wir uns mit dem Thema alternative, umweltfreundliche Vermietfahrzeuge für unser touristisches Angebot beschäftigt haben. Einer der ersten Akteure die diesen Trend eines naturnahen Radtourismus, sehr erfolgreich nutzbar machen, ist seit 2012 das E-Bike-Vermietnetzwerk „Sonne auf Rädern“. Es lag deshalb nahe, sich genau diesem Kooperationspartner zuzuwenden. Entstanden ist daraus eine sehr erfolgreiche Zusammenarbeit. Anfangs wurden in der Tourist-Information der Burg Storkow den Touristen zwei Pedelecs angeboten. Aufgrund der sehr guten Nachfrage und der Entwicklung von eigenen Picknickausflügen für Genussradler hat sich das Mietangebot schnell verdoppelt. Da viele der städtischen Angestellten die Fahrräder bald auch für kurze Dienstwege und damit zur eigenen Gesunderhaltung nutzten, kam uns die Idee, dieses Mobilitätskonzept stärker in die städtischen Arbeitsprozesse zu integrieren. Es wurden nunmehr vier Lastenfahrräder angeschafft, welche bis heute mit großer Begeisterung genutzt werden. Das „StorkowerStadtrad“ ist das Ergebnis dieses Prozesses, und die symbiotische Verbindung zwischen touristischen und kommunalen Bedürfnissen in Brandenburg bisher einmalig. Deshalb freute es uns, dass wir das Projekt am 15. September 2017 zusammen mit dem brandenburgischen Umweltminister Jörg Vogelsänger der Öffentlichkeit präsentieren durften. Zur Wiedererkennung haben wir eine eigenen Wort-Bild-Marke entwickelt, welche alle Fahrräder ziert. Die Stadt Storkow (Mark) übernimmt damit die Federführung in diesem Bereich der E-Mobilität in Brandenburg. Um diesen Anspruch auch weiter zu verteidigen, ist der Ausbau der öffentlichen Ladestationen bereits beauftragt und die Anschaffung weiterer Mieträder geplant. Auch die Anschaffung von autonom funktionierenden Mietstationen innerhalb des Stadtgebietes und der Ausbau des Vermieternetzes sind geplant. Das Ziel ist ein flächendenkendes, umweltfreundliches Sharingnetzwerk für Einheimische und Touristen, welches eine wirksame Lösung für die immer größer werdenden Mobilitätsprobleme der ländlichen Regionen darstellen kann. Unser Projekt sollte deshalb den Preis gewinnen, damit die dadurch hervorgerufene Aufmerksamkeit andere Kommunen ermutigt, es uns gleich zutun. Umweltschutz, Naturschutz und ein aktives Gesundheitsmanagement gehen uns alle an und wirken sich immer nachhaltig aus. Frei nach unserem Motto: „Natürlich unterwegs – Nachahmung erwünscht!“

Projektmanagement:

- Stadt/Burg Storkow (Mark)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andreas Gordalla
- E-Mail: gordalla@storkow.de
- Projekthomepage: keine Angabe

62

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Entwicklung eines städtischen Fahrrad-Sharingkonzeptes für Einheimische, Touristen und Angestellte
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Schaffung einer eigenen Wort-Bild-Marke, Anschaffung von vier Lastenrädern und vier E-Bikes
- FINANZIERUNG:
  Mieteinahmen, Gelder aus dem Stadtmarketing bzw. der allgemeinen Verwaltung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit September 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

E-Mobilität ist ein stetig wachsender Trend, der unseren mobilen Alltag prägt. Medizinische Studien ergaben, dass das Fahren eines Pedelecs einen viel größeren gesundheitlichen Nutzen hat als Fahren eines normalen Fahrrades. Warum diesen Effekt nicht nur touristisch, sondern auch zur betrieblichen Gesundheitsvorsorge nutzen? Auch ist die Nutzung eines Fahrrades im innerstädtischen Verkehr viel umweltschonender als ein kraftstoffbetriebenes Fahrzeug. Das „Storkower StadtRad“ war geboren.

LASTENRAD-BAUWORKSHOP

63

Schon seit Längerem interessiere ich mich für Fahrräder, im Speziellen jene, mit denen man auch gelegentlich Großeinkäufe oder eine neue Spülmaschine nach Hause bekommt.

Im Internet bin ich dann auf eine Anleitung gestoßen, wie man ein solches Lastenrad auch selber bauen kann (nennt sich „long andré“), und war begeistert. Natürlich musste ich dafür eine Werkstatt finden und schweißen lernen, was mich drei Monate gekostet hat. Glücklicherweise hatte ich dazu hier in der Werft die Möglichkeit, sodass ich im Januar anfangen konnte an einem Fahrradrahmen zu schweißen, mit Unterstützung von Rosa vom Klimapakt Flensburg. Bis Ostern waren wir am Tüfteln, zuletzt folgten noch die Pulverbeschichtung und die Elektrifizierung durch einen Vorderradmotor. Das Fahrrad wurde von der Stadt Flensburg finanziert und wird ab jetzt als FÖJ-Rad allen RathausmitarbeiterInnen zur Verfügung gestellt.

All das Wissen, die Erfahrungen, die ich aus all den Fehlern gemacht habe, wollte ich gerne teilen. Ich wollte vermitteln, wie viel Spaß es macht, mit einem (Lasten-) Fahrrad unterwegs zu sein, und vor allem wollte ich Menschen zeigen, wie man so etwas auch ohne Metallbauerausbildung bauen kann, und ihnen die Angst vorm Selbermachen nehmen. Deshalb folgte im Juli als Abschluss ein einwöchiger Lastenrad-Kurs zusammen mit anderen FÖJlern aus Schleswig-Holstein. In dieser Woche entstanden die restlichen drei Räder für weitere Einsatzstellen.

Des Weiteren erhielt ich bereits Anfragen von verschiedenen Institutionen, mein Wissen weiterhin in Form von Kursen zu vermitteln, und ich werde mich auch nach dem FÖJ engagieren, zum Beispiel bei verschiedenen Offenen Werkstätten.

Das Lastenrad ist mittlerweile in meinem Alltag nicht mehr wegzudenken und ich sehe nur Vorteile in dieser „postfossilen Mobilität“. Ich hoffe mit dem Fahrrad zeigen zu können, dass selbst ein komplexeres Projekt wie der Bau eines Fahrrades mit der richtigen Motivation umsetzbar ist, und möchte zeigen, dass unsere verkehrs- und alltagssicheren Eigenbauten eine Alternative zu so manch anderem Fahrrad namhafter Hersteller und sogar zum Auto darstellen können.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verbreitung und Anwendung des Wissens, wie man selbstständig Lastenräder baut
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es wurden insgesamt fünf Lastenräder aus alten Stahlteilen gebaut.
- FINANZIERUNG:
  Stadt Flensburg
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  August 2017 – Juli 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Während eines einwöchigen Workshops haben Freiwillige unter meiner Anleitung drei Lastenfahrräder aus alten Stahlteilen zusammengeschweißt. Die Lastenräder stehen nun in den Einsatzstellen zum alltäglichen Gebrauch und zum Verleih zur Verfügung.

Projektmanagement:
- Freiwilligers Ökologisches Jahr beim ADFC Schleswig-Holstein e.V. in Flensburg

Kontakt:
- Ansprechpartner: Lara Bliestle
- E-Mail: flensburg@adfc-sh.de
- Projekthomepage: keine Angabe

VELOCITY AACHEN

64

Ausgehend von einer studentischen Initiative der RWTH Aachen ist Velocity mittlerweile eine eigenständige GmbH, die mit großem Engagement und großer Leidenschaft das Projekt realisiert, in Aachen 1.000 Pedelecs an über 140 Stationen jedermann zur Verfügung zu stellen. Seit 12/2016 sind wir mit der ersten Station online und jeder Nutzer kann sich mittels Nutzerkarte oder Velocity-App ein Bike ausleihen und an jeder anderen Station wieder abgeben. Mittlerweile sind 30 Stationen in Betrieb, Mitarbeiter der Aachener Stadtverwaltung, der Städteregion, der Sparkasse und viele andere private Nutzer fahren mit den Fahrrädern, inzwischen über 170 Ausleihvorgänge täglich. Durch zahlreiche Kooperationen mit öffentlichen und privatwirtschaftlichen Institutionen finanzieren wir den Ausbau bis in die Kommunen der Städteregion Aachen und erreichen darüber immer mehr Nutzer und senken die Schwelle, das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken und zu verändern. Die robusten und komfortablen Pedelecs ermöglichen eine entspannte Fahrt durch Aachen und unterstützen die multimodale Mobilität in Partnerschaft mit anderen Anbietern des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV, Cambio-Carsharing usw.). Das Projekt in Aachen soll Referenz sein für viele andere mögliche Projekte in anderen Städten und Kommunen, dass Bikesharing keine chaotische und bedenkliche Angelegenheit sein muss. Wir schützen Kundendaten weit über die DSGVO hinaus, tracken keine Fahrten und gestalten das System immer weiterführend als vollautomatisches Verleihsystem mit möglichst geringem personellem Aufwand und nachhaltigem Betrieb. Unsere Kunden sind Menschen aller Altersstufen, Studenten, Pendler, Professoren und Banker, über 1.600 aktive Nutzer, und es werden wöchentlich 15 bis 20 mehr.

Projektmanagement:
- Florian Zintzen

Kontakt:
- Florian Zintzen
- E-Mail: florian.zintzen@velocitymobility.com
- Projekthomepage: www.velocity-aachen.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  E-Bike-Sharing-System, 24/7, 365 Tage, mit 1.000 Pedelecs und 140 Stationen im Stadtgebiet Aachen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  30 Stationen, 130 Pedelecs, zahlreiche Kooperationen, > 3.500 Nutzerinnen und Nutzer
- FINANZIERUNG:
  Privatwirtschaftlich
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt Velocity Aachen will einen Beitrag zur Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in Aachen leisten. Ein stationsbasiertes, appgesteuertes E-Bike-Sharing für jedermann. Mit zahlreichen Kooperationen bauen wir Infrastruktur auf, die eine Erweiterung für Lastenbikes u.v.m. möglich macht. Die Bikes stehen bereit für Pendler-, Dienst- und Einkaufswege, komfortabel, einfach und gesund!

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Geführte Radtouren

RADFAHREN MIT KAPLAN UND BÜRGERMEISTER

65

Seit zehn Jahren finden ca.sechs bis zehn Radtouren für die gesamte Bevölkerung statt.
Organisiert werden die Fahrten durch Bürgermeister und Kaplan.
Teilnehmerzahl bis zu 40 Personen.
Touren von 20 bis 30 km in und um unsere Gemeinde für jede Altersschicht (bisher jüngster Teilnehmer zehn Jahre, ältester Teilnehmer 81 Jahre).
Das Bewusstsein für das Radfahren und die Schönheit unserer Landschaft soll gestärkt werden.
Besichtigung von Sehenswürdigkeiten, Kirchen und Denkmälern.

Projektmanagement:

- Herbert Sporrer, 1. Bürgermeister

Kontakt:

- Ansprechpartner: Herbert Sporrer, 1. Bürgermeister
- E-Mail: herbert.sporrer@markt-simbach.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Die Bevölkerung der Marktgemeinde zum Radfahren anregen, Informationen zu Sehenswürdigkeiten in der Region
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Bewusstsein für das Radfahren wurde immens gesteigert.
- FINANZIERUNG:
  Nicht notwendig
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 10 Jahren in den Sommermonaten

GEPLANTE UND GEFÜHRTE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK SACHSEN/SACHSEN-ANHALT/THÜRINGEN

Vor 2010 hatte ich meine Radtouren nur für mich selbst „organisiert“. Der Gedanke, etwas für alle zu schaffen, kam beim Radeln in der Umgebung. Bessere Radinfrastruktur, gute Erreichbarkeit markanter Punkte, Landschaftswandel von einer „Dreckecke“ zum aufblühenden Umland. Vor allem die Wandlung des Leipziger Raumes zum neuen Neuseenland war so faszinierend, dass ich das nicht mehr allein erleben wollte. Vorher hatte ich mich bereits in strukturelle Fragen beim Radverkehr „eingemischt“ und einige Verbesserungen erreicht (Radwegführung und -bau/Verbindung von Radrouten/technische Verbesserungen – keine Poller usw.). Auch jetzt „mische“ ich mich noch ein und gebe z.B. Infos zur Radstruktur an Radkartenhersteller oder Kommunen weiter. Mein Ziel ist die weitere Verbesserung von Radverbindungen im Umkreis von ca. 50 km sowohl in der Qualität und Verkehrssicherheit als auch in der Vernetzung und im Neubau.

Seit 2010 veranstalte ich kostenlose Radtouren fürjedermann (und jederfrau). Das Prinzip ist relativ einfach.
Zwei Fahrtage pro Woche gliedern sich in:
1. Mittwoch – Zielfahrten zu Sehenswürdigkeiten, Natur- und Stadterkundungen jeweils zwischen 70 und 115 km.
2. Wochenende – Fahrten zu Events (Stadt- und Dorffeste, Freiluftveranstaltungen, Messen) mit ca. 25 bis 60 km.

Radler von 42 bis 84 Jahren aus drei Bundesländern fahren mit. Auch E-Biker sind dabei. Am Anfang sind wir zu zweit gefahren, jetzt fahren zwischen zehn und 25 Radlern mit. Das bedeutet, pro Jahr bereite ich ca. 65 Touren vor. Die Touren werden mit GPS aufgezeichnet und sind danach jederzeit im Internet abrufbar – man kann sie also nachfahren. Von März bis Ende Oktober fahren wir gemeinsame Radtouren in unserer Umgebung. Neuseenland/Burgen- und Heideland/Altenburger Land/Porphyrland/Kohrener Land/Leipziger Land sind unsere Zielgebiete. 20 große (meistens alte Tagebaue) und 50 kleine Seen sind hier mit dem Rad erreichbar. Jedes Jahr gibt es einen Tourenplan. Diesen verteile ich per Mail. Unser Fahrtempo ist „wellnessgemäßigt“ (13–20 km/h) mit vielen Pausen, Erklärungen und mancher Einkehr. Unterwegs erfolgen regelmäßig Hinweise auf besondere geschichtliche, touristische oder kulturelle Entwicklungen in den jeweiligen Gebieten. Es ist nicht erforderlich, sich anzumelden, wir sind auch kein Verein. Jeder fährt auf eigene Verantwortung mit. Jeder kann auf dem Plan sehen, ob die einzelne Tour für ihn etwas ist oder nicht.

Seit 2010 sind wir fast 27.000 km geradelt. Entscheidend für die gestiegene Akzeptanz ist auch das Erleben von Neuem, Besserem in aufblühender Landschaft. Dank verbesserter Infrastruktur ist Radfahren in Gemeinschaft erlebbarer und schöner geworden. Die Verbindung von Fahrrad, Landschaft und Gemeinschaft ist ein Glücksumstand, den sowohl ich als auch meine Mitradler nicht mehr missen möchten.

Es wäre schön, wenn es Nachahmer geben würde, die in ihrer Region das Erleben „erfahrbar“ machen würden!

Projektmanagement:

- Planung/Durchführung/Auswertung von Radtouren auf der Basis Erlernen/Vermitteln/Erleben

Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Mertes
- E-Mail: mertesklaus@web.de
- Projekthomepage: https://www.gpsies.com/mapUser.do?username=mertesklaus

66

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Begeisterung wecken für eine regelmäßige gesunde Bewegung mit dem Rad
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit neun Jahren in der Gemeinschaft geradelt; Erkennen der gestiegenen Rad-Freundlichkeit
- FINANZIERUNG:
  Ich stelle das Know-how und Equipment zur Verfügung, jeder Einzelne trägt die Kosten selbst.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Von 2010 bis unbegrenzt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Gemeinsam die Veränderungen in unserer geschundenen Region „erfahren“. Das Mitteldeutsche Braunkohlenrevier um Leipzig gehörte zu den geschundenen Regionen. Mit der Umgestaltung der Landschaften/Schaffung einer Radinfrastruktur war der Weg frei und die Idee da, das alles erlebbar zu machen. Zum gesundheitlichen Effekt des Radelns kam noch der Gedanke, Geschichte erlebbar, erfahrbar machen zu können. Auch der Radler, welcher anfangs nur „mitfuhr“, konnte den Strukturwandel hautnah miterleben.

NAVIGATIONSGEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN RUND UM MÜNSINGEN, IM BIOSPHÄRENGEBIET SCHWÄBISCHE ALB

67

In Kooperation mit „Bosch eBike Systems“ ist Münsingen am Puls der Zeit. Hier trifft die neueste Technologie des Weltmarktführers im Bereich E-Bike auf den Tourismus.

Möglich wurde die Vorreiterrolle der schwäbischen Kleinstadt durch den starken und innovativen Kooperationspartner in der Region: Bosch. Die Firma Bosch entwickelte einen neuartigen Bordcomputer speziell für E-Bikes. Dieses sogenannte Nyon-Navigationssystem begleitet den Radfahrer von der Routenplanung bis zur Auswertung der Fitnessdaten am Ende der Tour. Als All-in-one-Bordcomputer verbindet Nyon alle Funktionen in einem Gerät: Infos zu Geschwindigkeit, Trittfrequenz, Steuerung der Motorunterstützung, Reichweite, Navigation, Uhrzeit, Kartenansichten, Bluetooth-Verbindung zum Smartphone – und eine Fitness-Analyse. Der kleine E-Bike-Bordcomputer ist sowohl mit dem Online-Portal des Systems, eBike-connect.com, als auch mit der dazu passenden Smartphone-App verbunden. Zusammen mit einer Drive Unit und dem Power Pack, den leistungsstarken Lithium-Ionen-Akkus, eröffnet das E-Bike mit dem modernen Nyon-Navigationssystem auch untrainierten und ortsunkundigen Radfahrern ein tolles Fahrgefühl auf den Wegen durch die hügelige Kuppenalb. Der Bordcomputer navigiert – der Gast radelt und genießt.

Unser Wettbewerbsbeitrag existiert erst seit 12.05.2016. Durch erfolgreiche Bewerbung, Medienarbeit, redaktionelle Beiträge und Pressereisen ist sowohl das neue Angebot, aber auch die Stadt Münsingen, das Biosphärengebiet Schwäbische Alb wie auch die Schwäbische Alb als ganze beworben worden. Seit der Eröffnung sind die Räder mit Nyon vermietet worden und oft unterwegs. Zudem konnten bereits mehr als 50 Pedelecs im Anschluss veräußert werden. Es ist jetzt schon ersichtlich, dass sich neben unseren anderen Angeboten und Produkten die Gästezahlen abermals positiv entwickeln werden. Als Vorreiterprojekt hat es auch einen positiven Effekt für die ganze Destination, den Landkreis und das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Wir erwarten steigende Gästezahlen und eine Strahlkraft in Sachen E-Mobilität.

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

Projektmanagement:

- Stadt Münsingen/Bosch E-Bike Systems

Kontakt:

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

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

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

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Münsingen – Natürlich mehr erleben … mit 25 Pedelecs, elf Touren und rund 600 km beschilderten Routen im Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Vom Mobilitätszentrum Münsingen, am Münsinger Bahnhof gelegen, können Gäste und Einheimische mit den frisch aufgeladenen E-Bikes auf elf aufbereiteten Touren starten – als Tages- oder auch als Mehrtagestour. Die Routen führen durch die eindrucksvolle Landschaft des UNESCO-Biosphärengebiets Schwäbische Alb und zu den schönsten Sehenswürdigkeiten der Region.

BÜRGER-RIKSCHA – GEMEINSAM IN BEWEGUNG

Die Bürger-Rikscha ist eine Initiative aus dem Mehrgenerationenhaus in Stuttgart-Vaihingen. Dort hat sich eine Gruppe von Senioren zu einem Verein zusammengeschlossen und über Spenden eine Fahrrad-Rikscha finanziert. Am Anfang stand nur die Idee und der Wunsch nach Mobilität, die richtig Spaß macht. Viele Vereinsmitglieder waren früher selbst begeisterte Radler, doch heute steht das Rad im Keller und auch die Füße tragen nicht mehr so weit. Bewegung und Ausflüge in die Natur sind nun trotz altersbedingter Einschränkungen möglich. Seit Frühjahr 2016 sind die Senioren dank der Sponsoren und ehrenamtlicher Pedaleure unterwegs. Die Rikscha wurde sogar im Rahmen des Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur gefördert und wissenschaftlich untersucht. Das Ergebnis: CO_2-Einsparungen und Gewinn an Lebensqualität!

Die wissenschaftliche Arbeit zeigt, dass Menschen mit körperlichen Einschränkungen ihre Mobilität auf funktional wichtige Orte beschränken (z.B. Arztbesuch und Einkaufen). Die Konsequenz ist der Verlust sozial und emotional wichtiger Orte. Die Rikscha schafft ein Transportangebot jenseits körperlicher und geistiger Fähigkeiten und erlaubt es, Spazierfahrten zu unternehmen, Veranstaltungen zu besuchen und Orte in der Natur aufzusuchen. Dies führt dazu, dass sich die älteren Leute wieder mehr vornehmen, mehr am Leben teilhaben und schließlich eine größere Lebensqualität genießen. Zudem genießen sie mehr frische Luft, erleben das Freiheitsgefühl des Radfahrens. Die Langsamkeit des Fahrzeugs (im Vergleich zum Auto) ist dabei ein absolutes Plus: Alles kann man sich genau ansehen und das Erlebte bietet Gesprächsstoff. Man kann sich besser orientieren und auch Fußwege befahren. So können die Leute einschätzen, ob sie sich auch zu Fuß selbst an eine Strecke trauen. Wenn sie nicht wissen, wie weit es tatsächlich ist und ob sie es hin und zurück schaffen, bleiben sie lieber zu Hause.

Seit September 2017 haben wir ein Paralleltandem, bei dem die Mitfahrer mittreten und, wenn es zu anstrengend wird, auch einfach pausieren können. Umfallen kann das Paralleltandem nicht und man kann sich prima unterhalten. Die sportliche Betätigung mit geringer Belastung der Gelenke macht viel Freude!

Die Bürger-Rikscha sollte den Wettbewerb gewinnen, da sie ein Service ist, der innovative Radmobilität fördert, gerade für die Menschen, die sonst von ihr ausgeschlossen sind. Zudem würde uns die Auszeichnung nicht nur finanziell unterstützen, sondern auch unser Vorhaben, die Frage nach alternativen Mobilitätskonzepten für das Alter voranzutreiben und in politische Entscheiderkreise zu bringen.

68

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Alternative, umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Steigerung der Lebensqualität und Aufwertung des Selbstbildes, CO_2- Einsparungen
- FINANZIERUNG:
  Sponsoren (Liste auf der Webseite ersichtlich), eigenständiges Fundraising, kleine Vereinsbeiträge
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Frühjahr 2016 und hoffentlich noch sehr lange. Es macht Spaß und bringt Spaß.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Bürger-Rikscha ermöglicht älteren und behinderten Menschen Mobilität jenseits der Abhängigkeit von Pflegediensten und Angehörigen. Orte, die sie sonst aufgrund der körperlichen Einschränkung nicht mehr erreichen könnten, werden wieder erschließbar und das bringt Freude. Diese Menschen werden in der Verkehrswende nicht mitgedacht. Wir möchten das Thema Mobilität im Alter voranbringen, mit Rikscha und Paralleltandem neue Wege aufzeigen sowie an gemeinsamen Lösungen arbeiten.

Projektmanagement:
- Bürger-Rikscha gemeinsam in Bewegung e.V.
  (Vorsitzende Evelin Bleibler 0711 / 72 24 87 73)

Kontakt:
- Ansprechpartner: Bianca Llerandi
- E-Mail: llerandi.bianca@gmail.com
- Projekthomepage: http://www.rikscha-vaihingen.de/

NEUBÜRGER-RADTOUR

Zum ersten Mal fand die Neubürger-Radtour im September 2017 als Teil des beschlossenen Oberurseler Radverkehrskonzepts statt. Damals noch mit knapp 30 Teilnehmern, ist die Aktion seither noch besser angenommen worden. Zur Tour im vergangenen August 2018 kamen über 50 interessierte Radfahrer.

Da nach Möglichkeit auch immer die individuelle Mobilität und die unterschiedlichen Interessenschwerpunkte berücksichtigt werden, erfolgte bei der Tour im August 2018 erstmals eine Aufteilung in zwei Gruppen.

Gruppe 1 (Eltern mit Kindern) fuhr überwiegend in der Oberurseler Innenstadt und besuchte dabei zahlreiche Kinderbetreuungs- und Schulangebote sowie Freizeitziele wie das Gelände des Dampfbahnclubs, den Schulwald und die Flächen rund um den Maasgrundweiher.

