

DIE PROJEKTE 2023

JURYMASSE



**DER DEUTSCHE
FAHRADPREIS**
best for bike

IST EINE INITIATIVE VON:



Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Tel.: 0 30/18 300-0
E-Mail: poststelle@bmdv.bund.de
bmdv.bund.de
www.nationaler-radverkehrsplan.de



**Arbeitsgemeinschaft
fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.**
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
Tel.: 0 21 51/86-42 83
E-Mail: info@agfs-nrw.de
www.agfs-nrw.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON:



Verbund Service und Fahrrad e.V.
Biegenstraße 43
35037 Marburg
Tel.: 0 64 21/8 85 95 66
E-Mail: info@vsf-mail.de
www.vsf.de



Zweirad-Industrie-Verband e.V.
Reinhardtstraße 7
10117 Berlin
Tel.: 0 30/4 39 73 57 70
E-Mail: contact@ziv-zweirad.de
www.ziv-zweirad.de

KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:



**P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität GmbH**
Antwerpener Straße 6–12
50672 Köln
Tel.: 0221/208 94-0
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de



INHALT INFRASTRUKTUR

BAU UND AUSBAU VON RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

01. BARRIEREFREIE RADWEGE IN DER GEMEINDE GREFRATH	9
02. RADROUTE DRESDEN OST	11
03. EINRICHTUNG EINER FAHRRADZONE IN EINER KOMMUNE	13
04. VERKEHRSVERSUCH AUF DER L 118 ZWISCHEN MEISSENHEIM-KÜRZELL UND FRIESENHEIM-SCHÜTTERN	15
05. RADSCHNELLWEGENETZ SÜDLICHER OBERRHEIN	17
06. NEUBAU EINES RAD- UND GEHWEGES ZWISCHEN HUGSWEIER UND DER B 3 (K 5339)	19
07. KANALPROMENADE MÜNSTER.....	21
08. RADFAHRERBRÜCKE GÜTERSTRASSE	23
09. DER WÄLLER ALLEEN-WEG	25
10. DER „ALTHEIDER WEG“ – MECKLENBURG-VORPOMMERNS ERSTE FAHRRADSTRASSE AUSSERORTS	27
11. ALLTAGSRADWEGE IM LÄNDLICHEN RAUM	29
12. PIPELANE – FAHRRAD-HOCHWEG.....	31
13. BARRIEREFREIES RADWEGENETZ LANDKREIS BAD DÜRKHEIM UND STADT NEUSTADT A. D. W	33
14. DORTMUNDER RADWALL – FAHRRADFREUNDLICHER UMBAU DES SCHWANEN- UND OSTWALLS	35
15. FAHRRADFREUNDLICHE UMGESTALTUNG OEDER WEG	37
16. INNOVATIVE STRASSENQUERUNGEN AM BAHNRADWEG SANKT WENDELER LAND	39
17. SCHNELL MAL KREUZEN – KURZFRISTIGE RADFREUNDLICHE KNOTENANPASSUNG NEUER JUNGFERNSTIEG HAMBURG.....	41
18. FAHRRADSTRASSE DAMBACHER STRASSE	43
19. ERFURTER RADRING.....	45
20. NEUANLAGE RADFAHRSTREIFEN AUF DER KENNEDYBRÜCKE IN BREMERHAVEN	47
21. SANIERUNG ALTSTADTRING L 657	49
22. „FAHRRADSTRASSEN-PERLENKETTE“ AUF DER VELOROUTE 1 IN HAMBURG (ALTONA-ALTSTADT BIS ST. PAULI)	51
23. OST-WEST-ACHSE BONN	53
24. ERTÜCHTIGUNG VON (FELD-)WEGEN FÜR DEN RADVERKEHR / PENDLERACHSEN-PROGRAMM	55
25. BIKE OFFENBACH.....	56
26. LÜCKENSCHLUSS LAHNRADWEG	58
27. BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM – MUSTERZEICHNUNGEN FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR	60
28. POP-UP-MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER VERKEHRSWENDE (POP-UP-RADWEG, POP-UP-TEMPO-30 UND POP-UP-FUSSGÄNGERZONE)....	62
29. CHECK-IN(GOLSTADT).....	64
30. MEPPEN BEWEGT: DIE MOBILITÄTSOFFENSIVE – VERKEHRSVERSUCH IN DER MEPPENER INNENSTADT	66

RADVERKEHRSKONZEPTE UND BAULICHE ANLAGEN

31. JAKOBUS RADWEGE NETZ IN SÜDDEUTSCHLAND „RADFAHREN MIT SINN UND ALLEN SINNEN“	68
32. RAD-WEGE-KONZEPT GEMEINDE SCHWANHEIDE/RADWEGE SCHWANHEIDE	70
33. VERKEHRSGEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG	72
34. ERSTER „SMARTCITY“-RADWEG IN THÜRINGEN	73
35. DIRT-BIKE-PARK VELBERT	75
36. NEUSCHAFFUNG EINES MULTIMODALEN VERKEHRSKNOTENS AN EINEM STÄDTEBAULICH WERTVOLLEN AUFENTHALTSRAUM.....	76
37. FAHRRADPARKEN MACHT KREUZUNGEN SICHERER.....	77
38. REGIONALES RADWEGENETZ IN DER METROPOLE RUHR – UMSETZUNGSKONZEPT	79
39. BIKEPARK FC HUNDHEIM/STEINBACH.....	81
40. ENTWICKLUNG DES BEDARFSPLANS FÜR RADWEGE AN BUNDES- UND LANDESSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG	83



INHALT INFRASTRUKTUR

INNOVATIVE FAHRRADSTATIONEN UND LADESTATIONEN FÜR E-BIKES

41.	KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – E-BIKE LADEN OHNE HEIMLADEGERÄT IN MOBILEN, ÜBERDACHTEN EINHEITEN/SOLARANLAGE	86
42.	FAHRRADGARAGEN-SHARINGSYSTEM	88
43.	ÖFFENTLICHES E-BIKE-LADENETZ AM UND UM DAS THÜRINGER MEER	89
44.	FAHRRADPARKHAUS AM BAHNHOF	91
45.	INNOVATIVES KOMBI-MODUL FÜR FAHRRÄDER UND LASTENRÄDER	93
46.	MOBILSTATIONEN IM QUARTIER	95
47.	FAHRRAD-MOBILITÄTSSTATION UKSH KIEL	97
48.	ALADIN – PLANUNGSHILFE FÜR ABSTELLANLAGEN VON LASTENRÄDERN IM ÖFFENTLICHEN RAUM	99
49.	ALTMARKMACHER E. V.	101
50.	RADSTATION CASTROP-RAUXEL	102
51.	DIGITALE RADSTATION MÜNSTER	104



INHALT SERVICE & KOMMUNIKATION

VERKEHRSERZIEHUNG UND REPARATURSERVICE

52.	KOLPING RADBASTLERTREFF.....	108
53.	MUDBUSTERS BRILLIANCE FOR BIKES.....	109
54.	RADREPARATURSTATION IM DRK-QUARTIER.....	111
55.	FAHRRADWERKSTATT DER FLÜCHTLINGHILFE	112
56.	RADFAHRSCHULE XXL – EIN ANGEBOT FÜR JUNG UND ALT.....	113
57.	REPARADTUM	115
58.	JUGENDHILFE AUF ZWEI RÄDERN	117
59.	VIDEOPROJEKT „MIT DEM FAHRRAD VON HEVEN SICHER ZUR SCHULE“.....	119
60.	BLEIBEMOBIL – EIN MOBILER REPARATURSERVICE	121
61.	MARCELS FAHRRADGARAGE	123
62.	PEDALINO	124
63.	GEMEINNÜTZIGES PROJEKT ZUR FAHRRADWEGPFLEGE.....	125
64.	FACHGESCHÄFT FÜR STADTWANDEL: TREFFPUNKT FÜR DIE OFFENE FAHRRADWERKSTATT, LASTENRADVERLEIH UND RADENTSCHIED ESSEN	127
65.	TRAILGLÜCK – FAHRRAD- UND MOUNTAINBIKE-KURSE FÜR KINDER, FRAUEN UND FAMILIEN	128
66.	HERAUSFORDERUNG SCHOKOFAHRT	129
67.	SPIELWENDE	131

DATEN, KARTEN UND INFOMATERIALIEN

68.	RADTOURISMUS MIT DIGITALEM DOPPEL-WUMMS: OPTIMIERTE OPENSTREETMAP-BASIS UND GEPRÜFTE GPX-DATEIEN	134
69.	INTERAKTIVE KARTEN	136
70.	RADWEGPLANUNG-MUENCHEN.DE	137
71.	RADVERKEHRSATLAS	139
72.	RSV-BAUKASTEN.....	141
73.	NUDAFA-METHODE ZUR RADNETZENTWICKLUNG	142
74.	CITIES.BY.BIKE	144

FAHRRADVERLEIHSYSTEME UND GEFÜHRTE RADTOUREN

75.	OLAF – DAS FREIE SCHWERLASTENRAD	147
76.	AHAUS.BIKE	149
77.	ALNATURA LASTENRÄDER – EIN NACHHALTIGES UND KOSTENFREIES TRANSPORTANGEBOT.....	151
78.	SIEBEN HANDBIKE-TOUREN IM CHIEMGAU	153
79.	LARA – DAS LEIHLASTENRAD FÜR LINTEL!	154
80.	RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR JEDERMANN/-FRAU	155
81.	PAUL-GERHARDT-MOBIL – MOBILITÄT, BEGEGNUNG UND TEILHABE IM STADTTTEIL FÖRDERN.....	157
82.	KLARA – KAUFUNGER E-LASTENRADVERLEIHSYSTEM, FLÄCHENDECKEND UND KOSTENLOS	158
83.	LASTENRÄDER GÜNSTIG LEIHEN	160
84.	AUF SPURENSUCHE IN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG: MIT DEM E-BIKE VOM MAY-AYIM-UFER BIS ZU FAIR FASHION.....	162
85.	RADFAHREN FÜR ALLE – ROLLSTUHLFAHRRAD KOSTENLOS LEIHEN.....	164
86.	BACH BY BIKE.....	165
87.	MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM	167
88.	KVB-LASTENRAD.....	168
89.	FAMA (FAHR MAL!)	170
90.	„VON FLUSS ZU FLUSS – VON DER DONAU ZUR MOLDAU“	172

INHALT SERVICE & KOMMUNIKATION

VERANSTALTUNGEN, PLATTFORMEN UND SERVICEELEMENTE

91.	GREENFINDER.DE – DAS E-BIKE-VERGLEICHSPORTAL	175
92.	NOTRUF EINRICHTUNG AN RADWEGEN UND IM KOMMUNALEN UMFELD	176
93.	FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER.....	178
94.	STATIONÄRE SCHLISSFACHANLAGE MIT GEPÄCKBOXEN FÜR TOURISTEN IN HOYERSWERDA	180
95.	„FLOTTE GEWERBE“	182
96.	AKTIVMOBIL BW	184
97.	ALTEOS E-BIKE-VERSICHERUNG MIT GPS-SCHUTZ	186
98.	RADELBONUS.DE / EINFACH MITRADELN – STEUERFREIE BONI VOM CHEF SAMMELN – REGIONAL EINLÖSEN!.....	187
99.	SOCIAL2MOBILITY II: FAHRRADMOBILITÄT UND SOZIALE TEILHABE ERMÖGLICHEN.....	189
100.	BÜNDNIS FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR	191
101.	ERSTMALIG GEMEINSAM: DIE BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN FÜR DAS VERKEHRSPOLITISCHE ZIELBILD ZUR INTEGRATION VON RAD UND BAHN	193
102.	PRIOBIKE-HH (KURZFORM: PRIOBIKE)	195
103.	RADENTSCHIED MÜNCHEN	197
104.	RIDE – RADVERKEHR IN DEUTSCHLAND	199
105.	VEREIN „BUCHHOLZ FÄHRT RAD“	201
106.	DIE VIELLEICHT LÄNGSTE FAHRRAD-DEMO DEUTSCHLANDS (#VERKEHRSWENDEJETZTNRW)	203
107.	ADFC LEVERKUSEN 2030.....	204
108.	RADPARKEN.INFO	206
109.	BITS (BICYCLE AND INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS)	208
110.	GESCHWINDIGKEITSEMPFEHLUNG ÜBER FAHRRADSÄULE	210
111.	FAHRRAD-SPENDENFLOHMARKT FÜR UKRAINEHILFE	212
112.	KVB-RAD NIKOLAUS FLASHMOB	214
113.	RX CONNECT.....	216

KAMPAGNEN & MEDIEN

114.	IMAGEFILM „NACHHALTIG REISEN AM THÜRINGER MEER“	219
115.	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT MIT BANNERN AN STRASSEN	220
116.	GENUSSRADLTOUR.....	221
117.	MO SHOW	222
118.	GLUG – AUFFÜLLEN STATT ZUMÜLLEN	224
119.	TOUR DE VERKEHRSWENDE	226
120.	DAS STADTRADELN-BUCH	228
121.	RADL-GLÜCK!.....	230
122.	IMAGINE! SCHULSTRASSEN FÜR KÖLN.....	231
123.	UNS GEHÖRT DIE STRASSE! KIDICAL MASS AKTIONSWOCHENENDEN 2022	233
124.	RADFahren GEMEINSAM NEU ENTDECKEN	235
125.	RIESE & MÜLLER MAGAZIN	237

PRODUKTE

126.	E-BIKE-TREKKINGRAD, AUSGELEGT FÜR EINEN FAHRRADANHÄNGER.....	235
127.	E-VELO-CABRIO.....	240
128.	SMARTHELM.....	242

INFRASTRUKTUR



Bau und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur



BARRIEREFREIE RADWEGE IN DER GEMEINDE GREFRATH



01

Anfang 2021 hat der ADFC Krefeld Kreis Viersen Kontakt mit dem neu gewählten Bürgermeister von Grefrath, Herrn Stefan Schumeckers, aufgenommen, um über Optimierungen und Erleichterungen für Fahrradfahrende zu sprechen und Lösungen zu finden.

Nachfolgend hat im Sommer 2021 die neue Wirtschaftsförderin, Frau Laura Bürkert, im Auftrag des Bürgermeisters die Situation mit dem ADFC besprochen.

Es waren sich alle schnell einig, dass die veraltete Fahrradinfrastruktur optimiert werden muss, damit Tandems, Lastenräder, Liegedreiräder und normale Fahrräder mit /ohne Anhänger/Packtaschen problemlos und sicher die Radwege nutzen können.

Frau Bürkert bat zusätzlich die BürgerInnen der Gemeinde Grefrath über Social Media (Bürgerbeteiligung), ebenfalls problematische Stellen zu melden, und erstellte zusammen mit dem Bauhof und dem Ordnungsamt der Gemeinde Grefrath eine gute und umfangreiche Dokumentation.

Die Veränderungen wie Abbau der Umlaufsperrern und Begradigungen der Wege sowie Optimierung der Beschilderungen und Sperrpfosten begann im Herbst 2021 und wurde im Sommer 2022 vollendet. Auf dem Gemeindegebiet von Grefrath kann jetzt jeder Fahrradfahrende sicher und ohne Probleme die bestehenden Radwege nutzen, die in der Baulast von Grefrath sind. Im Juli 2022 stellte der ADFC erfreut fest, dass die Gemeinde Grefrath für uns Fahrradfahrende barrierefrei ist.

Am 20. September 2022 ehrte der ADFC um 16 Uhr auf dem Marktplatz in Grefrath das Team um Bürgermeister Schumeckers und Wirtschaftsförderin Bürkert in einer kleinen Zeremonie. Anschließend fand eine geführte ADFC-Rundtour (ca. 23 km) durch alle Ortsteile Grefraths mit Einkehr statt. Weiterhin können Hindernisse (Umlaufsperrern, fehlende Straßenbeschilderung etc.) durch die Menschen in Grefrath dem Team in der Verwaltung gemeldet werden, um den Prozess weiter im Sinne barrierefreier Radwege durchzusetzen.

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Mobilität: Grefrath baut Umlaufsperrern für RadfahrerInnen zurück.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Auszeichnung vom ADFC für Engagement und Barrierefreiheit auf Radwegen in der Gemeinde Grefrath
- **FINANZIERUNG:**
Verwaltung, bezahlt aus laufendem Haushalt
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2021 bis 2022

Projektmanagement:

- Gemeinde Grefrath

Kontakt:

- Ansprechpartner: Laura Bürkert
- E-Mail: laura.buerkert@grefrath.de
- Projekthomepage: https://rp-online.de/nrw/staedte/kempen/mobilitaet-grefrath-baut-umlaufsperrern-fuer-radfahrer-zurueck_aid-70973661

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ausgangssituation: Die Gemeinde Grefrath ist nicht barrierefrei: zu viele Poller, Umlaufsperrern, schlechte Radwege, fehlende/falsche Beschilderung. In Zusammenarbeit mit dem ADFC, der Verwaltung und den BürgerInnen Grefraths konnte die Gemeinde Grefrath den Status „Barrierefreiheit auf Radwegen“ gewinnen. Radfahren ist wieder ein Erlebnis geworden, und zwar für alle Menschen auf Rädern.

01



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine große Bedeutung: Papieraufwand gering gehalten, schnelle und kosteneffiziente Umsetzung, naturpfleglich gearbeitet. Projekt fördert die und dient der CO₂-Einsparung.

RADROUTE DRESDEN OST



02

Projektidee

Die rund 5 km lange Route schafft eine durchgängig, sicher und schnell befahrbare Radverkehrsverbindung vom Dresdner Stadtzentrum in die bewohnerreichen östlichen Stadtviertel. Ziel ist es, Alltagswege zu verbessern, denn entlang der Route gibt es eine Vielzahl von Wohnungen, Arbeitsplätzen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen.

Die Strecke führt überwiegend durch Tempo-30-Zonen und wurde schon vor Umsetzung der Maßnahmen häufig von Radfahrern befahren. Im Radverkehrskonzept ist die Route, orientiert am Ansatz der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), als IR-III-Route (innerstädtische Verbindung zwischen Zentren) und als Teil des mit Wegweisung auszustattenden Netzes hinterlegt. Neben der Umsetzung der beschlossenen Einzelmaßnahmen aus dem Radverkehrskonzept (Wegweisung, Oberflächensanierung eines Platzes, einige Querungsstellen über Hauptverkehrsstraßen) wird nahezu die gesamte Strecke als Fahrradstraße mit Radvorrangrouten-Standard gemäß den FGSV-Richtlinien ausgewiesen werden.

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften

Kontakt:

- Ansprechpartner: Paula Scharfe
- E-Mail: fahrradverkehr@dresden.de
- Projekthomepage: <http://www.dresden.de/radroute-dd-ost>

Erste Fahrradstraßen in Dresden

Fahrradstraßen sind in Dresden ein neues Element. Erster Schritt war deshalb die interne Erarbeitung eines Dresdner Fahrradstraßen-Standards. Für einen möglichst großen Komfortunterschied zur Tempo-30-Zone werden Fahrradstraßen in Dresden möglichst bevorzugt, Knotenpunkte vollflächig rot eingefärbt, ein 75 cm breiter Dooringstreifen (Sicherheitstrennstreifen zur Minimierung der Gefahren des Türaufschlagens von Kfz) markiert, Diagonalsperren eingerichtet und Fahrradbügel auf neuen Gehwegvorstreckungen aufgestellt. Diese Maßnahmen gehen deutlich über das Radverkehrskonzept hinaus und machen den Radverkehr auf der Strecke besonders sichtbar. Durch überwiegend Markierungsarbeiten, verkehrsorganisatorische Änderungen und kleinere bauliche Anpassungen (Gehwegvorstreckungen) sind niedrige Kosten, eine schnelle Umsetzbarkeit und ein hoher Nutzen garantiert.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Planung und Umsetzung der Radroute Dresden Ost mit den ersten Fahrradstraßen wurde öffentlich begleitet. Es gab

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Sachsen
- **ZIEL:**
Bessere Radverkehrsverbindung (Alltagsradverkehr) der einwohnerstarken Stadtteile ins Zentrum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
2022 sind 3 von 5 km der Route markiert und beschildert worden.
- **FINANZIERUNG:**
5,1 Mio. Euro, davon 4,5 Mio. Euro Fördermittel beantragt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2021 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Radroute Dresden Ost verbindet das Stadtzentrum mit den einwohnerstarken Stadtteilen im Dresdner Osten durch das Nebenstraßennetz, überwiegend über Fahrradstraßen. In Dresden sind das die ersten Fahrradstraßen, die eingerichtet wurden: mit Standard einer Radvorrangroute, geänderter Vorfahrtsregelung, einem mind. 75 cm breiten Dooring-Streifen, Diagonalsperren, durchgängiger Wegweisung und neuen Gehwegvorstreckungen mit Fahrradbügeln.



eine Bürgerinformationsveranstaltung, mehrere Pressetermine und Pressefahrradtouren, eine Bürgerradtour und Banner im Straßenraum sowie Postkarten zur Erklärung der Regeln auf Fahrradstraßen. Zudem werden alle Infos auf der Projektwebsite stets aktuell gehalten: <https://www.dresden.de/radroute-dd-ost>. Die Fahrradstraßen werden in der Öffentlichkeit positiv wahrgenommen.

Umsetzung und Evaluierung

Bis Ende 2022 wurden etwa 3 km Fahrradstraße mit Radvorrangrouten-Standard entlang der Radroute Dresden Ost sowie einzelne Querungsstellen eingerichtet. Auch die Wegweisung mit eigenem Logo wurde aufgestellt. Die Route wird nun auch vom Winterdienst betreut.

Im Frühling und Sommer 2023 werden Verkehrszählungen durchgeführt und mit der Vorherzählung verglichen. Danach soll entschieden werden, ob weitere Maßnahmen (z.B. weitere Diagonalsperren) notwendig sind.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die fortlaufende Umsetzung des Radverkehrskonzepts und durchgängiger Routen fördert die Steigerung des Radverkehrsanteils, besonders bei Pendler*innen und Alltagsradfahrer*innen, mindert dadurch die Kfz-Verkehrsleistung, den CO₂-Ausstoß und den Platzverbrauch und fördert



die Gesundheit von Radfahrer*innen und Anwohner*innen.

Das Projekt ist in Dresden das erste dieser Art mit Pilotcharakter und somit sehr hilfreich bei der Entwicklung weiterer Routen. Da es aus der Öffentlichkeit überwiegend Lob gab, kann die Route aufgrund ihres Erfolgs als Vorbild für weitere Routen genutzt werden. Begehungen und Exkursionen auf den neuen Fahrradstraßen gab es schon durch andere Städte sowie zur Fahrradsicherheitskonferenz im November 2022, welche in Dresden stattfand.

EINRICHTUNG EINER FAHRRADZONE IN EINER KOMMUNE

03



Aufgrund der Beschlüsse des Ortsrates Limbach vom März 2021 und des Umweltausschusses der Gemeinde Kirkel vom April 2021 wurde die Verwaltung der Gemeinde Kirkel mit der Realisierung der Fahrradzone in Kirkel-Limbach beauftragt. Zur Finanzierung der Fahrradzone wurden seitens der Gemeinde Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes beantragt. Der Förderantrag der Gemeinde wurde mit Schreiben vom 8. Dezember 2021 seitens der Landesverwaltung genehmigt.

Verlauf der Planung und Umsetzung

Das Ingenieurbüro Dumont erstellte den zur verkehrsrechtlichen Anordnung notwendigen Verkehrszeichenplan. Nach der Genehmigung dieses Plans durch die Verkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises und der Vergabe der Arbeiten, die zur Einrichtung der Fahrradzone nötig waren, wurde im Oktober von der Firma Schreiner Markierungen mit der Einrichtung der Fahrradzone begonnen.

Projektmanagement:

- Gemeinde Kirkel Fahrradbeauftragter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Armin Jung
- E-Mail: a.jung@kirkel.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Die Arbeiten, die zur Einrichtung der Fahrradzone realisiert werden mussten, bestanden in Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn und der Aufstellung bzw. dem Austausch von Verkehrszeichen.

So wurde an den Einfahrten der Fahrradzone das VZ 244.3 sowie ein nicht amtliches Zusatzschild mit Infos, welche Grundregeln in einer Fahrradzone gelten, aufgestellt. Zusätzlich wurde in den örtlichen Medien über die Fahrradzone berichtet und ein Flyer mit zusätzlichen Infos zur Fahrradzone aufgelegt. Dieser Flyer liegt in örtlichen Geschäften und Einrichtungen aus.

Nach der ursprünglich geplanten Freigabe der Fahrradzone im Oktober 2021 gab es Hinweise aus der Bevölkerung, dass mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ der motorisierte Individualverkehr bestimmte Ziele nicht mehr erreichen konnte. Daraufhin wurde die Fahrradzone mit dem Zusatzschild „Kraftverkehr frei“ versehen.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Saarland
- **ZIEL:**
Sichere Wege für Radfahrer im Umfeld von sozialen Einrichtungen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fahrradzone seit Februar in Betrieb; Zunahme des Radverkehrs; Autos fahren langsamer
- **FINANZIERUNG:**
Förderprogramm „Stadt und Land“ sowie Kommune
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
03/2021 bis 02/2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fahrradzone in Kirkel-Limbach ist die erste umgesetzte Fahrradzone im dörflichen Umfeld und wird als Blaupause für ähnliche Projekte in der Region angesehen. Durch die Ausweisung der Fahrradzone hat sich der MIV laut Aussagen von Anwohnern verringert und es wird langsamer gefahren. Die Anwohner begrüßen die Einrichtung der Fahrradzone. Allerdings gibt es auch Beschwerden. Fazit: Aller Anfang ist schwer und viele Verkehrsteilnehmer beherrschen die Verkehrsregeln einer Fahrradzone inzwischen.

03



Dies wiederum rief den Fördergeber auf den Plan, der diese Änderung gerne noch von der den Zuschuss gebenden Bundesbehörde geprüft haben wollte, sodass ein Änderungsantrag zur Förderung gestellt werden musste.

Dieser Änderungsantrag wurde im Dezember positiv beschieden. Bedingt durch die schlechte Witterung und Betriebsferien der ausführenden Firma, konnte die Fertigstellung und Aktivierung der Fahrradzone schlussendlich erst Anfang Februar 2022 erfolgen.

Durch diese Änderungen sind zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 3.000 Euro entstanden.

Fazit: Die Fahrradzone bietet dem Radverkehr die Möglichkeit, sicherer als bisher die sozialen Einrichtungen, die sich im Gebiet der Fahrradzone befinden, zu erreichen: Viele Familien mit Kindern frequentieren diesen Teil von Limbach täglich und fahren nun mit dem Rad zu Sportplatz, Schwimmbad, Kindergarten, Turnhallen, Schulen und Spielplatz. Durch die Fahrradzone wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinken. Außerdem verbessert die Fahrradzone die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger. Erste Beobachtungen lassen den Schluss zu, dass ins-

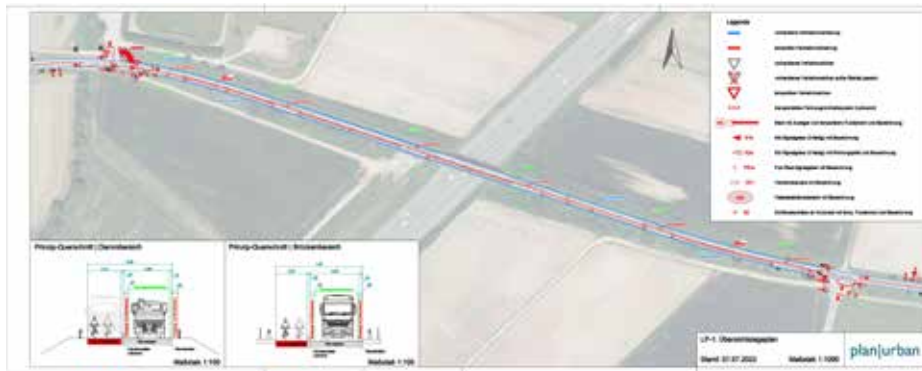
besondere die Autofahrer sich in der Fahrradzone angemessen verhalten. Sie fahren langsam und dem Radverkehr angepasst.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Indem vor allem kurze Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, insbesondere von Kindern, die mit ihren Eltern oder sogar alleine mit dem Rad zum Schwimmbad, zur Schule oder zur Turnhalle fahren, kann ein Umdenken stattfinden und in Zukunft werden viele Fahrten innerdörflich mit dem Fahrrad erledigt, weil die Struktur einer Fahrradzone die Nutzung des Fahrrades fördert. Für Radpendler bietet die Fahrradzone eine sichere Alternativroute zur parallel verlaufenden Bundesstraße mit ihren eher rudimentären und unsicheren Radverkehrsanlagen.



VERKEHRSVERSUCH AUF DER L 118 ZWISCHEN MEISSENHEIM-KÜRZELL UND FRIESENHEIM-SCHUTTERN



04



<https://www.youtube.com/watch?v=BSYX1GMXuT8>



In den vergangenen Jahren wurde stets die Schließung der Radweglücke entlang der L 118 zwischen Schuttern und Kürzell im Bereich der Brücke über die A 5 seitens der betroffenen Kommunen gefordert.

Aus statischen Gründen kann jedoch die Brücke für den Rad- und Fußverkehr nicht verbreitert werden.

Ein etwaiger Brückenneubau ist aufgrund übergeordneter Planvorhaben (sechsstreifiger Ausbaus der A 5, Neubaustrecke der Rheintalbahn) nicht wirtschaftlich, da im Rahmen der genannten Vorhaben ein Brückenneubau mit entsprechender Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mittelfristig erfolgen wird.

Das Radverkehrs-Team des Regierungspräsidiums Freiburg hat nach Möglichkeiten gesucht, zeitnah eine lückenlose, verkehrssichere Rad- und Fußverkehrsführung zu gewährleisten. So entstand die innovative Idee einen Verkehrsversuch als sogenannte Erprobungsmaßnahme nach § 45 (1) StVO durchzuführen.

Dabei wurde der südliche Kfz-Fahrstreifen im Bereich des Brückenbauwerks sowie des westlichen und östlichen Damms auf einer Länge von ca. 650 m für den Fuß- und Radverkehr freigegeben und baulich durch Betonleitwände gesichert. Der Kfz-Verkehr

nutzte ausschließlich den verbleibenden nördlichen Fahrstreifen im Richtungswechselbetrieb, geregelt per Lichtsignalanlage.

Eine Machbarkeitsstudie hatte vorab die Realisierbarkeit unter Gewährleistung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr nachgewiesen.

Während des Verkehrsversuchs gab es vermehrt Kritik der Autofahrenden, die nicht mehr ungehindert „ihre Straße“ nutzen konnten.

Allerdings gingen auch positive Reaktionen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ein, die die Strecke nun wesentlich sicherer nutzen konnten.

Das Projekt wird von der Hochschule Karlsruhe wissenschaftlich begleitet.

Dabei werden verschiedene Daten durch Befragungen der Radfahrenden, verkehrstechnische Messungen sowie Videoaufnahmen erhoben und ausgewertet.

Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass durch den Verkehrsversuch eine Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Radfahrenden erreicht werden konnte, wenn auch verbunden mit verkehrlichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr. Zudem wurde

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Erprobung neuer Lösungsansätze für innovative Fuß- und Radverkehrsführung im ländlichen Raum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zwischenergebnis Hochschule Karlsruhe: Verbesserung subjektiver und objektiver Radverkehrssicherheit
- **FINANZIERUNG:**
Finanziert durch das Land Baden-Württemberg
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Oktober bis Dezember 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Um einen Lückenschluss für die fehlende Fuß- und Radinfrastruktur herzustellen, erprobte das Regierungspräsidium Freiburg über einen Zeitraum von drei Monaten in Form eines Verkehrsversuchs die Umnutzung eines (von zwei) Kfz-Fahrstreifens für den Fuß- und Radverkehr. Durch die Lage im ländlichen Raum besitzt der Verkehrsversuch einen Pilotcharakter in Deutschland und kann als Vorbild für andere ähnliche Problemstellen dienen.

Projektmanagement:

- Regierungspräsidium Freiburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Steffen Kreisler
- E-Mail: steffen.kreisler@rpf.bwl.de
- Projekthomepage: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/abt4/ref45/verkehrsstudie-l118-ortenaukreis/>

VERKEHRSVERSUCH AUF DER L 118 ZWISCHEN MEISSENHEIM-KÜRZELL UND FRIESENHEIM-SCHUTTERN



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Aus ökologischer Sicht wird mithilfe der Hochschule Karlsruhe unter anderem untersucht, welche Verkehrsverlagerungseffekte durch den Verkehrsversuch entstehen.

Hierbei wird geprüft, ob aufgrund der geänderten Verkehrsregelung mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Rad die Brücke nutzen und inwiefern der Kfz-Verkehr sich ändert oder auf umliegende Brücken verlagert.



Aus sozialer Sicht hat der Verkehrsversuch das Ziel, die bestehende Lücke für alle Menschen sicher nutzbar zu machen. Unabhängig davon, welches Verkehrsmittel genutzt wird, sollen die Verkehrsteilnehmenden nicht nur objektiv sicher unterwegs sein, sondern sich auch subjektiv sicher fühlen.

während des Verkehrsversuchs beobachtet, dass die Strecke vermehrt von Kindern und Jugendlichen auf dem Fahrrad, zu Fuß Gehenden und mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt wurde.

Aus ökonomischer Sicht wurde darauf geachtet und ebenfalls von der Hochschule Karlsruhe untersucht, inwiefern die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr verträglich abgewickelt werden können.

Nach Vorlage des Abschlussberichts der wissenschaftlichen Evaluation Anfang 2023 wird die Situation unter Berücksichtigung der Rückmeldungen aus der Raumschaft gemeinsam mit den betroffenen Akteuren bewertet und auf eine dauerhaft verkehrssichere Führung des Fuß- und Radverkehrs hin untersucht.

Link zum Bestandsvideo:
<https://www.youtube.com/watch?v=vk3NqWZPl7Y>

Link zum Video während des Verkehrsversuchs:
<https://www.youtube.com/watch?v=BSYX1GMXuT8>

04

RADSCHNELLWEGENETZ SÜDLICHER OBERRHEIN



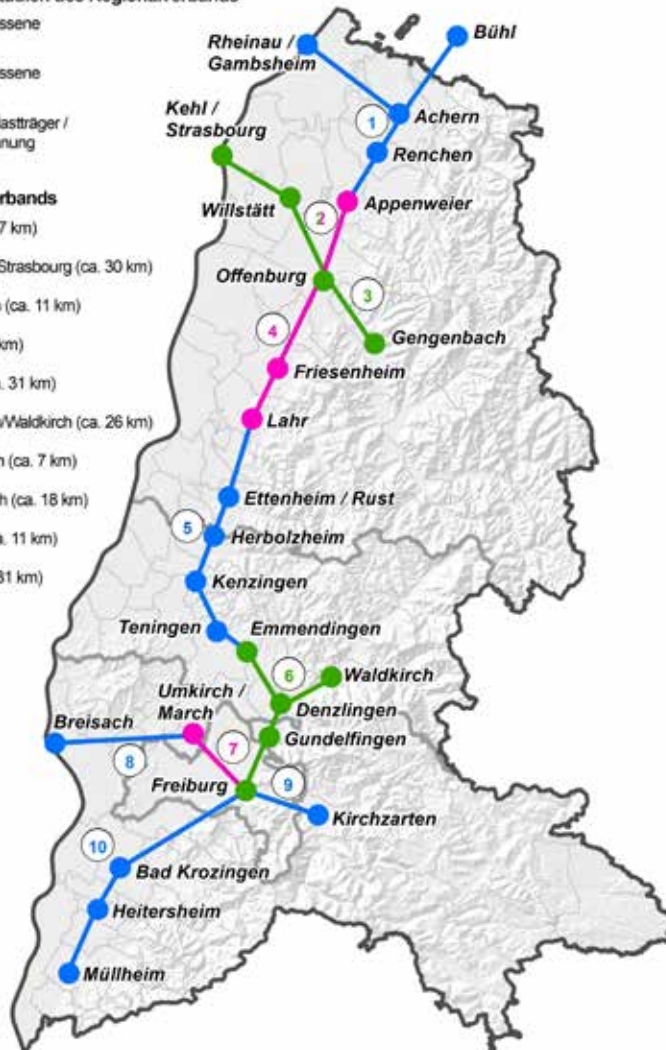
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

Status der Machbarkeitsstudien des Regionalverbands

- 2021 / 2022 abgeschlossene Machbarkeitsstudien
- 2018 / 2019 abgeschlossene Machbarkeitsstudien
- Fortführung durch Bausträger / Einstieg in die Detailplanung

Korridore des Regionalverbands

- 1 Appenweier – Bühl (ca. 37 km)
- 2 Offenburg – Appenweier/Strasbourg (ca. 30 km)
- 3 Offenburg – Gengenbach (ca. 11 km)
- 4 Offenburg – Lahr (ca. 20 km)
- 5 Lahr – Emmendingen (ca. 31 km)
- 6 Freiburg – Emmendingen/Waldkirch (ca. 26 km)
- 7 Freiburg – Umkirch/March (ca. 7 km)
- 8 Umkirch/March – Breisach (ca. 18 km)
- 9 Freiburg – Kirchzarten (ca. 11 km)
- 10 Freiburg – Müllheim (ca. 31 km)



Regionalverband Südlicher Oberrhein

Stand: 05.05.2022

Geobasisdaten:
Digitales Geländemodell (DEM),
Digitales Landschaftsmodell Baden-
Württemberg (NOA Basis DLM)
© Landesamt für Geoinformation und
Landschaftentwicklung (www.lgl-bw.de),
AZ: 2851.2-1/19

Mit der Planung von überörtlichen Radschnellwegen soll der Radverkehr auch für größere Entfernungen attraktiv werden. Ziel des Regionalverbands ist es, ein durchgängiges und gut mit dem lokalen Radwegenetz verknüpftes Radschnellwegnetz als Rückgrat des regionalen Radverkehrs zu schaffen.