Die zweite Gruppe erkundete großräumig das Umfeld Oberursels und die Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und zu den Nachbarkommunen – auch mit Blick auf mögliche Fahrtrouten zum Arbeitsplatz.

Die Touren bieten immer viele spannende Hintergrundinformationen zur Heimatstadt Oberursel, interessant für jeden, ob nun Neubürger oder schon länger hier wohnhaft. Weitere Aspekte sind die Vermittlung von Ortskenntnissen sowie die Förderung der Identifizierung mit dem Wohnort und des Gemeinschaftsgefühls. So sind die Touren gemütlich genug, um sich auch mal auszutauschen und neue Bekanntschaften zu knüpfen. Am Ende versammeln sich zudem alle Radler auf dem Rathausplatz, um die Veranstaltung gemeinsam ausklingen zu lassen.

Der große Gewinn für alle ist die Etablierung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Die Teilnehmer können entdecken, wie gut und schnell sich viele Wege mit dem Fahrrad zurücklegen lassen und wie man dabei noch Spaß hat und die Gesundheit fördert. Damit ist natürlich zum einen die eigene Gesundheit gemeint, aber zum anderen auch die Gesundheit der Stadt durch eine Entlastung des Verkehrs und eine Verbesserung der Luftqualität sowie die Gesundheit des Klimas durch eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung ohne Treibhausgasemissionen.

Gerade Kinder profitieren, da sie lernen, in der Stadt selbstständig einen Weg an ihr Ziel zu suchen und das Fahrrad als meist ideales Werkzeug zum Erreichen des Ziels zu nutzen.

Projektmanagement:

- Stadt Oberursel (Taunus)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sandra Portella
- E-Mail: sandra.portella@oberursel.de
- Projekthomepage: sandra.portella@oberursel.de
- https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/oberursel-fuer/neubuerger/

69

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Neubürger orientieren sich im neuen Lebensmittelpunkt Oberursel und erkunden Mobilitätsmöglichkeiten.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es gab seit der Initialisierung in 2017 bereits drei Touren mit jeweils rund 50 Teilnehmern.
- FINANZIERUNG:
  Es entstehen – abgesehen von laufenden Personalkosten und Informationsmaterial – keine Kosten.
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Fortlaufend seit September 2017, zwei Termine im Jahr

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt richtet sich an Hinzugezogene, aber auch an alle interessierten Bürger. Durch die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem ADFC kann eine Rundtour geboten werden, die viele hilfreiche Informationen fürs Radfahren, wie z.B. gute Radverbindungen und wichtige Orte des gesellschaftlichen Lebens, sowie gleichzeitig Interessantes zur Stadt, wie z.B. Sehenswürdigkeiten, beinhaltet. So wird sowohl umweltfreundliche Mobilität als auch die Teilnahme am Stadtleben direkt gefördert.

NEUBÜRGER-RADTOUR

Da bei einem Wohnortwechsel auch automatisch eine Änderung der Mobilitätsmuster erfolgt, ist die Hemmschwelle zu einem Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad oft kleiner. Das allgemeine Mobilitätsverhalten kann nachhaltig verbessert und die heute selbstverständliche Omnipräsenz des Autos durchbrochen werden. Mit weniger Autos und mehr Fahrrädern im Straßenverkehr wird ein enormer Sicherheitsgewinn erzielt. Ein erster Schritt in Richtung menschengerechte Mobilität.

Christof Fink, Erster Stadtrat, mit einem Blick in die Zukunft: „Wir werden diese Veranstaltungsreihe, gemeinsam mit dem ADFC, auch im Jahr 2019 fortsetzen und so kontinuierlich dafür werben, das Fahrrad als tägliches Verkehrsmittel im Stadtgebiet Oberursel, aber auch über die Stadtgrenzen hinaus, zu nutzen."

69

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Radverkehrskonzepte mit Service-elementen sowie Produkte

QUALITÄTSSICHERUNG DER THEMENRADROUTEN DURCH ROUTENPATEN

70

Bereits in 2012 übernahmen Aktive des ADFC-Kreisverbands Ammerland die Routen-Patenschaft über die neu eingerichteten Themenradrouten der Ammerländer Radlandschaft.
Alsbald stellte sich heraus, dass alleiniges Kontrollieren und Mängelweitermelden nicht umfänglich die Qualität der Touren verbesserte.
Mit den gewonnenen Erfahrungen erarbeiteten die Aktiven ein zweistufiges Qualitätssicherungssystem speziell für eine umfassende Qualitätssicherung der von Ammerland-Touristik angebotenen Themenradrouten.
Dafür sind derzeit 15 ehrenamtlich aktive ADFC-Routenpaten jedes Jahr ca. 1.200 km auf den ausgeschilderten Radrouten unterwegs, um Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten zu entdecken, die dem Touranbieter in Protokollform zur weiteren Bearbeitung mitgeteilt werden. Ein kurzer Tourbericht zu den Prüfungsfahrten wird Interessierten als Informationsquelle im Internet zur Verfügung gestellt.

1.Stufe, Prüfungsfahrt: In Anlehnung an die Bewertungskriterien für ADFC-Qualitätsradrouten wird bei jeder der angebotenen 20 Touren auf einer Prüfungsfahrt eine intensive Anfangsprüfung sowie in mehrjährigen Abständen eine Wiederholungsprüfung durchgeführt.
2.Stufe, Kontrollfahrt: Um im Jahresverlauf entstandene Mängel zu entdecken, werden von den 15 Aktiven bei jeder Tour ein bis zwei Kontrollfahrten pro Jahr durchgeführt. Diese Kontrolle beschränkt sich im Wesentlichen auf Beschilderung, Wegezustand und Infrastruktur zur Tour, geht also weniger ins Detail.
Tourbericht: Anders als im Bewertungssystem für ADFC-Qalitätsradrouten wird hier nicht mit Sternen ausgezeichnet, sondern ein Tourbericht erstellt. Dieser steht im Internet-Auftritt der Ammerland-Touristik allen Interessierten als zusätzliche Informationsquelle, jeweils der Tour zugeordnet, zur Verfügung. Neben der Benennung von gröberen Mängeln, die bei der Prüfungsfahrt festgestellt wurden, gibt es hier nützliche Tipps und Hinweise zur jeweiligen Tour.
Protokolle: In einem weitgehend vorgefertigten Protokoll werden die Erkenntnisse aus den Prüfungs- und Kontrollfahrten zusammengefasst. Fotos der jeweiligen Mängelsituation werden angefügt und umgehend der Ammerland-Touristik übermittelt, wo weitere Schritte zwecks Behebung bzw. Verbesserung eingeleitet werden. Hier steht ein Schilderwart zur Verfügung und es bestehen Kontakte zu gemeindlichen Bauhöfen sowie Baulastträgern von genutzten Wegen.
Das System: Für den geregelten Systemablauf ist ein Leitfaden erarbeitet worden. Das System wurde seit 2015 schrittweise weiterentwickelt und erprobt. Seit nunmehr zwei Jahren ist es erfolgreich in Betrieb. Eine jährlich erstellte Mängelstatistik ist Ergebnis der Protokolle und dient der Erfolgskontrolle.
Fazit: Dieses in sich geschlossene Qualitätssicherungssystem ist Grundlage und Gewähr für jederzeit weitgehend intakte Themenradrouten der Ammerländer Radlandschaft.
Da dieses System nach unserem Wissen einzigartig und auch in anderen Radregionen anwendbar ist, verdient es die besondere Berücksichtigung der Jury.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Optimierung des Routenpatensystems zum Qualitätssicherungssystem
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Gemäß der neuen Systematik wurden alle Touren geprüft, werden regelmäßig kontrolliert und befinden sich in einem guten Zustand.
- FINANZIERUNG:
  Kein Finanzbedarf wegen ehrenamtlicher Arbeit
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2014 – 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit den Erfahrungen von ehrenamtlich aktiven Routenpaten wurde ein in sich geschlossenes Qualitätssicherungssystem geschaffen für Instandhaltung, Verbesserung und Optimierung der in der „Ammerländer Radlandschaft“ angebotenen Radtouren. Die erstellten Protokolle können direkt zur weiteren Bearbeitung von Mängeln und Anregungen weitergereicht werden. Kurze Tourberichte dienen Interessierten als Informationsquelle.

Projektmanagement:
- ADFC-Ammerland, Routenpatenbeauftragter

Kontakt:
- Ansprechpartner: Friedhard von Seggern
- E-Mail: friedhard.von.seggern@ewetel.net
- Projekthomepage: keine Angabe

71

Bremer Rad ist eine überregionale Premiummarke für Fahrräder und Fahrradzubehör. Wir setzen alles daran, qualitativ hochwertige Fahrräder zu konzipieren, unter Berücksichtigung aller ergonomischen Faktoren. Geleitet von der Motivation, mit unseren Bremer Rädern ein Radfahr-Erlebnis zu bieten, entwickeln wir individuelle Manufakturräder nach Maß. Auch bei der Auswahl der Komponenten werden ergonomische Gesichtspunkte berücksichtigt: So ermöglicht z.B. ein in der Neigung werkzeuglos verstellbarer Vorbau und ein im Winkel verstellbarer Ergo-Lenker eine optimale Anpassung an die gewünschte Sitzposition.

Die Ermittlung der notwendigen Daten und Körpermaße zur Auslegung der optimalen Rahmengeometrie erfolgt im Ladengeschäft mittels „Bremer Rad Bike Scanning“. Um auch im Onlinegeschäft diese Daten mit der entsprechenden Genauigkeit zu bekommen, müssen die Kunden speziell angeleitet werden. Hierzu bedarf es genauer Vorgaben sowie unterstützender Tools, die im Rahmen des Projektes erarbeitet wurden. Wir gehen so gezielt auf Kunden ein, die Beschwerden beim Radfahren haben, und bieten entsprechende Lösungen. So gelingt es uns, möglichst vielen Menschen die Mobilität wiederzugeben. Durch unseren Online-Konfiguration bieten wir diesen Service bundesweit an.

Das Grundkonzept folgt dem allgemeinen Trend nach individuellen Produkten, die wir mit unserem Konzept, dem individuellen Manufakturrad nach Maß, realisieren. Die Individualität berücksichtigt sowohl ergonomische Aspekte, als auch eine vielfältige Farbauswahl – es stehen sämtliche RAL-Farben mit 16 Milliarden Kombinationsmöglichkeiten zur Verfügung, die separat für die Bereiche Rahmen, Gabel, Schutzbleche, Felgen und Kettenkasten zusammengestellt werden können.

Insbesondere dem Aspekt Ergonomie haben wir besondere Aufmerksamkeit geschenkt:

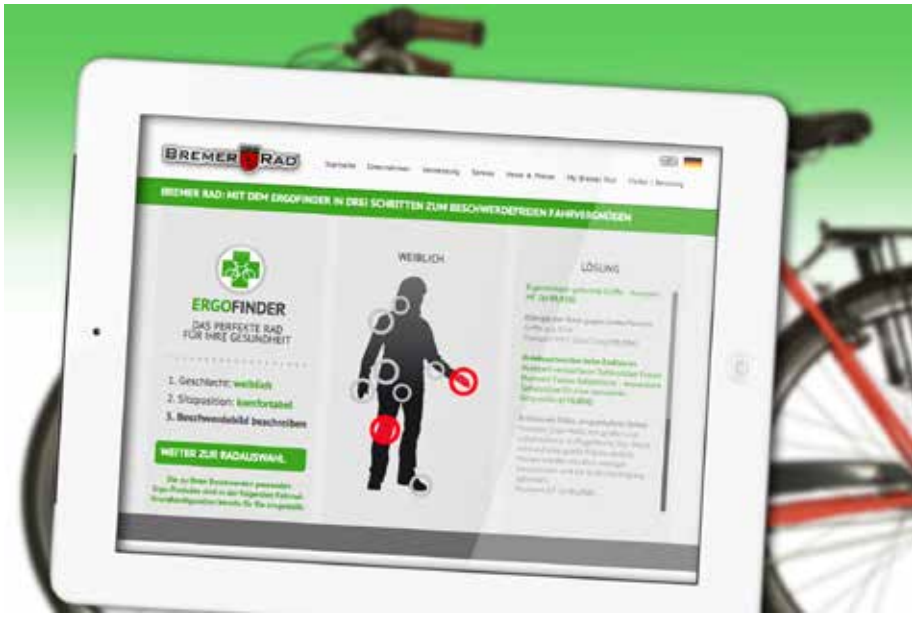
Projektmanagement:
- Bremer Rad Innovationszentrum

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

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Individuelle Fahrräder online konfigurierbar unter Berücksichtigung gesundheitlicher Einschränkungen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiche Markteinführung
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2015 – 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Ziel ist die Erweiterung des Verkaufs von individuellen Fahrrädern über das Internet. Von der Produktkonfiguration durch den Kunden (Konfigurator) über die Online-Bestellung bis zum Generieren des Fertigungsauftrags und der individuellen Einstellungswerte der Komponenten erfolgt die Abwicklung ohne Medienbruch. Animierte grafische Darstellungen sollen den Kunden Antworten zu speziellen Fragestellungen geben, hierfür entwickelten wir: Bremer Rad Bike Scanning, Ergofinder und Modellfinder.



71

Bei gesundheitlichen Problemen, wie beispielsweise Taubheitsgefühle in den Fingern oder schmerzende Sitzknochen, gibt es besondere Empfehlungen für das Traumrad. Noch einfacher geht es, wenn von der Startseite aus der „Ergofinder“ angeklickt wird. Wer Nacken- oder Schulterbeschwerden hat, wer mit schmerzenden Händen oder Sitzknochen sowie mit anderen Beschwerden und Krankheiten leben muss, dem werden auf der Seite entsprechende Angebote unterbreitet, die das Fahrradfahren trotz der Beeinträchtigungen ermöglichen. So gibt es beispielsweise Sättel mit einer Sitzmulde zur Druckreduzierung, Griffe mit extra großer Handauflage oder bei Allergien gegen Leder und Gummi sind Lenkergriffe aus Kork erhältlich. Unter Berücksichtigung der körperlichen Beschwerden kann anschließend das individuelle Manufakturrad weiter in Farben, Formen und Zusatzteilen zusammengestellt werden.

Das Innovative an dem Konzept ist die Nutzung der modernen Kommunikations- und Vertriebswege und es ist als positives Beispiel für die Umsetzung des aktuellen Themas „Mittelstand 4.0 – Digitale Produktions- und Arbeitsprozesse“ anzusehen.

BUS & BIKE – UNTERWEGS MIT RAD UND BUS IM RENNSTEIG-SAALELAND, SCHWARZATAL UND THÜRINGER SCHIEFERGEBIRGE

72

Mobil zu sein ist ein menschliches Grundbedürfnis und gleichzeitig Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Durch den demografischen Wandel, sinkende Einwohner- und Schülerzahlen sowie eine steigende Pkw-Verfügbarkeit gehen Auslastung und Finanzierbarkeit des bestehenden ÖPNV im ländlichen Raum weiter zurück. Folgen sind die weitere Einschränkung des Angebotes und somit die Reduzierung der Nachfrage. Um weiterhin einen attraktiven öffentlichen Verkehr anzubieten, müssen neue Weg gegangen werden.

Unsere Überlegungen liefen darauf hinaus, mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot einen Zusatznutzen für die Fahrgäste zu generieren und neue Kunden zu gewinnen. Von einer Erweiterung der Fahrradbeförderungsangebote durch Ausstattung der Linienbusse mit Fahrradgepäckträgern bzw. -anhängern versprachen wir uns positive Effekte für Berufspendler, Tagesausflügler und Touristen.

Die Nutzer des Angebotes können ihren Aktionsradius deutlich erweitern: Bei Fahrten zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen kann ein Teil der Strecke mit Bus & Bike zurückgelegt werden, für An- und Abfahrten zur oder ab der Bushaltestelle zum jeweiligen Endziel nur mit dem Rad. Auch geografisch bedingte Steigungen sind mit dem Bus leichter zu bewältigen. Als Ausgleich zum Arbeitsalltag nimmt das Bedürfnis nach Entspannung und Bewegung in der Natur immer mehr zu. Unser Bedienungsgebiet umfasst zwei Landkreise und drei Tourismusregionen, die durch wasser- und waldreiche, mittelgebirgige Landschaft geprägt sind. Tagesausflüglern und Touristen bieten sich eine Vielzahl von Möglichkeiten, ihre Freizeit mit Radtouren, beim Wandern oder beim Besuch von Sehenswürdigleiten und Freizeiteinrichtun-

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Förderung des Radverkehrs im Alltag, Freizeit- und Touristikbereich durch Fahrradmitnahme im Bus
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausstattung von über 100 Regionalbussen mit Fahrradanhängern bzw. Fahrradgepäckträgern
- FINANZIERUNG:
  Über Einnahmen aus Fahrscheinverkauf
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2011 – heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Bus & Bike ist die nachhaltige Kombination von Bus- und Radverkehr im Alltag sowie im Freizeit- und Touristikbereich. Radfahrer profitieren von dieser Verknüpfung durch einen deutlich erweiterten Aktionsradius. Die Nutzung des flächendeckenden Angebotes von Linienbussen mit Fahrradgepäckträgern und -anhängern ist in den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla an Wochenenden und Feiertagen von Ostern bis Oktober immer und außerhalb der Saisonzeiten auf Abruf möglich.

Projektmanagement:
- KomBus GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Cornelia Bergner
- E-Mail: cornelia.bergner@kombus-online.de
- Projekthomepage: https://www.kombus-online.eu/angebote/Fahrrad/

BUS & BIKE – UNTERWEGS MIT RAD UND BUS IM RENNSTEIG-SAALELAND, SCHWARZATAL UND THÜRINGER SCHIEFERGEBIRGE

72

gen zu verbringen. Aus der Verknüpfung von Bus & Bike erschließen sich neue Wege und vielfältige Ausflugskombinationen. Weiter entfernte und geografisch schwer erreichbare Ziele können von Anfang an entspannt und nachhaltig erfahren werden.

Unser Unternehmen betreibt eine Fähre an Deutschlands größtem zusammenhängenden Stauseegebiet (Thüringer Meer). Der Saaleradweg, einer der reizvollsten und abwechslungsreichsten Flussradwege Deutschlands, verläuft direkt über die Mühlenfähre. Die rechts- und linksseitig befindlichen steilen Anstiege können von Radfahrern mit dem dort stationierten Bike-Shuttle (Kleinbus mit Fahrradgepäckträger) gemeistert werden.

Dass wir uns mit unseren Leistungen auf dem richtigen Weg befinden, zeigen jährlich steigende Nutzerzahlen, durchweg positive Reaktionen der Fahrgäste und ein zunehmendes Interesse anderer Busunternehmen an der erweiterten Fahrradbeförderung nach unserem Beispiel Bus & Bike. Unser Ziel ist es, das Angebot auf 150 Busse auszuweiten und eine unkomplizierte Nutzung außerhalb der Saisonzeiten zu ermöglichen. Der Gewinn dieses Wettbewerbs würde es uns erleichtern, Bus & Bike weiter bekannt und somit noch mehr Nutzern zugänglich zu machen. Für ÖPNV-Unternehmen wäre es ein (Um-)Denkanstoß zur Einführung nachhaltiger Mobilitätskombinationen.

KONFLIKTLÖSUNG BEI DER FAHRRADMITNAHME IM ÖPNV IN DER REGION HANNOVER

Die Fahrradmitnahme in der Region Hannover war bisher in Bus und Stadtbahn zu bestimmten, aber nicht einheitlichen Zeiten erlaubt, in den Eisenbahnen jederzeit möglich. Die Fahrradmitnahme birgt sowohl ein Konfliktpotenzial zwischen den Fahrgästen als auch Probleme für die Betreiber. Ziel des Projektes war es, die bestehenden Konflikte zu erheben, offensiv zu thematisieren und zu entschärfen. Eine Kommunikationsstrategie für mehr Akzeptanz zwischen Radfahrenden und Fahrgästen ohne Rad sowie entsprechende technisch-betriebliche Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradmitnahme sollten entwickelt und umgesetzt werden. Das Projekt wurde von einem Ingenieurbüro und einem Büro für Kommunikation und Industriedesign fachlich unterstützt und moderiert sowie von einer intensiven Abstimmung mit den beteiligten Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden und Lobbygruppen begleitet. Aus Literatur- und Internetrecherche, Testfahrten, Beschwerdemanagement- und Social-Media-Auswertungen, der Durchführung von Experteninterviews sowie Befragungen von Fahrpersonal, Betriebsleitungen, Lobbygruppen und der Auswertung der Infrastruktur in den Fahrzeugen des GVH, ergaben sich fünf Handlungsfelder für eine konfliktfreie Fahrradmitnahme. Aus diesen Handlungsbedarfen wurden Schlussfolgerungen für die Fahrradmitnahme identifiziert, die im Gebiet des GVH umgesetzt werden sollen:

1. Regeln: Es bedarf transparenter Regeln, klarer Kunden-Kommunikation in den Fahrzeugen und einer klaren internen Kommunikation.

2. Verträglichkeit: Es bedarf einer Priorisierung der Nutzenden (Behinderte, Kinderwagen etc.), die Kommunikation untereinander soll angeregt werden. ALLE sollen willkommen sein.

3. Infrastruktur: Es bedarf für die Mitnahme optimierter Fahrzeuge und Haltestellen sowie innen und außen deutlich gekennzeichneter Mehrzweckbereiche in ausreichender Größe.

4. Mitnahmeszenarien: Es bedarf einheitlicher Mitnahmezeiten (GVH) bzw. genereller Freigabe der Radmitnahme. Anregung bundesweit einheitliche Freigabe.

5. Kommunikation: Es bedarf eines Kick-off-Workshops, eines internen Kommunikationsprozesses, Schulung und Einbindung des Personals sowie eines externen Kommunikationskonzepts/Aktionen in der Einführungsphase der Veränderungen.

Die Umsetzung startete mit einem Kick-off-Workshop, welcher sich durch eine vielfältige Teilnehmerschaft von Fahrpersonal bis zur Geschäftsführung der Verkehrsunternehmen auszeichnete. Bestandteil des Workshops waren Perspektivwechsel, welche mögliche Situationen in Bussen sowie Stadtbahnwagen erlebbar machten. Dadurch wurden wesentliche Grundlagen erarbeitet und es konnte Verständnis und letztlich der Durchbruch für die weitere Umsetzung des Projektes erreicht werden. Die Anpassung der Mitnahmezeiten, die Umsetzung der Kampagne sowie der anderen Bausteine wird nun im Nachgang in 2019 durch den GVH erfolgen.

Projektmanagement:

- Region Hannover, Fachbereich Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sina Wenning
- E-Mail: sina.wenning@region-hannover.de
- Projekthomepage: https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/optimierung-der-fahrradmitnahme-im-oeffentlichen

73

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Konflikte bei der Fahrradmitahme im Regionsgebiet erheben, offensiv thematisieren und entschärfen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Konflikte erhoben, Bereitschaft für Maßnahmen hergestellt, z.B. Fahrrad-Mitnahmezeiten anzupassen
- FINANZIERUNG:
  BMVI aus Mitteln des NRVP, 25 % Eigenmittel Region Hannover (Januar 2016 – Dezember 2017), Umsetzung: GVH
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Januar 2016 bis voraussichtlich Juni 2020 (Evaluierung)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Konfliktpotenzial bei der Fahrradmitnahme wurde differenziert ermittelt und soll in einer Kombination aus Veränderung der internen Prozesse (Schulungen), der Entwicklung nutzerzentrierter Designelemente und der Konzeptionierung einer Kommunikationskampagne entschärft werden. Eine ähnliche Herangehensweise ist deutschlandweit nicht bekannt und kann daher als Anwendungshilfe für andere Regionen dienen und so zu einem fahrradfreundlicheren Klima bei der Fahrradmitnahme beitragen.

FAHRRAD2GO – RADMITNAHME IM LINIENBUS LEICHT GEMACHT!

74

Vor Projektstart war in der Region Stuttgart die Fahrradmitnahme im Linienbus nicht gestattet. In zugelassenen Einzelfällen gestaltete sie sich wegen vieler Einschränkungen wenig verlässlich, z.T. problematisch (max. zwei Räder, keine Sicherung der Räder, Vorrang bspw. Personen mit Rollstuhl/Kinderwagen). Deutschlandweite und im Ausland durchgeführte Recherchen ergaben, dass es für eine einfache, schnelle, sichere und verlässliche Radmitnahme keine geeigneten Halterungssysteme gab. Daher haben der Rems-Murr-Kreis und das Busunternehmen OVR nach einer Förderzusage durch den Verband Region Stuttgart mit der Fachhochschule Esslingen (FHTE) nach technischen Lösungsmöglichkeiten mit folgenden Prämissen gesucht:

- Sicherheit für Personen und Gegenstände
- Transport von je fünf Fahrrädern innen und außen am Bus
- Schnelle, einfache und bequeme Be-/Entladung bei geringem Kraftaufwand

Unter Berücksichtigung gesetzlicher Randbedingungen haben FHTE-Studenten sechs Varianten für einen absenkbaren Heckträger entwickelt. Unter Abwägung der Vor-/Nachteile fiel die Wahl auf ein „Lift + Guidance“-System“. Mittels CAD wurde danach ein absenkbarer Heckträger konstruiert, dessen Ladefläche sich mittels einer kinematischen Kette so schwenken lässt, dass der hohe Anstellwinkel und die hohe Landekante eines starren Heckträgers beim Be-/Entladen vermieden wird. Nach den CAD-Plänen wurde in der Werkstatt der Firma OVR ein Prototyp des Heckträgers einschließlich des Halterungssystems im Bus hergestellt und im/am Linienbus verbaut. Zum Test des Prototyps haben der Rems-Murr-Kreis und die Fa. OVR in einer ersten Stufe eine bestehende Linienbuslinie für einen Piloten ausgewählt, bei der mit 240 Höhenmetern ein großer Anstieg zu bewältigen und eine vertaktete Verknüpfung zum S-Bahn-Netz gegeben ist. Erfahrungen nach einem Jahr problemlosem Betrieb waren:

- Das Ziel einer einfachen, schnellen, sicheren und verlässlichen Radmitnahme im Bus wurde voll und ganz erfüllt.
- Eine nachhaltige Vernetzung Rad/ÖPNV ist auch beim Linienbus benutzerfreundlich lösbar.
- Der Ladevorgang ist unproblematisch, die Busfahrer müssen kaum Hilfestellung geben.
- Nutzerkonflikte sind komplett ausgeblieben.

Projektmanagement:

- Landratsamt Rems-Murr-Kreis

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jörg Walter
- E-Mail: j.walter@rems-murr-kreis.de
- Projekthomepage: http://www.rems-murr-kreis.de/fahrrad2go

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Eine einfache, schnelle, sichere und zuverlässige Mitnahme von bis zu zehn Fahrrädern in Linienbussen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Ziel wurde mittels neu entwickelter, absenkbarer Heckträger und Halterungen im Linienbus erreicht.
- FINANZIERUNG:
  Landratsamt Rems-Murr-Kreis und Förderprogramm Verband Region Stuttgart je zur Hälfte
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2013 – 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Entwicklung/Umsetzung einer zuverlässigen, attraktiven und qualitativ hochwertigen Verknüpfung der umweltfreundlichen Mobilitätsträger Fahrrad und Linienbus, um deren Rolle/Attraktivität als Alternative zum IV auszubauen. Mittels eines mit der FH Esslingen und dem Busunternehmen OVR neu konstruierten hydraulischen Heckträger am Bus und Halterungen im Bus können bis zu zehn Fahrräder im Linienverkehr transportiert werden. Vor Projektstart gab es keine vergleichbaren Mitnahmesysteme im Linienbus.

FAHRRAD2GO – RADMITNAHME IM LINIENBUS LEICHT GEMACHT!

74

Zudem konnte das Projekt Fahrrad2Go 2015 den ÖPNV-Innovationspreis Baden-Württemberg gewinnen.

Nach dieser positiven Zwischenbilanz wurde das Projekt zwischen 2015 und 2018 auf drei weitere Pilotlinien mit vergleichbarem Anforderungsprofil ausgedehnt. Nachdem sich Fahrrad2Go auch auf den weiteren Pilotlinien im täglichen Einsatz bewährt hat, wird das System im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe auf allen vier Pilotlinien bis Ende 2019 in den Regel-Linienbetrieb übernommen.

Die Bewerbung ist für den Rems-Murr-Kreis ein weiterer Mosaikstein seiner Bemühungen, das neuartige Fahrradträgersystem als bewährtes, innovatives Best-Practice-Beispiel möglichst deutschlandweit bekannt und als Lösungsansatz für eine schnelle, einfach, sichere und platzsparende Lösung zur Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV bekannt zu machen.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

KOMMUNIKATION

QUELLE: WWW.WINORA.DE | PD-F | STRATMANN

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Kampagnen zur Verbesserung des Images von Radverkehr

BRÜCKENKAFFEE

Ludwigshafen steht der „Abriss“ und Ausfall einer der zwei Brücken für mehrere Jahre bevor. Dadurch ist die verbliebene Brücke jetzt so beschädigt, dass die Situation des MIV sich stetig zuspitzt. Wir gründeten das Brückenkaffee mit dem Ziel, mehr für die Radfahrer zu tun und wenn es nur ein kleines Dankeschön unter Gleichgesinnten ist. Im März 2017 fand das Kaffee, gegründet von Wolfgang Mangold und Roland Epple, zum ersten Mal mit drei Teammitgliedern (Markus Schlegel ist auch dabei) statt. Was mit 25 Muffins und Kaffee losging, waren im März 2018 bereits 120 Muffins. Tendenz deutlich steigend. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit in soziale Medien und durch die Presse bringt immer wieder Radler hervor, die nur deshalb radeln und das Auto stehen lassen, weil sie ein Frühstück von uns bekommen wollen.

Mittlerweile gibt es noch zwei kleine Brückenkaffees in Deutschland (Frankfurt und Hamburg) und einige sind in Planung, die sich von uns Ratschläge und Tipps geben lassen. Nachdem die Oberbürgermeisterin von Ludwigshafen persönlich unserem Brückenkaffee einen Besuch abgestattet hatte, wurde das Thema mehr und mehr angeheizt und wird seither mit viel Wohlwollen von der Bevölkerung bedacht.

Wir wollen den Wettbewerb gewinnen, weil wir ohne große Konfrontation sowie mit viel Liebe zum Detail und Gespräch eine Plattform hergestellt haben, die überall und mit geringen Kosten stattfinden kann. Die „Frühstücker“ tauschen sich angeregt untereinander aus und bilden eine wachsende Gemeinschaft mit dem Ziel für mehr Infrastruktur für Radfahrer.

75

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Aufmerksamkeit und ein Dankeschön für alle Radler; Sichtbarmachung des Fahrradverkehrs; Plattform
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Messbarer Anstieg der Radfahrer; Medienbeachtung; Mehrere Nachahmer in Deutschland
- FINANZIERUNG:
  Aus eigener Tasche
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit März 2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Team um das Brückenkaffee gestaltet einmal im Monat ein Frühstück auf der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim. Radler (und auch Fußgänger) bekommen von uns ein kleines Frühstück spendiert, weil sie NICHT Auto fahren.

Projektmanagement:
- Roland Epple, Wolfgang Mangold

Kontakt:
- Ansprechpartner: Roland Epple
- E-Mail: roland.epple@gmail.com
- Projekthomepage: www.brueckenkaffee.de

RADELN VON 8 BIS 80

Die Kampagne „Radeln von 8 bis 80“ erweist sich als sehr erfolgreich. Hierfür haben wir mehrere Anreize zur häufigeren Nutzung des Fahrrads gesetzt.

Ob zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule oder in der Freizeit: Radfahren macht Spaß und bringt uns nicht nur schnell und günstig vorwärts, sondern trägt auch aktiv zum Klimaschutz bei. „Die große Altersspanne der Radler ist eines der auffälligsten Merkmale in Lindau“, erklärt Oberbürgermeister Dr. Gerhard Ecker, und warum noch mehr in die Radinfrastruktur der Stadt Lindau investiert werden sollte. „Kleine Kinder radeln schon mit Laufrädern neben ihren Eltern oder sind als ‚Passagiere‘ mit dabei. Sie fahren dann ab dem Alter von acht oder neun Jahren ohne Begleitung in die Schule.“ Und es gibt in Lindau viele Senioren, die bis ins hohe Alter mit dem Fahrrad oder E-Bike unterwegs sind.

Um die Potenziale des Radverkehrs voll auszuschöpfen, haben wir alle umgesetzten Maßnahmen und durchgeführten Aktioonen gut kommuniziert. Ein nachhaltiger Einstellungs- und Verhaltenswandel wurde über aufklärende, motivierende und verhaltensstabilisierende Kommunikation erreicht: z.B. Pendlerfrühstück einmal im Monat an wechselnden Orten in Lindau, alle Lindauer BürgerInnen wurden mittels aller Medien laufend über die Vorteile des Radfahrens, sicheres Verhalten und die verbesserten Rahmenbedingungen, wie z.B. neue B+R-Stationen, Radverkehrsführungen, Fahrradstraßen, ein verbessertes Service-Angebot und Veränderungen innerhalb der Rechtslage, informiert.

Um den Radverkehr in Bayern nachhaltig zu fördern, hat die AGFK Bayern unser kreativen Projekte bezuschusst, unsere Projekt wird hierfür weiter als Model benutzt und kann nicht nur bayern-, sondern auch deutschlandweit als Beispiel genutzt werden.

„Radeln von 8 bis 80“

Eine Kampagne voller Highlights macht Lust aufs Radfahren

76

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ein nachhaltiger Einstellungs- und Verhaltenswandel durch motivierende Kommunikationskampagne
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Häufigeren Nutzung des Fahrrads
- FINANZIERUNG:
  80 % AGFK Bayern und 20 % Stadt Lindau
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Das Projekt wurde vom 18. April bis 17. November 2018 (sieben Monate) durchgeführt.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Maßnahmen zur Radverkehrsförderung müssen gut kommuniziert werden, damit sie in der Öffentlichkeit wahrgenommen werden. Die Kampagne „Radeln von 8 bis 80“ zählt zu den Basisbausteinen der „weichen“ Radverkehrsmaßnahmen. In Kooperation mit dem AK-Verkehr und lokalen Partnern und mit finanzieller Unterstützung der AGFK Bayern wurden im Rahmen der Kampagne mehrere Aktivitäten durchgeführt. Diese Aktivitäten betrachten die vier Säulen der Radverkehrsförderung.

Projektmanagement:

- Mobilitätsplanung – Stadt Lindau (B)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jaime Valdés
- E-Mail: Jaime.Valdes@lindau.de
- Projekthomepage: https://www.facebook.com/mobilmitdemfahrrad/

ASCHAFFENBURG RADELT RICHTIG

Ein richtiges Verhalten der Radfahrenden führt zu mehr Verkehrssicherheit. Es gibt an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet ein häufiges Fehlverhalten Radfahrender zu beobachten. Oftmals geht dies zulasten der Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer. Das Fehlverhalten ist nur zum Teil mit Sicherheitsbedenken oder mit Schwächen bei der Infrastruktur zu erklären. Manche Regelungen sind in weiten Teilen der Bevölkerung auch unbekannt und müssen übermittelt werden. Auch wenn einzelne Radfahrende die Gefährdungslage subjektiv anders beurteilen, ist letztlich nur eine richtige Fahrweise auch eine sichere Fahrweise. Denn es ist die Fahrweise, die andere Verkehrsteilnehmer erwarten können bzw. erwarten müssen.

Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit soll die Kampagne aber auch das Image des Radverkehrs positiv beeinflussen. Viele Bürgerinnen und Bürger haben den Eindruck, dass Radfahrende immer dort unterwegs sind, wo es ihnen gerade gefällt oder wo es gerade opportun ist. Außerdem bestehen oft große Sicherheitsbedenken gegen eine Benutzung der Fahrbahn, obwohl dies für Radverkehr als Fahrverkehr der Regelfall ist. Objektiv ist dort die Gefahr für Radfahrende auch geringer, denn eine gute Sichtbarkeit bedeutet auch hohe Sicherheit. Subjektiv fühlen sich aber weite Teile der Radfahrenden im Seitenbereich oder auf dem Gehweg wesentlich sicherer, obwohl an jeder Einmündung und jedem Abzweig erwiesenermaßen die Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte sind.

Im Ergebnis wurden Motive für fünf bestehende und bekannte Problembereiche entwickelt:

1. Gehweg, nicht für Radverkehr freigegeben
2. Gehweg, für Radverkehr freigegeben
3. In die richtige Richtung radeln (Geisterradler)
4. Auf der Fahrbahn fahren erlaubt (Aufhebung der Benutzungspflicht)
5. Radfahren über Fußgängerüberwege

Die Plakate in Format DIN A1 wurden Anfang August 2018 an uns bekannten Problemstellen und an Abschnitten mit aktuellen Änderungen angebracht. Sie sind optisch am Design der „Miteinanderzone“ in der Aschaffenburger Fußgängerzone orientiert. Damit es keinen „Gewöhnungs- oder Abnutzungseffekt“ gibt, wurden die Plakate Ende November 2018 wieder abgehängt, um sie dann zur neuen Radsaison im März 2019 wieder an neuen Standorten für drei Monate zu montieren und so neuerlich auf ein Fehlverhalten aufmerksam zu machen.

Um die Bürgerinnen und Bürger aktiv zu beteiligen, wurden sie über die Pressemitteilung und die Postkarten aufgefordert, dem Stadtplanungsamt die Stellen im Stadtgebiet zu nennen, wo aus der individuellen Erfahrung häufig ein Fehlverhalten anzutreffen ist. Diese Rückmeldungen wurden schon bei der ersten Einsatzphase (August bis November 2018) berücksichtigt und sollen auch bei der nächsten Plakataktion im März 2019 aufgenommen werden.

Projektmanagement:

- Stadtplanungsamt, Radverkehrsbeauftragter

Kontakt:

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

77

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verkehrssicherheit durch richtiges Verhalten, Erhöhung der Akzeptanz der Radverkehrsförderung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Information der Radfahrenden vor Ort, Aufmerksamkeit, Presseberichte
- FINANZIERUNG:
  Ca. 8.000 EUR (Stadt Aschaffenburg 20 %/Förderung AGFK Bayern 80 %)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  August 2018 – November 2018, Wiederholung April 2019 – Juni 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt „Aschaffenburg radelt richtig“ weist Radfahrende direkt vor Ort an bekannten Problemstellen und Unfallschwerpunkten auf die richtige Verhaltensweise hin. Insgesamt wurden für fünf verschiedene Themengebiete unterschiedliche Plakatmotive entwickelt. Das Design ist dabei bewusst an der Aschaffenburger „Miteinanderzone“ (Freigabe der Fußgängerzone für Radverkehr) orientiert.

CONNY CONRAD - RADENTSCHEID MÜNCHEN

Mit dem Dackel Conny ConRad hat der Münchner Radentscheid ein starkes Maskottchen. Denn Conny wirbt für bessere Radinfrastruktur – und dafür, zuerst beim Radbegehren zu unterschreiben und dann auch zur Abstimmung zu gehen. Der Münchner Dackel ist Symbol für viele Tugenden: Er ist standhaft, durchsetzungsorientiert, hat viel Energie und beißt sich durch. Und manchmal ist Conny ConRad auch ein bisserl frech. Sonst geht nämlich nichts voran!

„Wenn der Dackel in den Spiegel schaut, dann sieht er einen Löwen“ – das gilt für Conny und für alle Aktiven, die in München breitere Radwege, sichere Kreuzungen und mehr Abstellmöglichkeiten für ihren umweltfreundlichen Untersatz fordern.

Dabei dient Conny als Mittler*in. Conny ist bewusst weder weiblich noch männlich besetzt und soll mit neutralem Vornamen und Wortwitz im Nachnamen dabei sein. Conny ConRad dient in Kombination mit Radlfelgen als Logo der Kampagne.

Außerdem wird Conny jenseits der Logofunktion bald auf Fotos zu sehen sein: Das Material für den Radentscheid wird mit dem Dackel als tierischem Unterstützer arbeiten und ihn dabei auch in Radkontext stellen: Conny im Fahrradkorb, Conny neben dem Rad, Conny als prächtige*r Vermittler*in für alle Münchner Radlfans.

Auch jenseits der digitalen Welt findet sich Conny ConRad: auf Postkarten, Aufklebern, Visitenkarten, Buttons, Flyern und allem, was die Merch-Industry zu bieten hat. Denn wir kriegen nicht genug von Conny – und freuen uns über Connys Hilfe für guten Radverkehr in München.

Projektmanagement:

- Bündnis Radentscheid München

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bündnis Radentscheid München
- E-Mail: info@radentscheid-muenchen.de
- Projekthomepage: https://radentscheidmuenchen.de/

78

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Conny ConRad informiert als sympathisches Maskottchen die Münchner*innen über den Radentscheid.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Conny ConRad wird wiedererkannt und geschätzt: auf Ampeln, Beachflags, Postkarten und in sozialen Medien.
- FINANZIERUNG:
  Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Frühjahr 2018 – (mindestens) Herbst 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Dackel Conny ConRad ist das Maskottchen des Münchner Radentscheids. Conny unterstützt im Einsatz für besseres Radeln in München. Mit allen positiven Eigenschaften, die so ein Münchner Dackel hat: Stärke, Standhaftigkeit, Stolz, Durchhaltevermögen. Und er beißt auch mal ins Wadl, wenn es notwendig ist. Der Dackel ist konstanter Radentscheid- Begleiter: Mit Conny machen wir München radltauglicher. Denn eins ist sicher: „Wenn der Dackel in den Spiegel schaut, dann sieht er einen Löwen.“

BIKENIGHT: ALTERNATIVEN BRAUCHEN PLATZ – AUCH WIR SIND DER VERKEHR

79

Fast die Hälfte der Treibhausgasemissionen im Kreis Coesfeld stammen aus dem Verkehrssektor, das zeigt einen besonderen Handlungsbedarf, vor allem dahin gehend, die Bevölkerung für die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote zu sensibilisieren und zu gewinnen. Neben Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV sowie der Elektromobilität steht im Kreis Coesfeld als Radfahrregion der Radverkehr besonders im Fokus. Bei der BikeNight geht es darum, Aufmerksamkeit für das Radfahren zu erzeugen, das Fahrrad als flächen- und ressourcenschonendes Verkehrsmittel verstärkt ins Gespräch zu bringen und die Menschen zum „Umsteigen“ zu bewegen.

Die BikeNight in Coesfeld wurde vom Kreis Coesfeld in Zusammenarbeit mit der Stadt Coesfeld, der Gemeinde Senden und der Kreispolizei organisiert, um diese Alternative für Mobilität mit einer ungewöhnlichen, sehr öffentlichkeitswirksamen und aktiven Aktion ins Gespräch zu bringen. Die Idee dahinter ist es, eine Radfahrveranstaltung der besonderen Art zu organisieren: Das gemeinsame Radfahren in einer großen Gruppe auf Straßen, die sonst den motorisierten Verkehrsteilnehmern vorbehalten sind, ist ein besonderes Erlebnis, das im Gedächtnis bleibt und Spaß macht. Verkehrsraum und Verkehrsteilnehmer werden anders wahrgenommen. Radfahren wird mit positiven Emotionen verknüpft, die Freude am Radfahren geweckt und das Fahrrad als Alternative zum Pkw interessanter. Gleichzeitig schafft die gesamte Veranstaltung große öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema in Bevölkerung, Politik und Presse.

Unter dem Motto „Alternativen brauchen Platz – auch wir sind der Verkehr“ fand die BikeNight im Herbst 2018 bereits zum zweiten Mal statt. Dem Aufruf zur Teilnahme folgten trotz vorausgegangener Regenschauer zahlreiche Radler aus der Stadt Coesfeld und dem übrigen Kreisgebiet, einige Teilnehmer legten dafür mit dem Rad Strecken von über 30 km zurück.

Projektmanagement:

- Kreis Coesfeld

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sarah Rensner
- E-Mail: sarah.rensner@kreis-coesfeld.de
- Projekthomepage: https://klima.kreis-coesfeld.de/mobilitaet/bikenight-in-coesfeld.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel darstellen und Bürger zum Umsteigen auf das Rad bewegen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bei beiden BikeNights jeweils mehr als 100 Teilnehmer, Anstoß zur Aufstellung des Radverkehrskonzepts
- FINANZIERUNG:
  Durch den Kreis Coesfeld unter Nutzung von Fördermitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  06.09.2018 von 18–20 Uhr

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter dem Motto „Alternativen brauchen Platz – auch wir sind der Verkehr“ fand am 6. September 2018 die zweite BikeNight in Coesfeld statt. An diesem Abend hatten die Radfahrer erneut die alleinige Vorfahrt. Ausgestattet mit Warnwesten, Reflektoren und Tröten radelten die Teilnehmer im Verband auf Haupt- und Nebenstraßen der Kreisstadt und zeigten: Das Fahrrad ist kein Verkehrsmittel zweiter Klasse.

BIKENIGHT: ALTERNATIVEN BRAUCHEN PLATZ – AUCH WIR SIND DER VERKEHR

79

Ein Blick auf die Zusammensetzung der Teilnehmer zeigt, dass das Thema wichtig für alle Generationen ist: Von Familien mit Kindern über junge Erwachsene bis hin zu Rentnern waren alle dabei. Ausgestattet mit Warnwesten, Tröten und Reflektoren setzten die Radler bei der Tour ein Zeichen für das Fahrrad und mehr Radverkehr im Alltag. Während der BikeNight hatten die rund 100 Radfahrer die Vorfahrt. Geradelt wurde im Verband, dabei waren rote Ampeln an diesem Abend kein Hindernis auf der zuvor festgelegten und gesicherten Strecke über Haupt- und Nebenstraßen. Zusätzlich stoppten engagierte und eingewiesene Helfer – Schüler und Schülerinnen eines ortsansässigen Gymnasiums – Autos und andere Verkehrsteilnehmer an Einmündungen und Kreuzungen. Durch die Helferrolle wurden somit auch Jugendliche für das Thema und die Nutzung des Fahrrades stärker sensibilisiert. Die Aktion fand ihren Abschluss auf dem Marktplatz mit gemütlichem Ausklang auf dem Feierabendmarkt „Meet&Eat“ mit musikalischem Rahmenprogramm und zusätzlichen, fahrradtypischen Aktionen von Kreisverkehrswacht und Polizei.

RADENTSCHEID MÜNCHEN

80

Seit Frühjahr 2018 finden sich in München Radbegeisterte zusammen, um gemeinsam einen Entscheid für bessere Radinfrastruktur in München vorzubereiten. Das Bündnis Radentscheid München wurde von sechs Institutionen und Parteien initiiert: ADFC München, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, BUND Naturschutz – Kreisgruppe München, DIE LINKE München, Green City e.V. und ÖDP München. Deutschlandweit gibt es inzwischen einige ähnliche Initiativen. In München werden ab Frühjahr 2019 Unterschriften gesammelt – und im Herbst dieses Jahrs soll abgestimmt werden.

Der Radentscheid München ist ein Bündnis aus vielen Bürgerinnen und Bürgern, die mithilfe von diversen Verbänden und Parteien die Situation für Radfahrende in München nachhaltig und zügig verbessern wollen. Wir streben ein Bürgerbegehren an, weil wir deutliche Verbesserungen für Radfahrer*innen in München durchsetzen möchten. Dafür brauchen wir mindestens 33.000 Unterschriften – dann geht es mit unserem Begehren in eine Abstimmung.

Wir sind jetzt bereits über Fünfhundert „Radlbotschafter*innen“, die als Multiplikatoren unsere Ideen breit streuen, Begeisterung dafür wecken und später helfen werden die nötigen Unterschriften für das Begehren zu sammeln.

Das Bündnis fordert in seinem Radentscheid die Landeshauptstadt München auf, folgende fünf Ziele umzusetzen:
1. Sichere, breite und komfortable Radverkehrsanlagen
2. Stadtweites, lückenloses und engmaschiges Radverkehrsnetz
3. Sichere, komfortable und stressfreie Kreuzungen und Einmündungen
4. Bedarfsgerechte, flächendeckende und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten
5. Flächeneffiziente und sozial gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums

Projektmanagement:
- Bündnis Radentscheid München

Kontakt:
- Ansprechpartner: Radentscheid München
- E-Mail: info@radentscheid-muenchen.de
- Projekthomepage: https://radentscheidmuenchen.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  2025 kommen alle Münchner*innen mit dem Rad sicher, komfortabel und entspannt ans Ziel.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Breites Bündnis aus 30 Organisationen, von Verbänden über Parteien bis hin zu Studierenden
- FINANZIERUNG:
  Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Frühjahr 2018 – (mindestens) Herbst 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Radentscheid fordert die Landeshauptstadt München auf, bessere Bedingungen für das Radln in München zu schaffen: sichere, breite und komfortable Radverkehrsanlagen, ein stadtweites Radverkehrsnetz mit sicheren Kreuzungen. Genug und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und viel mehr Platz fürs Rad.