Auf Basis einer 2016 beauftragten Potenzialanalyse hat der Regionalverband zwischen 2017 und 2018 für vier Korridore in den Großräumen Freiburg und Offenburg

vertiefende Machbarkeitsstudien erarbeiten lassen. Zwischen 2018 und 2022 wurden sechs weitere Korridore im Auftrag des Regionalverbands anhand von Machbarkeitsstudien betrachtet. Dabei handelt es sich um die Korridore

- Offenburg–Appenweier/Willstätt–Kehl–Strasbourg,
- Appenweier–Renchen–Achern–Bühl mit Verbindung nach Rheinau–Gambsheim,
- Lahr–Ettenheim/Rust–Herbolzheim–Kenzingen–Emmendingen,

Projektmanagement:

- Regionalverband Südlicher Oberrhein

Kontakt:

- Ansprechpartner: Wolfgang Brucker
- E-Mail: info@rvso.de
- Projekthomepage: <http://www.rvso.de/rsw>

05

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Schaffung eines durchgängigen Radschnellwegnetzes als Rückgrat des regionalen Radverkehrs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Potenzialanalyse, zehn Machbarkeitsstudien, Einstieg in Umsetzung in drei Korridoren
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel aus Region/Landes- und Bundesmitteln
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2018 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Regionalverband verfolgt das Ziel, die Mobilität in der Region Südlicher Oberrhein durch die Initiierung von Radschnellwegen nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Anhand mehrerer Machbarkeitsstudien wurde planerisch ein vom Norden der Region bis in den Süden gehendes, durchgängiges Radschnellwegnetz untersucht, das (inkl. Abzweigen) mittlerweile rund 220 km umfasst. Dabei fand eine Gemeinde-, Kreis-, Regions- und sogar Landesgrenzen (hier Frankreich) überschreitende Betrachtung statt.

- Umkirch/March–Breisach,
- Freiburg–Kirchzarten und
- Freiburg–Bad Krozingen–Heitersheim –Müllheim.

Ziel seit 2018 war es, sich nicht nur auf die Verdichtungsräume Freiburg und Offenburg zu beschränken, sondern ein Gesamtnetz zu ermöglichen. Ferner wurde der Radverkehr erstmals über die Regionsgrenze hinaus – insbesondere nach Frankreich – mitgedacht. An dem Erarbeitungsprozess waren rund 40 Kommunen sowie über 20 weitere Partner (z.B. ADFC und VCD) über Steuerungsgruppen mit eingebunden.

Anhand von Vorzugstrassen konnte nachgewiesen werden, dass die erforderlichen Qualitätsstandards des Landes im gesamten Ziel-Netz eingehalten werden können. Auch weisen alle untersuchten Trassen ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (tlw. bis zu 5,7) auf. Bis auf die Teilabschnitte nördlich und westlich von Achern sowie südlich von Bad Krozingen erreichen alle Abschnitte die vorgegebenen Potenziale von mindestens 2.000 Radfahrenden/Tag.

Auf Initiative des Regionalverbands haben die betroffenen Städte, Gemeinden und Landkreise zwischenzeitlich Absichtserklärungen unterschrieben, die Realisierung der Verbindungen zu unterstützen und weiterzuverfolgen. Die Korridore Freiburg–Waldkirch/Emmendingen und Offenburg–Strasbourg wurden 2019 bzw. 2021 in die Baulastträgerschaft des Landes aufgenommen, die Planung wird vom Regierungspräsidium Freiburg vorangetrieben. Der Korridor Offenburg–Gengenbach wird vom Landkreis Ortenaukreis als Baulastträger konkret geplant. Der Regionalverband wird sich weiterhin für die baldige Realisierung aller Korridore einsetzen.

Die Aktivitäten des Regionalverbands zeigen, dass sich neben der kommunalen auch die regionale Ebene aktiv in die Radverkehrsplanung einbringen kann. Da Radverkehr weder an kommunalen Grenzen noch an Landesgrenzen Halt macht, sollte das Thema Radverkehr künftig auch verstärkt (über)regional betrachtet werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine wachsende Bevölkerung sowie ein steigendes Arbeitsplatz- und insbesondere Pendleraufkommen haben viele Städte und Gemeinden vor die Herausforderung einer zunehmenden Verkehrsbelastung gestellt. Um den damit verbundenen Problemen – hohe Umweltbelastungen, steigende Unterhalts-, Betriebs- und Krankheitskosten u.v.a. – entgegenzuwirken, bedarf es nachhaltiger Mobilitätskonzepte, die umweltfreundliche Verkehrsträger in den Mittelpunkt stellen. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Überörtlichkeit/Regionalität dessen frühzeitig erkannt und daher begonnen, Radschnellwege als ein neuartiges und nachhaltiges Verkehrsinfrastrukturelement in der Region Südlicher Oberrhein einzuführen. Die neue und innovative Radverkehrsinfrastruktur soll insbesondere Berufspendelnde dazu bewegen, den alltäglichen Weg zur Arbeit häufiger mit dem Fahrrad zurückzulegen und dabei möglichst direkt, konfliktfrei, gesund, preiswert und umweltbewusst voranzukommen.

05

NEUBAU EINES RAD- UND GEHWEGES ZWISCHEN HUGSWEIER UND DER B 3 (K 5339)

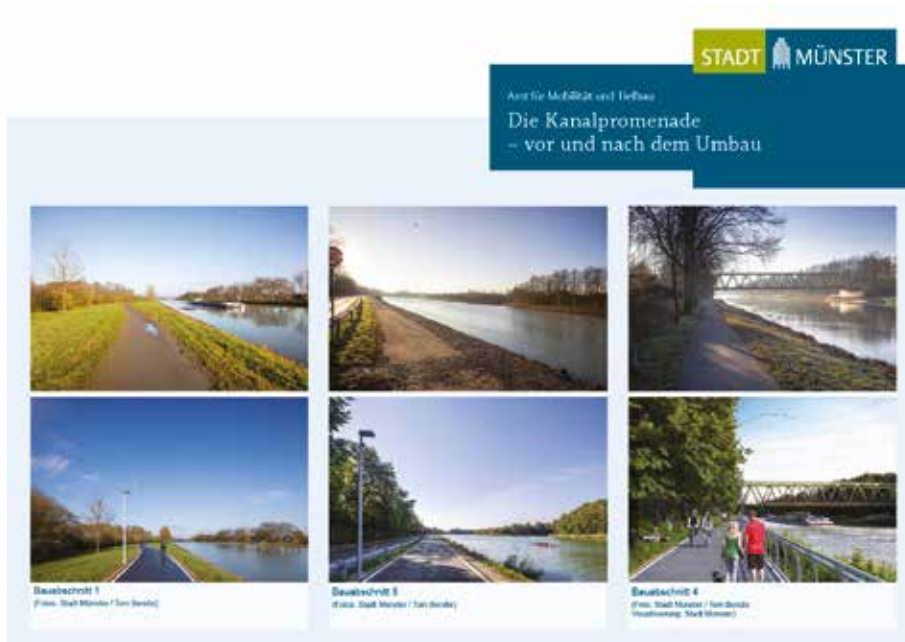
06



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Separate Radwegbrücke über DB mit Kosten rund 1 Mio. Euro eingespart, weniger Ressourcenverbrauch, da keine neue Brücke erforderlich; zudem Förderung klimafreundlicher Rad-/Fußverkehr, Einsparung Treibhausgase durch Verlagerung MIV auf selbstaktive Mobilität.

KANALPROMENADE MÜNSTER



Der Weg entlang des Dortmund-Ems-Kanals wurde bislang bereits von vielen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden als Freizeit- und Tourismusroute genutzt. Durch die Asphaltierung, Verbreiterung auf bis zu 4 m sowie Beleuchtung auf einer Seite des Kanals wird die 27 km lange Strecke auch für pendelnde Berufstätige und Studierende noch attraktiver:

- Erhöhte Sicherheit durch die adaptive Beleuchtung und eine ebene Oberfläche
- Begegnungs- und Überholverkehr ist durch die Verbreiterung sicher möglich
- Die Strecke ist kreuzungs- und ampel-frei
- Verbindung der Innenstadt mit Stadtteilen, den Nachbarkommunen sowie wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten
- Die Kanalpromenade verläuft auf einer bereits etablierten Route
- Die Asphaltierung führt zu einem geringen Rollwiderstand
- Attraktiv für den Umstieg aufs Rad: Qualitätsstandards wie bei einer Veloroute

Projektmanagement:

- Stadt Münster sowie Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andreas Groot-Körmelink
- E-Mail: groot-koermelink@stadt-muenster.de
- Projekthomepage: <http://www.stadt-muenster.de/kanalpromenade>

- Tangentialverbindung in Verknüpfung zu radialen Velorouten
- Regionale Verknüpfung mit angrenzenden Kreisen Steinfurt und Coesfeld

Auf einen solchen Ausbau haben sich die Stadt Münster und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes verständigt. Um Planung und Bau kümmert sich die Stadt Münster, während die Finanzierung des Großprojektes zum überwiegenden Anteil durch den Bund erfolgt.

Die Strecke ist in sechs Bauabschnitte unterteilt. Die Planungen sind 2019 gestartet und auf einem Großteil der Strecke bereits fertiggestellt; der Ausbau der innenstadtnahen Strecke folgt, wenn dort der Kanal verbreitert wird. Diese kurze Realisierungszeit des 11 Mio. Euro schweren Infrastrukturprojektes ist durch einen agilen Planungs- und Bauprozess möglich geworden. Durch die Installation neuer Technologien in der Beleuchtung wird auch dem Naturschutz (Tierwelt, Energieeinsparung) Rechnung getragen.

07



<http://www.stadt-muenster.de/kanalpromenade>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Verbreiterung, Asphaltierung und Beleuchtung der Kanalpromenade für attraktiven Rad- und Fußverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ende 2022: 19 km von insgesamt 27 km ausgebaut
- **FINANZIERUNG:**
BMDV, Land NRW, WSA, Stadt Münster
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2019 bis voraussichtlich Ende 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Betriebsweg entlang des Dortmund-Ems-Kanals in Münster wird seit 2019 für den Rad- und Fußverkehr attraktiviert, indem er verbreitert, asphaltiert und adaptiv beleuchtet wird. So lässt sich auf einer knapp 27 km langen Strecke eine durchgängige, kreuzungsfreie und attraktive Verbindung von Stadtgrenze zu Stadtgrenze realisieren. Die komfortabel und sicher zu befahrende Kanalpromenade leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende, indem sie echte Mobilitätsvorteile bietet.



Bei dem Ausbau der Kanalpromenade spielen die Nutzenden selbst die größte Rolle – daher hat die Stadt Münster mit einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit das Projekt kommuniziert: Für die beim Umbau entstandenen Einschränkungen und Umleitungen hat eine aufsuchende und crossmediale Baukommunikation stattgefunden. Da viele Menschen die Kanalpromenade zum Joggen, Spazieren oder Radfahren nutzen, sensibilisiert die Stadt Münster mit speziell angefertigten Schildermotiven dafür, dass sich dort alle mit Rücksicht begegnen. Informativ begleitet wird das Bauprojekt mit mehreren Kurzfilmen, die unter <http://www.stadt-muenster.de/kanalpromenade> angesehen werden können.

Die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis kann andere Kommunen bundesweit motivieren, bestehende Infrastruktur durch einen agilen Arbeitsprozess zu planen und zu bauen und so schnell für den Radverkehr attraktiv zu machen. Denn Betriebswege entlang von Kanälen gibt es in vielen Kommunen. Die kreuzungs- und ampelfreie Wegführung bietet insbesondere eine sichere, schnelle und qualitätsvolle Radverkehrsinfrastruktur. Bei Fortführung solcher Ausbauprojekte wie in Münster ergäben sich starke Radverkehrsachsen.

Mehr Infos unter: <http://www.stadt-muenster.de/kanalpromenade/broschuere>

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Umbau der Kanalpromenade hat einen Mehrwert für Mensch und Natur und das in unterschiedlichsten Facetten:

- Themenfeld Beleuchtung: Die durchgehend installierten Laternen werden digital gesteuert und springen an, wenn sich jemand nähert. Anschließend schalten sie sich automatisch wieder ab. Damit wird nur so viel Energie verbraucht wie eben nötig. Das spart nicht nur Strom, sondern trägt auch zum Schutz von Dunklräumen bei. In Zusammenarbeit mit Naturschutzverbänden wurden die Schaltzeiten artenschutzgerecht entwickelt, um nachhaltige Mobilität und Artenschutz in Einklang zu bringen.
- Themenfeld Bauen: Neben der Umsetzung eines angepassten Beleuchtungsmanagements wurden Ausgleichsmaßnahmen für entfernte Bäume und Heckenbestandteile im Stadtgebiet vorgenommen. Und beim Wegebau wird das bereits vorhandene Material als Frostschutzschicht wieder genutzt, um Ressourcen zu sparen.
- Themenfeld Mobilität: In Münster wird bereits sehr viel Fahrrad gefahren: 43,5% aller Wege werden mit der Leeze zurückgelegt. Ziel ist es, diesen Anteil auf bis zu 50% zu steigern. Mit dem Ausbau der Kanalpromenade zu einer kreuzungsfreien und komfortabel zu befahrenden Strecke entlang des Wassers entsteht eine attraktive Route für Pendlerinnen und Pendler sowie für Freizeiradlerinnen und -radler. Auch zu Fuß Gehende, ältere Personen, Familien mit Kleinkindern oder mobilitätseingeschränkte Personen profitieren von dieser Maßnahme. Der Umbau der Kanalpromenade ist demnach ein wichtiger Beitrag, um noch mehr Menschen für nachhaltige Mobilität zu begeistern!

07

RADFAHRERBRÜCKE GÜTERSTRASSE



08

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Konfliktfreie Anbindung der Velberter Innenstadt an den Panoramaradweg Niederbergbahn
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ausführungsplanung wird erarbeitet, Bau in 2023
- **FINANZIERUNG:**
Förderung Bund und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
2023

Der von Radfahrern stark frequentierte Panoramaradweg Niederbergbahn verläuft aufgrund seiner Historie als ehemalige Bahnstrecke in einem Bogen um die Velberter Innenstadt und erschließt somit den zentralen Bereich von Velbert-Mitte nicht direkt. Es gibt verschiedene Anbindungen des Panoramaradwegs an das Straßennetz entlang der Trasse, die über verschiedene Wege zur Innenstadt führen, allerdings sind diese nicht über geeignete bzw. komfortable Radinfrastruktur an den zentralen Versorgungsbereich von Velbert angebunden. Aus dieser Ausgangslage ist die Idee entstanden, mit dem Bau einer Radfahrerbrücke über die Güterstraße diese stark frequentierten Ziele direkt und niveaufrei mit dem Panoramaradweg

Niederbergbahn zu verknüpfen und somit eine konfliktfreie und komfortable Radwegführung zu schaffen. Hierbei ist es das Hauptziel dieser Maßnahme, Hemmnisse abzubauen, die bisher noch Verkehrsteilnehmer davon abhalten, Wege mit einer Länge von weniger als 5 km mit dem Fahrrad zu bewältigen, und die sie stattdessen dazu verleiten, weiterhin den motorisierten Individualverkehr zu nutzen.

Die erarbeitete Planung sieht vom Panoramaradweg kommend eine gradlinige Rampe aus Stahlbeton bis zum Widerlager der Brücke vor, die dann als S-förmig verlaufende, 31 m lange Radwegebrücke mit einer filigranen Stahlkonstruktion die Güterstraße überquert und auf der ge-

Projektmanagement:

- Technische Betriebe Velbert AöR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Arnd Sulimma
- E-Mail: arnd.sulimma@velbert.de
- Projekthomepage: <https://www.tbv-velbert.de/strasse/verkehrsmanagement/radwege/radwegebruecke-gueterstrasse>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Bau des Panoramaradweges Niederbergbahn im Jahr 2011, der die Trasse einer nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecke nutzt, konnte erstmalig eine steigungsarme Radverkehrsstraße in Velbert realisiert werden. Mit dem Bau der Radfahrerbrücke über die Güterstraße wird die Velberter Innenstadt mit ihren Geschäften, Dienstleistungsangeboten, Arztpraxen sowie zwei Schulstandorten nun direkt – ohne weitere Konflikte mit anderen Verkehrsarten – an den Panoramaradweg angebunden.

genüberliegenden Seite auf einem neuen Widerlager an eine Rampe, die als Erdbauwerk ausgeführt wird, mündet.

Die Realisierung der Brücke erfolgt durch die Technischen Betriebe Velbert AöR mit einer Förderung aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes. Die Förderung erfolgt im Rahmen des Gesamtvorhabens „Die letzte Meile“, welches an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet von Velbert die Anbindung des Panoramaradweges an stark frequentierte Ziele verbessert.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Neubau der Brücke ist ein deutlich sichtbares Zeichen für nachhaltige Mobilität in Velbert. Sie schafft eine attraktive, sichere und direkte Wegeverbindung in die Velberter Innenstadt. Die Brücke fördert somit die weitere Entwicklung des Radverkehrs als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität, verbunden mit dem Ziel einer deutlichen Zunahme des Rundverkehrs am Modal Split und einer damit einhergehenden Einsparung von CO₂-Ausstoß. Auch die materialsparende, filigrane Bauweise stellt die Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt der Planung.

08

DER WÄLLER ALLEEN-WEG

Die Verbandsgemeinde Wallmerod ist eine kleine Region im Westerwaldkreis mit nicht mal 15.000 Einwohner*innen in einer sehr ländlich geprägten Gegend. Als einzige Verbandsgemeinde ohne Stadt wird der Begriff Fahrradwege hier oft als Synonym für Feld- oder Landwirtschaftswege genannt. Nicht, dass diese keine schönen, idyllischen Routen darstellen können, aber von einer Alltagstauglichkeit ist man hier weit entfernt. Durch attraktive Radwege sollte das Fahrrad als Verkehrsmittel (anstatt als Freizeitpartner) in das Bewusstsein der Menschen gerückt werden. Und da kommt unser Alleinstellungsmerkmal ins Spiel. Es war uns wichtig, das Thema Mobilität bzw. den Wandel der Mobilität für jede*n zugänglich zu machen. Trotz der topografischen Herausforderungen im Westerwald konnte der Wäller ALLEEN-Weg als erster barrierefreier Radweg in Rheinland-Pfalz zertifiziert werden.



Etwas worauf wir sehr stolz sind und was auch aus der Gesellschaft unglaublich gut angenommen wird. Vor allem in den Frühjahrs- und Sommermonaten ist der Rad- und Wanderweg stark frequentiert und besonders bei Familien mit kleinen Kindern und älteren Rad- und Rollstuhlfahrer*innen beliebt. Dies ist zum einen seiner Struktur, zum anderen aber auch den reichlichen Rastmöglichkeiten oder Sanitäreinrichtungen zuzuschreiben.

Projektmanagement:

- Verbandsgemeinde Wallmerod

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lina Braun
- E-Mail: l.braun@wallmerod.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Aber was macht den Weg so besonders und was wurde gemacht?

- Eine „Entschärfung“ steilerer Teilstücke durch genormte Plateaus, um Höhenunterschiede barrierefrei auszugleichen und so bergige Regionen zugänglich zu machen
- Verbreiterung des Weges, um zu gewährleisten, dass zwei Rollstuhlfahrer*innen bequem aneinander vorbeifahren können
- Installation barrierefreier Sitzgruppen und Ruhebänke entlang des Weges
- Installation von Fahrradlehnenbügeln
- Installation von Baumelbänken zur Gelenkentlastung entlang des Weges
- Installation von Sanitärstationen inkl. Rastplatz, die normgerecht gepflastert wurden, um den Zugang so komfortabel wie möglich zu machen
- Geprüfte Toilettenanlagen mit EU-Behindertenschloss, um durchgehenden Zugang zu gewährleisten
- Wartungsverträge über die Sanitäreinrichtungen
- Spezielle Beschilderungen über den gesamten Weg
- Installation des ersten Verkehrsschildes, das auf kreuzende Rollatoren und Fahrräder aufmerksam macht
- Zertifizierung zum barrierefreien Radweg
- Prüfung von Vorfahrtsregelungen an zwei Stellen, um den Rad- und Wanderwegnutzern die Vorfahrt zuzusprechen (in Prüfung)
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit. Bsp.: Aufklärungsvideo „Die 3 häufigsten Fragen über den Wäller ALLEEN-Weg“, Aufklärungsarbeit zu den Baumelbänken (Was ist das?) Video zum Abschluss des Weges

09



<https://www.facebook.com/lebenimdorf.vg-wallmerod/videos/5687968517960046>



<https://www.facebook.com/lebenimdorf.vgwallmerod/videos/5382383398456066>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Rheinland-Pfalz
- **ZIEL:**
Ein Statement in puncto Gleichbehandlung und Barrierefreiheit im klimaneutralen Verkehr setzen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ein barrierefreier Radweg, der Fahrrad- und Rollstuhlfahrer*innen sowie Personen mit Rollator oder Kinderwägen zum Befahren einlädt
- **FINANZIERUNG:**
ELER, ein Europäischer Landwirtschaftsfonds
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2021 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Klimaneutrale Mobilität soll für alle sein, deshalb haben wir den ersten barrierefreien Radweg in RLP gebaut. Ob Personen auf dem Fahrrad, mit Rollstuhl oder Rollator oder Eltern mit Kind: Jeder von uns soll die Möglichkeit bekommen, sich frei und klimaneutral bewegen zu können. Gerade im ländlichen Raum, wo die Radwege eher mit geschotterten Wirtschaftswegen in Verbindung gebracht werden, ist dies eine tolle Möglichkeit, sich aktiv für den Klimaschutz einzusetzen.



Zu den Akteuren: Um eine Realisierbarkeit zu überprüfen, wurde der Behindertenbeauftragte des Landes RLP zurate gezogen, außerdem das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz für die Zertifizierung sowie die Nachbarkommune für Kooperationsverträge zu Wartung/Winterdienst.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Welche Ziele die Verbandsgemeinde mit dem Bau des barrierefreien Wäller ALLEen-Wegs verfolgt hat, lässt sich kurz und knapp erklären:

- Klimaschutz im Bereich Mobilität voranbringen
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes
- Gerechterer Zugang zu Mobilität
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr (objektiv/subjektiv)
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Mehr Personen das Radfahren im Alltag ermöglichen
- Erhöhung von Komfort und Fahrspaß
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Theoretisch ist der Name des Projekts Programm, es soll ein Weg für alle sein. Allerdings kann man nicht leugnen, dass Personengruppen, die in der heutigen Mobilität etwas herausfallen, besonders angesprochen werden sollen. Dazu zählen: Senior*innen, Personen mit körperlichen Einschränkungen oder Personen mit Begleitwegen (z.B. von Kindern, körperlich Eingeschränkten etc.), natürlich aber auch Arbeitnehmer*innen, Freizeitradfahrer*innen und Tourist*innen.

Persönliches Statement: Als Klimaschutzmanagerin mache ich seit 18 Monaten nun ein „Auto-Fasten“, bedeutet: Ich bin ausschließlich mit dem Rad unterwegs. Dafür bietet sich die idyllische Landschaft im Westerwald auch wirklich an. Leider ist der alltagstauglichen Radinfrastruktur in der ländlichen Region vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit entgegengebracht worden. Schlaglöcher, Schotterwege oder Landwirtschaftspfade schließen Rollifahrer*innen, Senior*innen oder auch Eltern mit Kinderwägen komplett aus und machen es auch dem „Otto Normalverbraucher“ auf dem Bike schwer. Deshalb ist das Projekt so toll. Angepasst an die akute Klimakrise wird mit diesem für alle zugänglichen Weg ein Statement gesetzt: „Jeder von uns kann etwas für das Klima tun. Und die Verbandsgemeinde unterstützt uns dabei!“ Eine Weiterentwicklung ist schon in Planung! Der Weg soll nicht im Zentrum unserer Verbandsgemeinde enden! Gerne möchten wir diesen in die verschiedenen Ortschaften ausdehnen. Denn wir glauben, dass eine veränderte Einstellung zur bisherigen Mobilität einen Unterschied machen kann!

DER „ALTHEIDER WEG“ – MECKLENBURG-VORPOMMERNS ERSTE FAHRRADSTRASSE AUSSERORTS



10

Mit dem Ausbau des „Altheider Weges“ zur ersten Fahrradstraße außerhalb von Ortschaften in Mecklenburg-Vorpommern haben wir die eindeutig bessere Alternative für einen Radweg entlang einer Landesstraße umgesetzt. In Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt Stralsund und dem Landesförderinstitut entstand eine nachhaltige und sichere Radwegführung durch eine typische Mecklenburger Landschaft. Ökonomisch und ökologisch beispielhaft wird die Fahrradstraße ab 2023 ihrer zentralen Funktion noch mehr gerecht werden, denn in diesem Jahr erfolgt auch der Lückenschluss nach Rostock.

Von Altheide nach Klockenhagen gab es keine Radwegeverbindung. Entlang der stark befahrenen L 21 wäre das SBA verkehrssicherungspflichtig und hätte dort einen Radweg anlegen müssen, hatte aber noch keinen Grunderwerb dafür getätigt. Der Radweg entlang der Landesstraße wäre deutlich teurer geworden, hätte einen hohen Grad der Neuversiegelung gebracht und wäre landschaftlich weniger reizvoll gewesen.

Der „Altheider Weg“ verband im Abstand von ca. 500 m zur Landesstraße die beiden Ortsteile mit einem geschotterten Weg, der auch von der Landwirtschaft genutzt wird und damit nur sehr eingeschränkt Radfahrenden zur Verfügung stand.

Projektmanagement:

- Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anke Bende
- E-Mail: a.bende@ribnitz-damgarten.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Die Stadt Ribnitz-Damgarten war sehr an einer Lösung interessiert, welche Radfahrende direkt zum Denkmalhof in Klockenhagen führt, und das SBA benötigte eine Lösung für die Sicherheit der Radfahrenden. Nach Gesprächen zur Lösungsfindung zwischen Stadt und SBA führen wir gemeinsam zum Landesförderinstitut. Mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung als Ziffer-6-Radweg wurde die Alternativroute zum straßenbegleitenden Radweg entlang der L 21, verlaufend auf dem „Altheider Weg“, gefördert, welche den notwendigen landwirtschaftlichen Verkehr berücksichtigt.

Fördermittelempfänger war das SBA, welches nach Umsetzung der Alternativroute dort keinen Radweg mehr bauen wird. Eigentümer des Weges und verantwortlich für die Umsetzung war die Stadt. Sie ist als Baulastträger auch weiterhin verantwortlich für den „Altheider Weg“, war aber nicht an den Baukosten beteiligt. Hier haben alle gewonnen.

Die Teileinziehung als Fahrradstraße wurde vom Landkreis begleitet.

Der Landwirt hat die Schlüssel für die Poller. Die Poller verhindern die Durchfahrt mit Pkw.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Mecklenburg-Vorpommern
- **ZIEL:**
Alternative Radwegverbindung mit zentraler Funktion als erste außerörtliche Fahrradstraße in MV
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Fahrradstraße zwischen Altheide und Klockenhagen wurde im Mai 2021 fertiggestellt.
- **FINANZIERUNG:**
EFRE-Fördermittel Ziffer-6-Radweg als Lückenschluss
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Sicherheit der Radfahrenden schützt am besten eine Fahrradstraße! Ökonomisch und ökologisch am günstigsten ist die Nutzung vorhandener Wege. Durch Zusammenarbeit unterschiedlicher Bau träger wurde die beste Lösung umgesetzt. Es entstand zudem die erste Fahrradstraße außerhalb von Ortschaften innerhalb MV. Eine von bislang wenigen in Deutschland. Als Gemeinschaftsprojekt wurde die Alternativroute zu einem Landesstraßen begleitenden Radweg durch eine typische Mecklenburger Landschaft geführt.

DER „ALTHEIDER WEG“ – MECKLENBURG-VORPOMMERNS ERSTE FAHRRADSTRASSE AUSSERORTS

10



Die Fahrradstraße kann durch den Asphaltbelag sowie die Breite zwischen 3 und 3,5 m auch von anderen Verkehrsteilnehmenden auf 2,235 km jahreszeitenunabhängig genutzt werden.

Als Ausgleich wurde entlang des Altheider Weges eine Windschutzpflanzung in eine einheimische Feldhecke umgewandelt. Es wurden 225 verschiedene Sträucher gepflanzt und 41 Bäume.

Der „Altheider Weg“ sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil er als erste außerörtliche Fahrradstraße in MV und unter ökonomisch und ökologisch vorbildlichen Bedingungen sichere Verbindungen schafft, die sowohl für die Alltagsradfahrenden als auch für die Touristen und fast alle weiteren Verkehrsteilnehmenden dauerhaft nutzbar ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Fahrradstraße vernetzt dauerhaft Radwege und fördert umweltfreundliche Alltags- und Erholungswege für mindestens 35 Jahre. Sie ist von allen Altersgruppen nutzbar. Die alternative Lösung der Nutzung eines vorhandenen Weges war ökonomisch (kein Flächenerwerb) und ökologisch (keine neue Flächenversiegelung) vorbildlich.



ALLTAGSRADWEGE IM LÄNDLICHEN RAUM



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

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

Unsere Argumente: Berlstedt ist ein zentraler Ort und Verwaltung für 13 Ortschaften und ca. 5.000 Einwohner. Für die

umliegenden Orte ist es ein Zentrum mit vielen Einrichtungen, Schulen und anderen Versorgungs- und Gewerbebetrieben. In Nachbarorten gibt es eine Berufsschule und ein Freibad. Diese mit dem Rad zu erreichen, ist besonders für Kinder gefährlich. Wir wollen allen ermöglichen, sicher mit dem Rad in das dörfliche Zentrum zu gelangen.

Dabei kamen uns günstige äußere Umstände zu Hilfe. Durch den Bau einer ICE-Strecke fand in der Region ein Flurneuerungsverfahren statt. So konnten auf unbürokratische Weise für einige Kilometer Radwege Planungssicherheit hergestellt und Steuergeld gespart werden.

Der erste Radweg nach Neumark wurde Ende 2010 eingeweiht. Im Frühjahr darauf gestalteten die BI und viele fleißige Helfer einen sehr ansehnlichen Rastplatz. Der nächste Abschnitt folgte 2013 entlang der L 1055 nach Schwerstedt, mit Fertigstellung im Frühjahr 2014. Noch im gleichen Jahr gab es den ersten Spatenstich für den Radweg an der K 305 nach Ottmannshausen, Fertigstellung am 6. Juni 2015. Im November 2018 folgte der straßenbegleitende

Projektmanagement:

- Bürgerinitiative „Radwege für unsere Region“

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Hegner
- E-Mail: hegner.jena@outlook.de
- Projekthomepage: <http://ortschaft-berlstedt.de/index19.htm>

11



<https://youtu.be/D6C9GnfEafA>



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Bau von Radwegen im ländlichen Raum, um Orte und Menschen in der Region zu verbinden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fünf Radwege und drei Rastplätze, Radwandertage sowie zweimal im Jahr Radwegeputz
- **FINANZIERUNG:**
Land Thüringen, Kreis Weimarer Land, die Kommune
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
August 2008 bis August 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Projekt ist die Erschließung eines Mittelzentrums im Weimarer Land für den Alltagsradverkehr. Es ging uns nicht um den Bau von touristischen Radwegen, wir wollen etwas für die Menschen in unseren Gemeinden tun. Diese Initiative kam ohne behördlichen Anschlag zustande und hat vielen Bürgern gezeigt, was Willen, Ausdauer und Engagement bewirken können. 15 Jahre Bürgerinitiative, d.h. fünf Radwege zu den umliegenden Orten gebaut, ihre Pflege organisiert, drei Rastplätze gebaut und über 400 neue Bäume gepflanzt.



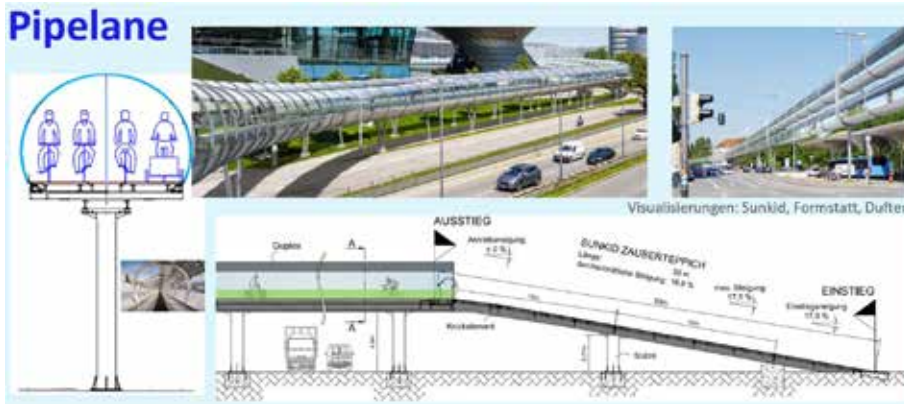
de Radweg nach Ballstedt und im Herbst 2022 wurde der fünfte und letzte Radwegewunsch nach Stedten war.

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

Ein schöner Nebeneffekt ist der seit 2013 organisierte Radwandertag, an dem sich alle Gemeinden im Umland beteiligen können. Diese Veranstaltung und die Pflegemaßnahmen lassen die Gemeinschaft zusammenrücken und die Akzeptanz und Achtung der neu geschaffenen Wege wachsen. Natürlich gibt es immer etwas zu tun. So z.B. an den drei in Eigeninitiative errichteten Rastplätzen, die von Mitstreitern liebevoll bepflanzt und gepflegt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Nachhaltigkeit ergibt sich schon aus dem Projekt selbst. Wir schaffen Möglichkeiten für eine gesunde Mobilität, auch für die kommenden Generationen. Es wurden über 400 neue Bäume und Sträucher gepflanzt und Rastplätze angelegt. Für die neu versiegelten Flächen wurden Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Nicht zuletzt wurden die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität im ländlichen Raum erhöht.



12

Fahrrad-Hochwege

Viele setzen auf das Rad als sehr geeignete Mobilitätsform für den Individualverkehr in einer Stadt: gesund, relativ schnell, wenig Raum, sozial (jede kann sich ein Fahrrad leisten), innerstädtische Ziele werden rasch erreicht und die Mobilität mit dem Fahrrad weist eine hervorragende CO₂-Bilanz auf. All das spricht sehr dafür, diese Art der Mobilität bestmöglich zu fördern. Will man mit dem Rad mehr als 50% des städtischen Individualverkehrs abwickeln, bedarf es eines Quantensprungs: des „Fahrrad-Highways“, der verschiedene Anforderungen erst erfüllt oder deutlich verbessert:

- verlässlich in der Nutzung (unabhängig von Witterung, Tages- und Jahreszeiten)
- ermöglicht größere Entfernungen für Pendler – mindestens eine Verdoppelung gegenüber jetzt
- Fahren mit höherer Geschwindigkeit
- Schutz vor Kfz-Verkehr, Regen, Glätte und Eis

Erst die Einhausung optimiert das Potenzial und deshalb die Wirtschaftlichkeit. Die Kosten müssen im Verhältnis zu ihrem Nutzen gesehen werden. So ist ein Radweg dann besonders rentabel, wenn

1. er im Jahreslauf in etwa gleichmäßig nutzbar ist – das wird mit der Einhausung erreicht;
2. außerdem Investitionen in andere Verkehrsmittel eingespart werden, weil etwa die Verkehrsteilnehmer in Situationen wie in der Nacht, im Winter oder bei Regentagen nicht auf andere Verkehrsmittel wie das eigene Auto oder den ÖPNV müssen;
3. Betriebskosten, wie z.B. der Winterdienst, eingespart werden können oder die Reinigung billig(er) wird, weil sie automatisiert vonstattengehen kann.

Möglichkeiten der Umsetzung

- **Neubau-Stadtviertel**
Fahrrad-Hochwege machen Städte attraktiver. Insbesondere Neubau-Stadtviertel eignen sich für diese zukunftsorientierte moderne Verkehrsinfrastruktur. Hier können von Baubeginn an neue Gebäude sinnvoll mit den Radschnellwegen angeschlossen und die neuen Viertel mit der alten Stadt verbunden werden.
- **Radschnellwege in Straßenschneisen**
Stark befahrene Straßen (Einfallstraßen, Hauptverkehrsrouten) bieten sich grundsätzlich für Radschnellwege an, haben aber den großen Nachteil für Radfahrende, dass diese dann neben der

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Mit Radhochwegen eine viel höhere Radquote am Individualverkehr in städtischen Großräumen erzielen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Leider noch keine Umsetzung
- **FINANZIERUNG:**
Eigene Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Technik:

- aufgeständerter Radweg
- vollständig eingehaust
- zwei voneinander getrennte Richtungen, neben- oder übereinander
- gegeneinander abgeschirmt
- mit Überholmöglichkeit
- durchgängig bedeckt mit Solarpaneelen
- mit Rettungs- und Sicherungseinrichtungen
- vollautomatische Reinigung
- beleuchtet
- belüftet

Das Unternehmen Sunkid könnte einen Prototypen realisieren. Es verfügt bereits über umfangreiche Expertise mit eingehausten und aufgeständerten Wegen in Skigebieten.

Projektmanagement:

- Bislang leider noch keines

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernhard Dufter
- E-Mail: b.dufter@gmx.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Das Unternehmen Sunkid/ Bruckschlögl verfügt bereits über umfangreiche Expertise mit eingehausten und aufgeständerten Wegen in Skigebieten. Zudem könnte dieser Hersteller Rampen als Zubringer für die Highways und die Bedachung mit Solarzellen bauen.



Witterung auch dem Lärm und den Abgasen ausgesetzt sind. Mit Radhighways entfallen diese Nachteile weitgehend, sie bieten hier großen Schutz.

- Konflikte lösen

In immer enger werdenden Städten nehmen die Konflikte zwischen den Nutzern verschiedener Verkehrsarten zwangsläufig weiter zu. Radhighways können in Grünanlagen die Ansprüche von Fußgängern schützen. Dort, wo der ÖPNV (Busse, Trams) die Verkehrsfläche beansprucht, wird mit dem Radhighway eine zusätzliche Verkehrsfläche für den Radverkehr geschaffen. Darüber hinaus wird weiterhin Fläche für die Kfz-Mobilität benötigt.

- Neue Trassen

In bebauten Gebieten lassen sich Radnetzverbindungen leichter realisieren. Die nebenstehende Abbildung zeigt das in München.

- Klima

Die in die Höhe verlagerte Verkehrsfläche ermöglicht unten Maßnahmen zur Klimaanpassung und zur Erhöhung der Lebensqualität (mehr Bäume, Wasserläufe etc.).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine riesige! Mit dem Radverkehr verbinde ich das größte Potenzial für eine gelingende Verkehrswende in städtischen Agglomerationen. Das Fahrrad soll die für viele Menschen nutzbare Alternative zum Autoverkehr bieten. Um für den weitgehenden Umstieg gerüstet zu sein, benötigt dieses sehr umweltfreundliche Verkehrsmittel eine deutlich höhere Nutzungsqualität. Deshalb engagiere ich mich für einen Quantensprung in der Radverkehrsinfrastruktur.

Umsetzungsbeispiel von Dachau über den Frankfurter Ring bis Riem

Tangentiale Radwegverbindung entlang der Achse mit großen Industriebetrieben und einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung mit Umsteigemöglichkeiten (park & bike) vom Auto aufs Rad und umgekehrt.



BARRIEREFREIES RADWEGENETZ LANDKREIS BAD DÜRKHEIM UND STADT NEUSTADT A. D. W.



13

Die Kommunen der Modellregion „Landkreis Bad Dürkheim und Neustadt“ haben im Rahmen des Förderprojektes „Tourismus für alle“ des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz 2019 beschlossen, unter Federführung des Landkreises Bad Dürkheim, als verbindendes Element der einzelnen bestehenden und neu zu schaffenden touristischen barrierefreien Angebote ein barrierefreies Radwegenetz zu errichten. Grundlage hierfür war eine in Kooperation mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) im Rahmen der HBR-Kontrollbefahrung der Modellregion durch das Planungsbüro Andrea Rau AR Mobilitätsplanung erstellte Machbarkeitsstudie im Jahr 2018. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass durch qualitätsverbessernde Maßnahmen an bestehenden Radwegen, Wegen und einheitlicher Beschilderung, weitgehend ohne Neubau von Radwegen (Neubau: ~ 1,1 km), ein attraktives, touristisches, barrierefreies Radwegenetze mit entspre-

chender Infrastruktur umsetzbar ist. Ein entsprechender Förderantrag zur Umsetzung des Projektes wurde Ende 2019 gestellt und Ende 2021 wurde die Förderung bewilligt. Bei diesem Pilotprojekt handelt es sich bundesweit um das erste barrierefreie Radwegenetz in dieser Form. Das Netz verbindet auf rund 80 km Strecke die Städte Bad Dürkheim und Neustadt an der Weinstraße, die Gemeinde Haßloch und die Kommunen der Verbandsgemeinden Wachenheim (Wachenheim, Ellerstadt, Friedelsheim, Gönning) und Deidesheim (Deidesheim, Meckenheim, Niederkirchen, Ruppertsberg) miteinander. Dieses einmalige barrierefreie Radwegenetz ermöglicht es Reisenden mit Schwerpunkt Mobilitätseinschränkungen, einen Urlaub individuell in der Modellregion zu planen und die Urlaubsregion Deutsche Weinstraße mit dem Fahrrad zu erleben und zu erkunden. Das Radwegenetz kommt nicht nur Menschen mit Handicap zugute, sondern allen Gästen und Bewohnern der Modellregion, insbesondere Familien und Menschen, die

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Rheinland-Pfalz
- **ZIEL:**
Ausbau 80 km barrierefreies Radwegenetz in der Modellregion Landkreis Bad Dürkheim/Neustadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ausbau ist weitgehend abgeschlossen, Beschilderungsplanung und Beschilderung sind in der Umsetzung.
- **FINANZIERUNG:**
REACT-EU 2,25 Mio. Euro, Eigenanteil 0,4 Mio. Euro, LBM 0,01 Mio. Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2021 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Modellregion „Landkreis Bad Dürkheim und Neustadt“, in der Urlaubsregion Deutsche Weinstraße gelegen, baut im Rahmen des Projektes „Tourismus für alle“ bundesweit erstmalig ein 80 km langes barrierefreies Radwegenetz aus. Mobilitätseingeschränkte Menschen können innerhalb des Netzes die Urlaubsregion individuell mit dem Fahrrad erleben. Dieses Pilotprojekt kommt allen Gästen und Bewohnern zugute, um die Region zu erradeln, insbesondere Familien und Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuß sind.

Projektmanagement:

- Landkreis Bad Dürkheim

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marcel Kämmmer
- E-Mail: marcel.kaemmer@kreis-bad-duerkheim.de
- Projekthomepage: keine Angabe

nicht mehr so gut zu Fuß unterwegs sind. Erstmals wurde ein komplexes Radwegenetz nach den Vorgaben von „Reisen für alle“ und dem HBR-Kapitel „Barrierefreiheit“ geplant und befindet sich in der Umsetzung. Hierbei werden erstmalig sowohl die bauliche Umsetzung als auch die komplexe Beschilderung in der Praxis erprobt. Die bauliche Umsetzung des Projektes ist weitgehend abgeschlossen und wird im Frühjahr 2023 fertiggestellt. Die komplexe Beschilderungsplanung des Netzes ist ebenfalls weitgehend abgeschlossen, im Anschluss wird dieses beschildert und das Netz nach „Reisen für alle“ zertifiziert. Das barrierefreie Radwegenetz wird somit im Verlauf des Jahres erradelbar sein. Vorab kann durch dieses bundesweit erstmalige Pilotprojekt gezeigt werden, dass komplexe Radverkehrsnetze für mobilität eingeschränkte Menschen in bestehenden Radwegenetzen plan- und realisierbar sind und schnell umgesetzt werden können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Sowohl die ökologische als auch finanzielle Nachhaltigkeit haben in diesem Projekt durch die Planung im bestehenden Radwegenetz einen hohen Stellenwert. Die 80-km-Strecke des barrierefreien Radwegenetzes wurde fast ausschließlich auf bestehenden Radwegen und Wegen geplant. Lediglich rund 1,1 km Radweg wurden neu gebaut. Die Neuversiegelung von Flächen, teurer Neubau von Radwegen und langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren konnten somit weitgehend vermieden werden.

13

DORTMUNDER RADWALL – FAHRRADFREUNDLICHER UMBAU DES SCHWANEN- UND OSTWALLS



Der Wallring hat für den Dortmunder Radverkehr eine wichtige Verteilerfunktion. Um den Radverkehr in und um die City zu stärken und sichtbar zu machen, wurde der Radwall innerhalb von dreieinhalb Jahren so geplant und ausgebaut, dass eine attraktive, durchgängige und mühelos zu befahrende Verbindung in beide Richtungen entstanden ist. Diese wird von immer mehr Radfahrer*innen auf ihren Wegen in und um die City in Anspruch genommen.

Vor dem Umbau war das Radverkehrsangebot entlang des Dortmunder Wallrings lückenhaft, uneinheitlich und entsprach nicht dem Qualitätsanspruch einer modernen Radverkehrsinfrastruktur. Ziel des Radwalls war ein kurzfristiger Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf dem Wallring, um attraktive Verbindungen zu schaffen, den Radverkehr zu stärken und sichtbar zu machen.

Der Radwall wurde zwischen März 2021 und August 2022 umgebaut, um Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen, Mängel der

Trassenführung zu beheben und die Radverbindung um den Wall zu verbessern. Mehr als 200 Pkw-Stellplätze und damit rund ein Viertel der Kapazität im Maßnahmenbereich haben Platz gemacht für teils neu angelegte und breitere Geh- und Radwege.

Für eine attraktive und sichere Radwegeverbindung werden die Radfahrer*innen wechselnd auf mindestens 3,25 m breiten, von den Fußgänger*innen getrennten Zweirichtungsradwegen oder auf Fahrradstraßen geführt. Dabei können die Radfahrer*innen auf der gesamten Länge innen und außen in beide Richtungen fahren.

Ausgehend vom Radwall wurde darüber hinaus gutachterlich geprüft und in einem breiten Beteiligungsprozess in Präsenz- und Online-Dialogen diskutiert, wie der Kfz-Verkehr rund um den gesamten Wallring nach 2030 neu organisiert und dadurch mehr Raum für Rad- und Fußverkehr, Aufenthalt und Begrünung geschaffen werden kann. Dafür wurden verschiedene Planfälle durchgespielt, welche Flächen sich bei unterschiedlicher Verkehrsführung für Radverkehr, Fußverkehr, Begrünung und Aufenthalt ergeben.



Der Umbau des Radwalls sowie die Planungen zur Umgestaltung des gesamten Wallrings wurden von Beginn an in einem

14



<https://youtu.be/u3aWM9FqQIO>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Um Treibhausgasemissionen zu reduzieren, soll der Radverkehr in und um die City attraktiver werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Radverkehr auf dem Wallring wurde gesteigert, die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessert.
- **FINANZIERUNG:**
Ca. 4 Mio. Euro: ca. 50% EU (EFRE), 30% NRW, 20% Stadt
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Planungs- und Bauzeit: Februar 2019 bis 31. August 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Radwall bezeichnet den fahrradfreundlichen Umbau eines Teils des Wallrings um die Dortmunder City. Als bis zu 4 m breiter Zweirichtungsradweg, Asphalt setzt neue Maßstäbe für Radverkehrsinfrastruktur in Dortmund. Der Radwall wurde so ausgebaut, dass eine attraktive, durchgängige, mühelos zu nutzende Verbindung in beide Richtungen entstanden ist. Ergänzend wurden neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen und die Bedingungen für das Zufußgehen verbessert.

Projektmanagement:

- Stadt Dortmund – Projektteam Emissionsfreie Innenstadt und Tiefbauamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andreas Meißner
- E-Mail: umsteigern@dortmund.de
- Projekthomepage: Radwall.dortmund.de und <https://www.umsteigern.de/baustellentagebuch-radwall.html>

DORTMUNDER RADWALL – FAHRRADFREUNDLICHER UMBAU DES SCHWANEN- UND OSTWALLS



breiten Beteiligungsprozess geführt: Die Anregungen einer Dialogveranstaltung mit mehr als 100 Interessierten zum Projektstart sind in einem transparenten Beteiligungsprozess unter Einbezug der politischen Gremien sowie Einzelhandel und projektbegleitendem Arbeitskreis in die weitere Planung eingeflossen. Aufgrund der Beteiligung von mehr als 1.000 Interessierten an zwei Digitalen Dialogen zum Wallring wurden zusätzliche Planfälle untersucht, die der Rat der Stadt inzwischen beschlossen hat. Die umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung, ergänzt um ein Baustellen-Tagebuch (<https://www.umsteigern.de/baustellentagebuch-radwall.html>), Vor-Ort-Aktionen sowie regelmäßige Presseinformationen und Hauswurfsendungen für Anlieger*innen begleitend zu den Bauarbeiten war Grundlage für eine breit getragene Akzeptanz der Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur zugunsten des Radverkehrs.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ziel des Radwalls als Maßnahme des EU-Förderprojektes Emissionsfreie Innenstadt ist die Reduzierung von Treibhausgasemissionen durch Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Dortmunder Innenstadt. Die Stärkung des Radverkehrs in der Dortmunder Innenstadt und seiner Sichtbarkeit leistet einen Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen und damit zum Einhalten der Grenzwerte für Luft- und Lärmbelastungen.

Ergänzt wird die Radverkehrsinfrastruktur durch zusätzliche Baumpflanzungen entlang des Radwalls, um das Stadtklima zu verbessern.

Durch direkten Anschluss des Radwalls an neu eingerichtete Fahrradstraßen in die östlich angrenzenden Stadtteile wird der Radverkehr zusätzlich gestärkt. Damit gewinnt die Radverbindung aus den östlichen Stadtteilen in die City deutlich an Komfort und Zeitvorsprung gegenüber dem Autoverkehr. In Zukunft wird der Radwall als Verteilerring für alle geplanten Velorouten, die in die äußeren Stadtbezirke führen, als zentrale Radverkehrsinfrastruktur in der City weiter gestärkt.

Der Radwall setzt neue Maßstäbe für Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen. Der zweiseitige Zweirichtungsradweg dient jetzt schon als gelungenes Anschauungsbeispiel für komfortable Radwegführung.

Der Radwall ist ein Meilenstein der Stadt Dortmund auf ihrem Weg zur Fahrradstadt mit einem gesamtstädtischen Netz von Velorouten sowie Haupt- und Nebenrouten.

14

FAHRRADFREUNDLICHE UMGESTALTUNG OEDER WEG



Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung 2019 zum „Bürgerbegehren Radentscheid Frankfurt am Main“ begann ein Prozess zur Förderung der Fahrradinfrastruktur, der noch wenige Jahre zuvor kaum denkbar war. Durch den Beschluss sieht sich die Stadt Frankfurt in der Pflicht, im Sinne einer zukunftsweisen Radverkehrspolitik ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung massiv auszuweiten. Damit sollen die Lebensqualität aller Frankfurterinnen und Frankfurter gesteigert und nicht zuletzt auch die Aufenthaltsqualität der Fußgängerinnen und Fußgänger im öffentlichen Raum verbessert werden.

Eines der Maßnahmenpakete umfasst die fahrradfreundliche Umgestaltung von elf explizit benannten Nebenstraßen. Der ca. 1,3 km lange Oeder Weg wurde als innenstadtnahe, mit lebendiger Nutzungsvielfalt ausgestattete Verkehrsachse als Pilotprojekt auserkoren und dient mit dem Idealbild einer Fahrradstraße gewissermaßen als Experimentierfeld für die anderen Straßen.

Das nach einjähriger Vorbereitung und einer öffentlichen Ausstellung der Planungsideen in die Wege geleitete erste Umgestaltungspaket im Sommer 2021 sah zunächst die Einrichtung eines Modalfilters in Form einer Schranke am südlichen



Ende der Straße vor, um den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden. Mit Markierungsmaßnahmen wurde dem Oeder Weg im mittleren Abschnitt ein fahrradgerechter Querschnitt verpasst, der insbesondere das Markieren der Dooring-Zone und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche beinhaltete. Parallel wurden Gastronomiebetriebe ermutigt, ihre Außenflächen vom Gehweg an den Fahrbahnrand zu verlagern, um mehr Platz für den Fußverkehr zu ermöglichen. Der neue Multifunktionsstreifen wurde mit vielen neuen Fahrradbügeln bestückt, aber auch Ladezonen für den Lieferverkehr und kostenpflichtige Kurzzeitparkplätze wurden berücksichtigt.

In den Osterferien 2022 wurden die übrigen Abschnitte des Oeder Wegs analog umgestaltet. An zwei Kreuzungen wurden zudem Lichtsignalanlagen abgeschaltet und durch Fußgängerüberwege mit anforderungsgerechter Beleuchtung ersetzt. Ein weiterer, für Einsatzfahrzeuge passierbarer Modalfilter wurde in Form einer mit sog. „cycle lane protector“-Elementen eingefassten Linse im nördlichen Bereich eingerichtet.

Ab dem Herbst 2022 erfolgte eine Bestückung des Multifunktionsstreifens mit mobilem Straßenraummobilien in Form von nicht kommerziellen Parklets sowie großen, mit geeigneten Bäumen und passen-

15



<https://www.zdf.de/wissen/terra-xpress/flaechennot-kein-land-kein-platz-100.html>

<https://www.rheinmain.tv/de/sendungen/beitrag-video/strassenbegruenung-am-oeder-weg/vom-17.11.2022/>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Fahrad- und aufenthaltsgerechte Umgestaltung für mehr Sicherheit, Klimagerechtigkeit, Lebensqualität
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Einrichtung Fahrradstraße, Modalfilter zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Straßenraum-möblierung
- **FINANZIERUNG:**
Stadtverordnetenbeschluss Fahrradstadt Frankfurt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2019 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter dem Leitziel „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ dient der Oeder Weg als Pilotvorhaben für weitere Straßen, die im Sinne einer multifunktionalen Ausrichtung fahrradfreundlich umgestaltet werden sollen. Der Umbau erfolgt zunächst provisorisch, um die verkehrlichen Auswirkungen und die Akzeptanz der Maßnahmen in der Erprobungsphase bewerten und ggf. nachjustieren zu können. Die Umgestaltung wird sowohl unter verkehrlichen als auch gewerbebetrieblichen Aspekten wissenschaftlich mehrjährig begleitet.

Projektmanagement:

- Stadt Frankfurt am Main

Kontakt:

- Ansprechpartner: Holger Müller
- E-Mail: holger.mueller.amt66@stadt-frankfurt.de
- Projekthomepage: <https://www.radfahren-ffm.de/629-0-Fahrradfreundliche-Nebenstrassen.html>

der Unterpflanzung versehenen nachhaltigen Pflanzbehältern. Weitere auffällige Pflanztöpfe stehen als Hotspots an exponierten Stellen.

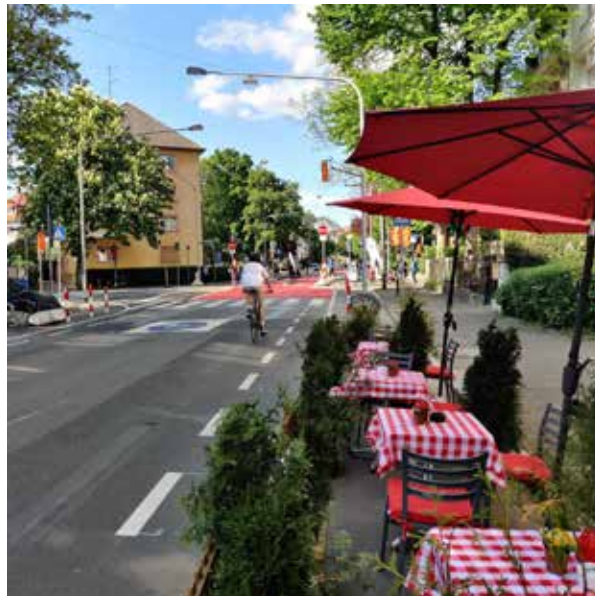
Bis zum Frühjahr 2023 wird die provisorische Umgestaltung abgeschlossen sein. Einzelne Flächen werden noch mit ansprechenden Sitzgelegenheiten und weiterem Mobiliar nachgerüstet und tragen hoffentlich zu einem positiven Lebensgefühl der Anwohnenden und Flanierenden in ihrer Straße bei. Die wissenschaftliche Evaluierung erfolgt bis zum Sommer 2024 und wird die Frage beantworten, ob eine bauliche Manifestierung der Maßnahmen erfolgen soll.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Im Zeichen der politisch verankerten Verkehrswende ist eine angebotsorientierte Verbesserung der Fahrradinfrastruktur essenziell, wenn Menschen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegt werden sollen. Die bisherigen Erfahrungen bei der sukzessiven Umgestaltung des

Oeder Wegs belegen bereits eine deutliche Erhöhung des dortigen Radverkehrsanteils, u.a. sind auch Lastenräder in erheblichem Maße wahrnehmbar. Wir spüren, auch dadurch, dass wir als Stadt bereit sind, nachzujustieren, eine zunehmende Akzeptanz der Maßnahmen im Stadtteil.

15



INNOVATIVE STRASSENQUERUNGEN AM BAHNRADWEG SANKT WENDELER LAND



16

Im nördlichen Saarland mit seiner bewegten Topografie existierten vor dem Bau des Bahnradweges für den Radverkehr nur das normale Straßennetz und einige asphaltierte Wirtschaftswege mit sehr starken Steigungen.

Durch das Projekt „Bahnradweg Sankt Wendeler Land“ wird der Radverkehr im nördlichen Saarland dauerhaft gestärkt, indem eine verkehrssichere und komfortable Radverkehrsanlage zwischen mehreren Gemeinden und Ortsteilen sowie dem Bahnhof/ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Türkismühle geschaffen wird. Bisher sind die RadlerInnen gezwungen größtenteils im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Bundes- und Landesstraßen oder über steigungsreiche Wirtschaftswege zu fahren. Mit diesem Projekt soll die Fahrradmobilität attraktiver und sicherer werden. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil zu steigern und so das Klima zu schonen. Dafür sind insbesondere eine attraktive Infrastruktur im Stadt-Umland-Bereich und eine bessere Verknüpfung zum öffentlichen Personennahverkehr nötig.

Projektmanagement:

- Landkreis Sankt Wendel, Projektleiter Uwe Luther und VeloBüro Saar, Projektsteuerung Bernd Zollhöfer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Uwe Luther
- E-Mail: u.luther@lkwnd.de
- Projekthomepage: <https://www.bahnradweg-sankt-wendeler-land.de/>

Das Projekt „Bahnradweg Sankt Wendeler Land“ ist ein umfassend angelegtes, modellhaftes Projekt zur Verbesserung der Radverkehrssituation im Landkreis St. Wendel und am südlichen Rand des neuen Nationalparks Hunsrück-Hochwald, auch als Beitrag zur Verbesserung der dortigen Aufenthaltsqualität.

Besonders innovativ sind die neu gestalteten Querungen des Radweges an ehemaligen Bahnübergängen im Straßennetz. Hier wurden mit einem Gesamtpaket aus baulichen, markierungs- und beschilderungstechnischen Maßnahmen neue, besonders verkehrssichere und für die Nutzer komfortable Querungen ohne Sperrgitter geschaffen.

Die innovativen Querungen bestehen aus:

- Aufweitung und Grüneinfärbung der beiden Zufahrten des Radweges zur Querung von 3 m auf 6 m
- Umgestaltung der beidseitigen Gehwegbereiche an der zu querenden Straße mit taktilen Leitelementen (MEUDT-Tastbord mit Weißvorsatz) und einer mittig angelegten Radfahrerfurt mit Absenkung des Bordsteines auf Fahrbahnniveau auf je 2,90 m Breite

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Saarland
- **ZIEL:**
Innovative verkehrssichere Gestaltung von Straßenquerungen an ehemaligen Bahnübergängen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Deutliche Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und keine Unfälle an den neuen Querungen
- **FINANZIERUNG:**
Bundes-, Landes-, Landkreis- und kommunale Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Bahnradweg Sankt Wendeler Land ist grundsätzlich ein besonders attraktiver und komfortabler ca. 30 km langer Radweg im ländlichen Raum des nördlichen Saarlandes. Er dient vornehmlich der Förderung des Alltagsradverkehrs, denn er ist in der Mitte am neu als ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgebauten Bahnhof Türkismühle perfekt an die Bahnlinie Saarbrücken–Mainz angebunden. Das Besondere sind die vollkommen neu gestalteten innovativen Querungen von Haupt- und Nebenstraßen an ehemaligen Bahnübergängen.

INNOVATIVE STRASSENQUERUNGEN AM BAHNRADWEG SANKT WENDELER LAND

16

- Verengung des Straßenquerschnittes auf 6 m Restfahrbahnbreite mit Entfernung der Mittelleitlinie
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf T 30 bzw. T 50 durch Verkehrszeichenmarkierungen in beiden Richtungsfahrbahnen auf der Straße unmittelbar vor der Radwegquerung
- Verschwenkung der Radweg-Zufahrten zu den Kreuzungen, sodass die RadlerInnen langsamer auf die Kreuzung zufahren und gleichzeitig die Querung selbst möglichst geradlinig über die Straße verläuft, auch wenn der ehemalige Bahnübergang im schiefen Winkel verlief
- Aufteilen in zwei Richtungsfahrbahnen durch Weißmarkierung mit lang gezogener Sperrfläche in der Mitte
- Auffallende weiße Warnmarkierungen in beiden Radwegzufahrten der Querung
- Dopplung der StVO-Beschilderung in den beiden Radwegzufahrten (rechts und links)

Die Bewerbung beim Deutschen Fahrradpreis bezieht sich explizit auf diese innovativen Querungen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

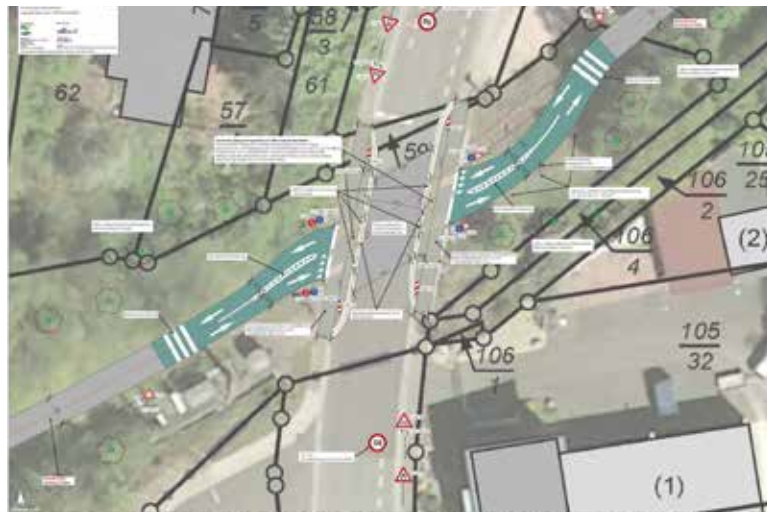
Nachhaltigkeit hat eine außerordentlich hohe Bedeutung beim Bahnradweg Sankt Wendeler Land:

Der neue Radweg wurde in besonders dauerhafter 2-Schicht-Asphaltbauweise mit einer 8 cm starken Asphalttragschicht und einer 3 cm starken feinkörnigen Asphaltdeckschicht angelegt. Vor allem die qualitativ hochwertige feinkörnige Deckschicht sorgt für eine besonders lange Haltbarkeit von mehr als 25 Jahren. Alle Brückenbauwerke wurden so weit instand gesetzt, dass über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren keine weiteren Sanierungen zu erwarten sind.

Die umfangreichen Markierungen an den innovativen Querungen wurden als langlebige Dickschichtmarkierungen ausgeführt, sodass auch hier eine langfristige Haltbarkeit gewährleistet wird.

Alle drei beteiligten Kommunen Freisen, Nohfelden und Nonnweiler arbeiten beim Unterhalt und bei der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dauerhaft eng zusammen und sichern damit den nachhaltigen verkehrssicheren Zustand des Bahnradweges Sankt Wendeler Land.

Somit ist gewährleistet, dass durch den Bau des Bahnradweges Sankt Wendeler Land der Autoverkehr dauerhaft und damit nachhaltig Richtung Radverkehr verlagert werden kann.



SCHNELL MAL KREUZEN – KURZFRISTIGE RADFREUNDLICHE KNOTENANPASSUNG NEUER JUNGFERNSTIEG HAMBURG



Knotenpunkte mit hohem Kfz-Verkehranteil stellen in Radverkehrsnetzen immer wieder fast unüberwindbare Barrieren dar. Oftmals wird in solchen Fällen mit Über- oder Unterführung reagiert. Anhand des Doppelknotens Neuer Jungfernstieg haben wir gezeigt, wie auch mit einfachen Mitteln ein zügiger Qualitätsgewinn für den Radverkehr geschaffen werden kann.

Prämisse für die Planung: Den Radverkehr separat vom Fußverkehr führen, um die Radfahrenden effektiver durch den Kreuzungsbereich zu leiten.

Mit dem Ausbau der Velorouten 3 und 4 ist das Radverkehrsaufkommen am sogenannten innerstädtischen Doppelknoten (Neuer Jungfernstieg – Kennedybrücke/ Lombardsbrücke) zwischen Außen- und Binnenalster in den letzten Jahren stark gestiegen (6.000 Radfahrende/Tag). Um auf den Nutzungsdruck der Radfahrenden reagieren zu können, wurde innerhalb kürzester Zeit eine Planung entwickelt, deren Umsetzung gleichzeitig schnell und effektiv ist.

Projektmanagement:

- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg (LSBG)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Olaf Böhm
- E-Mail: radfahren@bvm.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16264052/2022-06-15-bvm-westlicher-doppelknoten/>

Um solch eine Planung aufzustellen, braucht es klar definierte Randbedingungen:

- Klare thematische Abgrenzung: Es wird vorrangig auf Verbesserungen für die stark frequentierten Radverkehrsbeziehungen geachtet – dabei kommt es gleichzeitig auch zu Mitnahmeeffekten für den Fußverkehr oder auch für schwächer frequentierte Radverkehrsbeziehungen; hier ist zu beachten, dass die enge Abstimmung mit den Behindertenverbänden und deren Vertretern notwendig ist.
- Klare Eingriffsabgrenzung: Verschlechterungen (bspw. kürzere Grünphasen/ lange Wartezeiten) für den Kfz- und Fußverkehr werden nicht in Kauf genommen, um etwas für den Radverkehr zu verbessern.

Zudem wurde darauf geachtet, baulich effektive Lösungen zu finden. Einige wichtige Werkzeuge dabei waren:

- wo möglich, auf schwach frequentierte Kfz-Fahrbeziehungen verzichten und in eine Radfurt umwandeln,

17



<https://youtu.be/BiKxjwHjAlg>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Kurzfristig verbesserte Radverkehrsbeziehung für Komfort und Sicherheit im Radverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die neuen Möglichkeiten zum Queren werden von den Radfahrenden gut und zahlreich genutzt.
- **FINANZIERUNG:**
Hamburger Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Planungsprozess: ca. März 2021 bis Mai 2022 | Baumaßnahme: Mai 2022 | Bauzeit: sechs Wochen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der sogenannte Doppelknoten Neuer Jungfernstieg stellt eine Barriere im Routenverlauf der Velorouten 3 und 4 dar. Mit dem kurzfristigen Umbau dieser komplexen Kreuzung wurde auf die stark gestiegene Menge der Radfahrenden reagiert. Ziel war es, eine Lösung zu entwickeln, die mit wenigen Mitteln und schnell unter laufendem Verkehr baulich umgesetzt werden kann. Der Fokus lag auf der Entflechtung der kombinierten Fuß- und Radverkehrsruten, um die Kreuzungsvorgänge für den Radverkehr zu beschleunigen.

SCHNELL MAL KREUZEN – KURZFRISTIGE RADFREUNDLICHE KNOTENANPASSUNG NEUER JUNGFERNSTIEG HAMBURG



- mit Klebeborden auf der Fahrbahn einfach bauliche Trennungen zwischen Kfz und Rad herstellen,
- Entflechtung von kombinierten Fuß- und Radsignalisierungen, um den Radverkehr schneller über längere Strecken zu schicken,
- Aktivierung ungenutzter Flächen unter dem Bahnviadukt und im Kreuzungsbereich, um den Radverkehr getrennt vom Fußverkehr zu führen,
- abgängige Bäume im Routenverlauf dürfen gefällt und mit Ersatzpflanzungen im Umfeld ausgeglichen werden

Die Durchführung der Maßnahme wurde detailgenau mit allen wichtigen Akteuren (Straßenverkehrsbehörde, Wegewarte, Baustellenkoordination, Grünabteilung, Leitungsträger, Verkehrsanlagen, benachbarte Baumaßnahmen, Bauausführung etc.) geplant und abgestimmt. Die Bauphasen mussten unter laufendem Verkehr stattfinden, woraufhin ein sehr kleinteiliges Verkehrsführungskonzept entwickelt wurde. Teilweise waren die Verkehrsführungspläne mit zahlreichen Randnotizen versehen, um die Abhängigkeiten zwischen den Bauphasen und Baufeldern darzustellen. Die Art und Weise glich einem Regiehandbuch. Mit dieser Detailschärfe konnte seitens der Baustelle auf Veränderungen effektiver reagiert werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit, im Sinne des schonenden Umgangs mit Ressourcen, wird immer mehr auch in Bauprozessen eingefordert. Insbesondere die Bauprozesse im Straßenbau sind hier noch weit davon entfernt, wirklich nachhaltig oder ressourcenschonend zu sein. Solch ein Projekt zeigt, dass wir auch in der Lage sind, ohne großen baulichen Aufwand (geringer Einsatz von Ressourcen) positive verkehrliche Effekte zu erzeugen. Die Maßnahme erinnert in ihrem Aufwand an die Pop-up-Maßnahmen. Es gilt das Prinzip „One-In/More-Out“.

17



FAHRRADSTRASSE DAMBACHER STRASSE



Ausgangssituation des Projekts ist die Umsetzung des im Rahmen des Radverkehrskonzeptes vorgestellten Moduls „Fahrradstraßen“. Dieses stellt einen Schritt zur Erreichung der Zielsetzung Fürthts dar, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Die Stadt Fürth trägt die Verantwortung für Entwurf, Planung sowie Durchführung. Daneben agierte der ADFC als Impulsgeber, die AGFK Bayern stellte Pressematerial für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

Anhand des stadt eigenen Fahrradstraßenstandards wird das im integrierten Klimaschutzkonzept verankerte Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split bis 2035 von 10% auf 20% zu verdoppeln, verfolgt. Weitere Ziele umfassen die Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, die Reduzierung des Kfz-Durchgangs- und Schleich-

verkehrs sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit für den Fußverkehr. Höchste Priorität in der Planung dieser Maßnahme hat jedoch die Förderung des Radverkehrs.

Nach der Initiierung des Projekts im Jahr 2019 erfolgte 2021 die erfolgreiche Umsetzung des Aus- und Umbaus der Dambacher Straße und ihrer Zulaufstrecken zur 4 m breiten Fahrradstraße.

Der Ausbau umfasst die Verlagerung von Parkplätzen, den Rückbau von Großsteinpflaster, die Wartung der bestehenden Asphaltdecke sowie die Änderung der Verkehrsführung in gegenläufige Einbahnstraßen. Parallel zu den Umbaumaßnahmen fand außerdem Öffentlichkeitsarbeit statt, welche die Bevölkerung

über die Regeln in Fahrradstraßen und die große Bedeutung des Radverkehrs für die Verkehrswende informierte. Darüber hinaus wurde sich bei der Reduzierung von Parkplätzen im Quartier auch gegen kritische Stimmen durchgesetzt. Dadurch wird der Umweltverbund in der Mobilitätsplanung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt und der Fokus auf innovative, nachhaltige und aktive Mobilität gelegt.

Die Evaluation des Projekts wird durch Verkehrszählungen messbar. Hierbei zeigt sich eine deutlich positive Wirkung für den Radverkehr. Zähldatenerhebungen an Knotenpunkten vor (03.2021) und nach (09.2021) Einführung der Fahrradstraße sowie Zählungen durch den ADFC KV Fürth an weiteren Standorten zeigen, dass der

18



https://www.youtube.com/watch?v=q92y-D_MEtU



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Steigerung des Radverkehrsanteils sowie Verkehrsberuhigung durch Umsetzung einer Fahrradstraße
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfolgreiche Umsetzung der Fahrradstraße und deren Zulaufstrecken mit anschließender Evaluation
- **FINANZIERUNG:**
280.000 Euro, jährliche Folgelasten
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Februar 2019 bis Juni 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Dambacher Straße und ihre Nebenstraßen wurden im Juni 2021 als Fahrradstraßen ausgebaut und verbinden die Fürther Innen- und Südstadt mit dem Wiesengrund. Sie werden durch die Anordnung von gegenläufigen Einbahnstraßen vom Durchgangsverkehr frei gehalten und sind nur für Anlieger zugelassen. Über die Dambacher Straße verläuft der 60 km lange Bibertal-Radweg, der einen Lückenschluss darstellt. Unter anderem der Verwendung des stadt eigenen Fahrradstraßenstandards verdankt das Projekt eine Veröffentlichung.

Projektmanagement:

- Stadt Fürth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Susanne Böhrner
- E-Mail: susanne.boehmer@fuerth.de
- Projekthomepage: keine Angabe

FAHRRADSTRASSE DAMBACHER STRASSE

Radverkehrsanteil nach Umsetzung der Maßnahme von 33% auf 68% gestiegen und der Anteil des Kfz-Verkehrs von 67% auf 32% gesunken ist.

Das Projekt führt zu einer Steigerung der Lebensqualität sowie zu einer Verkehrsplanung, die auf Bedürfnisse von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ausgerichtet ist.

Fürth positioniert sich dadurch als „fahrradfreundliche Kommune“, welche spontan und unkompliziert mit dem Fahrrad befahrbar ist und Platz für Erholung und Freizeit bietet.

Den Gewinn des Deutschen Fahrradpreises hat die Stadt Fürth mit dem Ausbau der Dambacher Straße sowie ihrer Nebenstraßen verdient, weil hierdurch nicht nur eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr erreicht wurde, sondern zeitgleich Marketing-Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt und ein universeller sowie innovativer Fahrradstraßenstandard entwickelt wurden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Nachhaltigkeit spielt bei unserem Projekt eine große Rolle, da wir durch den Ausbau der Dambacher Straße und ihrer Nebenstraßen in Fahrradstraßen nicht nur den Radverkehrsanteil deutlich steigern konnten, sondern auch eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung sowie eine Reduzierung von Schleichverkehr erreicht haben.

18



ERFURTER RADRING



19

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Der vielfältige ländlich geprägte Raum rund um Erfurt soll mit dem Fahrrad erlebbar gemacht werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ohne großen baulichen Aufwand wurde ein 110 km langer Radring mit sieben Rundtoren geschaffen.
- **FINANZIERUNG:**
Teilweise LEADER-Förderung (75%)
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2018 bis 2022

Um den baulichen Aufwand gering zu halten, orientierte man sich an bestehenden Rad- und Wirtschaftswegen. Dabei sollten interessante Orte miteinander verknüpft werden. Frühzeitig wurden die drei betreffenden Regionalen LEADER-Aktionsgruppen (LEADER-RAG) einbezogen, welche den Radring zum gemeinsamen Kooperationsprojekt erklärten. Folgende Arbeitsschritte wurden definiert: Trassenfindung, Mängelbeseitigung, Wegebau, Beschilderung, Finanzierung, Fördermittelakquise und Öffentlichkeitsarbeit. Die Arbeiten fanden überwiegend 2018 bis 2022 statt. Im Herbst 2021 war die Route fertig beschildert. Zu Beginn der Radsaison 2022 wurden noch Marketingmaßnahmen (Flyer, Internetauftritt) realisiert. Im Mai 2022

erfolgte die feierliche Eröffnung. Ergänzend stellte der Thüringer Bauernverband e.V. 25 großformatige Hinweisschilder mit thematischem Bezug zur Landwirtschaft entlang der Route auf.

Durch die Verknüpfung bestehender Wege konnte mit relativ geringem finanziellem Aufwand eine attraktive touristische Radroute verwirklicht werden. Das Feedback zahlreicher Nutzer*innen bestätigt uns darin, ein positives Angebot geschaffen zu haben. Darüber hinaus haben wir die Erkenntnis erlangt, dass eine interkommunale Zusammenarbeit kein Hindernis sein muss. Lediglich die Coronapandemie hat diese Zusammenarbeit zeitweise erschwert.