ALLES GUTE, BLAUE ROUTE!

81

Die Blaue Route ist eine innerstädtische Radschnellverbindung, die als Fahrradstraße ausgestaltet ist. Im September 2017 wurde sie zur Europäischen Mobilitätswoche (EMW) eröffnet. Zu Beginn war eine deutliche Skepsis bezüglich der Fahrradstraße sowohl in der Presse als auch in Teilen der Bevölkerung zu spüren. Im Laufe des ersten Jahres fand vonseiten der Stadt als auch des ADFC Aufklärungsarbeit hinsichtlich der Regularien einer Fahrradstraße statt. Mittlerweile ist die Blaue Route eine etablierte Verbindung, welche die Zentren von Rheydt und Mönchengladbach miteinander verbindet.

Der erste Geburtstag der Radverbindung sollte dafür genutzt werden, die positiven Aspekte des Radfahrens in den Vordergrund zu stellen. Aktionen sollten für die Radfahrenden erlebbar sein und den Spaß am Radfahren im Allgemeinen verbildlichen. Da die Blaue Route vermehrt von Pendelnden genutzt wird, sollten die Aktioonen im Vorbeifahren erlebbar sein.

Für die Konzeption und Umsetzung wurde Norbert Krause von krauses Projektdesign gewonnen, der die Stadt bei dieser Aufgabe unterstützte und auch schon mit seinem Projekt „200 Tage Fahrradstadt“ für viel Aufsehen gesorgt hatte.

Zur EMW 2018 wurde unter dem Titel „Alles Gute, Blaue Route!“ der erste Geburtstag der Radverbindung entlang der Strecke gefeiert. Mit großflächigen Bodenaufklebern bedankte sich die Stadt bei den Radfahrenden. Aus entlang der Strecke aufgehängten Vogelhäusern schallte Musik von Byggessett Orchestras Konzeptalbum Voyages. Den Tracks des Albums liegt ein dem Radfahren entnommener Rhythmus zugrunde – Rückenwind für die Ohren. Im Laufe des ersten Jahres fanden auf der Blauen Route immer wieder Geschwindigkeitsmessungen statt. Zum Geburtstag standen nun die Radfahrenden im Visier. Der „Radlblitzer“ ist dem typischen Starenkasten nachempfunden und blitzt nur Radfahrende. Statt Flensburger Punkten

Projektmanagement:

- Stadt Mönchengladbach, krauses Projektdesign

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carsten Knoch, Caprice Mathar und Norbert Krause
- E-Mail: mobil@moenchengladbach.de
- Projekthomepage: www.stadtmg.de/mobil

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ausprobieren und Verstetigen von Neuheiten, Erhöhung der Akzeptanz, Freude am Radfahren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Positive Rückmeldung vonseiten der Bevölkerung und der Presse
- FINANZIERUNG:
  Städtischer Haushalt (Sachkonto für Öffentlichkeitsarbeit im Bereich des Mobilitätsmanagements)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Aktionstag am 19.09.2018 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche 2018, 10–19 Uhr

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Blaue Route ist Mönchengladbachs Premiumradweg. Die Fahrradstraße verbindet die Zentren Rheydt und Mönchengladbach miteinander. Im September 2018 feierte sie ihren ersten Geburtstag. Zu diesem Anlass bekam die Blaue Route für einen Tag einige Extras spendiert, die es im Alltag noch nicht gibt: Ein Radlblitzer, eine interaktive Fahrradzählstelle und Musik aus Vogelhäusern entlang der Strecke ließen die Freude am Radfahren noch größer werden, Kuchen gab es natürlich auch.

gab es für die Geblitzten ein schönes Erinnerungsfoto und ein Stück Geburtstagskuchen. Sieht man auf den klassischen Blitzer-Fotos mit Zahlungsaufforderung meist mürrisch aus, sind auf den Radlblitzer-Ausdrucken durchweg fröhliche Gesichter zu sehen. Unvorhergesehener Nebeneffekt – obwohl der Starenkasten leuchtend türkis ist, reichte diese Attrappe, dass Autofahrer den Fuß vom Gas nahmen.

Einen weiteren Programmpunkt stellte die interaktive Zählstelle „Plus Eins“ dar. Fahrradzählstellen sind weit mehr als ein Messinstrument. Sie geben den Radfahrenden das positive Gefühl, Teil einer größeren Masse zu sein, die ohne Zählstation nicht erlebbar wird. Die für diese Veranstaltung entwickelte Zählstelle kommt ohne Induktionsschleife aus und ist somit auch temporär einsetzbar. Die Radelnden zählten sich über einen Buzzer selbst. Auch Oberbürgermeister Hans Wilhelm Reiners sowie Stadtdirektor und Technischer Beigeordneter Dr. Gregor Bonin kamen mit dem Rad vorbei und testeten die Zählstelle. „Plus Eins“ kam nicht nur bei der Verwaltungsspitze gut an, sondern auch bei den über 1.000 Radelnden, die an diesem Tag vorbeifuhren.

81

82

Sehr häufig werden Radfahrende im Stadtverkehr von Autofahrerinnen und Autofahrern mit nur sehr geringen Seitenabständen überholt. Der große Unterschied in Geschwindigkeit und Masse zwischen Kfz und Fahrrad macht dies besonders gefährlich. Allein durch Luftdruckunterschiede können Radfahrende in einer solchen Situation aus ihrer Spur und zu Fall gebracht werden. Im schlimmsten Fall stürzen sie in Richtung Fahrbahn und werden vom nachfolgenden Kfz-Verkehr überrollt.

Nicht umsonst verlangt die bestehende Rechtsprechung trotz fehlender konkreter Festlegung in der StVO im Normalfall von Autofahrerinnen und Autofahrern beim Überholen von Menschen auf Fahrrädern einen Seitenabstand von mindestens 1,5 m einzuhalten. In verschiedenen Sonderfällen müssen sogar bis zu 2 m Seitenabstand eingehalten werden. In einem Rechtsgutachten der Unfallforschung der Versicherer wurde erst kürzlich verdeutlicht, dass die Abstände auch dann gelten, wenn Radfahrende auf Radverkehrsinfrastruktur überholt werden.

Zu knappe Überholabstände der Kfz sind zudem einer der Hauptgründe, warum sich Menschen auf Fahrrädern im Straßenverkehr unsicher fühlen und lieber aufs Radfahren verzichten. Halten Autofahrerinnen und Autofahrer die korrekten Seitenabstände beim Überholen ein, tragen sie damit auch zum Gelingen der Verkehrswende bei, weil dann mehr Menschen ihr Fahrrad benutzen werden.

Aus diesen Überlegungen heraus entstand die Idee, auf den Heckscheiben von mehreren Hundert Streifenwagen der Kölner Polizei Aufkleber anzubringen, die alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf den nötigen Überholabstand von eineinhalb Metern hinweisen. Diese Aktion erregte bundesweit großes Aufsehen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Kommunikation des Mindestabstands beim Überholen von Radfahrenden von Autofahrer zu Autofahrer
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  über 4.000 Fahrzeuge beklebt, lokale Kampagnen in über 20 Städten initiiert
- FINANZIERUNG:
  Viele 100 Stunden ehrenamtlicher Arbeit, Finanzierung der Aufkleber durch lokale Kampagnenpartner
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Dezember 2017 – heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Durch Autoaufkleber mit einer eigens entwickelten Grafik werden die #anderthalbmeter Mindestabstand beim Überholen von Radfahrenden von Autofahrer zu Autofahrer kommuniziert. Nach einem Start mit den Streifenwagen der Polizei Köln im Dezember 2017 transportieren mittlerweile bundesweit über 4.000 Kraftfahrzeuge vom Carsharing-Smart bis zum kommunalen Linienbus unsere Botschaft.

Projektmanagement:
- ADFC Köln e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Carolin Ohlwein und Christoph Schmidt
- E-Mail: anderthalbmeter@adfc-koeln.de
- Projekthomepage: http://anderthalbmeter.adfc-koeln.de

82

Mittlerweile haben zahlreiche weitere Polizeibehörden innerhalb und außerhalb NRWs ihre Streifenwagen mit entsprechenden Aufklebern versehen. Darüber hinaus wurden vom ADFC Köln bundesweit über 4.000 weitere Aufkleber an Einzelpersonen und Betreiber von größeren Fuhrparks abgegeben. So kommunizieren mittlerweile zahlreiche Carsharing-Unternehmen, Busflotten, Rettungswagen, und Kommunalfahrzeuge den Mindestabstand von Autofahrer zu Autofahrer.

Über die Kampagne wurde im WDR, auf RTL, in diversen Radiosendern und in zahlreichen Tageszeitungen intensiv berichtet. Für die richtigen Bilder in den Medien stellten wir den jeweiligen lokalen ADFC-Kreisverbänden einen Abstandspfeil in Originalgröße von 1,5 m Breite in Form einer Werbeplane zur Verfügung.

Online wurde die Kampagne unter dem mittlerweile bundesweit bekannten Hashtag #anderthalbmeter in den sozialen Medien begleitet. Hier konnten wir innerhalb kurzer Zeit etwa 100.000 Menschen erreichen. Unsere Beiträge wurden im ganzen Land geteilt, um die jeweiligen Polizeibehörden und Kommunen zum Mitmachen aufzufordern. Sogar ein Twitter-Nutzer aus Washington D.C. wurde auf die Aktion aufmerksam und fragte auf Twitter die dortige Metropolitan Police, wann sie entsprechende Hinweisschilder auf ihren Streifenwagen anbringen würde.

WETTBEWERB SCHULRADELN

Das Land Hessen will die nachhaltige und selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern. 2015 rief die ivm nach Vorbild des STADTRADELNS mit dem Klima-Bündnis e.V. den Wettbewerb Schulradeln ins Leben: Weiterführende Schulen sammeln innerhalb von drei Wochen möglichst viele Fahrradkilometer und gestalten spannende Aktionen zum Thema Fahrrad. Das Schulradeln bietet einen spielerischen Ansatz, die Fahrradnutzung in die Alltagsmobilität zu integrieren, und sensibilisiert für den Radverkehr im schulischen und kommunalen Kontext:

- Schüler/-innen, Eltern und Lehrerschaft werden aktiviert, aufs Fahrrad zu steigen.
- Das Potenzial des Fahrradfahrens im schulischen Umfeld wird sichtbar gemacht.
- Entscheidungsträger und Politik werden für den Nutzen des schulischen Radverkehrs und zukünftige Erfordernisse sensibilisiert.

Für die Umsetzung des Schulradelns holen wir die Teilnehmer gezielt ab: Die weiterführenden Schulen in Hessen werden über den hessischen Verkehrsminister, die politische Ebene der Kommunen und lokale Koordinatoren angeschrieben und/oder persönlich kontaktiert. So überlassen wir es nicht dem Zufall, wie bei einem ungesteuerten Wettbewerb, dass Interessierte auf das Schulradeln stoßen. Zentrale Elemente der Kommunikation sind die Webseite www.schulradeln.de, Printmaterialien und eine gemeinsame Pressearbeit mit den Kommunen. Erfolgsgarant ist, dass alle oben genannten Adressaten als Multiplikatoren wirken. Lokale Schulradelkoordinatoren übernehmen die Aktivierung und Umsetzung vor Ort. Kommunen und Schulen erhalten kostenfrei Informations- und Werbematerial, die ivm liefert Bausteine für Pressemitteilungen zum Wettbewerbsauftakt und zu Prämierungsveranstaltungen. Kommunen adaptieren und veröffentlichen sie.

Die Prämierung erfolgt auf zwei Ebenen: Auszeichnung der Gewinnerschulen und Preisgeld auf Landesebene durch den hessischen Verkehrsminister (Schirmherr). Kommunen würdigen das Schulengagement mit Prämierungen und schönen Sachpreisen.

Nach vier Jahren hat sich der Wettbewerb Schulradeln in Hessen etabliert. 2018 wurden 1.200.000 km geradelt! Über das Schulradeln konnten wir viele Schulen für ein umfassendes Schulisches Mobilitätsmanagement aktivieren. Das Schulradeln und die Schulen sind so fester Bestandteil des Netzwerks Besser zur Schule geworden. Anders als gewöhnliche Wettbewerbsresultate haben die Ergebnisse politische Relevanz: Als Indikator für die kommunale Radverkehrspolitik und das Engagement im Schulischen Mobilitätsmanagement. Persönlichkeiten, die sich für

83

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Förderung einer nachhaltigen und selbstständigen Mobilität von Kindern/Jugendlichen in Hessen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  2018 legten ca. 13.000 Radler/-innen von 127 Schulen in drei Wochen 1,2 Mio. km zurück (sechsfache Steigerung zu 2015).
- FINANZIERUNG:
  2015 NRVP-Förderung und seit 2016 Finanzierung durch ivm und AGNH Hessen
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Dauerhaftes Angebot seit 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Wettbewerb Schulradeln aktiviert Schülerinnen und Schüler, Schulen und Kommunen zu verstärkter Radfahraktivität und sensibilisiert für das Thema Radverkehr im schulischen Umfeld. Langfristig ist er ein Instrument zur Förderung der nachhaltigen und selbstständigen Mobilität von Kindern. Die Adressaten des Wettbewerbs fungieren gleichzeitig als Multiplikatoren des Themas und werden dadurch selbst zu entscheidenden Akteuren im Bereich Schulisches Mobilitätsmanagement – Radverkehr.

Projektmanagement:

- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Heike Mühlhans
- E-Mail: info@ivm-rheinmain.de
- Projekthomepage: www.schulradeln.de

83

die Förderung selbstständiger Mobilität von Kindern sowie des Fahrrades engagieren, übernehmen die Schirmherrschaft für den Wettbewerb.
Das Projekt Schulradeln sollte gewinnen, weil

- es einen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann,
- es als Einstieg für ein umfassendes Schulisches Mobilitätsmanagement und eine gezielte Radverkehrsförderung dient und damit politische Relevanz hat,
- das Wettbewerbskonzept bundesweit umsetzbar ist,
- es ein dauerhaftes Angebot ist.

Wir wollen Schüler/-innen aktivieren, mehr Fahrrad zu fahren, sowie Kommunen und Schulen dafür sensibilisieren, dem Radfahren im Sinne einer nachhaltigen Kindesentwicklung sowie des Umwelt- und Klimaschutzes einen höheren Stellenwert zu geben.

AUFBRUCH FAHRRAD – 25 % BIS 2025

Die Verkehrspolitik in NRW setzt auf das Auto als wichtigsten Verkehrsträger. Aufbruch Fahrrad will beweisen, dass sich in NRW viel mehr Menschen eine neue Verkehrspolitik wünschen, als die Politik dies zu glauben scheint. RADKOMM und ADFC NRW laden deshalb Vereine, Verbände und Initiativen ein, sich dem Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad anzuschließen (fast 190 sind bereits Mitglied, siehe Bereich Aktionsbündnis auf der Website).

Wir haben für die Marke Aufbruch Fahrrad ein umfassendes Corporate Design und eine eigene starke Bildsprache entwickelt.

Wir haben eine Website für das Aktionsbündnis erstellt (pro Monat 70.000 bis 80.000 Page Views). Aufbruch Fahrrad hat erfolgreiche Profile in den Social Media: 1.297 Follower auf Twitter, 2.288 Abonnent*innen auf Facebook, mehr als 1.000 Abonnent*innen auf Instagram. Durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit haben wir eine landesweite Medienberichterstattung erreicht, u.a. WDR Aktuell, WDR Lokalzeit, WDR 5, Deutschlandfunk, FAZ (siehe Presse-Bereich auf der Website.) Zahlreiche Prominente aus Kultur und Politik konnten als Testimonials gewonnen werden (siehe Bereich Testimonials).

Wir haben neun Forderungen zur Förderung der Fahrradmobilität in NRW formuliert. Unter dem Slogan: 25 % bis 2025 wurde im Juni 2018 auch unsere Volksinitiative gestartet. Wenn wir es schaffen, dass mindestens 66.000 Menschen in NRW unterschreiben, wird sich der Landtag mit den Forderungen von Aufbruch Fahrrad befassen. Das Sammeln der Unterschriften ist ein gemeinsames Ziel, dass die Aktivist*innen und Mitglieder im Aktionsbündnis vereint. Über ganz NRW verteilt gibt es mehr als 550 Sammelstellen (Vereinslokale, Fahrradläden, Frisörgeschäfte, etc.), in denen Informationsmaterial und die Unterschriftenlisten für Aufbruch Fahrrad ausliegen. Mehr als 1.000 ehrenamtliche Unterschriftensammler*innen sind für die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad aktiv. Sie treffen sich zu gemeinsamen Sammelaktionen auf Messen, Sport- und Kulturveranstaltungen oder führen besondere Aktionen durch, z.B. Sternfahrten oder mobile Weihnachtsmärkte, und organisieren Aufbruch-Fahrrad-Stammtische in Köln, Dortmund, Düsseldorf, Herford, Münster und anderen Städten.

84

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Agenda Setting: Stärkung der Fahrradmobilität/Empowerment: zivilgesellschaftliches Netzwerk
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Rund 190 Vereine, Verbände und Initiativen sind bereits Mitglied im Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad.
- FINANZIERUNG:
  Vereinsmittel von RADKOMM e.V. und ADFC NRW, private Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  In Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Juni 2018 – Juni 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Aufbruch Fahrrad hat eine beispiellose Allianz zivilgesellschaftlicher Akteure für mehr Fahrradmobilität in ganz NRW geschaffen – und ist DIE Bewegung für mehr Fahrrad in NRW. Der Zusammenschluss der bisher 190 Vereine, Verbände und Initiativen im Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad ist einzigartig. Aufbruch Fahrrad ist 100 % konstruktiv und konkret und zeigt mit neun Forderungen, wie die Steigerung der Fahrradmobilität gelingen kann.

Projektmanagement:
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Nordrhein-Westfalen und RADKOMM e.V. Köln

Kontakt:
- Ansprechpartner: Thomas Semmelmann, ADFC NRW; Dr. Ute Symanski, RADKOMM e.V.
- E-Mail: presse@adfc-nrw.de
- Projekthomepage: www.aufbruch-fahrrad.de

AUFBRUCH FAHRRAD – 25 % BIS 2025

84

Wir finden, dass Aufbruch Fahrrad den Deutschen Fahrradpreis in der Kategorie Kommunikation verdient hat, weil

- Aufbruch Fahrrad als bundesweit größte Allianz für die Stärkung der Fahrradmobilität einzigartig ist,
- es eine solche Kampagne zur Stärkung der Fahrradmobilität für ein ganzes Bundesland noch nie gab,
- Aufbruch Fahrrad explizit konstruktiv und wertschätzend kommuniziert – statt bestehende Strukturen anzuklagen,
- die gesamte Kampagne Menschen in ganz NRW vernetzt und ermutigt, gemeinsam für mehr Fahrradmobilität einzutreten.

WARMGEFAHREN

Elias Dege und Frederyk Bieseke fahren seit Dezember 2017 mit Lastenrädern durch die Hauptstadt und versorgen obdachlose Menschen mit Schlafsäcken, Isomatten und Kleidung. Zwischen Dezember und März sind wir jeden Mittwoch und Samstag unterwegs und verteilen Schlafsäcke, Klamotten und heiße Getränke. Besonders wenn die Temperatur unter null Grad fällt, gilt es, schnelle und unkomplizierte Hilfe anzubieten. Darüber hinaus müssen obdachlose Menschen über entsprechende Angebote, wie z.B. Anlaufstellen und soziale Dienstleistungen, informiert werden. Um schnelle Hilfe vor Ort gewährleisten zu können, bedarf es hoher Flexibilität ohne Zufahrtsbeschränkungen. Der Einsatz von Lastenfahrrädern ermöglicht es uns, in Parks oder in für den Pkw nicht zugängliche Gebiete freie Zufahrt zu haben. Gleichzeitig sind wir mit den Rädern innerstädtisch am schnellsten unterwegs. Und alles ohne CO_2-Ausstoß, Lärm oder Schadstoffe! Der ökologische Verkehrsclub VCD unterstützte die Kältehilfe auf Lastenrädern im Rahmen seiner Initiative DIY. Dein Mobilitätsprojekt. Ein weiterer Partner der Kältehilfe auf Lastenrädern ist neben dem Verein FlickeN e.V. auch die Berliner Obdachlosenhilfe e.V., die gespendete Schlafsäcke, Isomatten und Kleidung zur Verfügung stellt und Elias Dege und Frederyk Bieseke im Kontakt mit den Obdachlosen berät. Das Lastenrad-Verleihprojekt VELOGUT unterstützte die beiden Studenten mit zwei Lastenrädern, bis zur erfolgreichen Crowdfunding-Kampagne, bei der zwei eigene Lastenräder finanziert werden konnten. In der Planung und Konzeptionierung befindet sich eine Erweiterung der Kältehilfe mit dem Bau einer mobilen Suppenküche auf Lastenrädern sowie die Entwicklung einer App, die es jedem ermöglichen soll, unkomplizierte Hilfe für obdachlose Menschen anbieten zu können.

Liste der verteilten Materialien (2017/18):
Schlafsäcke: 150 Stück
Isomatten: 150 Stück
Jacken: 200 Stück
Westen: 50 Stück
Decken: 30 Stück
Pullover: 200 Stück
Socken: 400 Paar
Kaffee: 150 Liter
Tee: 150 Liter
Thermobecher: 300 Stück

Eine Übersicht über die Medienberichte befindet sich auf unserer Website unter folgendem Link:
https://warmgefahren.org/medien/

Projektmanagement:
- Elias Dege

Kontakt:
- Ansprechpartner: Elias Dege
- E-Mail: elias.dege@gmx.de
- Projekthomepage: https://warmgefahren.org/

85

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Kältehilfe für obdachlose Menschen in Berlin per Lastenrad!
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Umsetzung seit Dezember 2017, erfolgreiche Crowdfunding-Kampagne zur Finanzierung von zwei Lastenrädern
- FINANZIERUNG:
  Crowdfunding, Projektförderung des VCD DIY. Dein Mobilitätsprojekt und Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Herbst bis Frühling

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Warmgefahren statt kaltgefroren – Studenten auf Lastenrädern helfen Berliner Obdachlosen im Winter. Die Leidenschaft für das Fahrradfahren und das Unterwegssein in Berlin auch an Orten, wo sich Obdachlose im Winter vor der Kälte zu schützen versuchen, brachte Elias auf die Idee, unkompliziert, schnell und klimaverträglich in Berlin mit Lastenrädern Menschen ohne Obdach Wärmendes zu bringen und zu helfen.

CHARITY BIKE TOUR 2018

Der Wirtschaftsstandort Wolfsburg wird stark durch das Automobil geprägt. Das spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Bewohner und der über 60.000 Mitarbeiter im Volkswagen-Werk wider: Das Automobil dominiert. Die Folge dessen sind überlastete Straßen und Parkplätze sowie gestresste Arbeitnehmer.

Der Verkehrsträger Fahrrad ist eine gute Alternative für den täglichen Arbeitsweg. Volkswagen hat daher in den vergangenen zehn Jahren die Infrastruktur für das Fahrrad verbessert (neue und moderne Abstellanlagen, Schließen von Wegelücken). Um das Fahrrad und dessen Vorteile als alltägliches Verkehrsmittel mehr in das Bewusstsein der Mitarbeiter zu stellen, wurde die Charity Bike Tour ins Leben gerufen. Es handelt sich hierbei um die größte Massenveranstaltung dieser Art in der Stadt und der Region.

Die zweite Charity Bike Tour fand am 15.09.2018 statt. Sammelpunkt war der werkexterne Mitarbeiterparkplatz Nord. Hier wurde ein Informationsmarkt mit Ständen von Fahrradhändlern und Vereinen aufgebaut, an denen sich Interessierte über die aktuellsten Entwicklungen im Radsegment informieren konnten. Zudem bestand die Gelegenheit, zahlreiche Fahrradtypen oder Elektro-Scooter zu testen. Für das leibliche Wohl und eine musikalische Begleitung wurde ebenfalls gesorgt. Herzstück der Veranstaltung war eine gemeinsame Radtour. Zunächst ging es auf einen 9 km langen Parcours durch das Volkswagen-Werk und die Autostadt. Im Anschluss war die Teilnahme an einer 15 km langen Landpartie nördlich von Wolfsburg möglich. Daran nahmen 650 Menschen teil.

Für die Teilnahme an der Tour war eine vorherige Anmeldung inklusive Spende in Höhe von mindestens 5 € für das „Haus am Bernsteinsee", eine Erholungsanlage für Familien mit krebskranken Kindern, erforderlich. Durch die Aktion konnten 10.000 € gespendet werden.

Die Organisation oblag der Abteilung für Verkehrsplanung des Volkswagen-Werks. Polizei, Ordnungsamt, Feuerwehr und Rettungsdienste wurden in die Planung und Tour eingebunden. Für eine Freigabe der Veranstaltung durch das Ordnungsamt war die Erstellung eines detaillierten Sicherheitskonzeptes erforderlich. Partner, wie die Wolfsburg AG, waren Bestandteil der Ausstellung auf dem Parkplatz Nord.

Die Veranstaltungsreihe gibt dem Verkehrsträger Fahrrad eine große Bühne und verschafft ihm in der lokalen Berichterstattung eine hohe Präsenz. Eine Wiederholung in 2019 ist vorgesehen.

86

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung des Radverkehrs im Berufsverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  1.500 Teilnehmer 2017 und 2018, ausgeschüttete Spendengelder > 20.000 €
- FINANZIERUNG:
  Durch Volkswagen AG
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Planungsstart Anfang 2018, Durchführung September 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Am 15.09.2018 führte die Volkswagen AG die zweite Charity Bike Tour durch. Dabei handelte es sich um ein Wohltätigkeitsevent mit Rahmenprogramm und 650 Teilnehmenden sowie einem Erlös von 10.000 €. Hauptbestandteil war eine gemeinsame Radtour durch das Volkswagen-Werk, welches für Externe für gewöhnlich nicht zugänglich ist. Durch diese Massenveranstaltung wurde der Verkehrsträger Fahrrad beworben. Für das Werk und die Stadt Wolfsburg ist es die größte Veranstaltung dieser Art.

Projektmanagement:
- Björn Volk, Volkswagen AG

Kontakt:
- Ansprechpartner: Hubert Szczepaniak
- E-Mail: hubert.szczepaniak@wolfsburg-ag.com
- Projekthomepage: keine Angabe

ZUKUNFTSRAD KÖLN

Die Stadt Köln hat sich zum Ziel gesetzt, vor allem durch Schaffung von Transparenz sowie eine offensive Kommunikation das Thema „Radverkehrsförderung“ im Bewusstsein der Bürgerschaft positiv zu verankern. Hierzu wurden in 2018 im Wesentlichen die beiden Bausteine ZukunftsRad Köln und Fahrradbeauftragter on Tour genutzt.

Zur Durchführung des Kommunikationsprozesses ZukunftsRad Köln wurde eine externe Agentur beauftragt, die das Verfahren unterstützte und moderierte. Inhaltlich ging es darum, die Radverkehrsförderung auf eine breite Konsensbasis sowohl inner- als auch außerhalb der Stadtverwaltung zu stellen und mit allen Beteiligten ein gemeinsames weiteres Vorgehen abzustimmen. Zunächst wurde das Verfahren amtsintern innerhalb der Stadtverwaltung in Gang gesetzt. Es sollte ein inneres Commitment erzielt werden, um ämterintern nach außen hin mit einer Sprache zu sprechen. Danach wurde der Beteiligtenkreis um weitere Dienststellen der Verwaltung erweitert, die einen Bezug zum Thema „Radverkehr“ haben. Auch Fachverbände und Initiativen sollten miteinbezogen werden. So haben im vergangenen Jahr zwei Facharbeitskreise im größeren Rahmen stattgefunden. Abschließend ist eine große Stakeholderkonferenz unter der Leitung der Kölner Oberbürgermeisterin geplant. Eingeladen werden alle bisher am Prozess Beteiligten sowie Vertreterinnen und Vertreter der Stadtgesellschaft. Dies sind neben der Politik auch die Bereiche Kultur, Sport, Industrie, Handel und Kirche.

Daneben hat das Team des Fahrradbeauftragten 2018 erstmalig das Konzept Fahrradbeauftragter on Tour begonnen. Gemeinsam mit dem Ordnungsamt sowie der Polizei Köln wurden mit dem Event-Bike des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung die Stadtbezirke besucht, um dort der Bürgerschaft zu ihren Fragen und Anliegen zur Verfügung zu stehen und über aktuelle Planungen zu informieren. Zur Durchführung der Termine vor Ort wurde eigens ein elektrisch unterstütztes Event-Lastenfahrrad beschafft, welches sowohl dem Transport von Materialien als auch als Informationsstand dient. Neben Informationsgesprächen zum Thema Verkehrssicherheit und Radwegeverbindungen wird auch der Freizeitaspekt berücksichtigt. Die durch das Team des Fahrradbeauftragten ausgearbeiteten Faltblätter mit 16 Freizeitradtouren sind weiterhin stark nachgefragt.

Das Hauptthema, welches gemeinsam mit dem Ordnungsamt und der Polizei in 2018 schwerpunktmäßig verfolgt wurde, war die Kampagne „Sicher mit Abstand!“. Im Rahmen der Aktion wurden mit einem Logo bedruckte Warnwesten und Turnbeutel an Radfahrende ausgegeben, um Autofahrende auf die Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1,5 m zu überholten Radfahrenden hinzuweisen. Darüber hinaus wurden Turnbeutel sowie weitere kleine Geschenke wie Kühlschrankmagnete, Luftballons, Aufkleber, Postkarten, Klebezettel- und Notizblöcke mit dem Logo an interessierte Bürgerinnen und Bürger verteilt. Das Logo wurde parallel als großformatiges Plakat im ganzen Stadtgebiet ausgehangen.

Projektmanagement:

- Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Möllers
- E-Mail: juergen.moellers@stadt-koeln.de
- Projekthomepage: keine Angabe

87

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Die Entwicklung einer breit getragenen Fahrradstrategie und -marke für Köln
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Unter anderem Durchführung eines umfangreichen Kommunikationsprozesses mit der gesamten Stadtgesellschaft
- FINANZIERUNG:
  Laufendes Geschäft der Verwaltung sowie Förderung durch die AGFS
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2018 – auf Weiteres

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Radverkehrsförderung in Köln soll mittels eines Kommunikationsprozesses, in den die gesamte Stadtverwaltung sowie die Stadtgesellschaft involviert wird, auf eine breite Konsensbasis gestellt werden. Kommunikation und Transparenz sind der Schlüssel für die Information sowie die Einbindung von Bürgern, Politik und Verwaltung in laufende Prozesse. Das Verfahren ist in verschiedene Stufen gestaffelt und führt schon jetzt zu einem deutlich besseren Verständnis der Akteure untereinander.

INTERAKTIVE BETEILIGUNGSPLATTFORM FÜR INTEGRIERTE MOBILITÄTS- UND RAUMENTWICKLUNG

Ausgangssituation:
Die geplante Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn blockiert seit Jahren die fahrradgerechte Verkehrsentwicklung, da viele größere Eingriffe vor dem diesbezüglichen städtischen Bürgerentscheid keinen Sinn machen. Eine digitale Beteiligungsplattform würde dabei zwei Herausforderungen gerecht werden.

- Der verkehrspolitische Diskurs findet hauptsächlich in Leserbriefen und auf Facebook statt, wodurch nur bestimmte Gruppen erreicht werden.
- Am Bürgerentscheid zur Innenstadtstrecke werden nur Wahlberechtigte der Stadt Tübingen teilnehmen. Sowohl die innerstädtischen Radverkehrsverbindungen als auch die Innenstadtstrecke haben aufgrund ihrer Bedeutung für das gesamte Oberzentrum Reutlingen-Tübingen jedoch starke Auswirkungen auf die städtische Zugänglichkeit über die Stadtgrenzen hinaus.

Die Tragweite dieser verkehrspolitischen Entwicklungen auf die Raumentwicklung der angrenzenden Gemeinden erfordert daher die Einbindung weiterer, insbesondere junger Gruppen sowie der Menschen ohne Wahlrecht in der Stadt Tübingen.

Idee:
Um aufzuzeigen, welche radverkehrlichen Maßnahmen auch unabhängig von dieser Entscheidung schon heute geplant und umgesetzt werden können, schlagen die Bewerber eine interaktive Karte nach dem Vorbild von FixMyBerlin sowie www.besser-unterwegs-in-freiburg.de vor. Das geplante Internetportal soll außerdem eine Diskussionsplattform bieten, wo die Bürgerschaft des gesamten Oberzentrums Fragen und Meinungen einbringen kann. Durch eine Einbindung weiterer digitaler sozialer Medien sollen insbesondere auch junge Menschen angesprochen werden, da sie die legitimen Repräsentanten der betroffenen zukünftigen Generationen darstellen.

Ziele:
Die geplante Beteiligungsplattform soll eine Möglichkeit schaffen, sich mittels einer zeitgemäßen Visualisierung über mögliche radverkehrliche Entwicklungen zu informieren. Außerdem soll sie insbesondere jungen Menschen und Menschen ohne Wahlrecht in Tübingen ermöglichen, jenseits von Zeitung und Facebook niederschwellig am verkehrspolitischen Diskurs teilzunehmen.

88

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Erstellung einer interaktiven Beteiligungsplattform für integrierte Mobilitäts- und Radverkehrsentwicklung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zusage einer Beteiligung an einer interaktiven Bürgerbeteiligung zum neuen Radverkehrskonzept
- FINANZIERUNG:
  Internetplattform nach dem Vorbild von FixMyBerlin sowie http://www.besser-unterwegs-in-freiburg.de/
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Februar 2019, mindestens bis zum Bürgerentscheid zur Regionalstadtbahn (2020/21)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
2020/21 wird in Tübingen ein Bürgerentscheid über den Bau einer Regionalstadtbahn-Innenstadtstrecke abgehalten. In dessen Vorbereitung sollten auch die Belange des Radverkehrs zufriedenstellend berücksichtigt werden. Dazu wäre eine webbasierte, interaktive Beteiligungsplattform zur integrierten Mobilitäts- und Radverkehrsentwicklung geeignet. Leider dürfte eine solche jedoch den Rahmen der Bürgerbeteiligung des neuen Radverkehrskonzepts überspannen.

Projektmanagement:
- Radentscheid Tübingen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Simon Mader
- E-Mail: simon.mader@posteo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

#RINGFREI

Das Aktionsbündnis #RingFrei gründete sich im Vor- und Umfeld einer Demonstration des ADFC Köln, die am 7.10.2015 an den Kölner Ringen stattfand. Dies nach einer Reihe von tragischen Unfällen mit RadfahrerInnen durch rechtsabbiegende Fahrzeuge.

Eine wesentliche Ursache waren gestörte Sichtbeziehungen, die sich u.a. aus der Führung der Radwege ergaben. Deswegen und wegen der unzumutbaren Radwege an den Ringen wurde vom #RingFrei-Initiator, Reinhold Goss, im Beschwerdeausschuss der Stadt beantragt, die „sofortige Aufhebung der Benutzungspflicht des Radwegs auf den Kölner Ringen und das Ausweisen eines Fahrradschutzstreifens auf der rechten Autospur bei Tempo 30“ auf die Tagesordnung zu setzen.

Gleichzeitig wurde eine Online-Petition gestartet, die aus dem Stand heraus über 300 UnterstützerInnen fand. Letztendlich unterzeichneten über 2.000 Menschen diese Forderung. Allerdings bestand Konkretisierungsbedarf: Am 26.10. wurde auf der ersten öffentlichen #RingFrei-Veranstaltung ein 10-Punkte-Papier erarbeitet, das über Pressemitteilungen des ADFC und VCD kommunizierte wurde und großes mediales Echo auslöste.

#RingFrei kam auch bei den KommunalpolitikerInnen an und unterstützte so maßgeblich das Einbringen eines überfraktionellen Antrags, die Radwegebenutzungspflicht aufzuheben – dies schnellstmöglich für die Kölner Ringe. Am 27.10. wurde im Verkehrsausschuss der Antrag einstimmig beschlossen – eine kleine Sensation!

Die Verwaltung dämpfte allerdings die Erwartungen – es wurden daher wirksame Aktionen beschlossen, um den „Druck“ zu erhöhen:

1. So wurde der Film „Bikes vs Cars“ am 16.12. gezeigt, dies in Kombi mit einer hochkarätig besetzten Diskussionsrunde.
2. Es folgten mehrere Beschlüsse, aus denen u.a. ein Workshop hervorging u. der politische Wille einstimmig zum Ausdruck gebracht wurde, #RingFrei umzusetzen (Juni 2016).
3. In einem dann nicht unproblematisch verlaufenden Workshopverfahren wurde ein mehrteiliges Vorgehen beschlossen: Im nördlichen Teil der Ringe wurden zunächst 16 Ampelanlagen ausgetauscht, sukzessive die Benutzungspflicht aufgehoben und gleichzeitig Tempo 30 angeordnet (Ende 2016).
3. Es folgten Ortsbegehungen, Plakataktionen, diverse öffentliche Veranstaltungen sowie eine breite, sogar überregionale Presseberichterstattung (Print, Radio, TV).

89

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Verlagerung des Radwegs zugunsten eines exklusiven wie breiten Radstreifens auf den Kölner Ringen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Workshop, Tempo 30, Aufhebung der Benutzungspflicht, Pilotstrecke sowie zwei weitere Ringabschnitte
- FINANZIERUNG:
  Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  1.10.2015 – 1.10.2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
#RingFrei bringt Fußgänger-, Radfahrende, Einzelhändler-, Planer-, Verwaltungsmitarbeiter- wie PolitikerInnen zusammen, damit die Kölner Ringe – einer der ältesten und längsten Boulevards Deutschlands – sowohl zu einer angenehmen Flaniermeile wie zu einer sicheren Fahrradverbindung transformiert wird. Weg von der autogerechten Stadt, hin zu einer Ausgestaltung mit klaren, durchgängigen Verkehrsführungen unter der Maxime: Eine Spur dem Auto, eine Spur dem Rad und den Fußgängern den Gehweg.

Projektmanagement:
- Aktionsbündnis #RingFrei, Handelskümmerer Hans-Günter Grawe, ADFC Köln

Kontakt:
- Ansprechpartner: Reinhold Goss, Hans-Günter Grawe, Carolin Ohlwein (ADFC)
- E-Mail: info@ringfrei.org
- Projekthomepage: www.ringfrei.org

4. Dazu gehörte auch die erfolgreiche und breit gestützte Aktion „Wir machen den #RingFrei“ im Okt. 2017.
5. Im Dez. 2017 wurden weitere Eckpunkte beschlossen: durchgängig Tempo 30, die Pilotstrecke, zwei weitere Abschnitte und eine Verkehrsuntersuchung.
6. Freigabe des ersten „echten“ Abschnittes (Juni) und die des Piloten (Okt. 2018).
7. Ende Februar 2019 Einweihung des dritten Abschnittes.
8. Für Mai 2019 ist der politische Beschluss für den überwiegenden Teil der Ringe geplant.

Wir verdienen den Preis, weil wir Menschen unterschiedlicher Gruppierungen erfolgreich „zusammenbringen“ mit dem klaren Ziel, die Ringe menschenfreundlich zu transformieren.

89

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Blogs, Fachzeitschriften, Massenmedien

BIKE BILD

Obwohl der Axel Springer Autoverlag mit Autobild knapp 400.000 Exemplare wöchentlich verkauft und damit natürlich Geld verdient, ist BIKE BILD frei darin, seine Meinung zu sagen, so z.B. dass den Autos zu viel Raum gegeben wird oder aber SUVs ein gesellschaftlicher Unfug sind. In jeder Ausgabe von BIKE BILD stellen wir (meist ausländische) Städte vor, die Leuchtturm-Funktion haben und zeigen, wie man Verkehr auch denken kann – weniger Autos, mehr Fahrräder (sechs Seiten). Ebenso führen wir in jeder Ausgabe ein Interview mit einem Verkehrsspezialisten, der uns erläutert, warum Autoverkehr deutlich verringert werden sollte (vier Seiten; z.B. Heiner Monheim, Heinrich Strößenreuther, Martin Robert Lühder u.a.). Zudem gibt es immer auch ein Pendler-Porträt, welches andere Menschen motivieren soll, darüber nachzudenken, den Wagen stehen zu lassen und das Fahrrad für den Weg zur Arbeit zu wählen (vier Seiten).

Weitere Geschichten in loser Folge unterstützen diesen politischen Weg unseres Magazins. BIKE BILD ist in der deutschen Fahrradmagazin-Landschaft das einzige Projekt, welches so klare Kante zeigt!

Unserem Ansatz als Generalist werden wir u.a. durch Geschichten/Serien wie „Fahrsicherheit für E-Biker“ oder „Fit durch Fahrradfahren“ gerecht. Hier gibt es für Fahrrad-Neulinge genügend Informationen, um sich dem Thema in Theorie und Praxis ausreichend und sicher zu nähern.

„Autofahren muss teurer werden“

Projektmanagement:

- Mathias Müller, Redaktionsleiter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Mathias Müller, Redaktionsleiter
- E-Mail: mathias.mueller@bike-bild.de
- Projekthomepage: www.bike-bild.de

90

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Wir möchten mehr Menschen auf Fahrräder bringen und für die Verkehrswende kämpfen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Eine steigende Zahl von Lesern, die sich neu mit dem Fahrrad und dem E-Bike auseinandersetzen
- FINANZIERUNG:
  Anzeigen; Copy-Preis
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  September 2016 – Ende offen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
BIKE BILD ist das einzige Fahrradmagazin, welches sich in Deutschland für die Verkehrswende einsetzt. Wir benennen Probleme, und wir zeigen, wie sich der Fahrradverkehr in deutschen Städten verbessern lässt. Wir sind Generalist, nicht Special-Interest, und schaffen es so, neue und mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen.

KREBSPATIENT RADELT FÜR GUTEN ZWECK

91

„Oli radelt“ ist eine Verbindung aus Leidenschaft, Selbsthilfe und Bürgerschaftlichem Engagement. Nach einem schweren Lebensweg entdecke ich 2009 für mich das Radfahren, erfahre hierdurch positiven Einfluss auf meine seelische Erkrankung (Depressionen, traumatische Störungen, Alkoholabhängigkeit ect.). 2013 dann die Schockdiagnose: Kehlkopfkrebs! Mit viel Glück behalte ich meine Stimme, kämpfe mich mühsam ins Leben zurück. Wieder gelingt es mir durch regelmäßiges Radfahren, neuen Lebensmut zu schöpfen. 2014 rufe ich mein Projekt „Oli radelt“ ins Leben, um Menschen mit ähnlichen Schicksalen zu ermutigen.

Seit 2015 radele ich durch Deutschland, um über Krebskrankheiten zu informieren, Wege aus persönlichen Lebenskrisen aufzuzeigen und für unterschiedliche soziale Projekte Spenden zu sammeln. Die Spenden gehen zu 100 % auf direktem Wege an die jeweiligen Projekte. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Im Oktober 2018 beträgt die Spendensumme 20.809 €.

Große Anerkennung und Unterstützung erfahre ich in vielen Städten und Gemeinden, zahlreiche Oberbürgermeister/-innen und Bürgermeister/-innen ließen es sich bisher nicht nehmen, mich für ein kurzes Gespräch zu begrüßen.

„Weihnachten mit dem Bundespräsidenten“: Ende des Jahres 2017 hatte ich in Kevelaer Gelegenheit, dem Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier und seiner Ehefrau Elke Büdenbender sowie NRW-Ministerpräsident Armin Laschet und Fernsehmoderator Johannes B. Kerner mein Projekt persönlich vorzustellen.

Mutmacher auf dem Fahrrad

SPENDENTOUR Oliver Trelenberg macht Station in Lauenburg

Lauenburg (kD). 5000 Kilometer hat Oliver Trelenberg 2016 mit dem Fahrrad zurückgelegt – und jetzt bereitet er seine nächste große Tour vor. Ab dem 22. Mai geht es unter dem Motto „Oli radelt“ von Dresden über Cuxhaven nach Hagen. Die Vier-Flüsse-Tour entlang von Elbe, Weser, Diemel und Ruhr umfasst 1550 Kilometer und wird gut vier Wochen dauern. Unterwegs sammelt Oliver Trelenberg Spenden für kranke Menschen. In Lauenburg berichtet er am Freitag, 2. Juni, über seinen Lebensweg, zeigt Fotos und ein Video.

„Es ist eine Mutmach-Veranstaltung“, sagt Andreas Holtermann vom Buchhorster Verein Psychische Selbsthilfe, der Trelenberg eingeladen hat. „Wir wollen zeigen, dass es für Menschen mit psychischen oder mit schweren körperlichen Krankheiten wichtig ist, nach draußen zu gehen – raus aus der Einsamkeit.“ Er lädt Selbsthilfegruppen, gemeinnützige Organisationen und Vereine dazu ein, sich mit einem Stand zu präsentieren. Angemeldet sind bisher die Assistenzhundeschule Nord, die Sucht-Selbsthilfegruppe „Die Weiche“ und Kibis, die Kontaktstelle für Selbsthilfegruppen. Wer dabei sein will, kann sich unter Telefon (0 41 53) 5 99 65 31 oder per E-Mail unter *info@psychische-selbsthilfe.de* melden.

Oliver Trelenberg kommt am 2. Juni nach Lauenburg. Foto: Privat

Oliver Trelenberg hatte Lauenburg 2016 zum ersten Mal besucht und seinen Vortrag „Mit dem Rad in ein neues Leben“ gehalten. Diesmal bleibt er zwei Nächte, will sich die Stadt an seinem Ruhetag genauer ansehen. Denn dass der 51-Jährige so lange Radtouren macht, ist nicht selbstverständlich. Seit 2003 ist er trockener Alkoholkranker. Wegen seiner sehr belasteten Kindheit leidet er bis heute unter psychischen Problemen und 2013 erkrankte er auch noch an Kehlkopfkrebs.

Schon 2009 hatte der Hagener gemerkt, wie gut ihm das Radeln tat. Fortan war Oliver Trelenberg bei fast jedem Wetter auf seinem Drahtesel anzutreffen. „Es hat sich sehr positiv auf meine körperliche und psychische Verfassung ausgewirkt“, sagt er. Doch Trelenberg hat auch mit Einschränkungen zu kämpfen. Nach einer Operation besteht die Gefahr, dass etwas in seine Luftröhre gerät, der 51-Jährige ist kurzatmig und muss sein Rad am Berg schieben.

Doch sein Ziel ist es, kranken und behinderten Menschen Mut zu machen – und ihnen zu zeigen, wie sie ihre Lebensqualität verbessern können. Außerdem will er darauf aufmerksam machen, dass viele Krebskranke durch Frühverrentung von Armut betroffen sind. Die Spenden, die er sammelt, sind für den Verein „Engel mit Herz“ bestimmt, der für diese Menschen Urlaubsangebote ausbauen will.

Sein Vortrag beginnt am 2. Juni um 16 Uhr in der Begegnungsstätte Lauenburg-Mitte (Büchener Weg 8 a).

Projektmanagement:

- Oliver Trelenberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Oliver Trelenberg
- E-Mail: o-trelenberg@web.de
- Projekthomepage: www.oli-radelt.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Radfahren für den guten Zweck und Menschen Mut machen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ich habe bisher über 20.000 € Spenden für unterschiedliche soziale Projekte gesammelt.
- FINANZIERUNG:
  Selbst
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  –

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Nach einem schweren Lebensweg und einer Krebserkrankung entdecke ich für mich das Radfahren. Seit 2015 radele ich durch Deutschland, um über Krebserkrankungen zu informieren, Wege aus persönlichen Lebenskrisen aufzuzeigen und für unterschiedliche soziale Projekte Spenden zu sammeln.

Die Antworten und Erfahrungen sind in meinem Blog zu finden: Wirklichkeit und Wunschtraum verbindet sich zu etwas Neuem dabei...ganz nach dem Motto - Radfahren verbindet und schont unser CO_2! Achtung! es reimt sich :-)

Sie können daher gerne einmal meinen Blog durchlesen und sich sicherlich dabei das ein oder andere Schmunzeln nicht verkneifen – die beschriebenen Strecken bin ich tatsächlich alle selber geradelt und habe dabei sehr viel erlebt und geschrieben habe ich die Blog-Einträge dann meist spät am Abend, da konnte ich mich vielleicht nicht mehr an alle Details so genau erinnern.

92

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Drei Wochen ohne Auto!
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  1. Platz als fahrradaktivstier Teilnehmer beim Stadtradeln in Herzogenaurach, 4. deutschlandweit!
- FINANZIERUNG:
  Noch Spielraum nach oben
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  04.05.2018 – 25.05.2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
STADTRADEL-Star Hans-Jurgen Kopperger: Jeder hat etwas, was ihn antreibt. Auf der Suche nach der Antwort, was mich antreibt, habe ich in drei Wochen den Schwerpunkt meiner Fortbewegung auf zwei Räder mit „Human Power“, dem Bi-Turbo meiner Radl-Waden, verlegt.