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Erfurt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Büschke
- E-Mail: dirk.bueschke@erfurt.de
- Projekthomepage: <https://www.erfurt-tourismus.de/sehens-wissenswertes/freizeit-und-ausflugstipps/radwandern/radring-erfurt>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mittels sieben Radialen kann die 110 km lange Rundtour um Erfurt vom Stadtzentrum erreicht werden und dadurch von sportlichen Radfahrer*innen am Stück oder in mehreren Etappen bewältigt werden. Der Rundweg ist interkommunal und stärkt damit auch den Tourismus außerhalb der Landeshauptstadt. Weiterhin wird mittels 25 großflächiger Hinweisschilder Wissen und Wertschätzung über die regionale Landwirtschaft vermittelt. Durch Verknüpfung vorhandener Wege wurde der bauliche Aufwand sehr gering gehalten.



Die Maßnahme wurde zu Teilen gefördert (nur in den beteiligten LEADER-Regionen). Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 60.000 Euro, wovon 37.000 Euro durch die europäische LEADER-Förderung getragen wurden. Die Aufteilung der kommunalen Eigenmittel erfolgte entsprechend der Verwaltungsvereinbarung mit allen beteiligten Gemeinden. Darüber hinaus fielen Kosten in Höhe von ca. 6.000 Euro für Werbemittel (Flyer, Internet) an.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Nutzung und Sanierung vorhandener Wege
- Keine Neuversiegelung von Oberflächen
- Vergleichsweise geringer finanzieller Aufwand



NEUANLAGE RADFAHRSTREIFEN AUF DER KENNEDYBRÜCKE IN BREMERHAVEN

Neuanlage Radfahrstreifen Kennedybrücke



Vorher



Nachher



Im Zuge einer anstehenden Sanierung der Kennedybrücke wurde das Thema der Neuaufteilung des Straßenraums diskutiert. Schnell wurde deutlich, dass kein durchgängiges, regelkonformes Angebot für den Rad- und Fußverkehr auf der Brücke vorhanden ist. Die Breiten entsprachen nicht durchgehend den aktuellen Richtlinien, trotz trennender Markierungen der Rad- und Fußwege entstanden Konflikte. Schilder auf der Anlage und der barrierefreie Ausbau der zwei Bushaltestellen verschärften die Flächenkonkurrenz. Auch die Bedarfe für sichere Abgänge und barrierefreie Rampen an den Start- und Endpunkten der Brücke sowie an den Bushaltestellen waren bekannt.

Der Lösungsvorschlag: Die Radwegführung wird richtlinienkonform geändert. Der Radverkehr wird auf dem Fahrbahnniveau auf Radfahrstreifen geführt. Dem Kfz-Verkehr stehen deshalb je Fahrt-

richtung zukünftig zwei statt bisher drei durchgehende Richtungsfahrstreifen zur Verfügung. Die bordsteingeführten Gehwege bleiben ausschließlich den zu Fuß-Gehenden vorbehalten, so können die benötigten Breiten eingehalten werden. Der neue Radfahrstreifen wird durch Markierungen klar getrennt und an den Bestand angeschlossen, sowohl mit baulichen wie signaltechnischen Änderungen. Die Breite des Radwegs von rund 2,10 m plus einem Sicherheitsstreifen ermöglicht sowohl komfortables Radfahren für Lasten- und Spezialräder wie auch das Überholen innerhalb des Radfahrstreifens. So werden Komfort, Sicherheit und Leichtigkeit für den Radverkehr hergestellt. Konfliktsituationen werden durch die klare Trennung minimiert und Unfälle vermieden.

Der Streckenabschnitt ist ein Baustein einer geplanten durchgehenden Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr in Bremerha-

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Bremen
- **ZIEL:**
Neuanlage Radfahrstreifen auf der Kennedybrücke in Bremerhaven
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Neuaufteilung des Straßenraums, Umwandlung von zwei kompletten Fahrspuren zu einem Radfahrstreifen
- **FINANZIERUNG:**
Sonderprogramm Stadt und Land + städt. Komplementärmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
22. August 2022 bis 1. Februar 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als wichtige Verkehrsachse zur Innenstadt wurde auf der Kennedybrücke der Straßenraum neu aufgeteilt. Ziel war es sowohl eine Verbesserung für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs zu erreichen, wie auch einen barrierefreien, sicheren und konfliktarmen Raum für Zufußgehende und Busfahrende zu schaffen. Um eine Nutzungsgerechtere Flächenverteilung zu erzielen wurden 2 der 6 Fahrspuren in breite, gut markierte und mit einem Sicherheitstrennstreifen versehene Radfahrspuren umgewandelt.

Projektmanagement:

- Magistrat der Stadt Bremerhaven

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johanna Lichtenberg
- E-Mail: johanna.lichtenberg@magistrat.bremerhaven.de
- Projekthomepage: keine Angabe

NEUANLAGE RADFAHRSTREIFEN AUF DER KENNEDYBRÜCKE IN BREMERHAVEN



20

Neuanlage Radfahrstreifen Kennedybrücke



Vorher



Nachher



ven. Die Radwege mit einer Gesamtlänge von 1.000 m (2 x ca. 500 m) sind Teil einer wichtigen Hauptroute. Diese verbindet zwei beliebte Stadtteile: Geestemünde und Bremerhaven Mitte und damit den Hauptbahnhof mit der Innenstadt, der Hochschule und den touristischen Zielen. Der Radweg ist ebenfalls Bestandteil des touristischen Radwegenetzes und ein Abschnitt des prämierten Weser-Radwegs und von daher in mehrfacher Hinsicht und für verschiedene Zielgruppen bedeutend.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit spielt bei der ressourcenschonenden Umsetzung des Vorhabens, vor allem aber bei der Zielsetzung eine entscheidende Rolle: Durch den Aufbau einer sicheren, guten Radweginfrastruktur wird eine Verlagerung des „Modal Splits“ angestrebt. Eine Verlagerung der Verkehre zugunsten des Rad- und Fußverkehrs fördert die Luftreinhaltung und den Lärmschutz, reduziert den CO₂-Ausstoß und trägt somit signifikant zum Klimaschutz bei.

SANIERUNG ALTSTADTRING L 657



Der Altstadtring ist eine kategorisierte Landesstraße am westlichen Rand der Castrop-Rauxeler Altstadt. Der für Bundes- und Landesstraßen zuständige Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) plant dort gemeinsam mit der Stadt Castrop-Rauxel eine umfangreiche Fahrbahndeckensanierung ohne Erneuerung der Nebenanlagen, ein Vollausbau des Altstadtrings seitens Straßen.NRW ist nicht vorgesehen. Insofern sollen die bestehenden Hochbordanlagen weitestgehend beibehalten werden. Die Baumaßnahme erstreckt sich dabei über die gesamte Länge des Altstadtrings von ca. 1,5 km.

Das gemeinsam entwickelte Planungskonzept (Planungsbüro: abvi Verkehrsplanung, Bochum) sieht dabei vor, ein deutlich verbessertes Angebot für den Radverkehr zu schaffen. Dazu soll der heute vierspurig ausgebaute Straßenabschnitt auf zwei Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ummarkiert und zugunsten des

Radverkehrs mit breiten Radfahrstreifen ausgestattet werden. Das Planungskonzept wurde auch unter Würdigung der eingegangenen Hinweise und Anregungen aus der Bürgerschaft, der Politik und von den Trägern öffentlicher Belange erarbeitet.

Die durch den Straßenbausträger Straßen.NRW vorgesehene Deckensanierung des Altstadtringes bietet die Möglichkeit, die Aufteilung des Straßenraumes auf dem Altstadtring im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität weiterzuentwickeln und den Anforderungen an die Nahmobilität Rechnung zu tragen. Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Castrop-Rauxel empfiehlt neben einer veränderten Flächenaufteilung mit einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn auch den Umbau der heute nicht barrierefrei nutzbaren Mittelinseln und Lichtsignalanlagen. Diese werden ebenfalls im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme angepasst. So sehen die Grundzüge der Planung eine Reduzierung der Fahrspuren

Projektmanagement:

- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Regionalniederlassung Ruhr in Zusammenarbeit mit der Stadt Castrop-Rauxel

Kontakt:

- Ansprechpartner: Verena Reuter
- E-Mail: verena.reuter@castrop-rauxel.de
- Projekthomepage: <https://mitmachen.castrop-rauxel.de/Altstadtring>

21



<https://youtu.be/FCVC8jZdguo>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Deutliche Verbesserungen für den Radverkehr an der vierspurigen Landesstraße
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erarbeitung Ausführungsplanung unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Trägern öffentlicher Belange
- **FINANZIERUNG:**
Sanierungsmittel des Landesbetrieb Straßenbau NRW
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Dezember 2020 bis Dezember 2022, Umsetzung in 2023 geplant

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Rahmen einer Deckensanierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW sollen die Verkehrssicherheit sowie das Angebot insbesondere für Radfahrer*innen deutlich verbessert werden. Dazu haben Straßen.NRW und die Stadt Castrop-Rauxel gemeinsam ein Plankonzept zur Neuauftellung des Straßenraumes erarbeitet. Der heute vierspurige Altstadtring soll dabei auf zwei Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ummarkiert und zugunsten der Radfahrer*innen mit breiten Radfahrstreifen ausgestattet werden.



für den Kraftfahrzeugverkehr auf je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung vor, um für den Radverkehr großzügig bemessene Radfahrstreifen einzurichten. Die Radspuren sollen auf der gesamten Länge, bis auf die Teilbereiche der Bushaltestelle, rot eingefärbt werden. Die Roteinfärbung wird ebenfalls für die Radfurten in den Kreuzungsbereichen angewendet. Durch die zusätzliche visuelle Markierung wird für alle Verkehrsteilnehmer*innen in Bezug auf die Fahrradspur zusätzliche Aufmerksamkeit geschaffen. Aufgrund der topografischen Verhältnisse nimmt die Geschwindigkeit der Radfahrer*innen im Steigungsbereich deutlich ab und im Gefällebereich deutlich zu. Da der Radverkehr nicht mehr auf dem Hochbord in der Nebenanlage geführt wird, entsteht somit auch für den bisher oft untermaßigen Fußweg zusätzlicher Raum, so wird zugleich der Fußverkehr gestärkt.

Im Rahmen der Planung wurde ein Leistungsfähigkeitsnachweis erstellt. Die Leistungsfähigkeit kann für alle Knotenpunkte, sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze, nachgewiesen werden. Zusätzlich zu dem Leistungsfähigkeitsnachweis wurde die Angebotsqualität der Strecke als ergänzendes Kriterium ermittelt. Auch die Angebotsqualität kann weitestgehend nachgewiesen werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Im Rahmen der Deckensanierung der vierspurigen Landesstraße wollen der Landesbetrieb Straßenbau NRW Regionalniederlassung Ruhr und die Stadt Castrop-Rauxel gemeinsam die Chance nutzen, um in 2023 ein Leuchtturmprojekt im Sinne der Verkehrswende, einer zukunftsfähigen Mobilität und des Klimaschutzes umzusetzen. Dabei wird je eine Fahrspur pro Fahrtrichtung für den motorisierten Verkehr reduziert, sodass ein komfortabler Radfahrstreifen mit bis zu 3,50 m Breite je Fahrtrichtung für den Radverkehr entsteht. Dies führt zudem zur Attraktivierung des Fußverkehrs in der Nebenanlage. Mit der Planung wird das Ziel verfolgt, mittelfristig eine Verkehrsverlagerung zu emissionsärmeren und emissionsfreien Verkehrsmitteln zu unterstützen.

„FAHRRADSTRASSEN-PERLENKETTE“ AUF DER VELOURUTE 1 IN HAMBURG (ALTONA-ALTSTADT BIS ST. PAULI)



Vorher

Nachher

Übergeordnetes Planungsziele waren die Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr sowie die Attraktivitätssteigerung auf einer wichtigen Verbindung zwischen Altona Altstadt und der Innenstadt (Chemnitzstraße und Thadenstraße) zur Ertüchtigung der Veloroute 1 unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten.

Bereits vor dem Umbau wiesen beide Straßen hohe Radverkehrszahlen auf. 2016 wurden rund 3.500 Fahrräder in der Chemnitzstraße bzw. rund 3.800 Fahrräder in der Thadenstraße von 6 bis 19 Uhr gezählt. Bei einer Zählung 2018 wurden in der Thadenstraße in der Spitzenstunde rund sechsmal so viele Radfahrende wie Kraftfahrzeuge erfasst. Die hohe Bedeutung der Verbindung dürfte vor allem in der zentralen Lage in den hochverdichteten Stadtteilen Altona-Altstadt bzw. St. Pauli sowie in der direkten Führung im Straßennetz begründet sein.

Projektmanagement:

- Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch das Bezirksamt Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Kontakt:

- Ansprechpartner: Viola Koch
- E-Mail: fahrrad@altona.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16174542/2022-05-16-bvm-veloroute-1/>

Erste Planungsideen für Teilabschnitte gab es bereits vor rund zehn Jahren. Durch die Umbauarbeiten in den Jahren 2019 bis 2022 sind nun insgesamt ca. 1,5 km Fahrradstraße entstanden, auf denen der Radverkehr bis auf die Überquerung einer Hauptverkehrsstraße mit Lichtsignalanlage Vorrang hat. Der Vorrang entlang der Fahrradstraße wurde durch den Umbau der Einmündungen zu Gehwegüberfahrten baulich hergestellt. Um eine für Fahrradstraßen angemessene Fahrbahnbreite und breitere Gehwege zu erzielen, wurde der Straßenraum neu aufgeteilt. Dadurch ist in großen Teilen Parken nur noch auf einer Fahrbahnseite möglich. 116 Kfz-Stellplätze sind entfallen. Es wurden über 200 zusätzliche Fahrradparkmöglichkeiten geschaffen.

Obwohl der Kfz-Durchgangsverkehr in beiden Straßen bereits durch Modalfilter reduziert war, wurden weitere Reduktionsmöglich-

22



<https://www.hamburg1.de/news/58092>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Schaffung attraktiver Verbindungen für den Alltagsradverkehr (Veloroutenausbau in Hamburg)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Umbau der Teilabschnitte ist abgeschlossen. Die Fahrradstraßen werden gut angenommen.
- **FINANZIERUNG:**
Bundes- (KInvFG, RISE) und Hamburger Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Bau 2019 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf einer Länge von 1,5 km ist durch die Einrichtung von vorfahrtsberechtigten Fahrradstraßen, Modalfiltern, gegenläufigen Einbahnstraßen, die Ordnung des ruhenden Verkehrs und Belagsänderungen eine attraktive Verbindung für Radfahrende entstanden. Die beiden Straßenzüge stellen bereits vor dem Umbau eine vom Radverkehr stark genutzte Verbindung zwischen Altona-Altstadt und der Innenstadt dar, die nun unter Einbezug lokaler Gegebenheiten auch attraktiv und zügig befahrbar ist.

„FAHRRADSTRASSEN-PERLENKETTE“ AUF DER VELOROUTE 1 IN HAMBURG (ALTONA-ALTSTADT BIS ST. PAULI)

22

lichkeiten geprüft, um die Verbindung für Radfahrende noch attraktiver zu gestalten. So wurden zusätzlich noch gegenläufige Einbahnstraßen eingerichtet.

In Teilbereichen existierte vor dem Umbau noch ein Belag aus Natursteinpflaster. Diese Bereiche wurden zugunsten einer besseren Befahrbarkeit asphaltiert.

Zur Fußverkehrsförderung wurden Gehwege verbreitert sowie neue Querungsstellen und vorgezogene Seitenräume hergestellt. Besonderes Augenmerk wurde hierbei auf die Gestaltung des Modalfilters vor der Grundschule Thadenstraße gelegt (siehe oberes Foto). Die beidseitig an die Thadenstraße angrenzenden Grünanlagen des übergeordneten Grünzugs „Neu-Altona“ wurden durch eine Reduktion des Straßenquerschnitts, die Ausbildung großzügiger Querungsstellen, den Verzicht auf Stellplätze sowie Baumpflanzungen besser verbunden. Insgesamt hat das Projekt eine positive Baumbilanz (plus zehn).

Zusammenfassend ist durch das Projekt eine durchgängige, attraktive Verbindung für den Radverkehr entstanden, die diesem bei stark reduziertem Kfz-Verkehr Vorrang gibt und gleichzeitig die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert. Westlich an die Fahrradstraßenperlenkette angrenzend werden in den nächsten Jahren weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung umgesetzt (z.B. Fahrradstraße in der Gerichtsstraße).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt ist Bestandteil des Hamburger Veloroutennetzes, das stadtweit 14 Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km umfasst und schrittweise realisiert wird (s. a. <http://www.hamburg.de/velorouten>). Die Umsetzung des Veloroutenkonzepts wurde u.a. im Hamburger Klimaplan im Transformationspfad Mobilitätswende als eine Maßnahme der Radverkehrsförderung zur Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split festgeschrieben.

Mit dem Hauptnetz für den Alltagsradverkehr sollen die Bedingungen zum Radfahren in der Hansestadt verbessert werden und das Fahrradfahren als emissionsarme Mobilität soll noch attraktiver werden.

Durch die Maßnahme wird die aktive Mobilität in Hamburg weiter gefördert und damit die Mobilitätswende unterstützt. Aktive Mobilität und Maßnahmen, die diese unterstützen, haben positive Effekte auf ökonomische, ökologische und soziale Aspekte der Nachhaltigkeit. Die Förderung der sozial integrativen, gesundheitsfördernden, klimaschonenden Fortbewegungsarten durch die Verbesserung der Infrastruktur sowie die Unterbrechung von Fahrbeziehungen für den motorisierten Individualverkehr bei gleichzeitiger Gewährleistung der Erreichbarkeit unterstützt einen Modal Shift, der die Mobilität langfristig nachhaltiger gestaltet und CO₂-Emissionen reduziert.



STADT. CITY. VILLE. BONN.



In Bonn wird derzeit eine Ost-West-Achse entlang der B 56 für den Radverkehr eingerichtet. 2022 wurde dafür der Straßenraum im zentralen Innenstadtbereich auf einer Strecke von 1,6 km neu aufgeteilt.

Mit dem Anschluss an die Kennedybrücke als Querung über den Rhein bilden die Straßen Am Alten Friedhof, Berliner Platz und Oxfordstraße eine zentrale Verkehrsachse zwischen den östlichen und den westlichen Bonner Stadtteilen. Der Straßenraum des Projektgebiets hat daher eine primär durchfließende Verkehrsfunktion – für alle Verkehrsträger. Mit einem Großteil aller Bonner Bus- und Bahnlinien ist die Ost-West-Achse auch eine ganz zentrale Strecke des ÖPNV. Vor der Maßnahme besaß der Straßenzug lediglich Fahrradschutzstreifen mit nicht mehr regelkonformer Breite ohne Schutzräume zu angrenzendem Parken. Die Verkehrsführung wurde von vielen Bürger*innen als sehr unsicher wahrgenommen. In der Mitte des

Straßenraumes befindet sich ein eigener Gleiskörper für die Bahnen. Von vornherein war gesetzt, diesen Gleiskörper nicht anzutasten, um die ÖV-Beschleunigung nicht zu gefährden. Ziel war es also, die vorhandenen Kfz-Spuren zugunsten des Radverkehrs und des Busverkehrs neu zu verteilen.

In den Abschnitten ohne Busverkehr wurde sich für Radfahrstreifen und Protected Bike Lanes entschieden. Für die Abschnitte mit Buslinienverkehr wurden Umweltspuren, also Bussonderfahrstreifen mit Radfahrfreigabe gewählt. Auf der Oxfordstraße kommen die Buslinien vom zentralen Friedensplatz aus der Nebenrichtung, weswegen die Ampelschaltung in den meisten Fällen dafür sorgt, dass Radfahrende und Busse die Umweltspur abwechselnd nutzen.

Eine weitere Besonderheit stellten die Anforderungen der Rettungsdienste dar. Im

Projektmanagement:

- Stadt Bonn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christina Welt
- E-Mail: christina.welt@bonn.de
- Projekthomepage: <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/juli-2022/ost-west-achse-ab-mitte-august-mehr-platz-fuer-rad-und-busverkehr.php>

23



<https://www.youtube.com/watch?v=sdVVMlBRPkM>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs, Beschleunigung des Busverkehrs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Schaffung breiter Radfahrstreifen, Protected Bike Lanes und Umweltspuren
- **FINANZIERUNG:**
125.000 Euro aus Eigenmitteln
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Sommer 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Straßen Oxfordstraße, Berliner Platz und Am Alten Friedhof stellen den zentralen Abschnitt der Ost-West-Achse mitten durch das Bonner Stadtgebiet dar. Bisher gab es auf diesem Abschnitt zwei Kfz-Fahrspuren pro Richtung inklusive Fahrradschutzstreifen mit lediglich 1 m Breite. Besondere Herausforderung auf dieser bedeutenden Verkehrsachse war es, die begrenzten Flächen so umzuverteilen, dass man ÖPNV und Radverkehr gleichermaßen gerecht wurde.



Einsatzfall schaltet eine Lichtsignalanlage für die Einsatzkräfte auf Grün. Damit die Rettungskräfte auch zu Stoßzeiten zügig auf der Oxfordstraße vorankommen, wurde in einem Teilabschnitt auf Elemente einer Protected Bike Lane verzichtet. Um trotzdem das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu steigern, wurde ein großzügiger Sicherheitstrennstreifen zwischen Kfz-Fahrspur und Radstreifen eingerichtet. Dieser sorgt mit eindeutigen Markierungen für genügend Abstand zwischen Fahrrädern und Autos, ermöglicht Rettungsfahrzeugen im Einsatzfall aber die Mitbenutzung der Radspur. Mittlerweile gibt es eine positive Rückmeldung der Feuerwehr, dass die Einsatzfahrzeuge durch die neu eingerichteten Rad- und Umweltpuren schneller zu ihren Einsätzen kommen.

Ein weiteres wichtiges Kernelement des Projekts stellen ausgewiesene Ladezonen dar, welche regelmäßig auf Falschparken kontrolliert werden. Die Schaffung dieser Ladeflächen plus der eindeutigen Markierungen wirkt dem zuvor üblichen Falschparken entgegen.

Die Bürgerschaft wurde während des Projekts durch Aufklärungsvideos, regelmäßige Pressemitteilungen, eine Bürgerinformationsveranstaltung sowie Anzeigen auf den Bildschirmen des digitalen Parkleitsystems informiert und auf dem Laufenden gehalten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Weniger MIV durch Stärkung des Umweltverbunds
- Umwelt-, sozial- und gesundheitsfreundliche Verkehrsentwicklung
- Reduktion der CO₂-Emissionen

ERTÜCHTIGUNG VON (FELD-)WEGEN FÜR DEN RADVERKEHR / PENDLERACHSEN-PROGRAMM



Eingangs wurden durch die Stadt Heidelberg Streckenabschnitte, die einen schlechten Fahrbahnbelag aufweisen und für pendelnde Radfahrende von großer Bedeutung sind, dahin gehend begutachtet, ob sich die Sanierung der Asphaltdecke im jeweiligen Abschnitt durch einen einfachen „Überbau“ der bestehenden Asphaltdecke technisch und rechtlich darstellen lässt.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien wurden zehn als geeignet eingestufte Maßnahmen identifiziert. Im Zeitraum von Oktober 2022 bis Juni 2024 plant die Stadt Heidelberg, die Asphaltdecke dieser zehn Wege-Abschnitte zu erneuern. Die Abschnitte weisen Streckenlängen zwischen 250 m und 1,6 km auf. Insgesamt werden Streckenabschnitte auf einer Gesamtlänge von etwa 7 km ertüchtigt.

Das Projekt zeichnet sich besonders dadurch aus, dass insgesamt in kurzer Zeit viel Strecke ertüchtigt werden kann, da für die jeweiligen Abschnitte keine Planung notwendig ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind die zentralen Motivatoren bzgl. der Aufwertung der Pendlerachsen.

Projektmanagement:

- Stadt Heidelberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Filip Neuwirth
- E-Mail: filip.neuwirth@heidelberg.de
- Projekthomepage: keine Angabe



24

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Pendlerachsen für Fahrradfahrende werden verbessert.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Drei Abschnitte wurden im Zeitraum Oktober 2022 bis Dezember 2022 bereits ertüchtigt/saniert.
- **FINANZIERUNG:**
3 Mio. Euro Gesamtvolumen, Teilhaushalt Amt für Mobilität
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schnelle Ertüchtigung/Sanierung von (Feld-)Wegen, die für den pendelnden Radverkehr von großer Bedeutung sind. Es wurden gezielt Abschnitte selektiert, für die es keiner Planung bedarf, sodass diese zeitnah im Rahmen des Jahresvertrags Straßenunterhaltung der Stadt Heidelberg ertüchtigt werden können.

BIKE OFFENBACH



Offenbach am Main ist eine junge, internationale und aufstrebende Stadt mitten in der Metropolregion Rhein-Main, deren Einwohnerzahl stetig wächst: von knapp 127.000 im Jahr 2013 auf rund 143.000 Ende 2022. Damit nimmt auch der Verkehr zu. 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 dem 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 Planenden vor allem bei Berufspendelnden sowie bei Kindern und Jugendlichen, von denen bislang nur 13% zur Schule radeln. Da Radfahrende gerne lokal einkaufen, stärkt das Vorhaben auch die

Innenstadt und der Ausbau des Radverkehrs trägt zur besseren Luft- und Lebensqualität für alle bei. Diese Art der Vernetzung hat bundesweit Modellcharakter.

Dass sich die Stadt nun neu erfahren lässt, ist dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu verdanken: Es hat Mitte 2018 die Mittel für das Verbundprojekt Fahrrad-(straßen)stadt Offenbach bewilligt. Für das „Bike Offenbach“ genannte Vorhaben wurden rund 4,53 Mio. Euro aus den Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative zur Verfügung gestellt. Der Eigenanteil der Stadt, welcher sich überwiegend aus den Planungsleistungen, dem Monitoring und der Öffentlichkeitsarbeit zusammensetzt, beträgt rund 2 Mio. 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 FrankfurtRheinMain. 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: Ivonne Gerdts
- E-Mail: mobilitaetsamt@offenbach.de
- Projekthomepage: <https://www.offenbach.de/bikeoffenbach/>

25

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
BIKE OFFENBACH: Unsere Stadt neu erfahren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Es ist ein Netz aus rund 9 km Fahrradstraßen entstanden, welches Offenbach neu erschließt.
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Offenbach und BMWK
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Juni 2018 bis Juli 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Offenbach am Main, die Stadt der kurzen Wege, räumt dem Radverkehr Vorfahrt ein: Bis 2022 sind rund 9 km Fahrradstraßen entstanden, die die kleine Großstadt in der Rhein-Main-Region und ihr Umland neu erschließen. Sechs Achsen verbinden die City nun mit den Stadtteilen oder Nachbarn wie Frankfurt und Neu-Isenburg. Die Radelnden kommen vorbei an Schulen, Kindergärten und Bahnhöfen, an Arbeitsstätten sowie Freizeitzielen. Diese Art der Vernetzung hat bundesweit Modellcharakter.



Um die Menschen fürs Umsteigen zu begeistern, muss die Infrastruktur stimmen: Unsere Stadt der kurzen Wege wird zur Stadt der intelligenten, fahrradgerechten Verbindungen. Bis Mitte 2022 wurden sechs Radverkehrsachsen ausgewiesen, die wichtige Verbindungswege in Offenbach und ins Umland abdecken und bisher nicht entsprechend ausgebaut waren. Die Fahrradinfrastruktur konnte teilweise mit einfachen Mitteln verbessert werden – wie durch Asphaltierung von Wegen oder durch neue Beschilderung und Markierungen –, andernorts waren umfangreiche Arbeiten erforderlich. Insgesamt entstanden rund 9 km Fahrradstraßen, zudem neue Radwege und Schutzstreifen.

Auf diesen radeln wir nun vorbei an Schulen und Kindergärten, pausieren am Mainufer oder im Park und steigen an Bahnhöfen um – das führt uns in Offenbach in die Zukunft.

 **Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?**

Das Projekt ist Teil der Strategie der Stadt Offenbach, umwelt- und klimafreundliche Mobilität zu fördern, und soll zum umweltfreundlichen Umsatteln motivieren. Unser Verständnis von Nachhaltigkeit bezieht sich sowohl auf die ökologische und ökonomische wie auch auf die soziale Ebene: Wir möchten die vorhandenen Ressourcen umweltfreundlich nutzen und mehr Bürgerinnen und Bürger an gesellschaftlichen Prozessen beteiligen.

LÜCKENSCHLUSS LAHNRADWEG



26

Der Lahnradweg mit einer Länge von 245 km führt von Diez bis zur Lahnmündung in Lahnstein durch den Rhein-Lahn-Kreis. Er ist Bestandteil des rheinland-pfälzischen Fernradwegenetzes und einer der sieben wichtigsten Radfernwege in Rheinland-Pfalz. Als Teil des Radweges „Deutsche Einheit“ von Bonn nach Berlin hat der Weg auch eine große überregionale Bedeutung. Bislang wurde der Radweg über die Kreisstraßen K 23 und K 25 von Laurenburg über Scheidt und Holzappel nach Geilnau geführt. Dieser 8 km lange Umweg führte die Radfahrer über einen Bergrücken mit steiler Auf- bzw. Abfahrt. Eine Umgehung dieses Abschnittes war bislang nur durch den Wechsel vom Rad auf die Schiene möglich.

Der Lückenschluss im Radweg erfolgte durch zwei Lahnquerungen, die den Radweg nun durch das Naturschutzgebiet „Gabelstein-Hölloch“ auf der linken Lahnseite führen. Für den 7,8 km langen Lückenschluss wurden überwiegend bereits vorhandene Wege genutzt. Auf einer Strecke von 3,1 km war ein Ausbau vorhandener Wege mit einer wassergebundenen Deckschicht erforderlich. Lediglich 0,8 km

der Strecke wurden komplett neu gebaut. Geplant wurde der Lückenschluss nach den Regelwerken für Planung, Entwurf und Betrieb: ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und DWA-A 904 (Richtlinien für den ländlichen Wegebau) mit einem Querschnitt von 2,50 m (Regelmaß gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts gemäß ERA) und beidseitigen Banketten mit jeweils 0,50 m Breite, insgesamt 3,50 m breit. Der Querschnitt des Weges beträgt zwischen den Geländern auf beiden Bauwerken ebenfalls 2,50 m. Die beiden baugleichen Stege bestehen jeweils aus einem Mittelteil und zwei Vorlandbrücken mit einer Gesamtlänge von jeweils knapp 80 m und einem Gewicht von 18 t. Um ein Aufschwingen der Brücken zu verhindern, wurden horizontal und vertikal Schwingungsdämpfer eingebaut. Die Mittelteile der Brücken über die Lahn sind in Leichtbauweise aus Aluminium gebaut. Stahlbrücken wären mehr als doppelt so schwer gewesen. Der Transport und der Einbau der Teile hätte in einer Stahlausführung nicht durchgeführt werden können, da der letzte Wegabschnitt mittels Ponton über die Lahn geführt wurde. Am Einbauort wur-

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Rheinland-Pfalz
- **ZIEL:**
Schaffung eines steigungsarmen, sicheren Radweges für alle Nutzer, Verringerung von Gefahrenpunkten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Errichtung von zwei Lahnquerungen als Lückenschluss des Lahnradweges zwischen Geilnau und Laurenburg
- **FINANZIERUNG:**
75% Land Rheinland-Pfalz, 25% WFG Rhein-Lahn
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2012 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Lückenschluss im Lahnradweg verbindet über zwei Lahnquerungen die Ortschaften Geilnau und Laurenburg auf direktem Wege miteinander. Diese Verbindung verkürzt die Wegstrecke um ca. 45 Minuten und macht sie attraktiver, auch für Alltagsradler. Durch die steigungsarme Neuanlage des Radweges ist dieser barrierefreier und kann auch von Menschen mit Handicap und Familien mit kleineren Kindern zum touristischen Radfahren genutzt werden.

Projektmanagement:

- Kreisverwaltung Rhein-Lahn-Kreis, Bad Ems / Fa. Glück, Engen-Welschingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jasmin Lemler
- E-Mail: jasmin.lemler@rhein-lahn.rlp.de
- Projekthomepage: keine Angabe



den die beiden Stege mithilfe von Kranen auf die Pfeiler gehoben. Optisch ähneln die Brücken den bestehenden Eisenbahnbrücken im Lahntal und fügen sich so gut ins Landschaftsbild ein.

Der Lückenschluss des Lahnradweges zwischen Geilnau und Laurenburg eröffnet verschiedenen Nutzergruppen und so auch dem Radverkehr im Rhein-Lahn-Kreis auf einer steigungsarmen Strecke neue Möglichkeiten, nicht nur unter touristischen Gesichtspunkten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Lückenschluss eröffnet neben dem touristischen Radverkehr auch Möglichkeiten für Alltagsradler. Bei Bau und Planung wurde darauf geachtet, Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten, da der Weg nun auch durch ein Naturschutzgebiet führt. Auf eine Streckenführung ohne Lahnquerung entlang des Steilhangs wurde bewusst verzichtet. Die Hangsicherungsmaßnahmen hätten einen ungleich höheren Eingriff in das Gebiet erfordert. Ebenso wurde darauf geachtet, den Retentionsraum der Lahn als natürlichen Hochwasserschutz nicht einzuschränken.



BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM – MUSTERZEICHNUNGEN FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR



„Mit uns reden statt über uns“ – nach diesem Motto wurden die Musterzeichnungen für Barrierefreiheit in Hessen gemeinsam durch das Hessisches Verkehrsministerium und die Landesbehindertenbeauftragte unter intensiver Beteiligung des Blinden- und Sehbehindertenbundes in Hessen in den Jahren 2021 bis 2022 erarbeitet.

Die Musterzeichnungen ergänzen die 2019 in Hessen eingeführten Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr in Hessen, mit denen die bundesweiten Regelwerke zeitgemäß und praxispflichtig weiterentwickelt wurden. Erstmals wurden darin die unterschiedlichen Nutzenden berücksichtigt. Sie wurden 2021 erheblich erweitert. Besonders bei der Planung von Radverkehrsführungen an Bushaltestellen und von Querungen wurde besonders deutlich, dass die inklusive Gestaltung des öffentlichen Straßenraums eine wichtige Voraussetzung dafür ist, potenzielle Konflikte und Gefährdungen zwischen Rad- und Fußverkehr zu minimieren. Durch die barrierefreie Gestaltung wird die subjektive und objektive Sicherheit erhöht und die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs insgesamt gestärkt.

Projektmanagement:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johanna Waldschmidt
- E-Mail: johanna.waldschmidt@wirtschaft.hessen.de
- Projekthomepage: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/07/2022_07_29_QM_Anlage_10_Barrierefreiheit_im_oeffentlichen_Strassenraum_und_der_Einsatz_von_taktilen_Elementen_im_Fuss-_und_Radverkehr.pdf

Im Rahmen der Erläuterungen der Musterzeichnungen werden die Grundprinzipien der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums ausgehend von den verschiedenen Nutzendengruppen erläutert, in Ergänzung der Qualitätsstandards für den Radverkehr die unterschiedlichen Anforderungen des Fußverkehrs an den Verkehrsraum beschrieben

sowie die Gestaltungselemente der Bodenindikatoren und beispielhafte Ausführungen von Querungsstellen anschaulich dargelegt. 16 Musterzeichnungen zum Einsatz von taktilen Elementen helfen zur Anwendung der Grundprinzipien und der Umsetzung der bundesweiten Regelwerke. Die Erweiterung konkretisiert die Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr im Bereich der Barrierefreiheit.

Um eine nachhaltige Umsetzung zu sichern, wurde ein umfangreiches Fortbildungsangebot für Planende in den Verwaltungen sowie in Büros gemeinsam mit der Landesbehindertenbeauftragten umgesetzt. In einem dauerhaft abrufbaren Online-Seminar wird ein kompakter Überblick über die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenraums und den Einsatz der Musterzeichnungen gegeben. Darüber hinaus wurden hessenweit Schulungen für kommunale Behindertenbeauftragte zum Einsatz der Musterzeichnungen angeboten. Damit sollen die kommunalen Behindertenbeauftragten auch

27



<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/akademie/barrierefreiheit/>



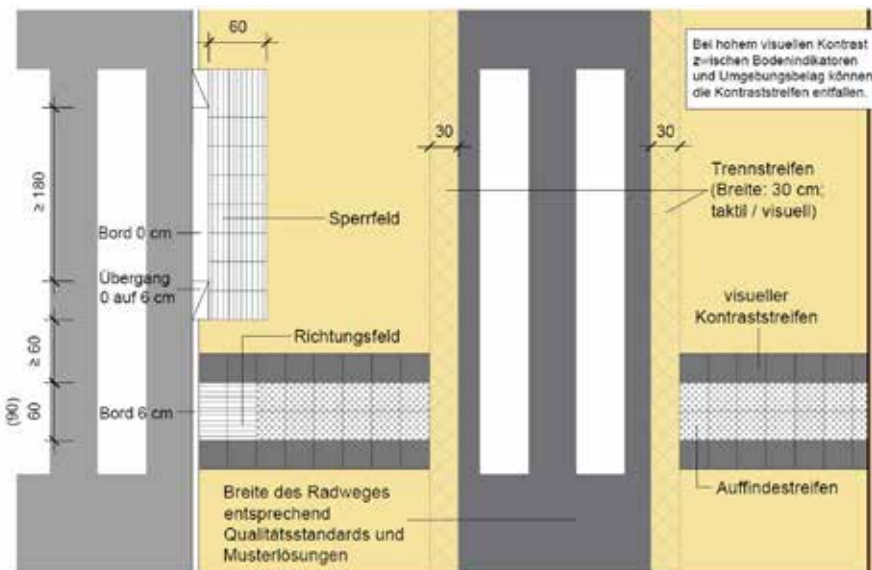
KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Die Musterzeichnungen Barrierefreiheit unterstützen die inklusive Gestaltung des öffentlichen StraÙe.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fördervoraussetzung in Hessen seit 8/2022, gemeinsame Fortbildungen mit der Landesbehindertenbeauftragten
- **FINANZIERUNG:**
Vollständig durch das Land Hessen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Erstellung 2021 bis 2022, Anwendung dauerhaft

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die gemeinsam mit der Landesbehindertenbeauftragten erarbeitete Erweiterung der Qualitätsstandards und Musterlösungen Hessen hilft eine barrierefreie und wiedererkennbare Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr vor Ort zu schaffen und dabei alle Nutzendengruppen mitzudenken. Sie ergänzen die Musterlösungen für den Radverkehr um den Aspekt der Barrierefreiheit und minimieren potenzielle Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Der inklusive Ansatz macht Rad- und Fußverkehr attraktiver.

BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM – MUSTERZEICHNUNGEN FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR



27

qualifiziert werden, um kommunale Planungen hinsichtlich der Barrierefreiheit besser einschätzen zu können. Aufgrund der positiven Rückmeldungen sollen diese Fortbildungsangebote in 2023 verstetigt werden.

Um den barrierefreien Zugang zu den Informationen sicherzustellen, werden sogenannte Schwellkopien als dreidimensionale, tastbare Abbildungen erstellt.

Ergänzend wurden die Musterzeichnungen zur Grundlage der finanziellen Förderung des Landes für Maßnahmen der Kommunen gemacht.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die nachhaltige Umsetzung ist durch die Schulungsangebote sowie die Berücksichtigung als Fördervoraussetzung gegeben. Die inklusive Gestaltung des Straßenraums ist zentral für die Teilhabe (Soziales) sowie die langfristige Nutzung der Infrastruktur (umweltgerechter und wirtschaftlicher Ressourceneinsatz).

POP-UP-MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER VERKEHRSWENDE (POP-UP-RADWEG, POP-UP-TEMPO-30 UND POP-UP-FUSSGÄNGERZONE)



28

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Stärkung des Radverkehrs und Senkung der Kfz-Geschwindigkeit, gerechtere Flächenverteilung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Maßnahmen wurden intensiv diskutiert: Meinung entweder dafür oder dagegen, je nach Verkehrsmittel.
- **FINANZIERUNG:**
Durch Haushaltsmittel der Stadt Offenburg
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2022

Masterplan-Ziel ist eine Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens. In Verbindung mit den Klima- und Emissionszielen geht es um die Verkehrswende mit dem Fahrrad als eine Schlüssel-Alternative. Die seit 2021 abstrakt geführte Diskussion über einen neuen Plan wurde 2022 mit den Pop-ups erlebbar. Zudem wurde Feedback aus der breiten Bevölkerung eingeholt und Bedenken gegen Veränderungen wurden ausgeräumt.

Radweg Okenstraße

Status quo: Einbahnstraße in Innenstadt für Kfz und Radverkehr, teilweise zweispurig, teilweise Parkstände, Einrichtungsradweg Richtung Süden, Richtung Norden Lücke im Radverkehrsnetz

Maßnahme: Umnutzung von Parkständen/ einer Kfz-Spur, Einrichtung von geschütztem Radstreifen auf einer Länge von 600 m in Richtung Norden

Ziel: Begrenzten Platz neu denken und verteilen; Schließung von Netzlücken; Radverkehr sichtbarer machen

Tempo 30

Status quo: Viele Hauptstraßen haben eine hohen Kfz-Nutzung und 50 km/h Begrenzung – das führt zu Unsicherheit bei Radfahrenden im gemeinsam genutzten Verkehrsraum, Barriere-Wirkung für querende Verkehre, Lärm und Emissionen.

Maßnahme: Auf zwei Achsen in der Kernstadt und einer in einem Ortsteil wurde die Geschwindigkeit über drei Monate auf 30 km/h reduziert.

Ziel: Tempo 30 als Regel außerhalb von selbst festgelegten Hauptachsen, Verkehrssicherheit erhöhen, Lärmbelästigung und Emissionen verringern

Bahnhofsvorplatz

Status quo: Von Kfz-Verkehr geprägt, wenig Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende, liegt im zu überplanenden Bahnhofsquartier

Maßnahme: 38 Parkstände wurden zu einer Fußgängerzone mit vielen schattigen Sitzgelegenheiten, Aktionsflächen, Außengastronomie und einer Skate-und-Bike-Anlage umgewandelt.

Projektmanagement:

- Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr, Abt. Verkehrsplanung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thilo Becker
- E-Mail: radverkehr@offenburg.de
- Projekthomepage: <https://mitmachen.offenburg.de/offenburg/de/process/55236>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit den Pop-ups sollten mit der Bürgerschaft neue Wege für die Mobilität in Offenburg temporär erprobt werden. Hintergrund der drei Verkehrsversuche ist die laufende Erstellung des VEP „Masterplan Verkehr 2035“ als Klimamobilitätsplan. Im Rahmen der Maßnahmenfindung sollten weitere Ideen und Diskussionen angeregt sowie Angst vor Veränderungen genommen werden. Mit den Pop-ups wurden Elemente der Verkehrswende und die Machbarkeit fahrradorientierter Verkehrsplanung erlebbar gemacht.

POP-UP-MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER VERKEHRSWENDE (POP-UP-RADWEG, POP-UP-TEMPO-30 UND POP-UP-FUSSGÄNGERZONE)

28



Ziel: Flächenverteilung neu denken, Förderung des Umweltverbunds, Radverbindung

Besonderheit bei der Durchführung:

Zwar gibt es politische Entscheidungsträger, die Verkehrsversuchen generell offener gegenüberstehen als andere, aber wenn Mehrheiten nicht sicher sind, kann es passieren, dass solche Projekte bereits in einem frühen Stadium scheitern. Daher entschied sich die Stadtverwaltung, sehr kurzfristig zu agieren. Zwischen Ankündigung und Durchführung lagen nur wenige Tage. Das Projekt sollte nicht im Vorfeld zerredet werden und eine gewisse Spontantität behalten.

Erste Erkenntnisse:

Temporäre Straßenumgestaltungen lösen gerade bei Nutzer*innen des Rad- und Fußverkehrs Begeisterung aus. Jedoch stehen insbesondere Nutzer*innen des motorisierten Individualverkehrs aufgrund ihrer bisherigen Priorisierung und jetzt erlebten Verlusten diesen Veränderungen kritisch gegenüber.

Die Online-Beteiligung wurde sehr stark genutzt (1.323 Personen, 2% der Bevölkerung). Die Maßnahmen waren erlebbar und waren Stadtgespräch. Mehr Menschen haben erkannt, dass Verkehrswende Veränderung bedeutet, und fordern diese ein.

„Einfach mal machen“ wird heute von allen gefordert. Wir hatten den Mut, mit nur 50.000 Euro und ohne vorherige lange Diskussion fundamentale Projekte befristet umzusetzen.

🌿 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Pop-up-Maßnahmen waren bewusst alle befristet. Der Verlust durch die Wegnahme sollte für alle Bevölkerungsgruppen spürbar sein. Bei der Auswahl wurde jedoch großer Wert auf eine grundlegende Fragestellung und Übertragbarkeit auf weitere Stadträume gelegt, um wichtige Erkenntnisse für die Entscheidungen in Richtung der Verkehrswende und Fahrradförderung in Offenburg zu erhalten. Alle Veränderungen wurden zurückgebaut, aber die Materialien der Aktionen nahezu vollständig weitergenutzt.



CHECK-IN(GOLSTADT)

Übersichtskarte Fahrradgrünpfeil Ingolstadt



Legende:
● Lichtsignalanlage ohne Fahrradgrünpfeil
● Lichtsignalanlage mit Fahrradgrünpfeil

Der Radverkehr gehört zur Ingolstädter Mobilitätskultur, auch wenn das Image der Autostadt es nicht vermuten lässt. Für weitere Verbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur läuft aktuell das Projekt „Check-IN“.

Nach der Einführung des neuen Verkehrszeichens „Grünpfeil für Radfahrer“ im Jahr 2020 war dessen Umsetzung in Ingolstadt ständig im Gespräch. So wurden 2022 alle Lichtsignalanlagen im gesamten Stadtgebiet mithilfe einer Checkliste überprüft. Das Ergebnis: An 18 Standorten kommen die Radfahrenden nun schneller voran. Anfang Dezember 2022 wurden die ersten Schilder montiert und weitere Standorte sind nicht ausgeschlossen. Die Kampagne wurde durch die Medien begleitet und die Bürger/-innen wurden so informiert.

Projektmanagement:

- Stadt Ingolstadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Theresa Schneider
- E-Mail: theresa.schneider@ingolstadt.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Durch die mögliche Zeiteinsparung für Radfahrende ist dies nun ein weiterer Schritt hin zum Umstieg vom Kfz zum umweltfreundlichen Zweirad.

Ein weiteres Projekt, welches sich zum jetzigen Stand in der Umsetzungsphase befindet, ist die Erfassung und konsequente Überprüfung aller Umlaufsperrungen im Stadtgebiet. Um mögliche Ab- und Umbauten zu erkennen, wurde eigens eine Checkliste für ein standardisiertes Verfahren erstellt. Zu einem ersten Einsatz ist die Checkliste bereits im Ingolstädter Stadtteil Friedrichshofen gekommen. Dort wurde im Sommer 2022 festgestellt, dass

sieben von 14 Umlaufsperrungen durch Poller ersetzt werden können. Die restlichen Umlaufsperrungen müssen zum Schutz der Radfahrenden bestehen bleiben, sind aber regelkonform hergestellt worden. Das Ziel der Stadt Ingolstadt ist, dass alle städtischen Umlaufsperrungen bis Sommer 2023 geprüft sind. Hierfür sind die örtlichen Bürgervertretungen bereits um Mithilfe gebeten worden. Die Überprüfung der Umlaufsperrungen hat das Ziel, den Radfahrenden ein angenehmes, aber doch sicheres Vorankommen zu ermöglichen.

In einem weiteren Projekt, dessen Umsetzung derzeit für die Jahre 2023/2024 projiziert wird, geht es um die sukzessive Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Auch wenn bereits heute viele Einbahnstraßen in

29

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Flächendeckende Überprüfung der Fahrradinfrastruktur im gesamten Ingolstädter Stadtgebiet
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Anbringung des Fahrrad-Grünpfeils an 18 Standorten sowie Abbau von sieben Umlaufsperrungen
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung aus dem laufenden Haushalt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Für eine kontinuierliche Radverkehrsförderung arbeitet die Stadt Ingolstadt aktuell am Projekt „Check-IN“. Dieses beinhaltet die Überprüfung des gesamten Stadtgebietes in drei Bereichen: Nachdem im Jahr 2022 alle Lichtsignalanlagen für den Fahrrad-Grünpfeil überprüft wurden, werden in diesem Jahr alle Umlaufsperrungen hinsichtlich Notwendigkeit und regelkonformer Ausführung untersucht, bevor bis 2024 alle Einbahnstraßen auf die Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr kontrolliert werden.

CHECK-IN(GOLSTADT)

29

Checkliste: Umlaufsperrn auf Radwegen

6. Ortsteil _____
 Straße _____
 Auf Höhe _____

1. RIBES

A) Gibt die Erhaltung ist bekannt (ADBE, BDA-Antrag...)?
 ja
 nein

B) Liegt eine Verkehrswidrige Anordnung vor?
 ja, mit einer Nummer: _____
 nein

2. Bauliche Ausführung, hoch Verboten sind die Umfahrungen für Fußgänger und Radfahrer (VgV, Aemgen §11)

A) Fußsicher Gestaltung
 vorhanden
 nicht vorhanden

B) Behinderung vorhanden
 ja
 nein

C) Kurven Entlastung

Umfahrung	Wegebreite	Einbahnstraße
	2,0 m	1,0 m
	+ 2,0 + 2,5 m	1,5 m
	+ 2,5 m	2,5 m

ja
 nein

D) Kreisler-Abstand zwischen den Objekten (1.34)

ja
 nein

E) Kreisler-Abstand zum gegenüberliegenden (gegenläufigen Teil)

ja
 nein

3. Notwendigkeit der Umlaufsperrn geprüft und beurteilt werden?

ja und keine Änderungen notwendig
 nein, einseitiger Abbau in die Mitte zulässig
 nein, Abbau für folgende Straßensituationen

- Halbinsel
- Verkehrsinsel
- Brückensituation
- Besondere Einordnung Ortsbild
- Verengung auf 2m durch Säulen, Platten...
- Querung

ja, aber mit Änderungen aus 1)

Geprüft von _____
 Geprüft von _____

Ingolstadt geöffnet sind, sollen alle noch ausstehenden Einbahnstraßen untersucht werden. Dafür wird es auch wieder einen Kriterienkatalog geben. Mit dieser Maßnahme kann das Ziel eines lückenlosen Radverkehrsnetzes schneller und mit geringem baulichem Aufwand erreicht werden.

Allerdings soll damit das Projekt „Check-IN“ noch nicht beendet werden. Es ist angedacht, alle Bushaltestellen hinsichtlich einer Erweiterung mit Fahrradabstellanlagen und einer Optimierung der Ein-/Ausstiegssituation zu überprüfen. Zudem ist es vorstellbar, das gesamte Stadtgebiet systematisch auf die Ausweisung von Fahrradstraßen zu untersuchen.

Für beides ist ein standardisiertes Vorgehen mit bindenden Kriterien vorgesehen. Mit dem Projekt „Check-IN“ wird eine weitere Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet erreicht. Dies ist ein nächster Baustein auf dem Weg zur Fahrradstadt und zeigt, dass Ingolstadt nicht „nur“ Autostadt ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt „Check-IN“ trägt zur Mobilitätswende in Ingolstadt bei. Durch den steigenden Anteil des Radverkehrs am Modal Split wird Ingolstadt zu einer lebenswerteren Stadt, in der die nachhaltigen Mobilitätsformen in Vordergrund stehen.

MEPPEN BEWEGT: DIE MOBILITÄTSOFFENSIVE – VERKEHRSVERSUCH IN DER MEPPENER INNENSTADT



Die Stadt Meppen möchte die Rad- und Gehweginfrastruktur im Stadtgebiet stärken. Ziel ist die Stärkung der klima- und umweltschonenden Mobilität. Die Bürgerinnen und Bürger sollen zunehmend dazu bewegt werden, die kurzen Wege zur Arbeit und zum Einkauf mit dem Rad oder zu Fuß zu erledigen. Insbesondere die Wege im Zentrum und ins Zentrum hinein sollen dabei deutlich attraktiver gestaltet werden. Im Fokus stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Meppener Innenstadt. Attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere und ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Zudem profitieren Städte von Fuß gehenden und Rad fahrenden Bürgerinnen und Bürgern. Besonders nach den Pandemie-Jahren ist dies von großer Bedeutung.

Vor dem Start des Modellversuches gab es eine ca. dreimonatige Umsetzungsphase. In dieser Phase wurden die Grundvoraussetzungen geprüft und Verkehrserhebungen vorgenommen, um die Ausgangssituation darzustellen.

Zentraler Aspekt und Voraussetzung für den Erfolg von temporären Umgestaltungen

Projektmanagement:

- Stadt Meppen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nane Langius
- E-Mail: n.langius@meppen.de
- Projekthomepage: <https://www.meppen.de/unsere-stadt/rad-und-fussverkehrsbeauftragte/meppen-bewegt-die-mobilitaetsoffensive/>

gen des Straßenraums ist die Akzeptanz der Menschen, die dort leben oder den Raum nutzen. Daher war der Stadt von großer Bedeutung, die Bürgerinnen und Bürger sowie die Kaufleute im Vorfeld zu informieren. Hierzu startete eine Kommunikationskampagne. Es wurden u.a. Flyer und Plakate verteilt, Banner angefertigt, ein Informationsfilm gedreht und Kaufleute sowie auch Schulen informiert.

Mit Beginn des Verkehrsversuches in den Sommerferien 2022 wurden neben der Beschilderung zusätzliche temporäre Piktogramme markiert. Außerdem weisen Banner und Hinweisschilder auf die neuen Regelungen hin. Obendrein wurden zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen. Weitere Abstellmöglichkeiten sind in Planung. Wichtig ist uns, Innenstadtförderung und Mobilität gemeinsam zu denken. Daher wurde im Rahmen der Aktion „Meppen macht Stadt“ die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben. Seit Ende des Jahres 2022 steht fest, dass der Versuch bis Ende April 2023 verlängert wird. Bis dahin sollen weitere Verkehrserhebungen und Beobachtungen erfolgen und die Ergebnisse aus einer aktuellen Online-Umfrage zum Verkehrsversuch in die Evaluation mit einfließen. Idealerweise sollen die Erkenntnisse, die im Modellversuch gewonnen werden, und die Ergebnisse aus der Evaluierung zur dauerhaften Umgestaltung des Straßenraums führen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit dem Modellversuch unter dem Motto „Meppen bewegt“ fördert die Stadt nachhaltig die klimaschonende Mobilität und Stadtentwicklung. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils und die Verbesserungen für den Fußverkehr sowie die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs tragen zur Reduzierung von Emissionen bei.

30



<https://www.youtube.com/watch?v=9zA-mitydhE>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Stärkung der umwelt-/klimaschonenden Mobilität, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Innenstadtförderung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Verbesserung Verkehrssicherheit, Tendenz steigende Radverkehrszahlen, geringere Durchgangsverkehre
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Juli 2022 bis April 2023

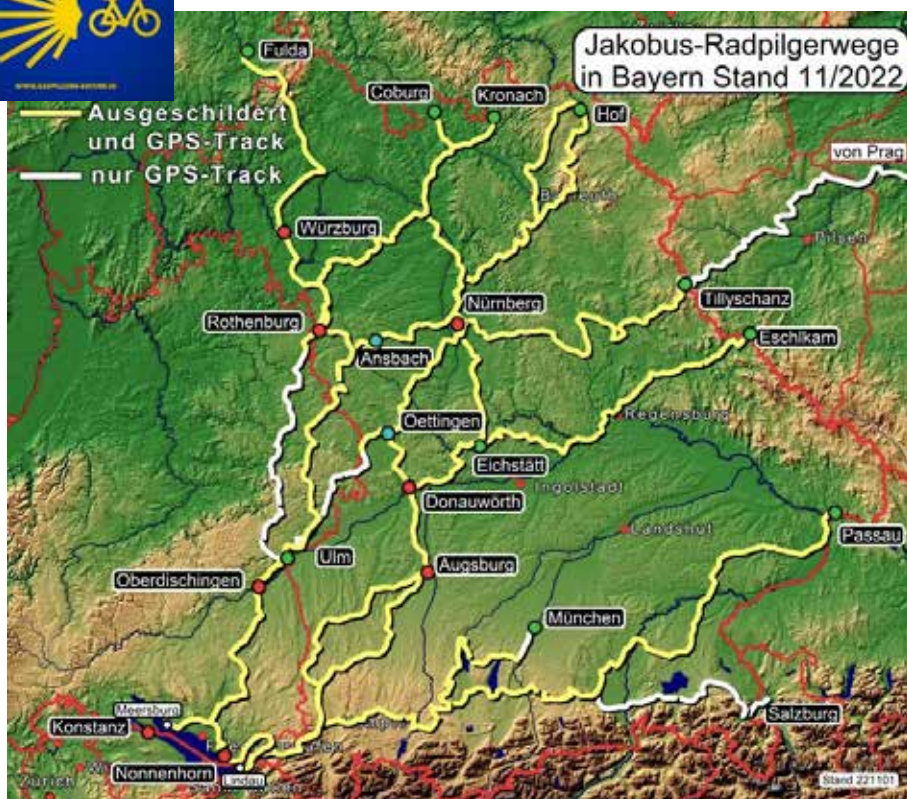
DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Zuge eines sechsmonatigen Modellversuchs wird die Meppener Innenstadt zur Fahrradzone. Zusätzlich wurden bereichsweise Einbahnstraßen ausgewiesen. Die Fahrradzone im Stadtzentrum ist die erste in Meppen. Die Stadt setzt damit ein Zeichen für mehr Fahrradfreundlichkeit und rückt den Radverkehr stärker ins Bewusstsein. Der Kfz-Verkehr hat sich unterzuordnen. Im Projekt werden Mobilität und Innenstadtförderung gemeinsam gedacht!

Radverkehrskonzepte und bauliche Anlagen



JAKOBUS RADWEGE NETZ IN SÜDDEUTSCHLAND „RADFAHREN MIT SINN UND ALLEN SINNEN“



31

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Aufbau eines 4.000 km langen Jakobus Radpilgerweg Netzes in Süddeutschland
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ehrenamtliche Beschilderung von 4.000 km Rad Themenrouten in Süddeutschland
- **FINANZIERUNG:**
40.000 Euro Spenden, 20.000 Euro Evangelische Kirche Bayern
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
20.03.2022 bis heute

4.000 km Auszeit vom Alltag, Aufatmen, Kraft schöpfen, Mensch sein, der Seele etwas Gutes tun, pilgern – dazu lädt ein Radpilgerweg Netz in Süddeutschland ein, das seit dem Lockdown am 18.03.2020 durch den ADFC Landsberg am Lech ehrenamtlich erschlossen und beschildert wurde. Das Fahrrad beruflich, sportlich und touristisch zu nutzen, hat in der Coronazeit einen großen Aufschwung erlebt. Dass Radfahren auch der Seele guttun kann, ist die Grunderfahrung aller Radpilgernden. Bewegung und Stille, Erwachen der Sinne sowie bei Wind und Wetter die Schöpfung spüren ist eine Kraftquelle für Leib, Seele und Geist.

Unter der Projektleitung von Pfarrer und ADFC-TourGuide Jürgen Nitz haben fünf

ehrenamtliche Bauteams dieses Jakobus Radnetz zwischen Fulda und Konstanz, Hof, München oder Passau nach Lindau auf die Radnetze von Bayern, Baden-Württemberg und Südhessen gebracht. Finanziert aus 40.000 Euro Spenden und 20.000 Euro Zuwendungen der Evangelischen Kirche Bayern entstand so das größte zusammenhängende Themennetz.

Ohne Hunderte von Stunden ehrenamtlicher Arbeit, ohne für den Jakobusweg begeisterte Spenderinnen und Spender, ohne eine Abteilung „Kirche & Tourismus“ in Bayern und ohne Hunderte Stunden Verhandlungen mit Radbehörden in 42 Landkreisen und Städten wäre dieses Netz in der Coronazeit nicht entstanden.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir führen ein kräfteaubendes Leben, Krisen erschüttern um uns und in uns. Dass Radfahren Leib und Seele guttut, ist bekannt. Dass es eine Bedeutung für eine Auszeit auf Jakobuswegen haben kann, ist neu. Dafür wurden in einer Kooperation von ADFC Landsberg und Erding sowie der Evangelischen Kirche Bayern Abt. „Kirche & Tourismus“ eine wegweisende Kooperation eingegangen, die in Süddeutschland 4.000 km Auszeit für die Seele möglich macht.

Projektmanagement:

- ADFC Landsberg am Lech und Erding, Pfarrer und ADFC-TourGuide Jürgen Nitz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Nitz
- E-Mail: juergen.nitz@web.de
- Projekthomepage: <http://www.radpilgern-bayern.de>

JAKOBUS RADWEGE NETZ IN SÜDDEUTSCHLAND „RADFAHREN MIT SINN UND ALLEN SINNEN“

31

Jakobuswege laden ein, eine Auszeit zu nehmen vom kräfteaubenden Alltag. Und das kann nur wenige Kilometer vor der Haustüre beginnen: „Radfahren mit Sinn und allen Sinnen“.

In unbekanntenen Regionen weltbekannter Urlaubsziele führen die Jakobus Radpilgerwege naturnah und zumeist verkehrsfrei in die Stille. Staunend können Kirchen entdeckt werden, an denen das Zur-Ruhe-Kommen leicht gemacht wird. Wir nennen sie Radpilgerkirchen, sie sind geöffnet, meistens sehr schlicht und unterstützen den Wunsch nach Kontemplation und Ruhe.

Wir bewerben uns für den Deutschen Fahrradpreis 2023, weil dieses Projekt der Seele guttut und eine unglaubliche Energie ehrenamtlicher Arbeit in sich vereint. Weil kostenfrei und ohne öffentliche Steuergelder ein großartiges „Auszeit-Projekt“ entstanden ist, das inspiriert und neue Kraft schenkt für unser kompliziertes Leben, Ruhe für die Seele und neue Entdeckungen und Erfahrungen vor der Haustüre.

Diese Form von Urlaub hat das Potenzial, eine konstruktive Antwort auf die Klimakrise zu werden. Eine Win-win-Situation für Leib und Seele, ortsnahen Tourismus und ökologische Verantwortung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die ökologischen Herausforderungen unserer Zeit werden nicht nur eine Veränderung unseres Urlaubs- und Freizeitverhaltens nötig machen, es werden ein Umbruch und ein Umdenken nötig sein, die mehr als

rein kosmetisch sind. Wir laden ein zu einer Auszeit auf dem Rad, zu „Radfahren mit Sinn und allen Sinnen“, das vor der eigenen Haustüre (in Süddeutschland) beginnen kann. Die Entdeckung unserer heimatlichen Schönheit, kombiniert mit Bewegung in Körper, Leib und Geist, dürfte ökologisch einen Spitzenplatz einnehmen. Das Projekt wird durch das ADFC-Netzwerk und das Netzwerk Evangelische Kirche Bayern auch in der Zukunft gepflegt und ausgebaut. Auf <http://www.radpilgerbayern.de> werden GPX-Tracks, Karten und Pilgerführer kostenlos zur Verfügung gestellt.



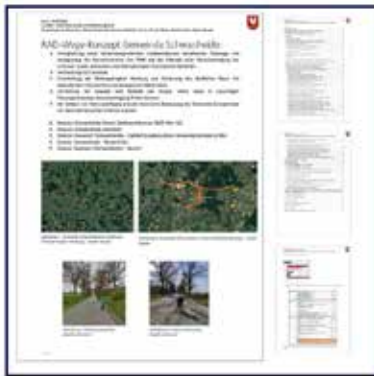
RAD-WEGE-KONZEPT GEMEINDE SCHWANHEIDE/ RADWEGE SCHWANHEIDE

Stand 04/2022

Die Gemeinde Schwanheide hat eigeninitiativ ein Radwegekonzept entwickelt und sich damit auf das Programm Stadt Land beworben



32



Anspruchspartner: Uwe Lehmann, lehmannuwe@gmx.net

Fahrradkonzept Schwanheide Format: Zahlen Daten Fakten

- Ca. 90 Seiten
- im Mai 2022 erschienen
- Erarbeitet durch 8 Mitglieder der Gemeindevertretung
- Ca. 300 Fragebögen aus der Gemeinde ausgewertet
- Ca. 4 Monate intensive Arbeit
- Eigenverantwortliche / ehrenamtliche Arbeit
- Streckenbewertung / Streckenbewertung
- Potenzialbewertung / Verlagerungspotenzial
- Potenzialbewertung CO2 Vermeidung
- 3 Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von ca. 35km
- Strukturierter Aufbau in 5 Hauptkapiteln unter Berücksichtigung von wissenschaftlichen Formeln
- Berücksichtigung der Bewertungsverfahren Stadt Land
- Verschieden in der Gemeindevertretung
- Engagiert beim Amt Boizenburg Land
- Kommuniziert zu AGPK
- Kommuniziert zu Dr. Reinhold Wulfhard
- Bewertung Ökonomie / Fahrradpreis
- Planungsdetails beantragt für eine Teilstrecke
- Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt
- Antrag bei Stadt Land eingereicht

WAS und WARUM?:

Schwerpunktmäßig geht es um die Umsetzung von Fahrradwegen innerhalb der Gemeinde Schwanheide. Als notwendige Voraussetzung dafür mussten Umfragen/ Konzepte/Anträge und Ähnliches erarbeitet werden.

Die Gemeinde Schwanheide hat ein sehr ausführliches RAD-Wege-Konzept entwickelt, welches sich aktuell in der Umsetzung befindet.

Mit diesem Konzept möchten wir grundsätzlich als Gemeinde Schwanheide zeigen, dass wir erhebliches Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Fahrrad sehen, wenn in den Förderprogrammen die richtigen Strecken berücksichtigt und gefördert werden. Weiterhin sollen durch dieses Konzept die Möglichkeiten eines Lückenschlusses zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein dargelegt werden.

Im Folgenden werden zusätzliche, sich teils komplementierende Motivationen und Notwendigkeiten stichpunktartig aufgelistet:

- Zuarbeit an den Landkreis für heutige und zukünftige Fahrradkonzepte
- Impulse aus der Bevölkerung und den Bedarf der Bevölkerung transparent machen
- Streckenbewertung
- Alternativstreckenbewertung
- Synergieeffekte mit anderen geplanten/ antizipierten Infrastrukturprojekten in der Region transparent machen
- Win-win-Situationen herbeiführen (Gemeinde, Landkreis, Länder MV und SH)
- Ganzheitlichen Mehrwert deutlich machen
- Zukunftsorientierung der Gemeinde (vgl. auch Glasfaser, LED-Beleuchtung, Biobauernhof, Naturschutzgebiete etc.) bestärken
- Außenbild der Gemeinde stärken
- Metropolregion Hamburg fördern
- Der Fragestellung HVV-Gebiet in Schwanheide neuen Impuls verleihen
- Sicherheitsaspekt in der Region transparent machen

WER und WANN? Und WO?

Das Konzept und die dazugehörigen Unterlagen (Fragebögen/Anträge u.Ä.) wurden

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Mecklenburg-Vorpommern
- **ZIEL:**
Länderübergreifender Lückenschluss bestehender Fahrradwege und Verlagerung der Verkehrsströme vom Pkw auf das Fahrrad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fahrradkonzept; Potenzialbewertung; Vorplanung; Vermessung; Haushaltsplanung; Bewerbung Sonderprogramm „Stadt und Land“
- **FINANZIERUNG:**
Förderprogramm „Stadt und Land“, eigene Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Nichts ist stärker als eine Idee, deren Zeit gekommen ist.“ (Viktor Hugo)
Das RAD-Wege-Konzept zeigt, dass sich die Gemeinde Schwanheide aktiv zukunftsorientiert und nachhaltig aufstellen möchte. Das Konzept hat ein deutlich positives Aufwand-Nutzen-Verhältnis herausgearbeitet. Die ersten Umsetzungsschritte wurden 2022 initiiert. Das Besondere an dem Konzept ist, dass es eigeninitiativ in vollständiger Eigenleistung und ehrenamtlich erstellt wurde und dass für die Erarbeitung alle Bürger einbezogen wurden.

Projektmanagement:

- Gemeinde Schwanheide und Amt Boizenburg Land

Kontakt:

- Ansprechpartner: Uwe Lehmann
- E-Mail: lehmannuwe@gmx.net
- Projekthomepage: <https://www.amtboizenburgland.de/amt-gemeinden/schwanheide/>

RAD-WEGE-KONZEPT GEMEINDE SCHWANHEIDE/ RADWEGE SCHWANHEIDE

2021 ehrenamtlich durch vier Mitglieder der Gemeinde Schwanheide erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und dem Amt Boizenburg Land. Die Umsetzung soll in den Jahren 2022 ff erfolgen.

Vorgehen und wichtigste Ergebnisse?

- Die Idee wurde ausführlich in der Gemeindevertretung diskutiert.
- Ein Fragebogen wurde für die Gemeinde entwickelt, verteilt und ausgewertet.
- Ein ganzheitliches RAD-Wege-Konzept wurde ausgearbeitet mit qualitativen und quantitativen Argumenten.
- Vorplanungen wurden beauftragt.
- Fördermittel wurden beantragt.
- Übergreifende institutionelle Kommunikation wurde sichergestellt.
- Vermessungen wurden durchgeführt.
- Haushaltsplanung wurde sichergestellt.

Warum die Gemeinde Schwanheide?

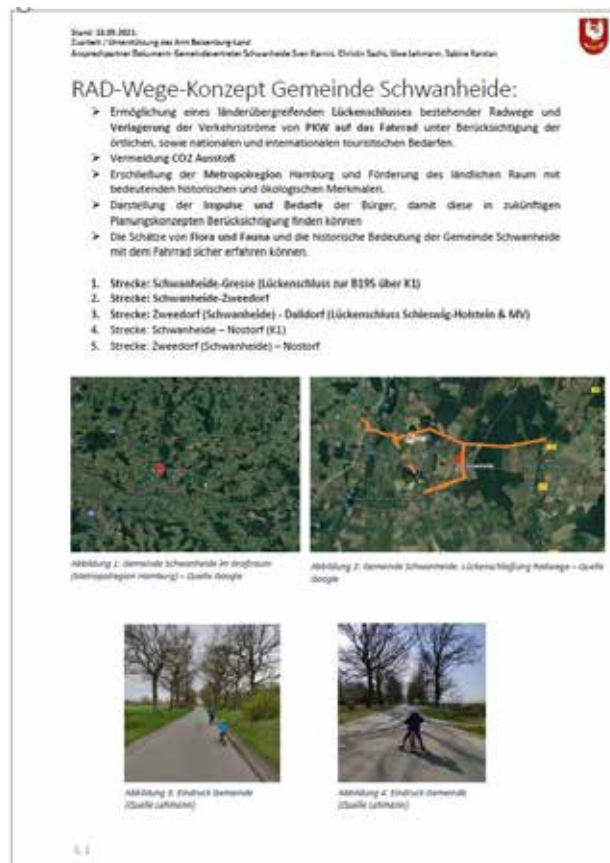
Dieses Projekt ist ein gemeinschaftliches Projekt mit und für die Bürger. Es ist in der Art und Weise der Ausarbeitung und des „spürbaren“ Engagements außergewöhnlich.

Das RAD-Wege-Konzept und die dazugehörige Umsetzung, Planung und Kommunikation erfolgt hauptsächlich ehrenamtlich in der Freizeit.

🌿 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Thema Nachhaltigkeit war/ist eine/ einer der größten Motivationen/Antreiber für das Fahrrad-Konzept und den zukünftigen Fahrradwege-Ausbau. Die mögliche CO₂-Ausstoß-Vermeidung für die kommenden 30 Jahre wurde mit 7.000 Tonnen berechnet. Weiterhin wurde die nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Hamburg mit ihren zahlreichen Facetten (Natur/Umwelt/Tourismus/Bahnverkehr u.Ä.) diskutiert.

32



VERKEHRSGEFÄHRDUNGSBEURTEILUNG

Schon seit 2015 bin ich beruflich mit dem Arbeitsschutz befasst, seit 2020 in der Freizeit verstärkt beschäftigt mit den Defiziten beim Radfahren in Duisburg. Dabei fielen mir zunehmend die Defizite auf bei Polizei und Kommune im Zusammenhang mit Unfällen, aber auch allgemein mit Gefährdungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Typische Behauptungen waren, dass eine Stelle gefährlich wäre oder halt auch nicht. Zum Beispiel wird bei Baustellen gerne das Verkehrszeichen 254 (Fahrradfahrverbot) verwendet, wenn man hier allerdings nach einer Abwägung fragt, welche die notwendige erhebliche Gefährdung belegt, bekommt man nichts außer den Baustellenplan. An anderen Stellen liest man die Aussage, dass eine Stelle kein Unfallschwerpunkt wäre und man deshalb nicht oder nicht sofort handeln müsse.

In diesem Zeitraum kam mir die Idee, dass man hier ein Verfahren braucht, mit dem die Gefährdungen systematisch und Belegbar bewertet und daraus Maßnahmen abgeleitet werden können. Dass dies nicht geschieht belegen Unfälle und schlecht geplante Baustellen.

Im Arbeitsschutz führt man seit vielen Jahren Gefährdungsbeurteilungen durch und kann daraus Maßnahmen ableiten. Dies ist im Vorfeld vor Tätigkeiten, aber auch nach Unfällen oder bei Änderungen durchzuführen. Man hat hier also ein ideales Instrument, um jede Straße für alle Verkehrsteilnehmenden nach Gefährdung einzustufen und dann daraus die notwendigen Maßnahmen abzuleiten.

Projektmanagement:

- Keins vorhanden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Ulrich Scharfenort
- E-Mail: ulrics@posteo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Ziel ist es, dass dies von allen Städten für alle Straßen genutzt wird, im Übergang nur für neue Straßen und bei Änderungen sowie dann nach und nach für alle, zumal ähnliche Bedingungen auch zusammengefasst werden können.

Einige Gefährdungen finden sich ja auch bereits in der StVO und können aus dieser oder den zugehörigen Werken abgeleitet werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Klimaschutz braucht eine Verkehrswende. Die Verkehrswende braucht Sicherheit für Radfahrende. Sicherheit für Radfahrende braucht echte Prävention.

33

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Etablierung einer Pflicht zur Verkehrsgefährdungsbeurteilung analog zum Arbeitsschutz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Testanwendung in Duisburg, Vorbereitung einer Publikation, Rechtsumsetzung durch eine Petition
- **FINANZIERUNG:**
Derzeit ohne Finanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2030

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel ist es, eine Verkehrsgefährdungsbeurteilung für die Anwendung auf allen Straßen als Standardverfahren zu etablieren. Bisher ist es so, dass Polizei und kommunale Behörde meist erst nach Unfällen reagieren. Wenn man aber der VisionZero aus der VwV-StVO gerecht werden will, muss man Gefährdungen beseitigen, bevor Unfälle passieren. Der Arbeitsschutzansatz der Prävention bietet sich hier an.

ERSTER „SMARTCITY“-RADWEG IN THÜRINGEN



Energieja



Am 9. Februar 2022 wurden im Rahmen einer SMARTCity-Pilotmaßnahme am Elster-Ufer-Radweg 21 Solarleuchten installiert. Diese befinden sich zwischen dem Südbahnhof und der Straßenbahnhaltestelle „Wintergarten“. Das Solarmodul wird tagsüber automatisch aufgeladen, sodass die gewonnene Energie bei Dämmerungseinbruch zum effizienten Betrieb der LED-Leuchten genutzt wird. Das Besondere an dieser Beleuchtung ist, dass die Leuchten erkennen, wenn sich Personen zu Fuß oder auf dem Fahrrad nähern. Die entsprechende Lampe erhöht dann umgehend die Lichtintensität und strahlt heller. Gleichzeitig werden die folgenden Leuchten per Funk über diese Bewegung informiert, sodass diese ebenfalls heller leuchten. Befindet sich keine Person im direkten Umfeld der Solarleuchten, schalten sich die Leuchten in einen Ruhemodus mit gedimmtem Licht.

„Genau genommen ist diese Installation ein mitreisender Lichttunnel. Diese Technologie ist nicht nur sehr beeindruckend

und fortschrittlich, sondern ermöglicht uns einen wichtigen Schritt zu mehr Klimaschutz in der Stadt“, erläutert Rico Trost, Leiter des Amtes für Zentrale Steuerung. Die Beleuchtung könne individuell eingestellt werden. So seien im Rahmen der Pilotierung unterschiedliche Einstellungen möglich, um die bestmögliche Konfiguration zu entwickeln. „Wir haben uns speziell für diesen Standort entschieden, weil dieser Radweg stark frequentiert ist. Dieser Abschnitt war bisher jedoch sehr dunkel, sodass an dieser Pilotmaßnahme sehr gut sichtbar wird, wie sinnvoll sich smarte Stadtentwicklung in unserer Stadt integrieren lässt und Lösungen anbietet“, freut sich Rico Trost über die Installation. Die Solarleuchten funktionieren nicht nur bei Sonnenschein. Das Tageslicht bei bedecktem Himmel oder Regen sei bereits ausreichend, um die Leuchten mit Energie zu versorgen und bei Dunkelheit aktiv zu werden.