Projektmanagement:
- Zwischen Wunschtraum und Wirklichkeit

Kontakt:
- Ansprechpartner: Hans-Jürgen Kopperger
- E-Mail: kopperger@hotmail.com
- Projekthomepage: https://www.stadtradeln.de/index.php?&id=2520&sr_city_id=4483

RADFAHREN IN STADTHAGEN – FAHRRADREGELN LEICHT ERKLÄRT

93

Die Stadt Stadthagen, Kreisstadt des Landkreises Schaumburg in Niedersachsen mit ca. 22.700 Einwohnern, hat im Frühjahr 2018 in Zusammenarbeit mit der örtlichen Radwege AG ein 20-seitiges Heft im Format DIN A5 erstellt, in dem alle maßgeblichen Verkehrsregeln für Radfahrer kurz und präzise erklärt werden. Ohne Paragrafen, leicht verständlich und mit vielen Abbildungen und Fotobeispielen aus Stadthagen. Die Broschüre soll nicht nur die für Radfahrer geltenden Verkehrsregeln vermitteln, sondern auch Ansporn sein, das Fahrrad vermehrt im Alltag einzusetzen.

Auf eine „Behördensprache“ wurde bewusst verzichtet, um eine möglichst breite Leserschaft zu erreichen. Die Texte basieren auf den aktuellen Vorschriften und wurden vor der Drucklegung von Verkehrsexperten der Polizei überprüft. Es wurden 10.000 Exemplare gedruckt. Bereits nach drei Monaten waren rund 6.000 Stück verteilt. Abnehmer waren in erster Linie Schulen und Vereine, aber auch Banken, Fahrradhändler, soziale Einrichtungen wie die Arbeiterwohlfahrt oder das Familienzentrum, die Tourist-Information und natürlich auch das Rathaus der Stadt Stadthagen. Die Broschüren wurden von den Teilnehmern der Radwege AG, die maßgeblich aus Vertretern der Politik, der Polizei, des ADFC und der Stadtverwaltung besteht, verteilt. In den o.g. Einrichtungen liegen die Broschüren zur kostenlosen Mitnahme aus. Die Broschüre kann zudem als Datei von der Homepage der Stadt Stadthagen (www.stadthagen.de) heruntergeladen werden.

Die Broschüre wurde erstellt, da viele Verkehrsteilnehmer nicht mitbekommen haben, dass bereits 2013 zahlreiche Verkehrsregeln geändert wurden. „Wie verhalte ich mich auf Schutz- und Radfahrstreifen?“, „Muss ein Radweg beschildert sein?“ und „Wo bewegt sich der Radfahrer im Kreisverkehr?“ sind nur einige der Fragen, auf die die Broschüre Antworten parat hält.

Der Beitrag der Stadt Stadthagen sollte diesen Wettbewerb gewinnen, da es gelungen ist, schwierige Sachverhalte für alle verständlich zu vermitteln. Die Broschüre ist ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Stadthagens Straßen und Wegen. Und sie kommt ohne erhobenen Zeigefinger aus.

Projektmanagement:

- Stadt Stadthagen/Radwege AG

Kontakt:

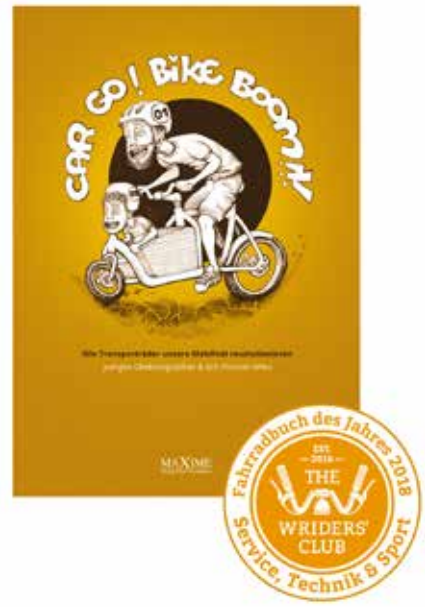
- Ansprechpartner: Christian Pfeiler
- E-Mail: c.pfeiler@stadthagen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bestehende Konflikte zwischen Rad- und Autofahrern mindern oder gar beseitigen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Von 10.000 gedruckten Broschüren wurden 7.000 bereits verteilt, Broschüre wird gut angenommen.
- FINANZIERUNG:
  Druckkosten wurden finanziert über Haushaltsmittel der Stadt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Druck der Broschüre im März 2018, Verteilung läuft auch 2019 weiter.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Auf 20 Seiten werden alle maßgeblichen Verkehrsregeln für Radfahrer kurz und präzise erklärt. Die Broschüre grenzt sich von sonstigen Flyern und Informationsschriften dahin gehend ab, dass keine Behördensprache und Paragrafen benutzt werden. Sie richtet sich direkt an die Einwohner der Stadt Stadthagen. Fotos aus Stadthagen sorgen dabei für einen Wiedererkennungswert und schaffen eine direkte Verbindung zu den abgedruckten Informationen.

TRANSPORTRAD-FACHBUCH: CAR GO! BIKE BOOM!!! – WIE TRANSPORTRÄDER UNSERE MOBILITÄT REVOLUTIONIEREN



94

Transporträder sind nicht nur in aller Munde, sondern immer häufiger auch im Alltag anzutreffen. Eine neue Generation drängt von unten und möchte den öffentlichen Raum zugunsten einer höheren Lebensqualität zurückerobern. Aber auch Stadtplaner suchen nach nachhaltigen Lösungen. Noch nie schien es so einfach, die Mobilitätswende auf die Straße zu bringen und damit eine der großen urbanen Fragen unserer Zeit zu lösen.

Davon sind nicht nur die Autoren überzeugt, sondern auch all die im Buch porträtierten Pioniere und Aktivisten, die als Designer, Hersteller, Blogger, Künstler, Sozialunternehmer und nicht zuletzt als Nutzer klare Zeichen für die Zukunft setzen. Es ist nicht mehr die Frage, ob es sich um einen Cargobike-Boom handelt, sondern wohin er führt und wie er umgesetzt wird. Die Autoren haben für dieses Buch gelebte und nachhaltige Mobilitätskonzepte und Ideen für menschenwürdige Städte aus dem In- und Ausland zusammengetragen. Darüber hinaus geben sie einen Überblick über technische Grundbegriffe, geschichtliche Zusammenhänge und die wichtigsten Lastenrad-Typen und Modelle.

Projektmanagement:
- Morgenlab

Kontakt:
- Ansprechpartner: Eric Poscher-Mika
- E-Mail: ep@morgenlab.net
- Projekthomepage: http://morgenlab.net/cargobikeboom

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Schaffung eines kompakten Nachschlagewerks zum Thema Transportrad für Planer, Unternehmen u.v.m.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erscheinungsdatum März 2018, große Community von Unterstützern und Lesern
- FINANZIERUNG:
  Crowdfunding
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Buchprojekt und Recherchen 2015 – 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Stadtplaner suchen nach Konzepten, um den öffentlichen Raum lebenswerter zu gestalten. Eine wichtige Rolle werden dabei in Zukunft die Cargobikes spielen. Davon sind nicht nur die Autoren Juergen Ghebrezgiabiher und Eric Poscher-Mika überzeugt. In ihrem Buch stellen sie Möglichkeiten der Umsetzung des Cargobike-Booms vor. Auch sprechen Sie mit unterschiedlichen Experten und aktiven Nutzern.
Fahrradbuch des Jahres 2018, Service, Technik & Sport
https://www.thewridersclub.cc/2018

RADGEBER – INFORMATIONEN RUND UMS RAD IM HOSENTASCHENFORMAT

Die Verkehrswende aktiv voranzutreiben ist das erklärte Ziel des Landkreises Heilbronn. Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens geht häufig mit einem einschneidenden Erlebnis wie etwa dem Wechsel von Schule ins Studium, einem neuen Wohnort oder Arbeitgeber, der Geburt eines Kindes etc. einher. Der Landkreis möchte mit der Broschüre RadGEBER bei den Möglichkeitsfenstern „Umzug“ und „Aufnahme einer neuen Tätigkeit“ ansetzen.

Der mit der Touristikgemeinschaft HeilbronnerLand entwickelte RadGEBER bündelt auf nur zehn Seiten im Format 12 x 12 cm praktische Informationen rund um die Themen Beschilderung, Karten und Apps, Freizeitangebote oder die Regelungen für die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Darüber hinaus finden sich in ihm hilfreiche Ratschläge zur Ladeinfrastruktur für Pedelecs, den RadSERVICE-Angeboten sowie dem kostenlosen LASTENRad-Verleih des Landkreises. Getreu dem Motto Upcycling rundet ein mit den Logos „Gemeinsam für Klimaschutz – Landkreis Heilbronn“ und der Initiative RadKULTUR gebrandeter Schlüsselanhänger aus einem alten Fahrradschlauch made in Germany den RadGEBER ab. Die ersten 2.500 Exemplare enthalten einen Gutschein für die neu aufgelegte topografische Radkarte des Landkreises.

Die Erstauflage des RadGEBERs (2.500 Stk.) wird allen interessierten Kommunen im Kreis für ihre neuen BürgerInnen bzw. Unternehmen für ihre neuen MitarbeiterInnen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Weitere Exemplare können zum Selbstkostenpreis beim Landkreis bestellt werden. Bei größeren Abnahmemengen wird eine Individualisierung angeboten. Die bestellten RadGEBER werden ein- bis zweimal pro Jahr versendet. Das Landratsamt übernimmt hierbei die Organisation und etwaige Anpassungen am Layout. Die Kommunen und Unternehmen tragen die Sachkosten.

95

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei „Umzug“ und „Aufnahme einer neuen Tätigkeit"
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Konzept wurde von der RadKULTUR BW ins Produktportfolio übernommen.
- FINANZIERUNG:
  1/3 Landkreis, 2/3 Förderung RadKULTUR; Verstetigung und Gestaltung: Landkreis; Druck: Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  1.1.2019 – open end

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Verhaltensveränderungen gehen oft mit Umbrüchen im Leben einher. Der Landkreis Heilbronn hat eine Infobroschüre für NeubürgerInnen und neue ArbeitnehmerInnen entwickelt, um diese für das Radfahren im Landkreis zu begeistern. Neben einem besonderen Schlüsselanhänger (recycelter Fahrradschlauch) enthält sie auf wenigen Seiten alles Wissenswerte zum Radfahren im Landkreis. Die Erstauflage wird interessierten Kommunen und ArbeitgeberInnen kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Projektmanagement:
- Stabsstelle Energie & Klima, Landratsamt Heilbronn

Kontakt:
- Ansprechpartner: Michael Groß
- E-Mail: fahrrad@landratsamt-heilbronn.de
- Projekthomepage: www.radlandkreis-heilbronn.de ›› RadGEBER

„FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT“

Das Projekt „Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt“ besteht aus Ausstellung, Katalog und Begleitprogramm. Darin werden vorbildliche internationale Leitprojekte für den Radverkehr in einem großen Rahmen der breiten Öffentlichkeit vorgestellt und damit das Verständnis und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer gefördert. Gleichzeitig dient das Projekt als Impulsgeber für die aktuelle Mobilitätsdebatte, die reagieren muss auf eine zunehmende Auslastung der Straßen, Luftverschmutzung, Zuzug in die Städte und häufig überkommene städtische Leitbilder, die mit aktuellen Anforderungen der Bevölkerung nicht mehr vereinbar sind.

Der Radverkehr wird in einer integrierten Herangehensweise untersucht. Die unterschiedlichen, relevanten Aspekte Grünplanung, Verkehrsplanung, Gestaltung des öffentlichen Raums und städtebauliche Gesichtspunkte werden zusammengeführt und sowohl für das Fachpublikum als auch für ein allgemeines Publikum verständlich dargestellt.

Realisierte Projekte aus anderen Ländern und Städten geben neue Denkanstöße und alternative Lösungsansätze für Deutschland. Vertieft werden die acht Städte und Regionen Kopenhagen, New York, Karlsruhe, Oslo, Portland, Barcelona, das Ruhrgebiet und Groningen präsentiert. Das Projekt zeigt Ideen und Projekte auf, die weit über einen reinen Umbau des Verkehrs hinausgehen. Damit gibt es den Anschub für die Planung der Stadträume von morgen.

In den aktuellen Diskussionen werden die angesprochenen Themenfelder Radverkehr, graue, blaue und grüne Infrastruktur sowie stadträumliche Planungen noch sehr oft separiert und nur in den unmittelbar betroffenen Disziplinen geplant und umgesetzt. Architektonische und städtebauliche Fragestellungen, die ebenfalls in diesem Zusammenhang relevant sind, werden oft nicht hinreichend eingebunden. Das Architekturmuseum hat eine integrierende Debatte mit vielen Verantwortlichen geführt und die unterschiedlichsten Disziplinen zum Austausch und zur Zusammenarbeit in seiner Ausstellung zusammengebracht und so die breite Öffentlichkeit mit eingebunden. Nicht zuletzt wurde die unabdingbar notwendige gestalterische Kompetenz in dieser Frage thematisiert.

Ausstellung, Katalog und Begleitprogramm wirken als Impulsgeber für eine grüne Infrastruktur, für Architektur und Städtebau, für Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und eine breite Öffentlichkeit. Es wird der Radverkehr als gleichwertiger Akteur im Straßenverkehr und im Stadtraum gefördert. Das Projekt entfaltet eine große Vorbildwirkung, was sich in den vielen Übernahme-Anfragen zur Ausstellung widerspiegelt. So fördert es den Radverkehr. Deshalb sollte es den Wettbewerb gewinnen.

Projektmanagement:

- Dr. Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Annette Becker
- E-Mail: annette.becker@stadt-frankfurt.de
- Projekthomepage: http://www.dam-online.de/portal/de/Ausstellungen/FAHRRAD-DieRueckeroberungderStadt/2597/0/89922/mod2246-details1/1594.aspx

96

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Ausstellung, Begleitprogramm und Buch als Impulsgeber für Städtebau, Politik und Öffentlichkeit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausstellung und Buch waren sehr erfolgreich, Folgestationen für 2019 sind bereits gebucht.
- FINANZIERUNG:
  BMVI/NRVP 2020 (80 %), Freunde des DAM, Derby Cycle Werke GmbH, Eintritt und Katalogverkäufe
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Projektzeitraum: 01.06.2017 – 20.12.2018; Ausstellungsdauer: 21.04.2018 – 02.09.2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Gut gestaltete öffentliche Räume sind zentrale Aufgaben für Stadtplanung und Landschaftsarchitektur. Auf dieser begrenzten Fläche kommt die Verkehrsplanung hinzu. Der Radverkehr spielt in all diesen Bereichen eine zentrale Rolle. Die Ausstellung führt diese unterschiedlichen Disziplinen erstmals zusammen. Sie zeigt, wie eine Fahrradinfrastruktur aussehen muss, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt. Mit Projekten aus aller Welt wird für diese sanfte Rückeroberung der Stadt geworben.

VRN MOBILE CINEMA

97

Im Rahmen des Jubiläumsjahres „200 Jahre Fahrrad“ wurde das Fahrradkino „Mobile Cinema“ entwickelt. Das Projekt wird auch nach dem 200. Geburtstag des Fahrrads weiterhin von der Stadt Mannheim in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) durchgeführt. Mithilfe besonderer Aktionen möchte Mannheim auf das Fahrrad als Verkehrsmittel aufmerksam machen.

Das von der Agentur Yalla Yalla! - studio for change entwickelte Fahrradkino lädt daher zum Filmeschauen an ungewöhnlichen Orten ein. Spielflächen sind Orte, an denen die Bürgerinnen und Bürger selten ihre Zeit verbringen oder ohne besondere Zugangsberechtigung kein Eintritt gewährt wird (z.B. am Mannheimer Strandbad, im Luisenpark, im gläsernen Studio auf dem Maimarktgelände, auf der Radrennbahn des RRC Endspurt e.V. oder in einer Reithalle etc.).

Das Besondere am VRN Mobile Cinema: Die gesamte Kino-Technik befindet sich in zwei großen Lastenrädern samt Anhängern. Von einem gemeinsamen Treffpunkt aus startet das mobile Kino mit den Besuchern per Radtour zum jeweiligen Veranstaltungsort. Die Radparade fördert das Gemeinschaftsgefühl der Radfahrer und macht durch die Menge an Fahrrädern auf den Radverkehr in unserer Stadt aufmerksam. Vorab wird am Treffpunkt durch Radfahren auf der Dynamo-Rolle Strom für den Akku erzeugt – am Veranstaltungsort ist das VRN Mobile Cinema dann völlig energieautark.

Um die Teilnehmerzahl zu überprüfen, werden am Treffpunkt Kinotickets für je 2 Euro verkauft. Der gesamte Erlös der Kinoreihe wird an eine lokale, wohltätige Organisation gespendet. 2018 wurde der neu gegründete Verein „Neckarstadt Kids e.V.“ unterstützt, der im Stadtteil Neckarstadt West dauerhafte und verlässliche Bewegungs- und Kulturangebote für Kinder auf den Weg bringt.

Der Filmbeginn startet mit Einbruch der Dunkelheit. Das außergewöhnliche Kino-Projekt findet in den Sommermonaten wöchentlich jeden Freitag statt.

Projektmanagement:

- Stadt Mannheim, Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Yalla Yalla! – studio for change

Kontakt:

- Ansprechpartner: Pia Kempe
- E-Mail: pia.kempe@mannheim.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Freude am Radfahren neu entdecken, Zeichen für den Radverkehr, Gemeinschaftsgefühl durch Radparade
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zwei erfolgreiche Fahrradkinosaisons mit steigenden Besucherzahlen
- FINANZIERUNG:
  Rund 25.000 € Veranstaltungsreihe/ rund 30.000 € Anschaffungskosten
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2. Saison: 13.07.2018 – 24.08.2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Kinoreihe „VRN Mobile Cinema“ wird seit 2017 jährlich von der Stadt Mannheim in Kooperation mit dem VRN veranstaltet. Das von der Agentur Yalla Yalla! – studio for change entwickelte Fahrradkino lädt in den Sommermonaten zum Filmeschauen an ungewöhnlichen Orten ein. Das Besondere am VRN Mobile Cinema: Die gesamte Kino-Technik befindet sich in zwei großen Lastenrädern samt Anhängern. Die Veranstaltung beinhaltet neben dem Filmabend auch eine Radparade mit allen Teilnehmern zum Veranstaltungsort.

VRN MOBILE CINEMA

97

Termine 2018:
13. Juli Treffpunkt: Stephanienufer/Veranstaltungsort: Strandbad
20. Juli Treffpunkt: Wasserturm/Veranstaltungsort: Reithalle
27. Juli Treffpunkt: Alter Messplatz/Veranstaltungsort: Radrennbahn
3. August Treffpunkt: Käfertaler Bahnhof/Veranstaltungsort: Franklin
10. August Treffpunkt: Wasserturm/Veranstaltungsort: Luisenpark
17. August Treffpunkt: Fernmeldeturm/Veranstaltungsort: Maimarkt
24. August Treffpunkt: Alter Messplatz/Veranstaltungsort: Altrheinfähre

Der Kinogenuss im Freien ist nicht bestuhlt. Die Besucher können sich vor Ort Papphocker leihen oder Decken sowie Klappstühle selbst mitbringen. Für Getränke ist an jedem Veranstaltungsort gesorgt. Maximal 200 Personen können beim VRN Mobile Cinema mit dabei sein.

Videobeitrag: VRN Mobile Cinema –Premiere am 5. Mai 2017 in der Multihalle – www.youtube.com/watch?v=TVbygKJkaAE

„MEINE REISEKARTE DURCH DAS JERICHOWER LAND“ UND „MEIN REISEBUCH DURCH DAS JERICHOWER LAND“

98

Der Landkreis Jerichower Land wollte im Rahmen der touristischen Vermarktung auf praktische und interessante Weise sowohl seine Bewohner als auch potenzielle Touristen über seine attraktiven Sehenswürdigkeiten in Verbindung mit Rad- und Wanderwegen informieren.

Im Reisebuch werden kurz die wichtigsten Ausflugsziele auf interessante und persönliche Art vorgestellt. Die fiktive Reiseleiterin Jana Lenz lädt die Leserinnen und Leser ein, an ihren Erlebnissen und Erfahrungen bei der Erkundung des Jerichower Landes u.a. auf dem Fahrrad teilzuhaben.

Als Zusatzmaterial wurde eine Reisekarte passend zu den 32 Ausflugszielen mit zwölf überregionalen und regionalen Radtouren sowie vier Wanderwegen entwickelt. Als praktischer Begleiter für unterwegs wurden der Karte noch die genauen und wichtigen Adressen beigefügt. So gelingt die Verbindung zwischen sehenswerten Orten und einer aktiven Freizeitgestaltung im Einklang mit der Natur.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bewerbung interessanter Sehenswürdigkeiten sowie Rad- und Wandertouren im Landkreis Jerichower Land
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Reisebuch und Reisekarte mit 32 Ausflugstipps und Tourenvorschlägen im praktischen Taschenformat
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Oktober 2017 – Juli 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Eine aufeinander abgestimmte Kombination aus Reisebroschüre und Freizeitkarte - während die Broschüre die Beschreibung von 32 ausgewählten Ausflugszielen im Jerichower Land enthält, bietet die Karte neben überregionalen Rad- und Wanderwegen auch regionale Rundtouren im Landkreis sowie genaue Anfahrtsadressen für unterwegs.

Projektmanagement:
- Landkreis Jerichower Land

Kontakt:
- Ansprechpartner: Frau Weimann
- E-Mail: bettina.weimann@lkjl.de
- Projekthomepage: keine Angabe

ANTRITT – DIE FAHRRADSENDUNG AUF DETEKTOR.FM

detektor.fm widmet sich jeden Monat ausführlich allen Facetten des Radfahrens. Radio und digitale Audioinhalte erfreuen sich immer größerer Beliebtheit, doch die Programme des klassischen Radios sind relativ starr und stehen Seiteneinsteigern nicht offen. Gleichzeitig nimmt das Fahrrad in der Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert ein, während viele Printmagazine mit sinkender Auflage und entsprechend erschwerten Produktionsbedingungen zu kämpfen haben. Vor diesem Hintergrund reifte bei Fahrradjournalist Gerolf Meyer und Christian Bollert von detektor.fm die Idee einer Fahrradradiosendung, die gleichermaßen überzeugte Radfahrer_Innen wie auch Neueinsteiger ansprechen soll: Mit dem an sich beliebten Thema und einer schier unerschöpflichen Zahl an weltweiten Gesprächspartnern, die sich aus der Rolle des Fahrrads ergeben, müsste sich eine gute Sendung machen lassen.

Zusammen mit dem ausgezeichneten Onlineradio detektor.fm hat Gerolf Meyer diese Idee weiterentwickelt und im März 2015 die erste Ausgabe der Fahrradsendung „Antritt“ in Leipzig produziert. Jeden Monat entsteht seitdem eine neue Ausgabe der Sendung, die wöchentlich wiederholt wird. In jeweils vier Gesprächen werden aktuelle Themen aufgegriffen (z.B. Volksentscheid Fahrrad in Berlin, erstes Heft der BikeBild, Fahrradtransport mit der Deutschen Bahn etc.), Technikfragen kompetent und verständlich erörtert (Serie „Klingeln bei Klötzer“ in Kooperation mit TOUR Magazin) und kommt das Publikum in der Serie „Ausfahrt des Monats“ zu Wort: Hörer_Innen sprechen hier über ihre Radfahrten, egal ob Kontinentdurchquerung oder die schnelle Brötchenrunde zum Bäcker. Die Gesprächspartner erreicht „Antritt“ dabei auf bisher drei Kontinenten. Ob Berlin, Tokyo oder Seattle: Per Telefon, Aufnahmegerät oder Skype werden sie Teil der Sendung und bringen die weite Fahrradwelt direkt zum Publikum. Diese Stärke des Radios nutzt „Antritt“ konsequent und hat u.a. eine Gesprächsreihe mit den amerikanischen Gründervätern des Mountainbikes initiiert, das 2016 seinen 40. Geburtstag gefeiert hat. 2017 spielte das 200-jährige Jubiläum des Fahrrads eine wichtige Rolle.

Neben der Sendung im Programm wird „Antritt“ als Podcast ausgespielt und nutzt die Möglichkeiten des Internetradios: Viele Gespräche werden auch als Langversion aufgezeichnet, die dann im Podcast eingebunden wird. Hier können Beiträge auch 30 Minuten lang sein, z.B. mit dem Konstrukteur der ersten zehn Mountainbikerahmen oder der Rennfahrerlegende Jens Voigt. Die „Ursprungsstruktur“ der auf 60 Minuten begrenzten Sendung (inklusive Musik und Zwischenmoderationen) sorgt dabei für inhaltliche Stringenz, von der auch der Podcast profitiert.

„Antritt“ erfreut sich konstant wachsender Beliebtheit im gesamten deutschsprachigen Raum. Aktuell hat die Sendung ca. 15.000 Podcast-Abonnenten. Auch auf Facebook (www.facebook.com/antritt-radio) werden über 2.000 „Freunde“ erreicht. Über den Shortlink detektor.fm/antritt kann man alle Beiträge jederzeit direkt ansteuern.

99

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Etablierung einer deutschlandweiten Fahrradsendung mit Podcastverbreitung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  15.000 Podcastabonnenten/über 45.000 Kontakte je Ausgabe
- FINANZIERUNG:
  Über die BEBE Medien GmbH, die das Onlineradio detektor.fm betreibt
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit März 2015

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
„Antritt – Die Fahrradsendung auf detektor.fm“ ist eine monatliche Radiosendung, die die Merkmale des klassischen Rundfunks und moderner Podcasts in sich vereint. „Antritt“ widmet sich dem Thema Fahrrad aus verschiedenen Blickwinkeln – alle möglichen Fahrradgattungen haben ihren Platz – immer mit Tiefe, Sorgfalt und Zugänglichkeit. Die Nutzer können die Inhalte selbstbestimmt hören: Als Sendung mit Musik im Livestream, als Podcast mit extralangen Interviews oder in Form einzelner Beiträge.

Projektmanagement:
- Gerolf Meyer und Christian Bollert

Kontakt:
- Ansprechpartner: Gerolf Meyer und Christian Bollert
- E-Mail: christian.bollert@detektor.fm
- Projekthomepage: https://detektor.fm/serien/antritt

FAHRRADKLAUKARTE – TRAG DEIN GESTOHLENES FAHRRAD EIN

In Zeiten der Mobilitätswende ist Fahrraddiebstahl in Hamburg ein anhaltendes Problem, das mit einer Aufklärungsquote von 3,3 % (Stand 2017) kaum gelöst werden kann. Aus der polizeilichen Kriminalstatistik im Jahr 2017 geht hervor, dass hamburgweit 14.506 Fahrräder gestohlen wurden. Es ist kaum vorstellbar, dass durchschnittlich knapp 40 Fahrräder am Tag unfreiwillig den Besitzer wechseln. Und das sind nur die offiziellen Zahlen der Polizei, die Dunkelziffer dürfte deutlich höher liegen.

Im Mittelpunkt des Projekts steht die Fahrradklaukarte, auf der Betroffene ihre gestohlenen Fahrräder eintragen können. Die geobasierten Daten werden anschließend mit einer eigens entwickelten Software ausgewertet. Abgefragt werden Informationen zu Diebstahl, Fahrrad, Schloss, Versicherung und strafrechtlicher Anzeige. In begleitenden Hintergrundartikeln haben die Eimsbütteler Nachrichten über verschiedene Aspekte zum Thema Fahrraddiebstahl aufgeklärt. Darin ging es auch um die Analyse von Nutzerdaten und die daraus resultierenden Geschichten. Dadurch soll aufgezeigt werden, an welchen Orten Räder geklaut werden und welche Hintergründe die Diebstähle haben. Im besten Fall wollen die Projektteilnehmer einen Weg ebnen, um die abhanden gekommenen Fahrräder wiederzufinden und zukünftige Fahrraddiebstähle zu verhindern. Service-Artikel und Datenanalysen bieten den Lesern Einblicke und Informationen zur Prävention von Fahrraddiebstahl, die verständlich und nah am Leben sind.

Ziel des Projekts ist es, mit neuen Erzählformaten das bürgerschaftliche Engagement zu fördern und die Partizipation in gesellschaftlichen Prozessen zu vereinfachen. Es bleibt zu hoffen, dass durch das Projekt z.B. zeitliche und räumliche Diebstahlschwerpunkte erkannt werden.

Die Fahrradklaukarte hat bisher 6.904 Seitenaufrufe und 146 gestohlene Fahrräder wurden eingetragen. 25 Hintergrundartikel sind online und im Printmagazin erschienen.

Auswertungen aus den Einträgen:
Der durchschnittliche Wert aller eingetragenen Fahrräder betrug 680 Euro. Rein statistisch gesehen werden schwarze Trekkingfahrräder am häufigsten gestohlen, bunte Räder werden kaum gestohlen. Es zeigte sich, dass Bügelschlösser am seltensten geknackt wurden. Am häufigsten wurden Faltschlösser und Kettenschlösser gewaltsam geöffnet. In über der Hälfte der eingetragenen Diebstähle wurden diese beiden Schlosskategorien verwendet. Bei rund 78 % der Nutzer, die ihr Rad versichert hatten, wurde das geklaute Fahrrad ersetzt. Repräsentativ sind die Ergebnisse erst einmal nicht und sie werden mit mehr Fahrradklaukarten-Einträgen erneut überprüft. Die Zwischenbilanz soll ein erstes Bild der Problematik aufzeigen. Mit einer überarbeiteten Fahrradklaukarte soll das Projekt fortgesetzt werden.

Das Projekt sollte den deutschen Fahrradpreis gewinnen, da Fahrradfahren mit Fahrrad deutlich mehr Spaß macht als ohne.

100

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Durch Aufklärung und Bürgerbeteiligung die Zahl der Fahrraddiebstähle senken
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  6.904 Seitenaufrufe, 146 Einträge, Sensibilisierung für das Thema Fahrraddiebstahl
- FINANZIERUNG:
  Gefördert von der Google News Initiative (GNI)
- PROJEKTSTATUS:
  Ausgesetztes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit 1. August 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Fahrradklaukarte ist eine Plattform, auf der Bürger ihre gestohlenen Fahrräder eintragen können. Die Daten werden ausgewertet und analysiert und den Lesern verständlich wiedergegeben.

Projektmanagement:
- Eimsbütteler Nachrichten, Hamburg Media School, We-Build.City, ZeMKI

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jan Hildebrandt
- E-Mail: info@eimsbuetteler-nachrichten.de
- Projekthomepage: https://www.eimsbuetteler-nachrichten.de/fahrradklau/

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Mobilitätsleitbilder, Statistiken, Plattformen

RADLVORRANGNETZ MÜNCHEN

2017 haben Parteien und Bürgerinitiativen in München den „Radentscheid“ als wichtigen Mosaikstein in der Mitbestimmung der Bürger zu einer klimaverträglichen Mobilität angestoßen. Für uns war damit die Idee geboren, ein Wegenetz zu erarbeiten, das dem Rad Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einräumt. In Zusammenarbeit mit den Entscheidungsträgern wollen wir das RadlVorrangNetz schaffen und fordern breite, lückenlose und vor allem sichere Radwege für München. Wir stellen den politischen Entscheidungsträgern mit unseren Informationen und Vorschlägen eine Basis zur Verfügung, auf der sie ihre Argumentation zur Entscheidungsfindung aufbauen können. Es ging also darum, eine Plattform zu schaffen, die alle Informationen bündelt: Welche Radwege sind vorhanden? Welche sicheren Straßen gibt es? Mit welchen einfachen Maßnahmen können Wege sicher gemacht und das Netz geschlossen werden?

Für ein strukturiertes Vorgehen haben wir eine agile Methodik für die Erfassung des Ist-Zustandes bis hin zur Erstellung einer Prioritätenliste entwickelt. Mit unserem engagierten Team haben wir es geschafft, im Sprint von der Idee zur nutzbaren Datenbank zu gelangen. BürgerInnen aus ganz München liefern die Eingaben zur Erfassung des Ist-Zustandes. Die vorhandenen Streckenabschnitte werden in einem Kartensystem aufgeführt und über ein Ampelsystem bewertet. Lücken im Netz erhalten die Farbe Schwarz. So ist ein hervorragender Überblick über den Ist-Zustand der Radinfrastruktur entstanden, den wir mit frei zugänglichen Onlinediensten digital visualisieren. Mit diesem Streckennetz haben wir die Plattform www.munichways.com ins Leben gerufen. Alle Informationen zu vorhandenen Radstrecken und sicheren Streckenführungen können hier abgerufen oder auch von den Anwendern ergänzt werden.

Über die vorgenommene Streckenanalyse haben wir Beschreibungen zur Verbesserung und Erweiterung der Strecken formuliert. Daraus ist ein 50-seitiger Maßnahmenkatalog entstanden, mit über 100 priorisierten Projekten. Diese Datenbank ermöglicht eine schnelle Sortierung oder Filterung nach verschiedenen Kriterien. Sie liefert per Knopfdruck effizient alle Maßnahmen für eine bestimmte RadlVorrang-Strecke. Außerdem kann eine Sortierung nach Priorität vorgenommen werden. Der Maßnahmenkatalog liefert fertige Informationen für Verbesserungsanträge. Wir stehen mit den Radbeauftragten der Stadt München, dem ADFC und mit allen Parteien in ständigem Austausch und stellen ihnen ein Instrument zur Verfügung, um die Radinfrastruktur in München gezielt und kontinuierlich zu verbessern. Mit der Funktion „BA-Anträge selbstgemacht“ haben BürgerInnen ein Werkzeug, um Anträge zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Bezirksausschuss ihres Stadtbezirks direkt einzureichen. So entstehen Fahrradstraßen, Radabstellplätze, sichere Radwege und Lückenschlüsse durch die Nutzung von MunichWays.

Projektmanagement:

- MunichWays

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Häusler
- E-Mail: thomas.haeusler@munichways.com
- Projekthomepage: www.munichways.com

101

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  MunichWays – Damit sicheres Vorankommen per Rad auf Münchner Wegen Alltag wird.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bürgernetz, Maßnahmenkatalog, Prioritätenliste, erfolgreiche Anträge und Umsetzung, z.B. Fahrradstr.
- FINANZIERUNG:
  Keine
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 13.09.2017

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Wir haben eine Internetplattform geschaffen, die alle notwendigen Informationen enthält, um mit breiten, lückenlosen und vor allem sicheren Radwegen ein RadlVorrangNetz für München zu schaffen. Politische Entscheidungsträger und Münchner BürgerInnen nutzen das Serviceangebot, um aktiv für eine verbesserte Radinfrastruktur in München zu agieren. So beeinflussen wir direkt das kommunalpolitische Ziel einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität.

ALLTAGSRADWEGE FÜR UNSERE REGION „NÖRDLICHES WEIMARER LAND“

102

Berlstedt ist der Sitz einer Landgemeinde mit elf Ortschaften, acht Ortsteilen und ca. 7.000 Einwohnern. Sie ging am 01.01.2019 aus der VG Nordkreis Weimar hervor. Für die umliegenden Ortschaften ist Berlstedt ein wichtiges Zentrum mit allen Einrichtungen wie Schule, Einkaufsmarkt, medizinischen Einrichtungen und anderen Versorgungs- und Gewerbebetrieben. In Nachbarorten gibt es eine Berufsschule und ein Freibad. Diese zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen, war besonders gefährlich. Die Bürgerinitiative (BI) wollte dies ändern, um Jedem einen sicheren Weg ins dörfliche Zentrum zu ermöglichen. Die BI gründete sich am 07.10 2018 mit 50 Bürgern, die aktiv mitarbeiten wollten.

So gingen wir vor:
Information im Thüringer Landtag über den Thüringer Radwegeplan, der ausschließlich den Bau von touristischen Radwegen vorsah. Mithilfe einer Unterschriftensammlung für den Radwegebau versicherten wir uns der Unterstützung durch die Bürger. Nach einer ideenreich vorbereiteten Bürgerversammlung konnten die eingeladenen zuständigen Minister, Kreis- und Kommunalpolitiker sowie Vertreter aller Parteien von unseren Forderungen überzeugt werden. Es wurde ein Fünfpunkteplan erarbeitet, auf dem die Zusicherung für den schrittweisen Radwegebau formuliert wurde. Diese Forderungen wurden auf einem großen Schild am Eingang zum Einkaufsmarkt aufgestellt. Sobald ein Punkt erfolgreich abgeschlossen werden konnte, wurde ein großes Häkchen gesetzt.

Erreicht wurde:
Der Bau von fünf Radwegen war gefordert. Vier Radwege sind fertiggestellt. Für den fünften Radweg gibt es eine fertige Bauplanung und läuft ein Planfeststellungsverfahren. Ein Beginn scheint 2020 möglich.

Übernahme von Selbstverantwortung durch die Bürger:
- zwei schöne Rastplätze entstanden in Eigenleistung durch die Bürgerinitiative.
- Zwei Mal im Jahr Radwegeputz mit wachsender Bürgerbeteiligung.
- Alljährlicher Familienwandertag, ausgerichtet von wechselnden Zielorten.

Das Miteinander in unserem ländlichen

Projektmanagement:
- Bügerinitiative Alltagsradwege

Kontakt:
- Ansprechpartner: Helga Radziejewski / Bernd Hegner
- E-Mail: hegner.jena@outlook.de
- Projekthomepage: https://www.vgnordkreis-weimar.de/buergerservice/buergerinitiative-alltagsradwege.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Bau von fünf Alltagsradwegen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Vier Radwege, zwei Rastplätze, für den fünften Radweg läuft ein Planfeststellungsverfahren
- FINANZIERUNG:
  Fördermittel vom Land Thüringen, dem Landkreis Weimarer Land und den Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2008

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die BI gründete sich am 07.10.2008 in Berlstedt. Auslöser was der Tod eines jungen Radfahrers aus unserem Wohnort. Wir stellten uns das Ziel, Landes-, Kreis- und Kommunalpolitiker auf die Notwendigkeit des Baus von Radwegen entlang der viel befahrenen, relativ schmalen Landesstraße aufmerksam zu machen. Wir forderten den Bau von fünf Radwegen und haben in zehn Jahren vier davon realisiert. Aus einer Idee wurde eine Bewegung und aus der Bewegung wurde Gemeinsamkeit.

ALLTAGSRADWEGE FÜR UNSERE REGION „NÖRDLICHES WEIMARER LAND“

102

Raum ist auch dadurch gewachsen. Gewachsen ist auch das Interesse an der Kommunalpolitik. Die Region befindet sich gegenwärtig im schwierigen Prozess der Bildung einer Landgemeinde. Die Mitstreiter der BI begleiten diese Entwicklung auch mit großem Interesse. Bei der Gründung der BI vor mehr als zehn Jahren waren wir mit der Forderung nach Alltagsradwegen für unsere Region der damaligen Zeit weit voraus.

Zur Forderung nach Ökologischer Mobilität als Teil des Umweltschutzes können die Menschen unserer Region hiermit beitragen. Durch unsere Ausdauer, Sach- und Ortskenntnisse und fleißige Arbeit genießen wir inzwischen die Wertschätzung der Bürger, der Behörden auf Bundes-, Landes- und Kreisebene. Die Arbeit unserer BI ist ein innovatives, nachahmenswertes Beispiel. Die Ideen gehen uns nicht aus, man kann von uns lernen.

I WANT TO RIDE MY BICYCLE – DIE GIM RADFAHRERTYPOLOGIE

103

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) stellte 2017 in seinem Paper zu den wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen heraus, dass die sozialwissenschaftliche Datenlage zu Motiven und Barrieren zum Radfahren in Deutschland aktuell schwach sei. Aktuelle Studien zu Motiven und Barrieren zum Radfahren, z.B. die „Four Types of Cyclists“ von Geller (2016), haben bisher nur den US-amerikanischen Raum im Blick.

Um diese Lücken zu schließen, führten wir, die Gesellschaft für Innovative Marktforschung (GIM), Ende 2017 die Studie „I want to ride my bicycle – die Kings & Queens auf Deutschlands Straßen“ durch, die sowohl die verschiedenen Radfahrtypen in der deutschen Bevölkerung identifiziert als auch die Motive und Barrieren des Radfahrens beleuchtet. Wir befragten dazu 1.904 Personen aus Deutschland online zu ihren Einstellungen zum Radfahren, ihrem Verkehrsmittelbesitz und ihrer Radnutzung bei verschiedenen Wegen. Auf diese Weise konnten fünf verschiedene Radfahrtypen gefunden werden, die sich in Bezug auf ihre Einstellung zum Radfahren (hedonistisch vs. pragmatisch) und ihrem Verhalten (Häufigkeit des Radfahrens) unterscheiden.

Unsere Studie beantwortet die folgenden Fragen:

- Wie wird in Deutschland generell Rad gefahren?
- Welche verschiedenen Radfahrtypen existieren?
- Was sind ihre spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen beim Radfahren?
- Welche Einstellungen und Werte bestehen mit Blick aufs Radfahren?
- Was treibt die Typen im Rahmen der Fahrradnutzung an, was hemmt sie?
- Welche spezifischen Funktionen erfüllen Fahrräder für sie?

Die Studie bietet Verantwortlichen in Unternehmen oder öffentlichen Institutionen handfeste Zielgruppen-Informationen für strategische und taktische Entscheidungen:

- Kommunale EntscheiderInnen können die Förderung des Fahrradverkehrs empirisch geleitet und in Abhängigkeit der in der jeweiligen Kommune existierenden Typenverteilung verfolgen.
- Dachverbände können ihre eigenen Erkenntnisse über Fahrradfahrer-Zielgruppen um zentrale Mehrwert-Dimensionen anreichern.
- Hersteller und Handel können die empirisch ermittelten unterschiedlichen Nutzungsanforderungen der Typen produkt- und serviceseitig gezielt adressieren.

Den kompletten Bericht zur Studie bieten wir kostenlos als PDF auf folgender Seite an: https://www.g-i-m.com/de/studien/Fahrradfahrer-Typologie.html

Projektmanagement:

- Sebastian Klein, Nele Klauss

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sebastian Klein, Nele Klauss
- E-Mail: s.klein@g-i-m.com, n.klauss@g-i-m.com
- Projekthomepage: https://www.g-i-m.com/de/studien/Fahrradfahrer-Typologie.html

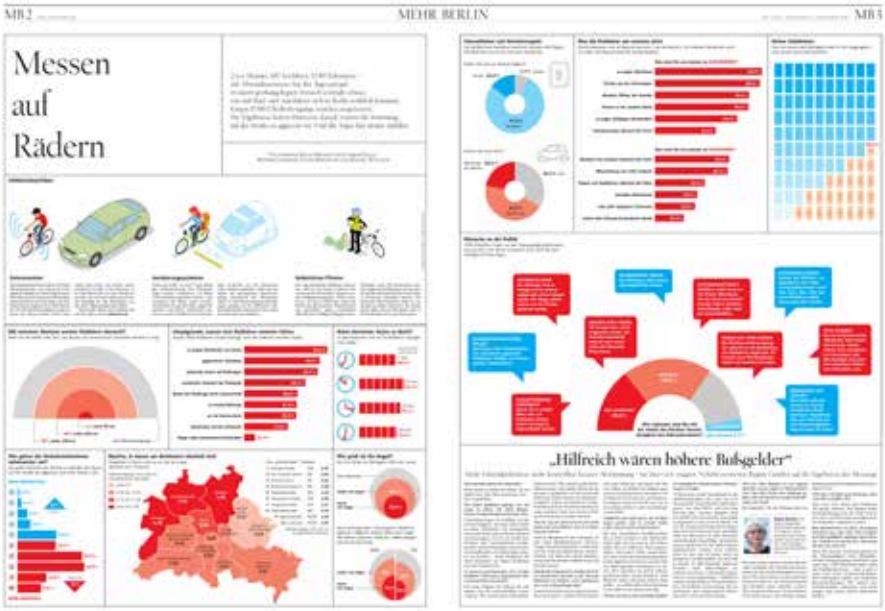
KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Entwicklung einer Motivbasierten Fahrradfahrertypologie
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ergebnisbericht zur Studie
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanziertes Projekt der GIM mbH
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossen
- ZEITRAUM:
  Datenerhebung Q3/4 2017
  Analyse Q1/2 2018
  Veröffentlichung Q3 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die sozialwissenschaftliche Datenlage zu Motiven und Barrieren beim Radfahren für Deutschland ist dürftig. Die GIM Studie ermittelt fünf distinkte Radfahrertypen (repräsentativ für Dtld.), die sich anhand ihrer Einstellung zum Radfahren (hedonistisch vs. pragmatisch) und ihres Verhaltens (Häufigkeit des Radfahrens) unterscheiden. Die Studie weist dabei über die Studie „Four Types of Cyclists“ von Geller (2016) hinaus und liefert erstmalig Erkenntnisse für Deutschland. Sie ist sowohl für Hersteller als auch für die öffentliche Hand von Bedeutung.

RADMESSER



104

Zu geringer Überholabstand ist einer der Gründe, warum viele Menschen sich nicht aufs Rad trauen oder Angst im Verkehr haben. Dabei ist die Rechtsprechung klar: 1,50 m Abstand müssen Autofahrer zu Radfahrern halten. Systematische Erhebungen gab es dazu in Deutschland bisher keine. Auch die Polizei kontrolliert die Überholvorgänge nirgendwo in Deutschland in strukturierter Form. Ziel war es, das zu ändern, um der hitzigen Debatte um Verhalten im Verkehr Fakten entgegenstellen zu können. Für eine erfolgreiche Umsetzung der Idee kombinierte das Projekt Radmesser klassischen Journalismus mit Bürgerwissenschaften und innovativen Technologien wie Machine Learning und Datenvisualisierung.

Zuerst wurde ein Sensormodul und eine Smartphone-App entwickelt, die über Bluetooth miteinander kommunizieren. Baupläne und Vorlagen gab es nicht. Nachdem verschiedene Aufbauweisen in Probefahrten getestet und auf ihre Effizienz und Genauigkeit hin verglichen worden waren, baute das Team 100 Sensoren, um sie an freiwillige Radfahrerinnen und Radfahrer in Berlin zu verteilen. Erste Ergebnisse samt Mitmach-Aufruf erschienen am 20. August 2018. Darauf meldeten sich 5.000 Freiwillige. Ausgewählt wurde mit einem aufwendigen Verfahren so, dass möglichst verschiedene Radfahrer aus verschiedenen Gegenden und Altersgruppen teilnahmen. Alle Sensoren, die im September 2018 verteilt wurden, hat das Team selbst gebaut. Die ersten Auswertungen der erhobenen Daten aller Testfahrer wurden ab 1. Dezember 2018 veröffentlicht. Sie zeigten, dass in mehr als der Hälfte der Fälle Autos die Radfahrer zu eng überholten.

Seit der ersten Veröffentlichung erhielt das Projekt Radmesser Kooperationsanfragen aus 17 Städten in fünf Ländern von Journalisten, Forschern und NGOs.

Projektmanagement:

- Michael Gegg, Hendrik Lehmann

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Gegg
- E-Mail: michael.gegg@tagesspiegel.de
- Projekthomepage: https://interaktiv.tagesspiegel.de/radmesser/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Messungen zu Überholabständen zwischen Autos und Fahrradfahrern, Verbesserung der Datenlage
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  56 % der gemessenen Überholvorgänge waren zu dicht (s.a. Projekthomepage Kapitel 7 und 8)
- FINANZIERUNG:
  Förderung durch das Medieninnovationszentrum Babelsberg (MIZ)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Mai 2018 – April 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Radmesser ist ein selbst entwickelter Sensor, der Überholabstände zwischen Autos und Radfahrern misst. Mindestens 1,5 bis 2 m Abstand sollten Autofahrer beim Überholen von Radfahrern einhalten. Doch kontrolliert wird das bislang von Behörden nicht. Wir haben zwei Monate lang in Berlins Straßen nachgemessen, wie viel Abstand gehalten wird – und mit den erhobenen Daten Fakten für eine fundiertere Verkehrsdebatte geliefert.