Die ausführende Firma wurde im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung gefunden und stammt aus Österreich. ... Neben der neuen Beleuchtung auf dem Elster-Ufer-Radweg wird auf vielfachen Wunsch der Geraer Bürgerinnen und Bürger auch der Platz vor dem Tierheim künftig neu ausgestrahlt. Hierbei kommen ebenfalls die Solarleuchten zum Einsatz. SMARTCity gibt uns die Chance, ganz bürgernah zu planen und zu zeigen, dass die Fördermittel direkt in die Anliegen der Bevölkerung fließen“, betont Rico Trost die Vorteile der SMARTCity-Teilnahme.

Vermittler des Projektes war Ralf Noack, Fa. Energieja Leipzig, Hersteller und Monteur der Solarleuchten die Fa. Photinus GmbH aus Alberschwende (Österreich). Der beleuchtete Radweg ist das erste Projekt dieser Art in ganz Mitteldeutschland.

34



<https://photos.app.goo.gl/bqvQHmN-HH5B2gucz8>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Intelligente und umweltfreundliche solare Beleuchtung eines viel befahrenen Radweges in Gera
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Intelligente und umweltfreundliche solare Beleuchtung eines viel befahrenen Radweges in Gera
- **FINANZIERUNG:**
SMARTCity-Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2021/2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„... Das Besondere an dieser Beleuchtung ist, dass die Leuchten erkennen, wenn sich Personen zu Fuß oder auf dem Fahrrad nähern. Die entsprechende Lampe erhöht dann umgehend die Lichtintensität und strahlt heller. Gleichzeitig werden die folgenden Leuchten per Funk über diese Bewegung informiert, sodass diese ebenfalls heller leuchten. Befindet sich keine Person im direkten Umfeld der Solarleuchten, schalten sich die Leuchten in einen Ruhemodus mit gedimmtem Licht. ...“ Vermittler: Ralf Noack

Projektmanagement:

- Stadt Gera & Fa. Photinus GmbH Alberschwende (Österreich) & Fa. Energieja Leipzig

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ralf Noack
- E-Mail: ralf.noack@energieja.de
- Projekthomepage: <https://gera.de/sixcms/detail.php?id=246319>



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

„... Das Solarmodul wird tagsüber automatisch aufgeladen, sodass die gewonnene Energie bei Dämmerungseinbruch zum effizienten Betrieb der LED-Leuchten genutzt wird. Das Besondere an dieser Beleuchtung ist, dass die Leuchten erkennen, wenn sich Personen zu Fuß oder auf dem Fahrrad nähern. Die entsprechende Lampe erhöht dann umgehend die Lichtintensität

und strahlt heller. Gleichzeitig werden die folgenden Leuchten per Funk über diese Bewegung informiert, sodass diese ebenfalls heller leuchten. Befindet sich keine Person im direkten Umfeld der Solarleuchten, schalten sich die Leuchten in einen Ruhemodus mit gedimmtem Licht.

34

„Genau genommen ist diese Installation ein mitreisender Lichttunnel. Diese Technologie ist nicht nur sehr beeindruckend und fortschrittlich, sondern ermöglicht uns einen wichtigen Schritt zu mehr Klimaschutz in der Stadt“, erläutert Rico Trost, Leiter des Amtes für Zentrale Steuerung. Die Beleuchtung könne individuell eingestellt werden. So seien im Rahmen der Pilotierung unterschiedliche Einstellungen möglich, um die bestmögliche Konfiguration zu entwickeln. ...“

DIRT-BIKE-PARK VELBERT

 **Technische Betriebe Velbert AöR**



Aus einer Idee von jugendlichen Radfahrern geboren, über örtliche Vertreter der Politik aufgenommen und in die verschiedenen Gremien getragen, konnte die neue DIRT-BIKE-PARK in Velbert realisiert werden.

Nach einer Standortsuche (Frühjahr 2021) im Stadtgebiet Velbert über Verwaltung und externe Fachleute wurde der am besten geeignete Standort in Velbert in einer Grünanlage in Velbert-Birth mit unmittelbarem Anschluss an den „Panoramaradweg“ identifiziert. Im Anschluss an diesen Prozess wurde eine Beteiligung (Sommer 2021) mit allen Interessierten durchgeführt, um Wünsche und Anregungen frühzeitig in die Planung aufnehmen zu können. Der renommierte externe Fachplaner konnte fast alle Wünsche in konkrete Planung (Winter 2021) umsetzen. Die auf den Bau solcher Anlagen spezialisierte Firma konnte die Umsetzung im Frühjahr 2022 beginnen und innerhalb von wenigen Monaten abschließen. Die feierliche Eröffnung im Spätsommer 2022 mit allen Beteiligten war der Abschluss und die offizielle Übergabe der Anlage an die Nutzer. Seither erfreut sich die Anlage eines regen Zuflusses von vor allem jugendlichen Nutzern.

Besonderheiten der Anlage stellen neben der Modellierung durch Boden die verbau-

ten Holzrampen, -steilkurven und Trick-sprünge dar. Im Zuge der Baumaßnahme wurden auch Aufenthaltsflächen sowie eine Fahrradservicestation errichtet.

<https://www.velbert.de/aktuelles/pressestelle/pressemitteilungen/detailseite/eroeffnung-der-dirt-bike-anlage-in-velbert-birth>

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Beim Bau der Anlage wurde ausschließlich vorhandener Boden für die Modellierung der Strecke verwendet. Niederschlagswasser verbleibt über Rigolen in der Örtlichkeit und wird nicht abgeführt. Durch die unmittelbare Anbindung an die vorhandene Radtrasse, den „Panoramaradweg“, kommen die Nutzer der Anlage fast ausschließlich mit dem Rad zur Anlage, um dort zu fahren.



Projektmanagement:

- Technische Betriebe Velbert AöR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Franziska Hübner
- E-Mail: franziska.huebner@velbert.de
- Projekthomepage: keine Angabe

35

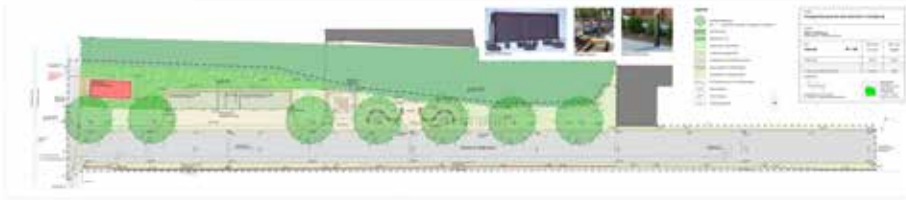
KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- BUNDES-LAND: Nordrhein-Westfalen
- ZIEL: Dirt-Bike-Anlage
- BISHERRIGE ERGEBNISSE: Die Anlage wurde im August 2022 fertiggestellt und im September 2022 feierlich an die Nutzer übergeben.
- FINANZIERUNG: Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: August 2021 bis August 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Dirt-Bike-Anlage wurde als Freizeiteinrichtung für die meist jugendlichen Radfahrer konzipiert und ist durch ihre Lage unmittelbar an der Radtrasse „Panoramaradweg“ sehr gut mit dem Rad erreichbar. Somit dient die Anlage der Verankerung des Radverkehrs im Alltag vor allem in der jungen Generation.

NEUSCHAFFUNG EINES MULTIMODALEN VERKEHRSKNOTENS AN EINEM STÄDTEBAULICH WERTVOLLEN AUFENTHALTSRAUM



36

Die tägliche Verkehrsbelastung der Staatsstraße St2409, die Cadolzburg hälftig durchtrennt und deren Überquerung für viele Bürger/innen eine Hürde darstellt, war für die Marktgemeinde Anlass, Verkehrsmittel abseits des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu testen und zu fördern. Den vorläufigen Höhepunkt stellt die anstehende Fertigstellung des Areals „Hinter dem Bahnhof“ dar. Mit dem Erwerb der Brachfläche hinter dem Bahnhof Cadolzburg von der Deutschen Bahn ergab sich für den Markt die Möglichkeit, dieses Areal grundlegend neu zu gestalten. Durch die direkte Bahnanbindung an den Großraum Nürnberg-Fürth-Erlangen wird der Bahnhof Cadolzburg sowohl von Pendlern als auch von Tagesausflüglern rege genutzt und ist der ideale Ort, um den Umstieg vom MIV auf andere Verkehrsformen zu unterstützen.

Im März 2023 wird in Cadolzburg das Lastenrad-Mietsystem in Betrieb gehen, eine von fünf über das Marktgebiet verteilten Stationen wird am Bahnhof errichtet. Hiermit können Einkäufe und Tagesausflüge ohne Auto gestaltet werden. Der Markt Cadolzburg ist eine von bayernweit nur sieben Kommunen aus dem Modellprojekt „Lastenrad mieten - Kommunen entlasten“ (<https://www.lastenrad.bayern.de/>). Der Bau von zwei Sammelschließanlagen mit insgesamt 48 Stellplätzen aus der „Bike & Ride“-Offensive der DB ermöglicht das sichere Verstauen von hochwertigen Fahrrädern am Bahnhof, hiervon sollen insbesondere Berufspendler angesprochen werden (<https://nachhaltigkeit.deutschebahn.com/de/massnahmen/bikeride>).

Projektmanagement:

- Markt Cadolzburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lukas Kratzer
- E-Mail: lukas.kratzer@cadolzburg.de
- Projekthomepage: <http://www.cadolzburg.de>

Für die Nutzung beider Systeme wird eine Gebühr erhoben, diese ist eher symbolisch, sodass sowohl die Sammelschließanlage als auch das Lastenrad-Mietsystem allen Bevölkerungsgruppen offensteht. Nichtsdestotrotz sichern diese Einnahmen den langfristigen Bestand beider Anlagen. Daneben wird es normale Anlehnbügel für Fahrräder geben. Im Jahr 2022 wurden bereits die Bushaltestellen am Bahnhof barrierefrei ausgebaut. Die Aufwertung der Fläche ermöglicht die Errichtung von attraktiven Rastmöglichkeiten unter neu gepflanzten Bäumen bzw. unter einem Pavillon. Hinzu kommt die Möglichkeit, Trinkwasser kostenfrei an einem Brunnen aufzufüllen. Die Brachfläche war bis dato vegetationslos, sodass mit dem Anlegen einer Rasenfläche und dem Pflanzen von Bäumen ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird. Das Bündel aus Einzelmaßnahmen ergibt eine räumliche Konzentration von unterschiedlichen Mobilitätsformen, wie es für eine Kommune in unserer Größe und im ländlichen Raum sicherlich seinesgleichen sucht. Weiterhin unterstreicht es das Ziel der Marktgemeinde, die Verkehrswende aktiv zu gestalten.

Die Gesamtmaßnahme wird im März 2023 abgeschlossen sein.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die notwendigen Ressourcen (finanziell und personell) für Erhalt und Pflege sind bei der Projektplanung mit zu berücksichtigen. Weiterhin ist die Verkehrsentlastung von Cadolzburg unser Anliegen.

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Förderung und Bereitstellung von Verkehrsmitteln abseits des motorisierten Individualverkehrs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Aufnahme AGFK Bayern, Testbetrieb automatisierter Bus, STADTRADELN, Aufbau Lastenrad-Mietsystem
- **FINANZIERUNG:**
Kombination mehrerer Förderprogramme und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis März 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Installation einer Station aus unserem Lastenrad-Mietsystem sowie der Errichtung von Sammelschließanlagen und Radabstellanlagen am Bahnhof Cadolzburg ist aus einer Brachfläche ein multimodaler Verkehrsknoten entstanden. Die Bündelung von verschiedenen Mobilitätssystemen ist für eine Kommune unserer Größe im ländlichen Raum einmalig. Die städtebauliche Aufwertung inkl. des Baus eines Trinkwasserbrunnens schafft zudem einen attraktiven (Rast-)Platz für Radfahrer/-innen.

FAHRRADPARKEN MACHT KREUZUNGEN SICHERER



37

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
50 sicherere Kreuzungen durch Fahrradparken und weitere einfache und kostengünstige Maßnahmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Mehr als 800 Fahrradbügel und 380 Flächen gestalten 50 Kreuzungen sicherer. Weitere 100 folgen 2023.
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel, Ablösegeelder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2023

In Berlin gilt das Mobilitätsgesetz, welches den Umweltverbund vor dem motorisierten Kfz-Verkehr priorisiert und eine sichere Gestaltung des öffentlichen Raums für die vulnerablen Verkehrsteilnehmenden zu Fuß und mit dem Rad fordert. Im Bezirk Mitte besteht ein sehr hoher Bedarf nach öffentlichen Fahrradstellplätzen als auch das Ziel, Flächen für parkende Kfz zu reduzieren und auf Gehwegen wieder mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Gründen werden Fahrradabstellanlagen im Bezirk bevorzugt auf der Fahrbahn eingerichtet.

Die Bezirksstadträtin Dr. Neumann formulierte für 2022 das Ziel, 50 Kreuzungen si-

cherer zu machen. Mitarbeitende des Straßen- und Grünflächenamts fanden kreative Lösungen, um den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes und der bezirklichen Ziele mit begrenzten Ressourcen gerecht zu werden.

Die Festlegung der 50 Knotenpunkte erfolgte auf Basis bereits angedachter Maßnahmen wie Fahrradstraßen, des bekannten Bedarf nach Fahrradabstellanlagen, und durch Beteiligung des Mobilitätsrats (beratendes Beteiligungsgremium des Bezirks), welcher mehr als 20 Knotenpunkte bestimmte. Das Straßen- und Grünflächenamt führte die Planung und Umsetzung hausintern durch.

Projektmanagement:

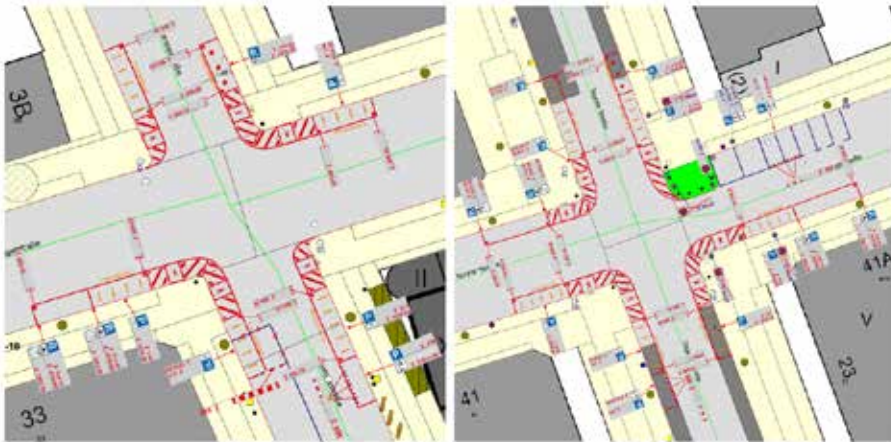
- Berlin, Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Almut Neumann, LL.M. (LSE)
- E-Mail: verkehrsstadtraetin@ba-mitte.berlin.de
- Projekthomepage: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/sichere-kreuzungen-1236832.php>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit Fahrradparkflächen wird die Sicherheit an Kreuzungen erhöht. Mit der Errichtung von Abstellbereichen für Zweiräder direkt am Kreuzungsbereich verbessert sich die Situation nicht nur für den Radverkehr, sondern für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen. Gleichzeitig wird auf standardisierte und sich dynamisch weiterentwickelnde Maßnahmen zurückgegriffen, welche ohne Tiefbauarbeiten auskommen, das Budget schonen und damit Verbesserungen an vielen Örtlichkeiten für viele Menschen zulassen.



Hervorzuheben ist das dynamische und agile Verfahren, bei dem nicht alle Knotenpunkte perfekt ausgestaltet wurden, sondern das Amt diese sukzessive umgestaltete und daher den Standard stetig weiterentwickeln konnte. Dabei wurden zwei Grundsätze verfolgt:

1. Geringer Aufwand und großer Effekt: Es wird ohne Tiefbaumaßnahmen, sondern nur mit Markierungen und Baken/Polern gearbeitet.
2. Keine Perfektion, aber stetige Verbesserung.

An den umgestalteten Kreuzungen wurde Folgendes erreicht:

- sichere Abstellanlagen für Zweiräder (Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter, Krafträder),
- Freihaltung des Kreuzungsbereichs von falsch parkenden Kfz,
- Herstellung von Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden,
- Verringerung der Querungsdistanz für zu Fuß Gehende,
- Verlangsamung des fließenden Verkehrs und
- Reduktion der geparkten Zweiräder auf Gehwegen.

Die oberflächliche Umgestaltung mit geringen Kosten ließ die Umsetzung von vie-

len Kreuzungen zu, was bei Maßnahmen mit Tiefbauanteil aufgrund des finanziellen und personellen Aufwands nicht möglich gewesen wäre. Auch wenn daher Barrieren nicht vollständig abgebaut wurden, da z.B. keine Borde zusätzlich abgesenkt wurden (wobei an vielen Kreuzungen bereits Absenkungen bestehen), so wurde das Queren der Fahrbahn für den Großteil der Menschen stark verbessert, da die Fahrbahn besser betreten werden kann, die Kreuzung nicht mehr beparkt wird und Sichtbeziehungen verbessert wurden. Damit kommt das Projekt mehr Menschen zugute, als wenn nur wenige Kreuzungen vollständig barrierefrei umgebaut worden wären. Natürlich ist es aber der Anspruch des Amts, sukzessive vollständige Barrierefreiheit herzustellen.

Aus einem Projekt für mehr Fahrradbügel ist ein integriertes Projekt für alle, besonders die schwächsten Verkehrsteilnehmenden geworden.

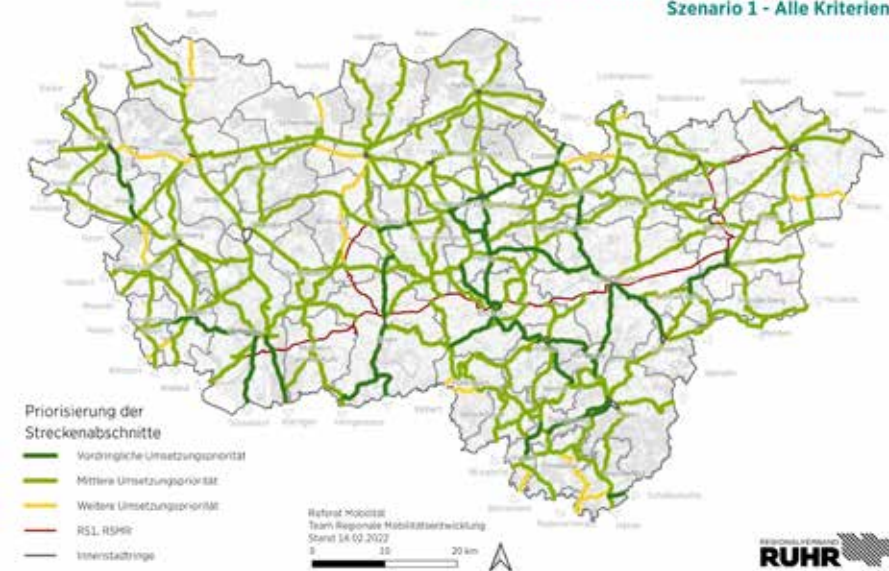
Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt wird im Jahr 2023 weitergeführt und die Zielmarke auf 100 Kreuzungen und Querungen erhöht. Durch die starke Wirkung auf den Umweltverbund sowie die einfache Nachahm- und Skalierbarkeit ist das Projekt sehr nachhaltig angelegt.

REGIONALES RADWEGENETZ IN DER METROPOLE RUHR – UMSETZUNGSKONZEPT



Regionales Radwegenetz - Priorisierung
Szenario 1 - Alle Kriterien



Das Umsetzungskonzept für das Regionale Radwegenetz ist ein systematisiertes Handlungsprogramm in Sachen Radwegenetz für die Metropole Ruhr.

Es dient einerseits dem Regionalverband Ruhr (RVR) als Handlungsprogramm für die Entwicklung und Umsetzung seiner Radwege in den nächsten Jahren und andererseits unterstützt es die Kommunen, Kreise, Straßen.NRW und weitere Baulastträger bei einem möglichst effizienten Einsatz der monetären und zeitlichen Ressourcen bei Planung und Realisierung ihrer jeweiligen Radwegeprojekte.

Hintergrund und Zielsetzung

Mit der Konzeption eines kategorisierten Alltagsradwegenetzes für die Metropole Ruhr wurde 2019, unter Federführung des RVR gemeinsam mit den Kommunen und Kreisen, ein wichtiger Schritt getan, um das Fahrrad zu einem vollwertigen Verkehrsträger für mehr als fünf Millionen

Menschen in der Metropole Ruhr zu entwickeln. Das Regionale Radwegenetzkonzept (RRWN) erzielte eine breite kommunalpolitische Zustimmung und soll im Endausbau über 189 Verbindungen mit einer Gesamtlänge von ca. 1.800 km verfügen.

Aufbauend auf diesem Radwegenetzkonzept wurde auf Basis einer Nutzwertanalyse eine kategorisierte Projektpriorisierung der Verbindungen erarbeitet. Dazu wurde ein valides und nachvollziehbares Bewertungsschema konzipiert und auf die 189 Verbindungen angewendet. Mit der vorliegenden Bewertung soll der Ausbau der regionalen Radinfrastruktur vorangetrieben werden und eine rasche Umsetzung durch eine Priorisierung aus regionaler Sicht unter Berücksichtigung kommunalfachlicher Perspektiven abgeleitet werden.

Wichtigste Ergebnisse der Untersuchung

Im Zuge der Erarbeitung wurde festgelegt, welche Aspekte hinsichtlich der Projekt-

38

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Systematische Umsetzung eines regionalen Radverkehrskonzepts mit Nutzwertanalyse und Priorisierungen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nutzwertanalyse und Projektpriorisierungen als Grundlage zur Umsetzung von 189 Verbindungen (1.800 km)
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zentrales Element des Projektes ist die systematische Erarbeitung des Umsetzungskonzeptes zur Realisierung des ca. 1.800 km umfassenden regionalen Radwegenetzes in der Metropole Ruhr: Es dient als Grundlage und Orientierungsrahmen für eine Umsetzung, die das Zusammenwirken verschiedenster Beteiligten in der Region braucht. Grundlage dafür bildet das Konzept „Regionales Radwegenetz der Metropole Ruhr“, das der RVR mit regionalen Partnern erarbeitet hat und das 2019 politisch beschlossen wurde.

Projektmanagement:

- Regionalverband Ruhr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Kuczera
- E-Mail: kuczera@rvr.ruhr
- Projekthomepage: <https://www.rvr.ruhr/themen/mobilitaet/bedarfsplan-radwegenetz/>

REGIONALES RADWEGENETZ IN DER METROPOLE RUHR – UMSETZUNGSKONZEPT

priorisierung von Relevanz sind. Begleitet wurde der Prozess vom Arbeitskreis Regionales Radwegenetz beim RVR mit Kommunen und Kreisen sowie weiteren Institutionen. Es wurden schließlich sechs Nutzwertindikatoren mit 14 Unterindikatoren identifiziert, die als Basis für die Nutzwertanalyse dienen. Damit wurde ein kategorisiertes Priorisierungsergebnis für alle 189 Radverbindungen in der Metropole Ruhr ermittelt.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Ermittlung der Zeitbedarfe für Planung und Bau. Diese wurden jeweils für die drei Wegekategorien Radschnell-, Radhaupt- und Radverbindung spezifisch betrachtet. Eine wesentliche Erkenntnis ist, dass die Realisierungszeiträume mit – je nach Verbindungskategorie – zwischen sieben und 20 Jahren sehr lang sind. Diese Ergebnisse werden aufgegriffen, Handlungsempfehlungen gegeben und Möglichkeiten zur Reduzierung der Zeitbedarfe einzelner Verfahrensschritte aufgezeigt.

Mit dem Umsetzungskonzept des Regionalen Radwegenetzes, welches im Juni 2022 durch das Ruhrparlament beschlossen wurde, liegt nun, für ein Gebiet von 53 Kommunen und vier Kreisen, ein weiterer systematischer Baustein einer zukunftsorientierten Infrastrukturplanung vor.

Die Arbeiten wurden unterstützt vom Planungskonsortium IB Berg & Partner sowie TRC Transportation Research & Consulting GmbH.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Adäquat ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Grundlage, um die umweltfreundlichen und klimaschützenden Mobilitätspotenziale des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel zu etablieren. Die Attraktivität des Radverkehrs trägt ebenfalls zu einer erhöhten Klimaresilienz und verbesserter Umweltgerechtigkeit bei. Das Konzept dient als Handlungsprogramm für den Ausbau der regionalen Radwege und ist ein zentraler Baustein für klimaverträgliche und nachhaltige Mobilität in der Metropole Ruhr.

38

Übersicht der Indikatoren für die Nutzwertanalyse

NW 1	Verlagerungspotenzial und deren Umwelt- und Klimaauswirkungen
NW 1.1	Reduktion von CO ₂ -Emissionen durch verlagerte (geringere) Pkw-Fahrlistung
NW 1.2	Entlastung bei der Emission von Schadstoffen durch verlagerte (geringere) Pkw-Fahrlistung
NW 2	Potenzialerhöhende Faktoren: Synergien mit Konzepten Dritter sowie dem Touristischen Radverkehr
NW 2.1	Verkehrliche Relevanz von Konzepten/Projekten im Einzugsgebiet der Radverbindungen
NW 2.2	Zusätzliche Potenziale durch den touristischen Radverkehr
NW 2.3	Zusätzliche Potenziale durch touristische Highlights/überregionale Freizeiteinrichtungen (MoviePark, Zoo, IGA, ...)
NW 3	Schnelle Umsetzbarkeit der Verbindung
NW 3.1	Planungsstand
NW 3.2	Erhöhter Planungsaufwand durch <ul style="list-style-type: none"> • bislang als nicht realisierbar eingeschätzte Abschnitte • Ingenieur- und Sonderbauwerke
NW 3.3	Flächen in ökologisch sensiblen Bereichen und/oder auf hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen
NW 3.4	Baurechtserlangung/Genehmigungsprozesse (RSV, RHV, RV).
NW 4	Verkehrssicherheit
NW 4.1	Anzahl der verkehrssicherheitserhöhenden (punktuellen) Maßnahmen an Knoten und auf der Strecke
NW 4.2	Behebung von Unfallschwerpunkten
NW 5	Genderbelange: Verbesserung der Teilhabe nicht-motorisierter Personen am städtischen Leben / soziale Sicherheit
NW 5.1	Weiterführende Schulen und Berufsschulen, Hochschuleinrichtungen und wichtige Verknüpfungspunkte des ÖV im Einzugsbereich (POIs)
NW 5.2	Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der sozialen Sicherheit
NW 6	Volkswirtschaftliche Aspekte
NW 6.1	Nutzen-Kosten-Verhältnis (in Anlehnung an den Leitfaden NKA-Rad von 2008)



39

Mit der Verwirklichung des asphaltierten Pumptracks mit Dirtline wurde im ländlichen Raum des Main-Tauber-Kreises ein Leuchtturmprojekt geschaffen. Das Vereinsgelände des FC Hundheim/Steinbach bot mit seiner ungenutzten Fläche hinter dem Sportplatz beste Voraussetzungen. Pumptrack und Dirtline sind kostenlos nutzbar. Parkplätze stehen kostenlos zur Verfügung.

Die Idee zum Bau des Bikeparks kam 2018 von einigen Jugendlichen. Der Vorstand stimmte dem Projekt zu. Innerhalb der nächsten zwei Jahre fanden Gespräche zur Ausführung und Finanzierung statt. Dank der Förderung durch Leader-Badisch-Franken, der Stadt Kilsheim und Eigenleistung des FCs konnte der Bikepark finanziert werden. Baubeginn 08/2020 – Fertigstellung 09/2020.

Der asphaltierte Pumptrack ermöglicht es Kleinkindern, Kindern und Jugendlichen, ihre motorischen Fähigkeiten beim Fahrradfahren weiter auszubauen. Für Fortgeschrittene ist die Dirtline eine optimale Ergänzung (Starthügel, zwei Rampen). Die Sprünge werden auf Rindenmulch abgefe-

dert. Es werden Spaß, Ausdauer, Geschicklichkeit, Rücksichtnahme und soziale Kontakte gefördert.

Die Zielsetzung, den ländlichen Raum mit Bau des Bikeparks attraktiver zu gestalten, ist gelungen. Ebenfalls das Integrieren der fahrradbegeisterten Jugendlichen und das Heranführen an eine neue Sportart. Der Bikepark dient als Bewegungs- und Begegnungsstätte gleichermaßen. Er bietet durch Pumptrack und Dirtline mehrere Schwierigkeitsgrade und spricht unterschiedliche Altersklassen an.

Innerhalb des Sportvereins wurde 2020 eine neue Sparte „Radsport“ gegründet, in der Jugendliche mitwirken, den Bikepark pflegen und Ideen einbringen.

Seit November 2021 gibt es am Bikepark eine fest installierte Rad-Service-Station. Die dort angebrachten Werkzeuge wie Schrauben-, Inbusschlüssel oder Luftpumpe sind kostenlos nutzbar. Durch die Standortwahl der Rad-Service-Station am Taubertalradweg „Liebliches Taubertal – der Sportive“ können auch vorbeifahrende Radfahrer dieses Angebot nutzen.

Projektmanagement:

- FC Hundheim/Steinbach 52 e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Dietrich
- E-Mail: b.dietrich@outlook.com
- Projekthomepage: Instagram: bikepark_hundheimsteinbach

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Ländlichen Raum attraktiv gestalten. Heranführen an neue Sportart. Jugendliche begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Beliebter Biketreff. Rad-Service-Station. Schulkooperation. MTB-Patenschaft. Kennenlern-Event
- **FINANZIERUNG:**
60% LEADER, 10% Stadt Kilsheim, 30% FC Hundheim/Steinbach
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Von der Idee Ende 2018 bis zur Umsetzung 08/2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der ländliche Raum wird attraktiv gefördert durch den Bau des Bikeparks. Eine unbekannte Trendsportart fasst Fuß. Der asphaltierte Pumptrack fördert neben Geschicklichkeit und Ausdauer auch jede Menge Spaß am Radfahren. Geeignet für Kinder und Einsteiger. Für Fortgeschrittene ist die Dirtline eine optimale Ergänzung. Eine Rad-Service-Station ist vor Ort kostenlos nutzbar. Seit 2022 Schul-Kooperation mit aktivem Kennenlern-Tag sowie Patenschaft mit MTB-Kilsheim für neue MTB-Strecke KUE1.



Eine Patenschaft für die neu gebaute Strecke der MTB-Külsheim (KUE1) wurde von der Radsportabteilung Anfang 2022 übernommen. Gestartet werden kann mit der Radtour direkt am Bikepark.

Ein Kennenlern-Fest wurde im Mai 2022 durchgeführt. Hierfür hatten die Jugendlichen der Radsportabteilung einen selbst gebauten Fahrrad-Hindernisparkours angelegt sowie ein Pumptrack-Rennen und einen Dirtline-Contest durchgeführt.

Unter dem Motto „Kinder wieder öfter zum Radfahren zu motivieren“ fand im Juli 2022 der 1. Kooperationstag mit der Pater-Alois-Grimm-Schule Külsheim statt. Circa 50 Kinder der 5. Klassen lernten den Bikepark aktiv kennen, begleitet von Jugendlichen des Bikepark-Teams. Die Verköstigung übernahm der FC.

Für live übertragene Radsport-Events stellte der FC Raum, Leinwand und Beamer zur Verfügung.

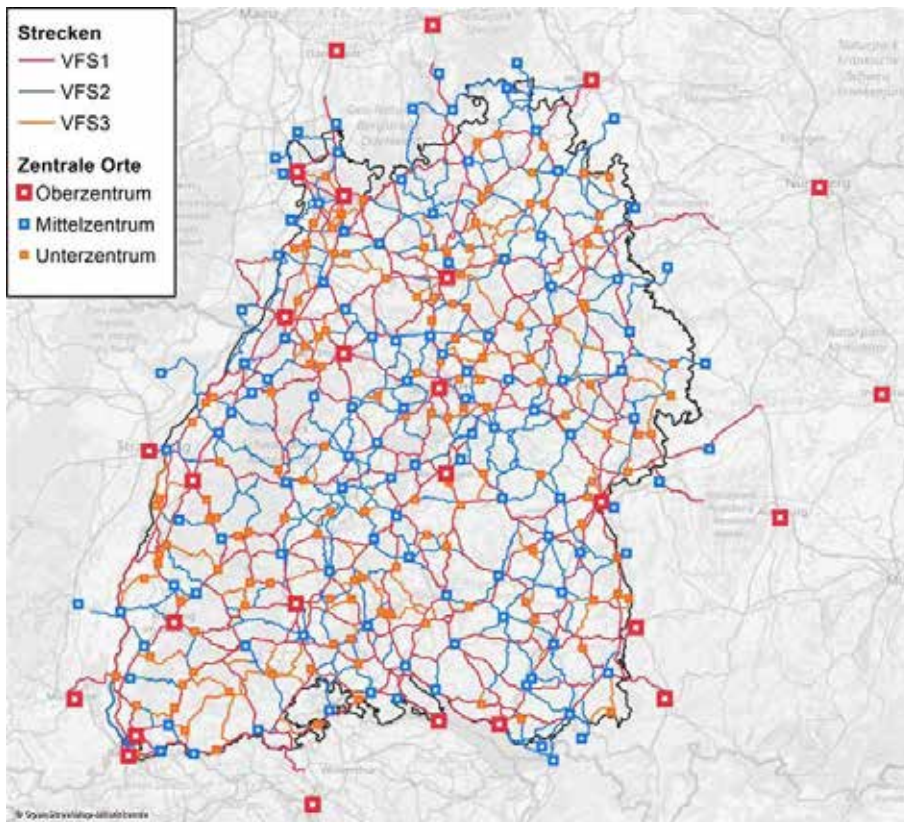
Die angrenzende neue Sportheim-Gaststätte (seit Anfang 2022) bietet Platz für Radfahrer und rundet das Paket am Bikepark ab.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit Pumptrack und Dirtline können unterschiedliche Sportgruppen bedient werden. Die Rampen und der asphaltierte Pumptrack sind langlebig, nahezu wartungsarm und können langfristig und vielfältig genutzt werden. Optisch fügt sich der Bikepark in das vorhandene Sportgelände ein.



ENTWICKLUNG DES BEDARFSPLANS FÜR RADWEGE AN BUNDES- UND LANDESSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG



40

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Einheitliche Bewertung und Priorisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen straßenbegleitender Radwege.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Bedarfsplan für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in BW wurde Anfang 2023 veröffentlicht.
- **FINANZIERUNG:**
Bundes- und Landesmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2022

Für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg lag bisher noch keine schlüssige Netzkonzeption vor. Bisher erfolgte der Radwegebau nach regionalen Prioritäten.

Zukünftig wird der Radwegeausbau über ein einheitliches Verfahren für ganz Baden-Württemberg bestimmt. Dies erfordert eine konsistente Netzgrundlage und eine Methode, die Infrastrukturmaßnahmen in den sehr unterschiedlich geprägten Regionen Baden-Württembergs miteinander vergleicht. Die methodischen Herausforderungen sind nicht nur für die Planung von Neubaumaßnahmen im Radverkehr relevant, sondern auch für die Priorisierung von Unterhaltungs- und Ausbaumaß-

nahmen und müssen daher kontinuierlich weiterentwickelt werden. Der Bedarfsplan beantwortet viele der aufgeworfenen Fragen.

Im Radverkehr führt die mangelnde Planung integrierter Netze zu Insellösungen, die meistens auf große Zentren fokussiert sind. Grundlage der Maßnahmendefinition ist daher eine Netzplanung, die auch die Prinzipien gleichwertiger Lebensverhältnisse und der Daseinsvorsorge integriert. Die Netzplanung erfolgte für die Verbindungsfunktionsstufen I bis III nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) und bezieht dabei auch Freizeitradwege ein. Dies erforderte eine differenzierte Gewichtung der verschiedenen

Projektmanagement:

- AG: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, AN: PTV Transport Consult GmbH und Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tanja Niehues
- E-Mail: tanja.niehues@vm.bwl.de
- Projekthomepage: keine Angabe

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Bedarfsplan Radwege definiert ein landesweites Netz für den Radverkehr, identifiziert Netzlücken und priorisiert Neu- und Ausbaumaßnahmen, um diese Lücken zu schließen. Das Land Baden-Württemberg erreicht damit die einheitliche Bewertung von Radwegebaumaßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Bei der Erarbeitung des Netzes und der Priorisierungsmethode wurden radverkehrsspezifische Herangehensweisen entwickelt, die impulsgebend für andere Länder und Planungsprozesse sein können.

ENTWICKLUNG DES BEDARFSPLANS FÜR RADWEGE AN BUNDES- UND LANDESSTRASSEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Netztypen, die sicherstellt, dass die Führung entlang der klassifizierten Straßen zwar grundsätzlich bevorzugt wird, aber keine deutlich kürzeren Routen der Freizeitradwege vom Netz ausgeschlossen werden.