BERLIN 9

In zweiter Reihe

Enges Überholen ist ein Unfallrisiko und ein Grund, warum viele nicht aufs Rad vertrauen. Nur wenige Autofahrer halten sich an die Regeln. Auf Testfahrt mit einem selbst entwickelten Abstandsmesser

Die Polizei sagt: „Zur Anzahl der Verstöße liegen keine validen Daten vor"

DER RADMESSER

Testfahrer gesucht

104

Die Ergebnisse wurden u.a. von Medien wie der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, Zeit Online, Spiegel Online, Deutschlandfunk Nova, Pro Sieben und rbb aufgenommen, die über den Tagesspiegel-Radmesser berichteten. Konfrontiert mit den Ergebnissen, forderte die Berliner Verkehrssenatorin daraufhin Polizeikontrollen und Gesetzesänderungen. Das Projekt wurde durch das Medieninnovationszentrum Babelsberg gefördert. An der Umsetzung arbeiteten neben dem Kernteam von bis zu zehn Personen zahlreiche weitere Tagesspiegel-Journalisten, Freiwillige und Bastler mit.

Das Projekt Radmesser ist einzigartig. Bisher gab es für die Hauptstadt keine belastbaren Daten zu den Sicherheitsabständen zu Radfahrern. Nun lässt sich dank 17.000 gemessener Überholvorgänge ein zuvor subjektives Angstgefühl belegen: Zu enges Überholen ist ein Problem auf Berlins Straßen.

RADSPORTLIFE – DEINE FAHRRADPLATTFORM/RADFAHREN NEU ERLEBEN

105

RADSPORTLIFE – ist die erste Plattform, die umfassende Informationen aus allen Bereichen des Themas Radfahren vereint und verständlich für den Nutzer kommuniziert. Sie wird damit den Menschen aller Altersgruppen das Radfahren und den Radsport näherbringen. Als umfassender Web-Auftritt sowie als umfangreiches Fahrradmagazin wird es alle Informationen rund um das Radfahren und den ambitionierten Sport anbieten. Es wird dazu beitragen, die Kinder in der jeweiligen Region mit dem Erwerb des Fahrradführerscheins im Zusammenwirken mit Vereinen, Schulen und Verkehrswacht für Radfahren und Radsport zu begeistern. RADSPORTLIFE macht die Nutzer auf Radveranstaltungen und Vereine in ihrer Nähe bzw. vor Ort aufmerksam und gibt ihnen so die Möglichkeit, actiongeladenen Radsport zu erleben. Wir weisen ferner auf Veranstaltungen und Messen mit Vorträgen und anderen Informationen zu den Themen Fahrrad und Radsport hin und berichten über diese. Wir unterstützen zudem Projekte zur Radförderung, zu Bewegung und Gesundheit, darunter STADTRADELN, Fahrradspielplätze sowie auch Vereins- und Bezirksarbeit im Radsport.

Durch unsere Vorstands-, Bezirks- und Vereinsarbeit steht uns ein breites Netzwerk zur Verfügung: 549 Vereine, 41.000 Mitglieder, davon 8.000 Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre. In Baden-Württemberg sind die erfolgreichsten und bekanntesten Radsportler zu Hause. Unser Bundesland ist die Oase der Topsportler im Bereich Radsport. Besonders die langjährigen Partner unseres Fahrradgeschäfts sind sehr gespannt auf die Veröffentlichung von RADSPORTLIFE und warten darauf, ein Teil davon zu werden. Dazu zählen Fahrradhändler, Hersteller von Fahrrädern (u.a. ökologische Bambusräder), Radsportbekleidung und Fahrradzubehör als auch von Nahrungsmitteln für den Sportbereich.

In der Kategorie Service setzen wir uns als Koordinator von STADTRADELN in der Gemeinde Schwetzingen dafür ein, die Vorteile des Radfahrens den Menschen näherzubringen. Hierbei werden alle Bewohner zum Radfahren angeregt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Aufbau einer umfassenden Homepage und eines ergänzenden, quartalsweisen Printmagazins
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Team von RADSPORTLIFE hat ein Netzwerk aus starken Partnern und Sponsoren geschaffen.
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung, zusätzlich langjährige Sponsoren/Partnerschaften
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Die Idee zu RADSPORTLIFE entstand Anfang 2016. Die Umsetzung zur Website wurde im Sommer 2018 begonnen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
RADSPORTLIFE verknüpft als erste und einzige Plattform (online und offline) Radsport, Vereine, Fachhändler, Rennveranstaltungen, Events, Workshops, Produkte, Testberichte, Sportler, Gesundheit, Mobilität, Radreisen und innovative Projekte und deckt damit alle Bereiche zum Thema Radfahren ab.

Projektmanagement:
- Horst Krayer, Stephanie Krayer, Simon Eisemann

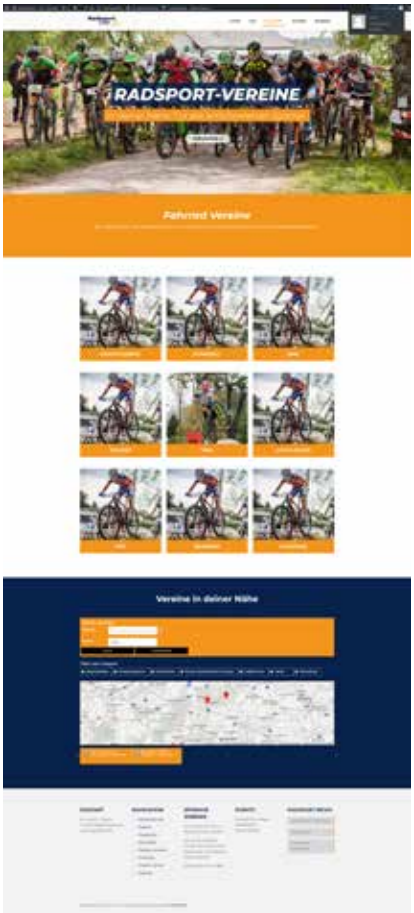
Kontakt:
- Ansprechpartner: Stephanie Krayer
- E-Mail: info@radpower.de
- Projekthomepage: www.radsportlife.de (Nicht öffentlich zugängig)

RADSPORTLIFE – DEINE FAHRRADPLATTFORM/RADFAHREN NEU ERLEBEN

Darüber hinaus fördern wir in der Kategorie Infrastruktur regionale Projekte, wie die kostenfreien Reparatur-Stationen in unserem Radbezirk. Dazu zählt auch unser Einsatz zum Bau von Fahrradspielplätzen.

RADSPORTLIFE steht kurz vor der Veröffentlichung. Unsere Homepage geht in wenigen Wochen online und erwartet hohe Besucherzahlen. Unser gleichnamiges Fahrradmagazin (Auflagenhöhe: ?) wird in seiner Erstausgabe für den Rhein-Neckar-Kreis in Kürze bei allen Fahrradgeschäften und AOK-Filialen erhältlich sein.

Im Übrigen können alle Einsendungen zum Fahrradpreis grundsätzlich Teil von RADSPORTLIFE werden, wenn diese in unser Konzept passen und das Fahrradfahren in Deutschland innovativ fördern.



105

FAHRRADPENDELN.DE

Vom Nutzen, Pendlern für das Radfahren Geld zu geben

Ein Mobilitätskonzept von Ingolf Bode

Unbekannter Fahrradpendler, Theresienwiese München, Januar 2019; Foto: I. Bode

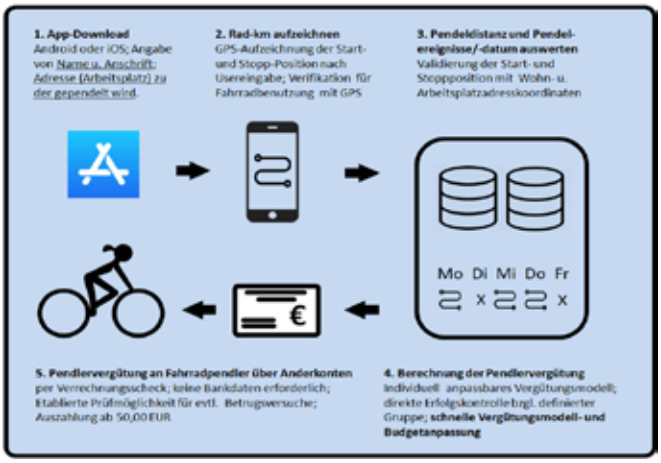
Fahrradpendeln.de ist zunächst der Name unserer Website und unserer App, die es auf einfache Weise ermöglicht, genau definierte Zielgruppen unter den jetzigen und vor allem den künftigen Fahrradpendlern finanziell zu fördern.

Für den User, der zur Arbeit radelt, werden die Pendelstrecken aufgezeichnet. Unser Programm verifiziert, ob mit dem Rad gefahren wurde sowie ob beim Start und beim Ziel die Wohnadresse bzw. die Adresse des Arbeitsplatzes angefahren wurde.

Gespeichert werden der Name des Users, seine Anschrift und die Adresse seines Arbeitsplatzes.

Die Bezahlung erfolgt aus Datenschutzgründen offline, das heißt per Scheck an die angegebene Privatanschrift oder an die Adresse des Arbeitsplatzes des Fahrradpendlers.

Es ist möglich, dass mehrere Förderer zugleich einen Fahrradpendler fördern, beispielsweise die Stadt, in der der Fahrradpendler wohnt und/oder arbeitet und sein Arbeitgeber.



Projektmanagement:

- Ingolf Bode

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ingolf Bode
- E-Mail: bode@mcpatent.de
- Projekthomepage: https://radpendeln.de/

106

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Wir möchten den Radverkehr fördern, indem wir Fahrradpendler für das Pendeln finanziell unterstützen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Laufende Gespräche mit Münchner Unternehmen
- FINANZIERUNG:
  120.000 EUR für Softwareentwicklung, Marketing
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Wir wollen bis zum 1.4.2019 eine Anwendungssoftware für Smartphones entwickelt haben.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Ziel ist es,

- Unternehmen zu ermöglichen, ihre Mitarbeiter zum Fahrradfahren zu motivieren und dabei das Budget und die Fahrziele auf einfache Weise selbst zu definieren;
- Städte und Kommunen zu ermöglichen, den Verkehr zu den Hauptverkehrszeiten vom Auto auf das Fahrrad umzuleiten;
- Krankenkassen zu entlasten, indem diese das Fahrradpendlen ihrer Mitglieder unterstützen.

FORTSCHRITTSBERICHT 2019 ZUM BÜNDNIS FÜR DEN RADVERKEHR UND ZUR RADVERKEHRSSTRATEGIE FÜR HAMBURG

Radverkehrsförderung ist unverzichtbarer Baustein einer nachhaltigen, zukunftsfähigen und lebenswerten Mobilität in Metropolen. Entscheidend sind hierbei ein systematisches Vorgehen sowie die parallele und stadtweite Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen in den drei Handlungsfeldern Infrastruktur, Service und Kommunikation.

Im 2016 geschlossenen Hamburger Bündnis für den Radverkehr arbeiten die verschiedenen Behörden auf allen Ebenen auf das Ziel hin, den Radverkehr konsequent und gemeinsam weiterzuentwickeln. Hamburg nimmt mit dieser bundesweit einzigartigen, übergreifenden Kooperation eine Vorreiterrolle ein. Als Handlungsgrundlage hat das Bündnis für den Radverkehr ein Arbeitsprogramm verabschiedet, das schrittweise abgearbeitet wird.

Der angestrebte Wandel zu einer radverkehrsgerechten Stadt wird nicht als Umsturz, sondern mit Bedacht betrieben, um die Bevölkerung mitzunehmen. Ziel ist die Schaffung von lebendigen, lebenswerten und bedarfsgerecht nutzbaren Stadt- und Verkehrsräumen.

Die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen, die im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr in allen Handlungsfeldern realisiert werden, werden im regelmäßig erscheinenden Fortschrittsbericht ausführlich dargestellt. Der vorliegende Bericht über die Jahre 2015 bis 2018 zeigt sowohl in Texten als auch in einer umfangreichen Bilddokumentation auf, dass das Mosaik aus den zahlreichen angestoßenen Maßnahmen immer dichter wird und zum einen immer mehr zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur entsteht und zum anderen vielfältige Maßnahmen in den Bereichen Service und Kommunikation umgesetzt wurden und werden.

Jede einzelne dieser Entwicklungen wird im Fortschrittsbericht auf anschauliche und für den Bürger nachvollziehbare Weise dargestellt. Den Leserinnen und Lesern wird so die Möglichkeit gegeben, den Prozess der Radverkehrsförderung in Hamburg zu begleiten und mitzuerleben, wie sich Hamburg zu einer fahrradfreundlicheren Stadt entwickelt. Der Fortschrittsbericht zeigt, dass der Radverkehr in Hamburg immer sichtbarer wird und sich zu einem positiven Stadtgespräch mit Bezug auf ein lebenswertes Hamburg insgesamt entwickelt. Die Resonanz zahlreicher Leserinnen und Leser zeigt, dass Hamburg auf einem guten Weg ist und dies anerkannt und honoriert wird.

Neu im vorliegenden 4. Fortschrittsbericht ist die Inanspruchnahme professioneller Unterstützung für Layout, Satz, Grafiken und Druck. Zusammen mit dem Fortschrittsbericht wurde außerdem ein Postkartenset produziert. Unter dem Titel „Grüße aus Hamburg“ werden markante Hamburger Straßen und Plätze unter dem Gesichtspunkt des Radfahrens als attraktive und lebendige Straßenräume in Szene gesetzt. Die Postkarten werden wie der Fortschrittsbericht auf öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen angeboten und verteilt.

Der Fortschrittsbericht ist zudem online unter dem Link www.hamburg.de/contentblob/11873926/4dcff718d6ebafbaa53c6c76c518c7e9/data/fortschrittsbericht-2018-webversion.pdf für jeden einsehbar.

107

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

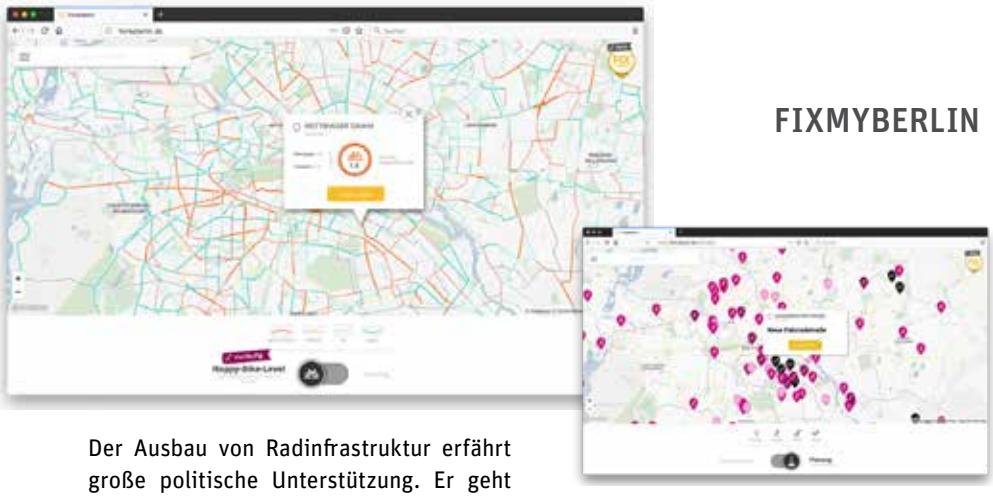
- ZIEL:
  Information und Vermittlung von positivem Image über die Fortschritte der Radverkehrsförderung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Veröffentlichung 4. Fortschrittsbericht seit 2008 und Erstellung Postkartensatz „Grüße aus Hamburg“
- FINANZIERUNG:
  Ca. 10.000 € aus Sach- und Fachmitteln für Layout, Satz, Grafiken und Druck
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2015 – 2018 (Berichtszeitraum)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Fortschrittsbericht zum Bündnis für den Radverkehr dokumentiert die zahlreichen Maßnahmen und wichtigen Fortschritte in allen Handlungsfeldern der Hamburger Radverkehrsförderung der letzten Jahre. Im Textteil werden in neun Kapiteln die wesentlichen Aktivitäten und Entwicklungen beschrieben. Eine umfangreiche Fotodokumentation mit über 200 Bildern illustriert anschaulich die Fortschritte im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur. Ein Tabellenteil rundet den Bericht ab.

Projektmanagement:
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Radverkehrskoordinatorin

Kontakt:
- Ansprechpartner: Janin Schröder
- E-Mail: janin.schroeder@bwvi.hamburg.de
- Projekthomepage: https://www.hamburg.de/radverkehr/

FIXMYBERLIN



Der Ausbau von Radinfrastruktur erfährt große politische Unterstützung. Er geht aber aufgrund mangelhafter Datenlage, fehlender Koordinierung und schlechten Konfliktmanagements nur langsam voran. FixMyBerlin hat daher eine zentrale Webplattform zur Kommunikation und Datenaufbereitung entwickelt, die Städte auf dem Weg zur Fahrradstadt unterstützt.

Die Plattform verfolgt einen systematischen Ansatz, der:

1. Die Kommunikation zwischen Verwaltung und Bürger*innen verbessert:
Planungen zum Ausbau von Radinfrastruktur werden aus den verschiedenen Verwaltungen in einem einheitlichen Standard zusammengeführt und auf der kartenbasierten Plattform leicht verständlich und nutzerzentriert abgebildet. Bürger*innen können sich schnell und ortsbezogen ein Bild über geplante Projekte und ihre Hintergründe machen. Gesamtstädtische Zusammenhänge werden deutlich und die Akzeptanz für das Handeln der Verwaltung wird erhöht. Mögliche auftretende Interessenkonflikte können effizient und frühzeitig gesteuert werden. Durch das einheit-liche, offene Format und die Aktualität der Daten werden zudem die Projektsteuerung und die interne Kommunikation verbessert.

2. Radverkehrsdaten zusammenführt, aufbereitet und analysiert:
Der Happy-Bike-index führt vorhandene Daten zum Zustand von Radinfrastruktur zusammen und bereitet diese so auf, dass ein verständliches Bild der Herausforderung auf dem Weg zur Fahrradstadt sichtbar wird. Die entwickelte Metrik macht eine zukunftsfähige Radinfrastruktur messbar und zeigt den Fortschritt auf dem Weg zu gesetzten Zielen. Eine erste Beta-Version ist auf der Website veröffentlicht. Derzeit werden Feedback- und Meldedialoge zur gezielten Abfrage von Bedarfen der Bürger*innen entwickelt. Vorhandenes lokales Wissen von Bürger*innen kann damit zusammengeführt und effizient in den Planungsdialog integriert werden.

Die Plattform ist konsequent als offenes System gestaltet. Die Software wird Open Source entwickelt und die Daten der Plattform sind über eine API auslesbar. Alle Komponenten sind so entwickelt, dass sie auf andere Städte übertragen werden können. Liegen weitere Daten z.B. von Befahrungen vor, können diese leicht integriert und die Qualität der Auswertung verbessert werden. Die Zusammenarbeit mit weiteren Städten wird angestrebt.

FixMyBerlin ist eine Initiative aus der Berliner Zivilgesellschaft und mittlerweile ein Start-up mit vier Mitarbeitern. Wir sind ein kleines, aber schlagkräftiges Team aus Entwicklern, Designern, Verkehrsplanerinnen und Datenspezialisten, die den Traum haben, Berlin und in der Zukunft viele weitere Städte auf dem Weg zur Fahrradfreundlichkeit zu begleiten.

Das Projekt verfolgt erstmalig einen systematischen Ansatz zur digitalen Kommunikation von Radverkehrsplanung und der Verbesserung der Datenlage im Radverkehr. Damit trägt es nachhaltig und skalierbar zur Unterstützung der Radverkehrsplanung und ihrer positiven Kommunikation bei.

Projektmanagement:
- Boris Hekele

Kontakt:
- Ansprechpartner: Heiko Rintelen
- E-Mail: heiko@fixmyberlin.de
- Projekthomepage: fixmyberlin.de

108

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Beschleunigung der Umsetzung von Radverkehrsplanung durch gute Kommunikation und bessere Daten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Launch der Plattform fixmyberlin.de
- FINANZIERUNG:
  Förderung durch das mFund-Programm des BMVI; eigene Finanzierung; mehrere Hundert Stunden ehrenamtlicher Arbeit
- PROJEKTSTATUS:
  In Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Januar 2017, Launch der Plattform September 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
FixMyBerlin unterstützt Berlin auf dem Weg zur Fahrradstadt durch eine zeitgemäße digitale Kommunikation und die Aufbereitung von Radverkehrsdaten. Dafür wurde ein digitales, kartenbasiertes Redaktionsformat entwickelt, das Transparenz und Monitoring von Planungen für Planer*innen einfach und für Bürger*innen anschaulich macht. Mit dem Happy-Bike-Index wurde eine Metrik entwickelt, die alle Berliner Hauptstraßen auf ihre Leistungsfähigkeit und Sicherheit für den Radverkehr analysiert.

RADWEG STATT MEHRZWECKSTREIFEN AM WESTENHELLWEG (L 736) IN BERGKAMEN-HEIL

109

Der Westenhellweg (L 736) ist in Bergkamen-Heil (Kreis Unna) ein Autobahnzubringer, der täglich von über 7.300 Kraftfahrzeugen mit bis zu 100 km/h befahren wird. Bereits im Jahr 2008 hat das Land NRW hier einen Radweg an dieser Landesstraße in sein Planungsprogramm aufgenommen (Rang 22 von 30 beim vorschlagenden Regionalrat im Regierungsbezirk Arnsberg). Nach zehn Jahren Wartezeit war dieser Radweg jedoch auf Rang 26 (beim jetzt zuständigen Regionalverband Ruhr) abgerutscht. Bei jährlich etwa zwei realisierten Radwegen an Landesstraßen wären mindestens zehn weitere Jahre vergangen, bis hier etwas für den Radverkehr geschehen würde.

Als der ADFC im Februar 2018 von der bevorstehenden Erneuerung der 11 m breiten Fahrbahndecke auf der L 736 erfuhr, ergriff er sofort die Initiative. Er schlug dem Landesbetrieb Straßenbau NRW vor, mit der Deckenerneuerung einen einseitigen Zweirichtungsradweg im vorhandenen Verkehrsraum anzulegen. Das ist nach einem Beispiel aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ohne Flächenverbrauch durch die Umwandlung der bisherigen Mehrzweckstreifen möglich. Der Vorschlag stieß sofort auf die einhellige Unterstützung durch die Straßenverkehrsbehörde und den Rat der Stadt Bergkamen.

Nach anfänglicher Skepsis hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW (als zuständiger Baulastträger) diesen Vorschlag durch seine Regionalniederlassung Ruhr in Bochum in nur drei Monaten Zeit umgesetzt. Am Baubeginn, der L 821 (Jahnstraße), und am Bauende Ökologiestation/Kohlekraftwerk sind Anbindungen an Radwege in Bergkamen-Heil vorhanden. Ohne Flächenverbrauch ist hier, direkt am Naturschutzgebiet Lippeaue, für rund 250.000 € Mehrkosten ein 2,2 km langer Radweg entstanden. Dabei wurde die Kfz-Fahrbahn um etwa 1,5 m nach Süden verschoben, während der Zweirichtungsradweg an der Nordseite durch Schutzplanken gesichert wird.

Durch das beherzte, hartnäckige Eingreifen des ADFC mit überzeugenden Argumenten sowie durch seine intensive Öffentlichkeitsarbeit wurde die einmalige Chance genutzt, den Radweg zehn Jahre früher und dazu noch kostengünstiger zu realisieren. Die Sicherung des Radverkehrs an einem Autobahnzubringer erfolgte ohne aufwendigen Grunderwerb und ohne Eingriff in den Naturhaushalt. Diese Maßnahme ist ein gelungenes Beispiel für die Umwandlung von Mehrzweckstreifen an Landstraßen in einen Radweg.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- ZIEL:
  Lückenschluss im Radwegenetz an einer viel befahrenen Landesstraße (Autobahnzubringer L 736)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mit der Erneuerung der Fahrbahndecke wurde ohne Flächenverbrauch ein 2,2 km langer Radweg angelegt.
- FINANZIERUNG:
  Haushaltsmittel für Landesstraßen in NRW
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  März – April 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Nach zehn Jahren Wartezeit wurde eine 2,2 km lange Radweglücke an der L 736 (Westenhellweg) am Naturschutzgebiet Lippeaue geschlossen. Im Einklang mit den Regelwerken für den Straßenbau konnten die bisherigen Mehrzweckstreifen bei der Erneuerung der Fahrbahndecke entfallen. An einer Seite der Straße wurde, gesichert durch Schutzplanken, ein Zweirichtungsradweg kostengünstig ohne zusätzlichen Flächenverbrauch angelegt.

Projektmanagement:
- ADFC Kreis Unna e.V. als Ideengeber (Umsetzung: Strassen.NRW, Regionalniederlassung Ruhr, Bochum)

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jürgen Heidenreich
- E-Mail: juergen.heidenreich@adfc-unna.de
- Projekthomepage: keine Angabe