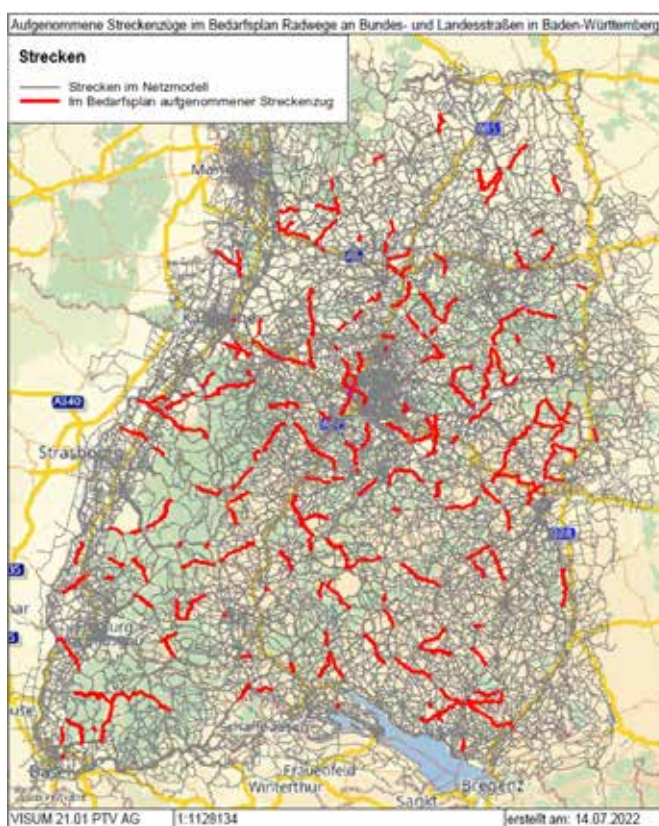
Über die Informationen zur Ausstattung mit Radwegen wurden bei der Aufstellung des Bedarfsplans Netzlücken innerhalb des kategorisierten Netzes bestimmt. Ebenfalls wurden bei den Kreisen Ausbaumaßnahmen der Radwege abgefragt. Alle Maßnahmenvorschläge wurden nach einheitlichem Verfahren priorisiert, wobei u.a. die Bedeutung einer Strecke für den Radverkehr (z.B. Netzfunktion, Radverkehrsstärke) und die (Nicht-)Eignung der Mischverkehrsführung (z.B. Kfz-Belastungen) in die Bewertung eingeflossen sind. Die Ergebnisse wurden neben der tabellarischen Form auch in Form einer kartografischen Anwendung zur Verfügung gestellt.

Das Netz und die Maßnahmendefinition können neben der Planung des Radwegeausbaus ebenfalls Grundlage für die Planung von Radnetzen der Kreise, eine flächendeckende Wegweisung und die Herstellung eines angemessenen Standards auf allen Wegen des Netzes sein. Das Verfahren schließt damit zahlreiche inhaltliche und methodische Lücken bei der integrierten Radnetzplanung. Die Aufstellung des Bedarfsplans und der einheitlichen Priorisierung verbessert außerdem die Transparenz der Planungsprozesse und stellt eine Diskussionsgrundlage für die fortdauernde Verbesserung der Planung im Austausch mit allen Verwaltungsebenen dar.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Herstellung geschlossener und priorisierter Radverkehrsnetze ist eine Grundvoraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils und damit die Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrssystems. Durch die Priorisierung der Maßnahmen werden die Investitionen in den Radwebebau optimal eingesetzt.

40



Innovative Fahrradstationen und Ladestationen für E-Bikes



KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – E-BIKE LADEN OHNE HEIMLADEGERÄT IN MOBILEN, ÜBERDACHTEN EINHEITEN/ SOLARANLAGE



EINFACH ÜBERALL STROMTANKEN



Die Stadt Münsingen engagiert sich bereits heute sehr im Bereich von Fahrrad- und E-Mobilität, z.B. mit einer eigenen Fahrrad-Leihstation und innerörtlichen Lademöglichkeiten. Im Zuge des Förderwettbewerbs setzt nun die Stadt mit einer Vielzahl von Partnern, im kommunalen Zusammenschluss, zum nächsten Schritt an. Auf Basis einer patentierten Ladetechnik für E-Bikes und Pedelecs entsteht ein Netzwerk an Ladeinfrastruktur, welche nicht nur herstellerunabhängig, sondern auch 24/7 kostenlos zur Verfügung steht. Die im Gebiet befindlichen Kommunen und Gemeinden bilden einen kommunalen Zusammenschluss und setzten in dieser Kooperation ein klares Zeichen für die E-Fahrradmobilität. Sie stellen damit die benötigten Ladepunkte in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Gebietsdarstellung:

Verschiedenste Qualitäts- und Themenradwege laden schon heute dazu ein,

die thematischen Besonderheiten in den verschiedenen Landschaftsräumen mit dem Rad kennenzulernen. Aktuell führen bereits viele Fernradwege (z.B. Amsterdam–Rom) durch Baden-Württemberg und lassen jederzeit Abstecher in die einzelnen Gemeinden zu. Örtliche Radwegenetze sind für den Nutzer ausgearbeitet und kartografisch erfasst. Das Projektgebiet erstreckt sich entsprechend über das gesamte UNESCO anerkannte Biosphärengebiet Schwarzwald, nach Westen in den Nationalpark Schwarzwald (im Verlauf nach Süden folgen wir hier dann der Autobahn A81) und das Biosphärengebiet Schwarzwald, im Süden bis an den Bodensee, sowie die Grenze zur Schweiz und im Osten bis zur Donau und dem parallel verlaufenden Donauradweg (A7). Im Norden binden wir Städte wie Stuttgart und Ulm an (A8). In dem angestrebten Projekt stehen die Natur und der Mensch im Vordergrund. Die Reduzierung der Treibhausgase ist daher ein Anliegen von größtem Interesse für die

Projektmanagement:

- Stadt Münsingen / LinuZ GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sascha Pieper
- E-Mail: pieper@chargercube.de
- Projekthomepage: www.chargercube.de

41



<https://youtu.be/X49gQAUuz-0>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
55 Standorte mit je acht Schnellladeeinheiten und zwei Standardsteckdosen, Laden von E-Bikes ohne Heimpladegerät
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Von 55 Standorten sind bis Ende 2022 rund 40 Standorte umgesetzt.
- **FINANZIERUNG:**
Förderung durch BMU und Eigenkapital der Städte
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2019 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Erstellen einer herstellerunabhängigen Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs in mobilen, überdachten Einheiten in verschiedenen Kommunen der Schwäbischen Alb bis zum Schwarzwald. Durch die 24/7 zugänglichen und herstellerunabhängigen Ladepunkte stehen im gesamten Projektgebiet jederzeit ausreichende Stromquellen für E-Bikes und Pedelecs zur Verfügung. Durch Solarenergie in der eigenen Produktion besonders effektiv und nachhaltig.

KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR – E-BIKE LADEN OHNE HEIMLADEGERÄT IN MOBILEN, ÜBERDACHTEN EINHEITEN/ SOLARANLAGE

41



gesamte Region. Die Bewohner jeglichen Alters bilden ebenso eine Zielgruppe wie die Bewohner im Umland und alle Gäste im Bereich der Biosphärengebiete und Nationalparks. Über ein leistungsstarkes, effektives Bedarfsmanagement an E-Ladepunkten gestalten wir das Gebiet klimaneutral erlebbar und lassen den täglichen Weg zur Arbeitsstätte per E-Bike oder Pedelec zur Selbstverständlichkeit werden. Ein großer Teil der Bevölkerung ist bereit, den Weg der E-Mobilität voranzutreiben und die Belastungen für unsere Umwelt zu reduzieren. Durch die Platzierung der ChargerCubes und die damit verbundene Schaffung der nötigen Infrastruktur dient das Projektgebiet hier als Vorbild für einen weiteren, deutschlandweiten Ausbau. Münsingen, als Antragsteller und exemplarisch für das Projekt und seine Umgebung, hat bereits heute den Ausbau von zuletzt 255 km ausgewiesenen E-Bike-Touren auf eine Länge von 550 km im Jahre 2017 um-

gesetzt. In Baiersbronn stehen aktuell bereits zehn unterschiedliche E-Bike-Touren mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden zur Verfügung. Alle im Projektbereich befindlichen Kommunen sind in dieser Hinsicht sehr aktiv, um die Netze auszubauen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt stellt die Nachhaltigkeit in den Vordergrund. Solarpanels sorgen für die benötigte Energie und durch die strategisch angelegten Standorte erzeugen wir eine sehr gute Frequenz im Bereich der Nutzung (nach letzter Auswertung haben wir über das ganze Jahr hinweg an jedem Standort durchschnittlich 80 Ladevorgänge pro Monat).

Durch Feedback der Nutzer wissen wir, dass wir mit den ChargerCubes den Umstieg vom Auto auf das E-Bike fördern.

PAUL WOLFF 



42

Geht es um umweltfreundliche Mobilität, sind Fahrrad und E-Bike naturgemäß auf der Überholspur. Allerdings schränkt der Mangel an sicheren Stellplätzen vielerorts die Nutzung gerade hochpreisiger Fahrräder, E-Bikes, E-Scooter und Co. im Alltag ein. Eine Herausforderung, für die das Fahrradgaragen-Sharingsystem von PAUL WOLFF® eine Lösung bietet. Gewährleistet wird der komfortable Mietvorgang durch eine App mit einem intuitiven User-Interface und Echtzeit-Standort-Übersicht.

Zukunftsweisende Lösung für Kommunen, Unternehmen und andere Interessenten

Das Fahrradgaragen-Sharingsystem ist eine dringend benötigte Lösung sowohl für Kommunen als auch für Unternehmen, Vereine, die Wohnungswirtschaft und andere Interessenten. Das intelligente Zugangsmanagement ermöglicht die Nutzung einer einzigen Garage durch zahlreiche Personen. Zudem ist das System modular aufgebaut, sodass die Anlagen auf der Basis des über die Plattform gemessenen Nutzungsverhaltens jederzeit bedarfsgerecht neu platziert oder auch erweitert werden können. Dank Open-Data-Strategie lässt sich

der Stellplatz-Mietvorgang unkompliziert in bereits vorhandene Apps einbinden und auch die Umrüstung existierender Anlagen ist hardware- wie softwareseitig problemlos möglich. Ein rundum überzeugendes Konzept, damit zukunftsweisende Stadtmobilität gelingt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine sehr hohe Bedeutung. Besonders der anhaltende Trend zur Nutzung von E-Bikes ermöglicht dem Radfahrer, auch längere Distanzen zurückzulegen. Dies bringt neue Anforderungen an die Infrastruktur von Radabstellanlagen mit sich. Wir sind der Überzeugung, dass es in Zukunft deutlich mehr sichere und vernetzte Abstellmöglichkeiten braucht, die für jeden einfach zugänglich sind, damit der Umstieg vom Auto aufs Rad, den ÖPNV und weitere Sharing-Angebote gelingt. Dies gilt nicht nur für Bahnhöfe, sondern auch für alle Verknüpfungen zu anderen Mobilitätsmitteln und innerstädtische hoch frequentierte Orte.

Projektmanagement:

- PAUL WOLFF GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Toni Weis
- E-Mail: t.weis@paul-wolff.com
- Projekthomepage: https://www.paul-wolff.com/fileadmin/user_upload/20220221-paul-wolff-produktinformation-depotsysteme-sharing-digitale-fahrradgarage.pdf

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Den Menschen eine gute Radinfrastruktur bieten, damit mehr Leute mit dem Fahrrad fahren.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Digitale Fahrradgaragen am Bahnhof in Grevenbroich und Ditzingen sowie in Neuss umgesetzt.
- **FINANZIERUNG:**
Städte und Kommunen
- **PROJEKTSTATUS:**
Ausgesetztes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Ab 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Per App das Fahrrad sicher und einfach parken!

ÖFFENTLICHES E-BIKE-LADENETZ AM UND UM DAS THÜRINGER MEER

THÜRINGER
Meer
Erleben zwischen Rennsteig und Saale



Der Tourismusverbund Rennsteig-Saaleland e.V. ist der zuständige Verein für die Region Thüringer Meer (Saale-Stauseen Bleiloch und Hohenwarte), Thüringer Schiefergebirge Obere Saale, dem Land der 1000 Teiche Plothen, das Thüringer Vogtland, die Orlasenke sowie die Thüringer Heide im südöstlichen Thüringen. Zu den derzeit 137 Mitgliedern zählen der Landkreis Saale-Orla, Kommunen, Hotels, Pensionen, Gasthäuser, Ferienwohnungen, Campingplätze, Museen, Fahrgastschiffahrten sowie sonstige touristische Einrichtungen. Zweck des Vereines ist es, alle gemeinsamen Maßnahmen zu treffen, die der Region dienlich sind, ihn zu aktivieren, qualitativ zu erhöhen und zu fördern. Bereits 2010 widmete sich der Verein dem Thema Pedelec-Verleih und es gab ein Projekt zum Thema Fahr Rad am Thüringer Meer. Bei diesem Projekt wurden Pedelecs angeschafft und die Gäste konnten diese leihen oder auch nur die Akkus in verschiedenen Einrichtungen bzw. bei Partnern tauschen. Diese Räder sind nun etwas in die Jahre gekommen und es war

Zeit, dieses Projekt zu modernisieren und die Wünsche der Gäste/Mitglieder neu zu denken. Immer mehr Gäste bringen ihre eigenen E-Bikes/Pedelecs mit und die Gastgeber hatte immer mehr Akkus in Restaurant oder Wintergarten zum Laden liegen. Die Unsicherheit eines Diebstahls oder die Gefahr eines Brandes stieg immer mehr, sodass die Anregung bzw. der Wunsch nach einem öffentlichen E-Bike-Ladenetz aufkam. Dieser Anregung sind wir nachgegangen und haben Partner/Mitglieder gesucht, bei denen eine Aufstellung möglich und wünschenswert ist. Am 31.05. dieses Jahres wurden 99 Ladesäulen an 35 Standorten in 20 Kommunen bereits installiert und eingeweiht. Bei den Standorten sind dabei die Fahrgastschiffahrt Marina Saalburg, das Technische Denkmal in Lehesten, die Stadt Lehesten, die Stadt Saalfeld mit drei Standorten, der Saalemaxx in Rudolstadt, mehrere Campingplätze, Fahrgastschiffahrt Hohenwarte, Parkplatz Burg Ranis, Parkplatz Burgruine Blankenberg, Museumsplatz Hirschberg, die Stadt Tanna mit drei Standorten sowie in Leutenberg am Naturparkhaus. Der Radius erstreckt sich auf über 160 km, welche nun mit Ladestationen versehen sind. Bei einer Ladestation handelt es sich um einen einem 90 cm hohen Spind mit zwei Steckdosen sowie einer Fahrradabstellanlage. In jedem Spind gibt es eine Akkuablageschale, einen Haken für den Helm sowie Platz für bis zu zwei Akkus. Die Ladestation kann auch von einem E-Rollstuhlfahrer genutzt werden, da wir alle Standorte barrierefrei gestaltet haben und somit auch die Möglichkeit besteht, einen E-Rollstuhl zu laden. Auch gibt es die Möglichkeit, einen E-Roller oder ein E-Mountainbike sowie Handy oder Kamera zu laden (natürlich muss man sein Ladekabel mitbringen). Insgesamt flossen rund 200.000 Euro in das Projekt, wovon 75% aus Fördertöpfen

43

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Ein flächendeckendes E-Bike-Ladenetz am und um das Thüringer Meer
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
99 Ladesäulen an 35 Standorten und in 20 Kommunen
- **FINANZIERUNG:**
TLLLR sowie Thüringer Aufbaubank
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2019 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Ladepunkte befinden sich zum Teil entlang des Saaleradweges – etwa in Rosenthal am Rennsteig, Schleiz, Saalburg, Burgk, Saalfeld, Rudolstadt oder Uhlstädt-Kirchhasel –, aber auch in den Städten des Orlatals oder an anderen touristischen Anziehungspunkten wie Triptis, Pößneck, Ranis, Bad Lobenstein, Lehesten oder Plothen. Zu finden sind diese in den Landkreisen Saale-Orla und Saalfeld-Rudolstadt. Damit nimmt die Region eine Vorreiterrolle in Thüringen ein.

Projektmanagement:

- Tourismusverbund Rennsteig-Saaleland e.V. gemeinsam mit dem Landratsamt Saale-Orla-Kreis

Kontakt:

- Ansprechpartner: Cornelia Mitsching
- E-Mail: info@rennsteigsaaleland.de
- Projekthomepage: keine Angabe

ÖFFENTLICHES E-BIKE-LADENETZ AM UND UM DAS THÜRINGER MEER

kamen; im ersten Teil aus dem Landesprogramm Tourismus des Freistaats Thüringen, im zweiten, etwas größeren Projektteil über LEADER bzw. das TLLLR.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Die Ladesäulen sind aus Edelstahl und pulverbeschichtet, somit sind Abnutzung und Verschleiß sehr gering.
- Die Ladesäulen können den qualitativen Anforderungen angepasst werden, sollte es z.B. einen einheitlichen Stecker zum Laden geben, kann die momentane Kontrolllampe gegen einen einheitlichen Ladestecker ausgetauscht werden.
- Die Ladesäulen sind einzeln verschraubt und können somit problemlos erweitert oder an einem anderen Standort aufgebaut werden.
- Die Ladesäulen wurden von einem regionalen Partner im Saale-Orla-Kreis hergestellt, sodass bei Ausfällen oder Beschädigungen durch Dritte die Firma ohne lange Anfahrtswege kommen und Probleme lösen kann.
- Das System ist nicht nur für E-Bikes gedacht, sondern für alle mobilen E-Geräte außer E-Autos.

43

FAHRRADPARKHAUS AM BAHNHOF



44

Die Stadt Eberswalde wächst stetig, die Nähe zu Berlin lockt viele Pendler:innen in beide Richtungen und somit gewinnt der Hauptbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe immer mehr an Bedeutung. Sowohl städtische als auch übergeordnete Prognosen belegen in den kommenden Jahren weiterhin einen stetigen Anstieg an Pendler:innen beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dies hatte in der Vergangenheit zur Folge, dass immer mehr Fahrräder wild abgestellt wurden. Das bisherige Angebot ermöglichte nur teilweise ein angemessenes Abstellen von Rädern. Ziel ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split zu reduzieren. Die Förderung des Radverkehrs nimmt hierbei einen wichtigen Stellenwert ein. Zur Zielerreichung und um der gestiegenen Nachfrage nach sicheren Bike&Ride-Parkplätzen Rechnung zu tragen, hat die Stadt Eberswalde den Bau des Fahrradparkhauses beschlossen.

Zu Beginn standen die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zum Parken am Bahnhof sowie die darauf aufbauende Fördermittelakquise bzw. die finale Fördermittelantragstellung im Vordergrund. Daraufhin

erfolgte die Ausschreibung sowie die Vergabe der Planungs- und Bauleistungen. Die Ausschreibung der Dienstleistungen bzw. Ausstattung machten ein EU-weites Ausschreibungsverfahren erforderlich. Die enge Zusammenarbeit von Planungsbüro und Stadtverwaltung sorgte für die zügige Realisierung des Projektes.

Die Offenheit und Transparenz der Fassade ermöglicht eine natürliche Belichtung und Belüftung und soll durch die soziale Kontrolle Fahrraddiebstahl und Vandalismus weitestgehend entgegenwirken.

Mit der feierlichen Einweihung im Juli 2022 wurde das Fahrradparkhaus nach zweijähriger Bauzeit zur Nutzung freigegeben. Aufgrund der Attraktivierung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und des Umstiegs vom und zum SPNV, wurde das Fahrradparkhaus im Jahr 2022 mit dem Deutschen Verkehrswendepreis sowie mit dem Deutschen Ingenieurbaupreis ausgezeichnet.

Veränderungen am Modal Split können erst zur nächsten Verkehrserhebung 2023 festgestellt werden. Sollten diese zugun-

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Brandenburg
- **ZIEL:**
Für Pendler:innen soll die ganzjährige Anreise mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof attraktiver werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Stetig steigende Nutzung, aktuelle Gesamtauslastung bei 63%, kostenpflichtige Fahrradboxen 100%
- **FINANZIERUNG:**
Kosten rund 2,2 Mio. Euro, ca. 1,75 Mio. Euro EFRE-Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
07/2020 bis 06/2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Fahrradparkhaus direkt an der multimodalen Mobilitätsdrehscheibe, dem Hauptbahnhof Eberswalde, gelegen, ist ein bislang einzigartiges Holz-Beton-Hybridbauwerk, das mit insgesamt fünf Eingängen ein schnelles, unkompliziertes und dank der Videoüberwachung sicheres Abstellen auf zwei Etagen für rund 600 Fahrräder in unterschiedlichen Qualitäten ermöglicht. Damit wird ein wichtiger Baustein in Richtung Radverkehrsförderung realisiert – und das in nachhaltiger Bauweise.

Projektmanagement:

- Stadt Eberswalde

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Fellner
- E-Mail: a.fellner@eberswalde.de
- Projekthomepage: <https://www.eberswalde.de/fahrradparken>

FAHRRADPARKHAUS AM BAHNHOF

ten des Umweltverbundes ausfallen, lässt sich jedoch der Anteil des Fahrradparkhauses wissenschaftlich fundiert nur schwer beziffern. Eine vergleichende Zählung der abgestellten Räder im gesamten Bahnhofsumfeld zur Evaluierung steht im 2. Quartal 2023 aus. Zudem befragt die VBB aktuell die Pendler:innen: „Wie sind sie zum Bahnhof gekommen?“ Die Ergebnisse werden auch 2023 erwartet.

Seit Eröffnung sind stetig steigende Nutzerzahlen zu verzeichnen. Die Auslastung liegt aktuell bei rund 63%, Tendenz steigend. Hiervon sind die 60 Fahrradboxen bereits zu 100% in zahlungspflichtiger Nutzung.

Eberswalde sollte den Deutschen Fahrradpreis erhalten, da die Preisverleihung für alle am Projekt Beteiligten ein weiteres Schulterklopfen und damit Motivation wäre, sich auch in Zukunft für nachhaltige Mobilität und Bauweisen einzusetzen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit dem Fahrradparkhaus werden ökologische, soziale und ökonomische Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigt. Das Ziel der Stadt Eberswalde war es von Beginn an nachhaltig zu bauen. Die ökologische Seite wird primär mit der Holzbauweise abgebildet. Somit dient das Bauwerk als optisch attraktive und langfristige Kohlenstoffsenske. Zusätzlich hat das Gebäude auf ca. 800 von 1.000 m² eine Dachbegrünung und eine Photovoltaikanlage zur Eigenstromversorgung erhalten. Damit wird erreicht, dass einerseits im Betrieb des Gebäudes die Treibhausgasemissionen reduziert werden und andererseits ein Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel geleistet wird. Durch das Gründach erhöht sich der Regenwasserrückhalt und es kommt zu einer positiven Beeinflussung des Mikroklimas. Das Ausbringen bienenfreundlicher Pflanzen stellt zudem einen Beitrag zur Biodiversität dar.

Bewusst wurde mit konstruktivem Holzschutz geplant und gebaut, um so auf chemische Holzschutzmittel und Anstriche zu verzichten. Des Weiteren haben wir uns für sibirisches Lärchenholz entschieden, da es sich im natürlichen Verwitterungsprozess grau färbt und damit schützt. Das spart zusätzliche Unterhaltskosten für die Erneuerung von Anstrichen.

Auf sozialer Ebene lässt sich festhalten, dass mit dem Fahrradparkhaus ein weiterer wichtiger Baustein zur Schaffung guter Voraussetzungen für die kostengünstige Fahrradmobilität geschaffen wurde. Das größtenteils kostenfreie Einstellen von Rädern ist somit auch für Menschen mit geringem oder keinem Einkommen möglich.

Die ökonomische Nachhaltigkeit leitet sich ebenfalls aus der Holzbauweise ab. Diese verursacht bei der Herstellung zwar erhöhte Kosten im Vergleich zu konventionellem Bauen, lässt aber mit Blick auf das Ende des Lebenszyklus geringere Kosten bei der Entsorgung entstehen bzw. ermöglicht eine stoffliche Nachnutzung der verbauten Materialien. Zudem erfolgte die Gründung auf Streifenfundamenten, sodass die Nutzfläche im Erdgeschoss mit versickerungsfähigem Pflaster hergestellt werden konnte.

44



INNOVATIVES KOMBI-MODUL FÜR FAHRRÄDER UND LASTENRÄDER



Das innovative Kombi-Modul am Kirchplatz zeigt schon heute, wie einfach und unkompliziert der intermodale Umstieg und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote gedacht und gelebt werden können.

Dies wird in verschiedenen Nutzerszenarien deutlich:

1.) Nutzerin A wohnt in Düsseldorf. Sie bringt morgens um 7.45 Uhr ihre beiden Kinder mit dem privaten Lastenrad zur Kita, welche sich in der Nähe des Kirchplatzes befindet. Danach parkt sie das Lastenrad in der doppelstöckigen Fahrradsammelschließanlage auf der unteren Etage. Den Platz hat sie über die App „Fahrrad-Station“ für drei Monate fest gebucht. Das kostet sie 45 Euro. Anschließend steigt sie in die U-Bahn und fährt damit bis zu ihrer Arbeit weiter. Ihr Arbeitgeber stellt ein Jobticket bereit.

2.) Nutzer B wohnt in Neuss und fährt jeden Morgen 11 km mit dem eigenen E-Bike zur

Arbeit. Er ist Bäcker in einer an den Kirchplatz grenzenden Bäckerei und parkt frühmorgens vor Dienstantritt sein E-Bike in der neuen Fahrradsammelschließanlage. Er testet das Angebot für einen Monat und zahlt dafür 15 Euro. Im Anschluss an den Probemonat entscheidet er, einen Stellplatz für das gesamte Jahr zu buchen. Sein Fahrrad steht von nun an sicher und witterungsgeschützt in der neuen Anlage.

3.) Nutzerin C arbeitet im NRW-Innenministerium am Kirchplatz. Sie fährt mit dem Auto zur Arbeit und parkt in der Tiefgarage des Ministeriums. In ihrer Mittagspause erledigt sie einen größeren Einkauf. Dazu nutzt sie ein Lastenrad aus dem Lastenrad-Verleihautomaten. Das Lastenrad bucht sie über die App für eine Stunde. Das kostet sie einen Euro. Nach dem Einkauf verstaut sie die Einkäufe in ihrem Kofferraum in der Tiefgarage und bringt das Lastenrad an den Automaten zurück. Abends nach Feierabend fährt sie mitsamt ihren Einkäufen nach Hause zurück.

Projektmanagement:

- Connected Mobility Düsseldorf GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: David Rüdiger
- E-Mail: ruediger@mobildus.de
- Projekthomepage: <http://kirchplatz.mobilitaetstation.com/>

45



<https://www.youtube.com/watch?v=qEBaiK3Ply0>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Einfacher intermodaler Umstieg am ÖPNV-Knoten Düsseldorf Kirchplatz und neue Angebote fürs Quartier
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eröffnung am 14. Oktober 2022, bereits 65 aktive Nutzer*innen für das innovative Kombi-Modul
- **FINANZIERUNG:**
EFRE Emissionsfreie Innenstadt und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Juni 2021 bis Oktober 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Kirchplatz ist ein zentraler ÖPNV-Knoten mit mehreren Stadtbahn- und Buslinien. Im Jahr 2022 ist er zur Mobilitätsstation aufgewertet worden. Herzstück ist die digital vernetzte, doppelstöckige Fahrradsammelschließanlage mit integriertem Lastenrad-Verleihautomaten. Sie kombiniert raumeffizient und mit hoher Sichtbarkeit im Stadtraum die neuen Funktionen: 1.) Parken von Lastenrädern und Fahrrädern (auch mit Anhänger/Kindersitz) 2.) vollautomatisierter Verleih von E-Lastenrädern per App.

INNOVATIVES KOMBI-MODUL FÜR FAHRRÄDER UND LASTENRÄDER

45



Diese drei Szenarien zeigen, wie neue Mobilitäts-, Leih- und Parkangebote persönliche Wege und Gewohnheiten nachhaltig verändern können. Dafür braucht es attraktive und unkomplizierte Angebote seitens der Stadt. Die digital vernetzte doppelstöckige Fahrradsammelschließanlage mit integriertem Lastenrad-Verleihautomaten bietet ein solches raumeffizientes, einfach nutzbares und modernes Angebot am ÖPNV-Knoten Kirchplatz. Es ist in Deutschland bislang einmalig.

Ergänzt wird das innovative Kombi-Modul durch die umliegenden alten und neuen Angebote. Zur Mobilitätsstation Kirchplatz zählen neben der neuen Fahrrad-sammelschließanlage mit integriertem Lastenrad-Verleihautomaten noch E-Car-sharing-Fahrzeuge, Leihräder, Leih-scooter und Leihmopeds, eine Reparaturstation für Fahrräder, Abstellbügel für Fahrräder und Lastenräder, E-Ladesäulen sowie die etablierten Bus- und Bahnlagen und Taxi-stände.

Die neuen Mobilitäts-, Leih- und Parkangebote am Kirchplatz zeigen, dass insbesondere die erste und die letzte Meile gut mit neuen und alternativen Mobilitätsformen bestritten werden können und dass die Kombination mit etablierten Verkehrsmitteln wie etwa der U-Bahn oder dem Bus ausgezeichnet funktioniert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Lastenrad kann, insbesondere durch die Transportfunktion, das Auto in der Stadt komplett ersetzen. Die Landeshauptstadt Düsseldorf fördert den Besitz von Lastenrädern daher durch ein Kaufprämienprogramm. Gleichzeitig werden im gesamten Stadtgebiet mehr als 100 sichere, digital vernetzte Fahrradsammelschließanlagen, die auch das Abstellen von Lastenrädern oder Rädern mit Anhängern und Kindersitz ermöglichen, errichtet. Das trägt im Bereich Verkehr zum Ziel der Klimaneutralität 2035 der Landeshauptstadt wesentlich bei.

Darüber hinaus setzt die Connected Mobility auch in Hinblick auf Lieferanten und Module auf Nachhaltigkeit. Lokale Lieferketten kommen hier ebenso zum Tragen wie die Auswahl der Materialien, z.B. FSC-zertifiziertes Holz oder Verzicht auf energieintensive Feuerverzinkungsverfahren. Hinzu kommen die ergänzenden Anforderungen an eine Dachbegrünung der Doppelstockfahrradgarage (Biodiversitätsziel). Außerdem werden im Umfeld von Fahrradsammelschließanlagen Sitzbänke gebaut, um die Aufenthaltsqualität und ein soziales Miteinander im Quartier zu fördern.

MOBILSTATIONEN IM QUARTIER



Die Transformation zu einer zukunftsfähigen Mobilität ist wegen der erheblichen Belastungen des Kfz-Verkehrs für Mensch und Umwelt erforderlich. Dabei kommt innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten als hochverdichteten, oft gründerzeitlichen nur als Verkehrserzeuger, sondern auch geprägt u.a. durch eine hohe Verkehrsbelastung, enge Straßenräume, Parkplatzmangel und Gehwegparken. Die Elberfelder Nordstadt in Wuppertal repräsentiert diesen Quartierstyp idealtypisch. Um den Problemen zu begegnen, wurde dort im Rahmen des Projektes eine neue Mobilstation realisiert. Mobilstationen sind Knotenpunkte zur Verknüpfung von Verkehrsangeboten, die etwa Fahrradstellplätze, Sharing-Angebote oder Taxi-Parkplätze umfassen und sich in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen befinden. Mit Beginn des Projektes im November 2021 wurde zunächst die Bekanntheit gefördert und für die oben genannten Probleme sensibilisiert. Zudem wurden zwei Quartierskonferenzen veranstaltet, um den Standort und

die Anforderungen an die Ausstattung der Mobilstation seitens der Bewohner*innen zu definieren. Die Ergebnisse wurden bei der Planung berücksichtigt, sodass die im November 2022 eröffnete Mobilstation auf die Anwohnerbedarfe zugeschnitten werden konnte. Sie enthält u.a. eine große Fahrradgarage, welche neben einem Rondell für zwölf Fahrräder zusätzlich Platz für sechs Lastenräder bietet. Um einen weiteren Mehrwert für die Quartiere zu generieren, wurde vom Projektkonsortium, bestehend aus Wuppertal Institut, Bergischer Universität Wuppertal, Neue Effizienz gGmbH sowie den Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V., in enger Zusammenarbeit mit den Bewohner*innen ein Konzept erstellt, wie solche Mobilstationen mit weiteren Funktionen bestückt werden können. Dazu zählen etwa Logistik, Gastronomie/Nahversorgung oder Werkstatt-Module für kleinere Reparaturen. Auch wurden bundesweit tätige Akteur*innen im Rahmen von Workshops und Statuskonferenzen involviert, um be-

Projektmanagement:

- Unternehmer/innen für die Nordstadt e.V., Neue Effizienz gGmbH, Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Weyland
- E-Mail: info@unternehmen-nordstadt.de
- Projekthomepage: <https://mobilstationen-im-quartier.de>

46



<https://www.youtube.com/watch?v=iW9rQBORYKE>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Das übergeordnete Ziel ist die Förderung der Verkehrswende durch die Errichtung einer Mobilstation.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bauliche Realisierung der Mobilstation; Erstellung einer Typologie für Quartiers-Hubs
- **FINANZIERUNG:**
EFRE 2014
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
November 2021 bis März 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Projekt wird eine neue Mobilstation in der Elberfelder Nordstadt in Wuppertal realisiert und ein Konzept erstellt, wie solche Mobilstationen zu Quartiers-Hubs erweitert werden können. Das Besondere an diesem Projekt ist die Einbindung der Mobilstation in ein gründerzeitliches Bestandsquartier, wodurch sich neue Anforderungen bzgl. der Fläche und der Ausstattung ergeben. Um die Bedarfe vor Ort zu berücksichtigen, wurden u.a. die Elemente der Mobilstation mit den Bewohner*innen ausgewählt.

MOBILSTATIONEN IM QUARTIER

reits gesammelte Erfahrungen berücksichtigen zu können. Die entstandene Typologie wird in einem Handbuch verschriftlicht und veröffentlicht, um weitere Kommunen zur Errichtung von Quartiers-Hubs zu befähigen. Über die neu errichtete Station hinaus sollen die Mobilstationen weiter ausgerollt werden. Entsprechende Kooperationen zwischen Zivilgesellschaft, Kommune und mobilen Dienstleistern wurden bereits initiiert. Das Projekt trägt somit lokal wie überregional zum Fortschreiten der Verkehrswende bei und fördert insbesondere den Radverkehr durch die Bereitstellung einer diebstahl- und witterungsgeschützten Abstellmöglichkeit. Die hohe Qualifizierung für den Fahrradpreis ergibt sich vor allem durch die Organisation des Projekts. Durch die laufenden kommunalen Bemühungen zur Haushalts-sicherung ergeben sich Einschränkungen bei der Förderung der Verkehrswende in Wuppertal, weswegen dem hohen Maß an zivilgesellschaftlichem Engagement in der Bevölkerung eine außerordentliche Bedeutung zukommt.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Das Projekt verfolgt das übergeordnete Ziel, die Verkehrswende in Wuppertal voranzutreiben. Durch die Bereitstellung einer zugänglichen und sicheren Abstellmöglichkeit für private Fahrräder und Lastenräder werden Bewohnende in die Lage versetzt, ihre Alltagswege mit dem Fahrrad zurückzulegen und auf das Auto zu verzichten.

Zudem können sie auf das Carsharing-Angebot zurückgreifen, wodurch ebenfalls Ressourcen geschont werden können.

- Im Rahmen von Veröffentlichungen oder Social-Media-Beiträgen wurde auf ein möglichst niedrigschwelliges Angebot gesetzt. So wurden verschiedene Kanäle bedient und die Texte, wo immer passend, in möglichst leicht verständlicher Sprache formuliert.
- Bei den Veranstaltungen wurde auf eine vegetarische/vegane Versorgung der Teilnehmer*innen gesetzt. Zudem wurde ein sparsamer Umgang mit Materialien gefördert.
- Dienstreisen wurden, wann immer möglich, mit der Bahn zurückgelegt. Innerhalb der Stadt Wuppertal bewegen sich die Projektteilnehmer*innen größtenteils mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV.

46



FAHRRAD-MOBILITÄTSSTATION UKSH KIEL



Das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein (UKSH) baut auf dem Campus Kiel eine Fahrrad-Mobilitätsstation für Mitarbeitende und Studierende mit rund 1.340 hochwertigen Fahrrad-Stellplätzen. Die Fahrradstation ist ein Pionierprojekt für emissionsfreie Mobilität in Schleswig-Holstein, ein Maßstab für den Klimaschutz und leistet einen wegweisenden Beitrag zur Mobilitätswende.

Bei der Mobilitätsstation handelt es sich um ein dreigeschossiges Gebäude auf einer Grundfläche von 1.600 m². Die hochmoderne Anlage bietet rund 1.340 nach Fahrradart ausdifferenzierte Stellplätze, darunter 63 bedarfsgerechte Stellflächen für Lastenräder sowie 280 Stellplätze mit E-Lademöglichkeit. Für entnehmbare Akkus werden zusätzlich 240 abschließbare Ladefächer angeboten. Die Aufladung ist – wie die gesamte Nutzung des Gebäudes – für die Mitarbeitenden und Studierenden kostenlos.

Die Mobilitätsstation legt einen Schwerpunkt auf Nutzerfreundlichkeit, Sicherheit und Service. Neben 540 Spindschränken ist ein Serviceraum geplant, der sowohl als Selbsthilfwerkstatt dient als auch zur Übergabe eines Rades zur Reparatur durch einen Dienstleister.

Die geschwungene Form des Gebäudes ist einem dynamischen Straßenverlauf nach-

empfunden und setzt mit der teilbegrünten Fassade einen architektonischen Akzent. Der Ladestrom für die E-Bikes wird vor Ort im Gebäude in einer Photovoltaikanlage auf der Dachfläche gewonnen.

Das Bauvorhaben des UKSH ist Teil eines übergeordneten Mobilitätskonzeptes im Rahmen des Baulichen Masterplans auf dem Campus Kiel, das die umweltverträgliche und sichere Erreichbarkeit des UKSH verbessert. Als Sofortmaßnahme werden zusätzlich weitere 600 dezentrale Stellplätze für Fahrräder geschaffen. Perspektivisch sollen insgesamt 4.000 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Durch das Maßnahmenpaket des UKSH für den Radverkehr sollen der Ausstoß von CO₂ um gut 1.100 t jährlich vermindert und der lokale Schadstoffausstoß verringert werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt zur Förderung des Radverkehrs besteht für das UKSH in dessen Wirksamkeit im Rahmen von Gesundheitsförderung und des Infektionsschutzes auf dem Weg zur Arbeit.

Die Gesamtkosten betragen rund 14,65 Mio. Euro. Vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat das UKSH einen Zuwendungsbescheid aus dem Klima- und Transformationsfonds in Höhe von ca. 6,28 Mio. Euro erhalten. Die weiteren Baukosten der Fahrrad-Mobilitätsstation in Höhe von rund 8,37 Mio. Euro werden

47



https://www.uksh.de/pi_mobilitaetsstation-path-181766,9874,13830,191994.html



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Schleswig-Holstein
- **ZIEL:**
Das UKSH baut eine Fahrrad-Mobilitätsstation mit 1.340 hochwertigen Fahrrad-Stellplätzen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Finanzierung gesichert / Öffentlichkeit informiert
- **FINANZIERUNG:**
BMWK / Land SH
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Bau: 08.2024 bis 08.2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein (UKSH) baut auf dem Campus Kiel eine dreigeschossige Fahrrad-Mobilitätsstation für Mitarbeitende und Studierende mit rund 1.340 hochwertigen Fahrrad-Stellplätzen – eines der größten Mobilitätscenter seiner Art in Deutschland. Es ist Teil eines übergeordneten Konzeptes des UKSH, das die umweltverträgliche, sichere und gesunde Erreichbarkeit des UKSH verbessern soll – der Ausstoß von CO₂ wird allein mit diesem Maßnahmenpaket um gut 1.100 t jährlich vermindert.

Projektmanagement:

- Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Jens Scholz
- E-Mail: oliver.grieve@uksh.de
- Projekthomepage: https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VI/_startseite/Artikel2022/IV/221111_mobicenter_uksh.html?nn=e65d7965-27f2-43e0-b3d4-54a5dcf3a9ba

im Rahmen des „Zukunftspaktes UKSH“ abgebildet.

Klimafreundlichkeit und Umweltschutz spielen am UKSH eine genauso wichtige Rolle wie soziale und ökonomische Themen. Als Hochenergiebetrieb erkennt das UKSH seine Verantwortung und zieht die ökologischen Konsequenzen seines Handelns. Bereits vor dem Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine hatte sich das UKSH das Ziel gesetzt, das von der Bundesrepublik gesetzte Klimaziel zur Reduzierung der Treibhausgase von 65% bis 2030 gegenüber 1990 zu übertreffen.

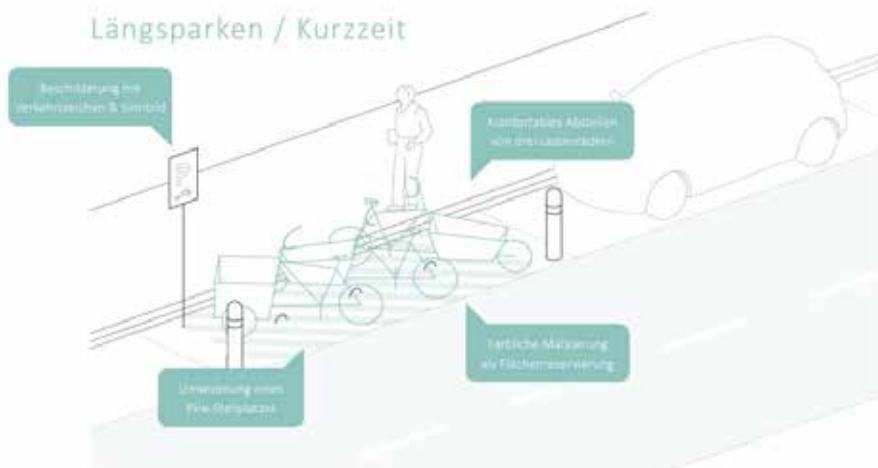
Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Siehe linke Spalte am Ende: Das UKSH hat sich die Klimaneutralität bis 2030 zum Ziel gesetzt.

47

ALADIN – PLANUNGSHILFE FÜR ABSTELLANLAGEN VON LASTENRÄDERN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

48



Lastenräder werden in deutschen Städten zunehmend beliebter. Das erhöht einerseits den Druck auf Kommunen, die Bereitstellung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum zu ermöglichen, andererseits sind Abstellanlagen erforderlich, um die Voraussetzungen für die weitere Durchdringung des Lastenrades in der Stadt zu schaffen.

„Wohin mit meinem Lastenrad?“ ist in dicht bebauten Straßenzügen der Kernstädte eine Frage, die nicht zuletzt über die Anschaffung eines Lastenrades entscheiden kann. Neben den hohen Anschaffungskosten ist der Mangel an Abstellanlagen ein erhebliches Problem für die Nutzenden von Lastenrädern. Durch fehlende, unsichere oder schwer zugängliche Abstellmöglichkeiten verliert das Lastenrad an Attraktivität und Potenziale zur Förderung nachhaltiger Mobilität gehen verloren, wenn es mitunter leichter ist, einen Pkw-Parkplatz zu finden, als eine sichere Möglichkeit, das eigene Lastenrad zu parken. Hinzu kommt, dass die bestehende Radinfrastruktur für das Lastenrad aufgrund seiner Größe und Beschaffenheit kaum nutzbar ist. Ein Blick in die

bestehenden Richtlinien und Regelwerke der Verkehrsplanung zeigt, dass auch die Grundlagen für die Infrastrukturplanung der Kommunen das Lastenrad bisher unzureichend berücksichtigen.

Hier setzte das Projekt „ALADIN – Abstellanlagen für Lastenfahräder in Nachbarschaften“ an und erarbeitete eine Planungsgrundlage für die Lastenradinfrastruktur der Zukunft. Die ALADIN-Planungshilfe zeigt auf, was Kommunen bei der Planung von Lastenradabstellanlagen berücksichtigen müssen und wie die Umsetzung vor Ort gelingen kann. Dabei werden zum einen funktional-praktische Aspekte der Verkehrsplanung, wie die Bedarfsermittlung oder die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen, betrachtet, zum anderen aber auch ästhetische Aspekte der Gestaltung berücksichtigt, damit sich die Abstellanlagen in das Straßenbild einfügen und von den Menschen vor Ort akzeptiert werden.

Die Planungshilfe beinhaltet in kompakter Form eine Übersicht zu den rechtlichen Grundlagen des Fahrradparkens, zur Bemessung von Lastenradstellplätzen und zu

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Schaffung nutzerfreundlicher und sicherer Abstellanlagen für Lastenräder im öffentlichen Raum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Veröffentlichung eines praktischen Planungsleitfadens und eines kostenfreien CAD-Tools für Kommunen
- **FINANZIERUNG:**
NRVP-Projektförderung des BMDV
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
1. Januar 2020 bis
31. Dezember 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wohin mit dem Lastenrad? – Eine der großen Fragen, die sich Menschen vor der Anschaffung eines eigenen Lastenrades stellen und die in Anbetracht der steigenden Verkaufszahlen dieser Räder auch in den Kommunen immer drängender wird. Die ALADIN-Planungshilfe gibt Antworten und zeigt, wie das Lastenradparken im öffentlichen Raum einfach umgesetzt werden kann. Die Planungshilfe schließt so eine Lücke in den Regelwerken der deutschen Verkehrsplanung, die das Lastenrad bisher kaum berücksichtigen.

Projektmanagement:

- Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

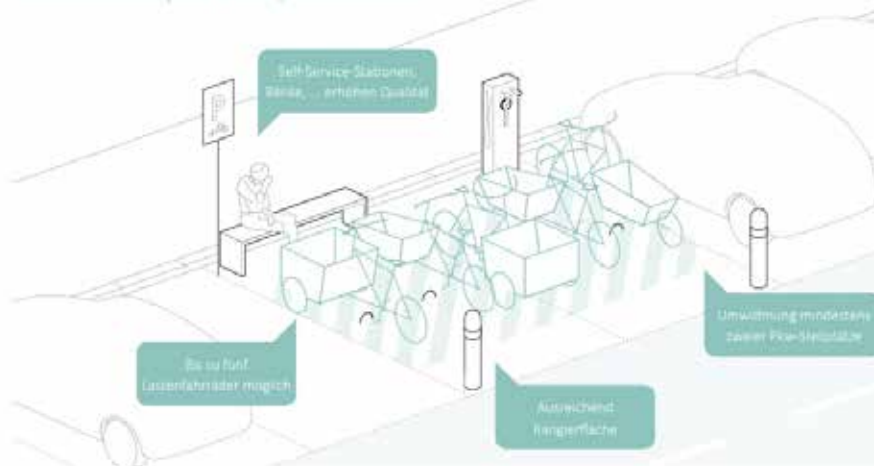
Kontakt:

- Ansprechpartner: Claudia Hille
- E-Mail: info@verkehr-und-raum.de
- Projekthomepage: <http://www.wohin-mit-dem-lastenrad.de>

ALADIN – PLANUNGSHILFE FÜR ABSTELLANLAGEN VON LASTENRÄDERN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

48

Senkrechtparken / Kurzzeit



zentralen Ausstattungsmerkmalen (z.B. Wetterschutz, Serviceelemente). Als Begleitmaterial wurden ergänzend entwickelt:

- ein Exceltool zur Ermittlung des künftigen Stellplatzbedarfes für Lastenräder in verschiedenen städtebaulichen Kontexten (z.B. Altstädte, Gründerzeitquartiere, Großwohnsiedlungen),
- ein CAD-Tool zur technischen Integration von Lastenradstellflächen in kommunale Ausführungsplanungen und
- eine Musterfahrradstellplatzsatzung, die das Lastenrad explizit berücksichtigt.

Damit gibt ALADIN den Kommunen einen Werkzeugkoffer an die Hand, um einfache und schnell umsetzbare Antworten auf die Frage „Wohin mit dem Lastenrad?“ zu finden und so die Umsetzung der Verkehrswende vor Ort gezielt zu fördern. Die ALADIN-Planungshilfe schließt damit eine gravierende Leerstelle der deutschen Verkehrsplanung und zeigt, wie der Transfer von wissenschaftlichen Erkenntnissen in die Praxis gelingen kann.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Lastenfahräder bieten im Kontext des innerstädtischen (Wirtschafts-)Verkehrs ein enormes Potenzial zur Einsparung von CO₂-Emissionen und anderen Luftschadstoffen. Eine verbesserte Radinfrastruktur trägt langfristig dazu bei, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das (Lasten-)Fahrrad zu fördern und potenzielle Barrieren der Fahrradnutzung abzubauen. Das Projekt ALADIN leistet mit der entwickelten Planungshilfe aktiv einen Beitrag, um eine neue, umweltbewusstere Mobilitätskultur in den Städten zu prägen. Kommunen werden so langfristig dabei unterstützt, die Verkehrswende vor Ort umzusetzen und so die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, aber auch die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen.



Der Verein AltmarkMacher e. V. hat das Projekt LADEpüñkchen Altmark gestartet. Dabei geht es um die Produktion und kostenfreie Verteilung von einhundert 30 x 40 cm großen Aluverbandschildern an Tourist-Informationen, Gastronomiebetriebe, Kulturinstitutionen, Kirchen, Einzelhandelsunternehmen, Beherbergungsunternehmen oder auch Privatpersonen. Die Schilder werden wetterfest hergestellt. Sie weisen an den Stellen, an denen sie angebracht werden, auf Orte hin, an denen E-Bikes schnell und unkompliziert mittels Steckdose oder größerer Ladestation aufgeladen werden können.

Die beteiligten LADEpüñkchen werden digital vernetzt, sodass Radelnde mittels Blick auf die passenden Homepages sofort erkennen können, wo die nächste Ladestation ist. Gleichzeitig werden digital Informationen zu jedem Standort hinterlegt: zu welchen Zeiten der Ladeservice genutzt werden kann (meistens 7 Tage/24 h), was der Gast während des Ladens in der unmittelbaren Umgebung besuchen kann/tun kann: Museen, Cafés, Hofläden, schmucke Innenstädte allgemein, Kirchenbesichtigungen etc. Auf den Schildern sind zwei verschiedene QR-Codes angebracht, die zu den passenden Infos führen.

Das Projekt wird zu 100% ehrenamtlich durchgeführt und unterstützt damit den kommunalen Tourismusverband in seiner Arbeit.

Projektmanagement:

- AltmarkMacher e. V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Amanda Hasenfusz
- E-Mail: info@altmarkmacher.de
- Projekthomepage: <https://www.altmarkmacher.de/machen/ladepuñkchen>

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Dem Verein geht es vor allem um das Thema Nachhaltigkeit – auf verschiedenen Ebenen:

- 1.) Schaffung einer nachhaltigen (langfristigen) Ladeinfrastruktur, inkl. digitaler Vernetzung (die 100 Schilder sind wetterfest und viele Jahre haltbar | die digitalen Plattformen werden täglich gepflegt),
- 2.) Sensibilisierung für das Thema E-Bike-Tourismus,
- 3.) Kommunikation: emotionale Vernetzung derjenigen in der Altmark, die eine nachhaltige Regionalentwicklung befördern wollen.

49

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Sachsen-Anhalt
- **ZIEL:**
Schaffung und digitale Vernetzung von E-Bike-Ladestationen in der Region Altmark
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Produktion Schilder, Aktionsstart, Sammlung der Punkte, Aufbau Vernetzungsstruktur
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung und 500 Euro Sponsoring avacon
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
01/2023 bis 06/2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es geht um die Schaffung eines gut funktionierenden, niedrighschwelligem Lade-Service-Netzwerkes für E-Bike-Gäste der Region und E-Bike-Radelnde aus der Altmark, inkl. digitaler Vernetzung über drei Plattformen.

RADSTATION CASTROP-RAUXEL



Zur Stärkung des multimodalen Verkehrs und der Verkehrswende wurde in der Castrop-Rauxeler Innenstadt zwischen Bahnhof Castrop-Rauxel Süd und dem zentralen Busbahnhof ein rund 200 m² großes, leer stehendes Ladenlokal umgenutzt und ein besonderes Angebot für den Radverkehr geschaffen. Hier wird seit April 2022 eine Radstation mit 80 überwachten Stellplätzen betrieben.

Als bewachte Abstellmöglichkeit soll die Radstation in der Innenstadt Nutzer*innen die Möglichkeit geben, an diesem Verkehrsknotenpunkt ihre Räder sicher und wettergeschützt abzustellen und die individuelle Wegeketten komfortabel mit dem ÖPNV fortzusetzen oder die Angebote der Innenstadt zu nutzen. Neue Nutzergruppen werden ermutigt, vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Die Nutzung des Rads im Alltag wird für viele erleichtert. Es ist eine Einladung, die Innenstadt mit dem Rad aufzusuchen und sein Rad während des Aufenthalts sicher und kostengünstig abgestellt zu wissen (Mo–Sa, 6.30–19.00 Uhr; Tageskarte 0,70 Euro). Das Projekt trägt zu einer grö-

ßeren Belebung der Innenstadt bei und ist ein neues Angebot, um die Verkehrswende aktiv zu begleiten und weiter voranzutreiben. Einzigartig ist die Lage der Radstation mitten in einer (für Radfahrer*innen befahrbaren) Fußgängerzone.

Die Radstation wurde durch eine intensive Zusammenarbeit der Stadt Castrop-Rauxel, des Jobcenters des Kreises Recklinghausen und der Rebeq GmbH, einer Tochtergesellschaft der Arbeiterwohlfahrt, ermöglicht. Die Stadt Castrop-Rauxel hat bis Ende 2023 ein zuvor leer stehendes Ladenlokal angemietet und an die Rebeq untervermietet. Gefördert wird diese Anmietung mit Landesmitteln aus dem „Sofortprogramm zur Stärkung unserer Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen“. Dadurch kann der Rebeq die Startzeit erleichtert werden, bevor sie ab 2024 den Mietvertrag als Hauptmieterin übernimmt. Das Projekt macht nicht nur einen Schritt für eine zukunftsfähige Mobilität, sondern attraktiviert die Innenstadt gleichermaßen wie es einen Betrag zur Beschäftigungsförderung leistet. Als sozialer Beschäftigungsträger hat die Re-

Projektmanagement:

- Rebeq GmbH (Jobcenter Castrop-Rauxel und Stadt Castrop-Rauxel)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Gabriele Sobotka
- E-Mail: gabriele.sobotka@castrop-rauxel.de
- Projekthomepage: Radstation Castrop-Rauxel Altstadt: Regiofreizeit

50



<https://cas-tv.de/neue-radstation-in-castrop-rauxel/>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Anreiz zur Nutzung des Fahrrads beim Innenstadtbesuch und dem Umstieg auf Angebote des ÖPNVs
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gute Auslastung; Angebotserweiterung durch Wartung von Fahrrädern und Aufbereitung von Spendenrädern.
- **FINANZIERUNG:**
Rebeq; 1,5 Jahre Unterstützung Land und Stadt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit April 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Inmitten der (mit dem Rad befahrbaren) Fußgängerzone hat sich die Radstation in einem leer stehenden Ladenlokal etabliert. In der Radstation können 80 Fahrräder sicher und wettergeschützt abgestellt werden. Mit den nahe liegenden Bus- und Bahnhofstellen gelingt ein bequemer Umstieg zum ÖPNV. Die Radstation belebt die Innenstadt und wird durch einen sozialen Beschäftigungsträger betrieben, sodass ein Wiedereinstieg ins Berufsleben ermöglicht wird und neue Chancen auf dem Arbeitsmarkt entstehen.



beq mit dem Betrieb der Radstation eine Maßnahme etabliert, in der 15 bis 20 Teilnehmer*innen von zwei Anleitern und einer Sozialarbeiterin wieder in den Arbeitsmarkt integriert werden und ihnen somit im Anschluss eine Chance auf dem ersten Arbeitsmarkt ermöglicht wird. Die Mitarbeiter*innen sind motivierter, denken über ihr Leben nach, wollen doch wieder arbeiten. Es spricht sich mittlerweile rum, dass es „cool“ ist, in der Radstation zu arbeiten.

Neben dem bewachten Abstellen von bis zu 80 Fahrrädern bieten die Mitarbeiter*innen der Radstation auch kleinere Dienstleistungen wie die Reinigung, die Reparatur oder die Wartung der Fahrräder an. Zudem stehen rund zehn Mieträder zur Verfügung. Die Mitarbeiter*innen informieren ebenfalls gerne über die Stadt Castrop-Rauxel und geben Tipps zu Fahrrad- und Wanderrouten. Auch werden Spendenräder fit gemacht und günstig weiterverkauft oder kostenlos ausgeliehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Radstation in der Castrop-Rauxeler Innenstadt ist ein bedeutender Beitrag zur Mobilitätswende. Sie gibt neuen Nutzergruppen den Anreiz, die Innenstadt mit dem Fahrrad aufzusuchen, und führt so zu weniger motorisiertem Individualverkehr. Ebenfalls ist die Standortwahl der Radstation in einem zuvor leer stehenden Ladenlokal nachhaltig gewählt, da keine neue Flächeninanspruchnahme für das Angebot erfolgen musste.

Die Reparatur von kaputten Fahrrädern in der Radstation hat ebenfalls einen großen nachhaltigen Aspekt, da diese Räder wieder ertüchtigt und länger genutzt werden.



DIGITALE RADSTATION MÜNSTER



51

Mit der Radstation.App können Radfahrende einen kostenpflichtigen Parkvorgang starten, nachdem sie ihr Fahrrad in der Digitalen Radstation Münster in einen der 2.000 Fahrradständer abgestellt haben. Die Radstation.App ist in ein kamera-gestütztes Detektions- und Parkbetriebs-system integriert, die zusammen eine umfassende digitale Belegungskontrolle ermöglichen. Das Parkbetriebssystem arbeitet funktionell getrennt von der örtlichen Fahrraddetektion (Datenschutz), obwohl es in mehreren Bereichen eine Integrationen zwischen den beiden Systemen gibt. Das Parkbetriebssystem stellt sicher, dass Nutzende kostenpflichtige Parkvorgänge starten und beenden können. Umgekehrt ist sichergestellt, dass Fehlbelegungen oder Fahrradwaisen ver-folgbar sind.

Das Parkbetriebssystem der Digitalen Radstation Münster besteht aus folgenden Komponenten:

- Radstation mit 2.000 Stellplätzen, Werkstatt, Service

Projektmanagement:

- WBI GmbH Münster (Städtische Tochtergesellschaft)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Todeskino
- E-Mail: todeskino@wbi-muenster.de
- Projekthomepage: radstation.app

- Radstation.app
- Kameragestütztes Fahrraddetektions-system
- Fahrradparkmanagementsystem
- Debitoren-System für die Vertragsab-wicklung

Ein wesentlicher Bestandteil des Systems ist die Radstation.App, die die Nutzenden auf ihren Smartphones installieren können. Diese App ermöglicht es den Nutzenden, durch Scannen eines QR-Codes am Fahr-radständer einen kostenpflichtigen Park-vorgang (Abschluss eines Kurz- oder Dauerparkvertrages) zu initiieren. Um einen Parkvorgang mit der App zu starten, be-nötigen die Nutzenden ein Konto (Regis-trierung) und müssen einen Kurz- oder Dauerparkvertrag abschließen. Die Regis-trierung mit persönlichen Daten erfolgt beim ersten Öffnen der Radstation.App. Bei der Registrierung können die Nut-zenden verschiedene Zahlungsarten im monatlichen Lastschriftverfahren wählen. Nach der Registrierung ist es zwingend er-forderlich, einen Vertrag in der App abzu-

KURZE PROJEKTBE-SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
App-gestütztes Fahrradparken mit digitalem Detektions-/Betriebs-system
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gute Annahme durch Parkwillige in der laufenden Entwicklungsphase
- **FINANZIERUNG:**
500.000 Euro, Mitfinanzierung Stellplatzablöse
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Mitte 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das digitale Fahrradparksystem der neuen Radstation (New Level) basiert auf einer userfreundlichen App für alle nötigen Vorgänge zum Parken und Bezahlen sowie auf einem im Hintergrund automatisiert ablaufenden Betriebsmanagementsystem, das mit einem intelligenten Kamerasystem zusammenwirkt, welches freie Parkplätze und Fehlbelegungen detektiert und Reaktionen des Betreibers ermöglicht.



schließen, um einen Parkvorgang zu starten. Die jeweiligen QR-Codes befinden sich an den Fahrradständern. Die Nutzenden haben freie Stellplatzwahl, können aber auch individuelle (persönliche) Stellplätze in gesonderten Sektionen buchen. Nach der Belegung eines Stellplatzes öffnen die Nutzenden die App und scannen den jeweiligen QR-Code. Damit startet der Parkvorgang. Beim Verlassen des Parkplatzes müssen die Nutzenden den Parkvorgang in der App durch Klick beenden.

Die jeweiligen Parkvorgänge können im Parkbetriebssystem automatisiert verwaltet werden. Die Rechnungen und andere

Mitteilungen, die in einem Debitoren-System generiert werden, können bedarfsgerecht angepasst werden. Das System liefert Kartenansichten über die belegten Stellplätze und den Status der Belegung, über die Historie der Transaktionen und über Reservierungen.

Zahlungen werden mit Stripe abgewickelt. Die Implementierung des Gesamtsystems erfolgte über die Fa. Abel, Delft (NL) und Kopfkunst (Münster).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Digitale Radstation Münster ermöglicht eine einfache und moderne Nutzung über ein app-gestütztes Parkbetriebssystem sowie automatisiert im Hintergrund das Belegungs- und Vertragsmanagement. Es vereinfacht damit das Handling für die Nutzenden und die Betreiberin (WBI GmbH). Dieser Komfort soll die Attraktivität des kostenpflichtigen Parkens am Hauptbahnhof von Münster erhöhen und den Parkdruck auf den öffentlichen Raum nehmen. Wie in klassischen Radstationen ist ein sicheres, komfortables und serviceorientiertes Abstellen von Fahrrädern von Berufspendelnden möglich, gewährleistet aber darüber hinaus eine Verschnellerung der Buchungs- und Parkvorgänge. Die Digitale Radstation Münster soll den Fahrradverkehr und den Umweltverbund steigern helfen und damit die umweltfreundliche Mobilität nachhaltig fördern.

SERVICE & KOMMUNIKATION



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



Verkehrserziehung und Reparaturservice



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



KOLPING RADBASTLERTREFF



52

Seit 2009 engagieren sich mittlerweile ca. 20 Mitglieder bei den nachhaltigen Projekten der Kolping Radbastler in Emsdetten. In drei Tagesschichten (Di/Mi/Do, jeweils 10 bis 17 Uhr) sowie an zahlreichen Wochenenden werden Fahrradspenden eingesammelt, Fahrräder repariert und/oder ausgeschlachte Fahrräder als Dauerleihgaben ausgegeben, Hilfe bei Fahrrad Reparaturen geleistet, Hilfscontainer mit Fahrrädern, Ersatzteilen und Werkzeug in Container gepackt und nach Togo/Afrika verschifft.

Darüberhinaus werden auch Schüler AG's und Workshops zum Thema Nachhaltigkeit in den Werkstätten veranstaltet, da hier praxisnah die Verwertung von Materialien und die Nutzungsmöglichkeiten gezeigt werden können.

Die Werkstatt bietet auch vielen ehrenamtliche Helfern aus den Flüchtlingswellen 1 & 2 eine sinnvolle Beschäftigung, eine Kommunikationsplattform und Ablenkung von den traumatischen Ereignissen in ihrer Heimat.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- 2009 Start der Kolping Radbastler mit den orangefarbenen kostenlosen Kolping-Leihrädern
- Ab 2014 Fahrräder für Afrika, Finanzierung einer Fahrradwerkstatt in Lomé/Togo (weitere Container 2016, 2018, 2020 und 2022), insgesamt ca. 1.600 Fahrräder

Projektmanagement:

- Kolpingsfamilie Emsdetten e.V. Untergruppe Radbastler

Kontakt:

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

- Ab 2015 Fahrräder als Dauerleihgaben für Flüchtlinge der 1. Welle, ca. 800 Stück bis 2022
- Ab 2016 kostenloser Lastenradverleih über <http://www.Emsrad.de>
- Ab 2016 Nachbau von Fahrradanhängern für größere Lasten Carla Cargo
- 2017 Besuch der Fahrradwerkstatt und anderer Hilfsprojekte in Togo
- 2018 Nachhaltigkeits-Workshops mit <http://www.energieland2050.de>
- 2018 Bibliothek der Dinge: Diverse Werkzeuge können bei uns kostenlos ausgeliehen werden.
- 2019 Start der Schüler-Fahrrad-AGs
- 2020 Grundschulbetreuerin kommt mit Grundschulern zum Schlauchflicken und Fahrradzerlegen.
- 2022 Fahrräder als Dauerleihgaben für Flüchtlinge der 2. Welle, bis dato ca. 260 Stück ausgegeben



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Eine soziale (Fahrrad-)Werkstatt ,
Fahrräder als Dauerleihgaben, Hilfe
zur Selbsthilfe bei Reparaturen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ab 2009: kostenlose orangefarbene
Leihräder; Dauerleihgaben: 2015
zur 1. Flüchtlingswelle, 2022 zur
2. Flüchtlingswelle
- **FINANZIERUNG:**
Überwiegend Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2009 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit 2009 setzen die Kolping Radbastler reparaturbedürftige, gespendete Fahrräder instand und stellen sie zur Nutzung bereit, z.B. als orangefarbene Leihräder oder als Dauerleihgaben für Bedürftige. Sie leisten auch Hilfe zur Selbsthilfe bei Fahrradreparaturen oder stellen gebrauchte Ersatzteile zur Verfügung. 2022 wurde der fünfte Container mit Fahrrädern und anderen Hilfsgütern nach Togo beladen und verschifft. Die Radbastler engagieren sich u.a. auch beim Mobilitätsprojekt der Stadt Emsdetten.

MUDBUSTERS BRILLIANCE FOR BIKES



**Wir bringen die Fahrräder
Ihrer Mitarbeiter*innen
zum Strahlen.**

(Und Ihr Team auch!)

Unser Ziel:

Wir möchten noch mehr Menschen dazu bewegen, das Auto stehen zu lassen und mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Denn jede und jeder, die/der jetzt zur Energie- und Verkehrswende beiträgt, ist ein Gewinn! Wir haben uns überlegt: Welche Anreize kann man setzen, die für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleichermaßen attraktiv sind?

Unsere Lösung:

Wir reinigen Bikes – in Unternehmen. Unsere Mudbuster kommen mit dem Cargobike (natürlich!), bringen alles mit (vom ökologisch abbaubaren Reinigungsmittel bis zum akkubetriebenen Druckreiniger), sogar sämtliches Wasser. Auch das Brauchwasser nehmen wir wieder mit, kippen es nicht weg, sondern reinigen und filtern es, damit wir es mehrfach verwenden können.

Unternehmen können uns für Bike-Aktionstage buchen (perfekt, um nach der langen Zeit des Home-Office wieder in den Normalbetrieb zurückzukehren und Anreize zu setzen) – oder im günstigen Vier-Jahreszeiten-Abo.

Projektmanagement:

- Wir sind eine GbR: Böker Rudloff GbR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexander Böker
- E-Mail: hello@mudbusters.net
- Projekthomepage: <http://www.mudbusters.net>

Für die Arbeitgeber ist das klasse, weil:

Rad fahrende Mitarbeiter:innen erwiesenermaßen produktiver sind; die Unternehmen mittelfristig weniger Parkplätze vorhalten müssen – und weil unser Service ein Baustein auf dem Weg zum ADFC-zertifizierten „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ ist. Der ADFC supported uns stark!

Für die Arbeitnehmer:innen ist das klasse, weil:

nur ein gepflegtes Rad lange hält und leichtgängig fährt; niemand, wirklich niemand Lust hat, sein Rad selber zu putzen – und weil es ein Traum ist, morgens auf einem dreckigen Rad zur Arbeit zu radeln und abends auf einem blitzsauberen zurück! Wir zaubern den Leuten ein Lächeln ins Gesicht!

Wir, das sind Svantje (Rudloff) und Alex (Böker). Svantje ist Marketingspezialistin mit einer großen Leidenschaft für nachhaltige Projekte. Alex ist eigentlich Verleger und macht gemeinsam mit seinem Partner Oliver Wurm Panini-Sammelalben. Nebenbei ist Alex aber auch extrem fahrrad-

53



<https://www.instagram.com/reel/Ci2nTvFD9ZT/?igshid=MDJmNzVkMjY=>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Wir möchten noch mehr Menschen dazu bewegen, statt mit dem Auto mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Projektstart in Hamburg begonnen, erste Arbeitgeber überzeugt, kontinuierlicher Ausbau der Flotte
- **FINANZIERUNG:**
Eigenkapital, BAFA-Förderung, zwei E-Lastenfahrräder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Start Januar 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir reinigen Bikes – in Unternehmen. Unsere Mudbuster kommen mit dem Cargobike (natürlich!), bringen alles mit (vom ökologisch abbaubaren Reinigungsmittel bis zum akkubetriebenen Druckreiniger), sogar sämtliches Wasser. Auch das Brauchwasser nehmen wir wieder mit, kippen es nicht weg, sondern reinigen und filtern es, damit wir es mehrfach verwenden können. Gerade jetzt auch perfekt, um nach der langen Zeit des Home-Office wieder in den Normalbetrieb zurückzukehren und Anreize zu setzen.

MUDBUSTERS BRILLIANCE FOR BIKES

verrückt (und seit Jahren im Radsport-Verband engagiert) – da kam dann eines zum anderen.

Zu unseren ersten Kunden zählt übrigens der Hamburger Senat! Dort haben wir vor Kurzem mit zwei Stationen geputzt – die Resonanz war MEGA!

Alle Infos zu unserer jungen Firma:

<http://www.mudbusters.net>

<https://www.instagram.com/reel/Ci2nTvFD9ZT/?igshid=MDJmNzVkmjY=>

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article236405833/dieses-start-up-reinigt-fahrraeder-waehrend-der-arbeitszeit-hamburg-mudbusters.html>



53

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Kern unseres Projektes ist die Nachhaltigkeit.

RADREPARATURSTATION IM DRK-QUARTIER



Mit der Radreparaturstation möchten wir die Gelegenheit bieten, auf dem Weg spontan kleine Reparaturen am Fahrrad erledigen zu können. Wir möchten damit Menschen in allen Lebenslagen eine niedrigschwellige Option bieten, das eigene Rad zu pflegen und instand zu halten sowie die grüne Mobilität fördern. Mit dem Info-Rahmen, der aktuelle Infos über Jobangebote, Praktika, Kursangebote oder frei zugängliche Veranstaltungen bereithält, möchten wir mit den Passanten in Kommunikation treten. Die Radstation ist eine optimale Ergänzung zu unseren öffentlichen Outdoor-Sportgeräten und den Liegestühlen, die den Sommer über auf den angrenzenden Ilmenauwiesen aufgestellt werden – für mehr gute und kostenfreie Begegnung in Uelzen.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ebenso möchten wir unsere Mitarbeitenden motivieren, vermehrt mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren, und Passanten eine dauerhafte und niedrigschwellige Gelegenheit bieten, das Rad fahrtüchtig zu halten, auch wenn keine eigene Reparaturausrüstung vorhanden ist, und so nicht auf das Auto oder den Bus zurückgegriffen werden muss.

Projektmanagement:

- DRK-Kreisverband Uelzen e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Göntje Schoeps
- E-Mail: goentje.schoeps@drk-uelzen.de
- Projekthomepage: <http://www.drk-uelzen.de>

54

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Service-Angebot für alle, die täglich das Quartier auf dem Arbeits- und Schulweg durchqueren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bereitstellung der Reparaturstation samt Info-Rahmen, für aktuelle Job- und Event-Infos aus dem Quartier
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel und Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Ab 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das DRK-Quartier an den Ilmenauwiesen ist ein innovativer Wohn- und Arbeitsort für Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen und -phasen. Ziel ist es, öffentliche und niedrigschwellige Begegnungsräume zu schaffen, in denen sich Menschen mit unterschiedlichen Bedarfen austauschen und helfen können. Durch das Quartier verläuft eine der Haupt-Fahrradstraßen Uelzens, die von Berufstätigen, Schülerinnen und Schülern sowie Eltern, die ihre Kinder zum anliegenden Kindergarten bringen, hochgradig genutzt wird.

Arbeit und Anlaufstelle in einer Garage unterhalb des früheren Freibadeingangs. 800 Räder wieder in den Mobilitätskreislauf gebracht. 2015 mit der Flüchtlingsimmigration auf innigsten Wunsch einiger Bürger entstanden.

Einbindung von Bedürftigen: Spenden der positiven Geldwerte in örtliche soziale Projekte mit Pressearbeit, zur Motivation weiterer Mitstreiter und zur Vermittlung eines positiven gemeinschaftlichen Verantwortungsgefühls der Mitbürger.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Wiederverwertung von gebrauchten Teilen
- Recycling von Reifen und Schläuchen
- Schrottverwertung

Projektmanagement:

- Eigeninitiative

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ingo Resing
- E-Mail: ingo.resing@gmx.de
- Projekthomepage: keine Angabe

55

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Förderung der Mobilität und Integration von sozial schwachen und geflüchteten Menschen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
800 verkehrssicher instand gesetzte Fahrräder ausgegeben
- **FINANZIERUNG:**
5 bis 20 Euro Schutzgebühr je Rad
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2015 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ehrenamtlicher Zusammenschluss zur Förderung der Selbsthilfe durch gemeinsame Arbeit, dabei Aufbau und Übung von Geschick und Kommunikation/Sprache unabhängig von Faktoren. Flüchtlingsstatus bzw. Bedürftigenstatus muss nachgewiesen werden. Interessierte Bürger dürfen sich einbringen. Anlaufstelle und Treffpunkt jeweils Freitag von 15 bis 18 Uhr.

RADFAHRSCHULE XXL – EIN ANGEBOT FÜR JUNG UND ALT



In den letzten Jahren hat die Zahl der Menschen, die das Fahrrad als Verkehrsmittel entdeckt bzw. wiederentdeckt haben, stark zugenommen.

Diejenigen, die das Fahrradfahren in der Kindheit zwar erlernt haben, aber dann lange Zeit nicht oder sehr wenig Rad gefahren sind, sind oft unsicher unterwegs. Zudem haben sich die Anforderungen an die Fahrer:innen durch die höhere Geschwindigkeit und das zusätzliche Gewicht der immer mehr genutzten Pedelecs erhöht. Des Weiteren hat der Verkehr insgesamt sowohl auf der Straße als auch auf den Radwegen stark zugenommen.

Da sich Fähigkeiten und Bedürfnisse der Kursteilnehmer:innen unterscheiden, hat der ADFC begonnen, das Kursangebot modular aufzubauen und an die unterschiedlichen Vorkenntnisse anzupassen. Es soll zukünftig noch weiter ausgebaut werden.

Herangehensweise: Bedarfsanalyse, Konzeption der Kurse, Testkurse mit ausgewähltem Teilnehmer:innenkreis durchführen, Nachbearbeitung der Kurskonzepte, Ausbildung von Trainer:innen, Aufbau eines Anmeldeverfahrens, Ausbau der On-

line-Präsenz auf der Vereinswebseite, Pressearbeit, Durchführung der Kurse.

Das Angebot beginnt mit Fahrrad-Anfänger:innenkursen, in denen die Teilnehmer:innen die Grundfertigkeiten des Fahrradfahrens erlernen und erste Tipps zum Verhalten im Straßenverkehr erhalten, ebenso zum Fahrradkauf und zur Ergonomie.

Auf dem Anfänger:innenkursen aufbauend, bietet die Radfahrschule für fortgeschrittenere Radfahrer:innen Fahrsicherheitstrainings an, in denen ein sicherer Umgang mit dem Fahrrad intensiv geübt wird.

Der Grundkurs „Sicher und souverän unterwegs“ findet in Gruppen von bis zu zehn Teilnehmer:innen auf einem Übungsplatz statt und beinhaltet: Sicherheitscheck und Ausrüstungstipps, Balanceübungen und Fahren im Stehen, sicherer Umgang mit beiden Bremsen, Notbremsung, richtiges Kurvenfahren und das Überwinden von kleinen Hindernissen.

Im Aufbaukurs „Sicher unterwegs auf Schotterwegen“ wird zusätzlich zu den Übungen auf dem asphaltierten Übungs-

56



https://youtu.be/_8HXN603wig



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Erweiterung und modularer Aufbau des Kursangebotes der Radfahrschule im ADFC München
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Jährlich ca. 400 Kursteilnehmer:innen, 35 ausgebildete Kursleiter:innen, 5 Trainings für Firmen mit 50 Teilnehmer:innen
- **FINANZIERUNG:**
Kursgebühren, Vereinshaushalt, ehrenamtliches Engagement
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Oktober 2019 bis Oktober 2022, wird weitergeführt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel des Projekts ist es, mehr Menschen zum Radfahren zu bringen bzw. ihre Radfahr-Kompetenz zu erhöhen. So fördern wir den Radverkehr und tragen zur Mobilitätswende bei. Das bundesweit umfangreichste Angebot der Münchner Radfahrschule, spricht Radfahrende aller Altersgruppen und jedes Fahrkönnens an. Die Forderung des „Deutschen Verkehrsgerichtstages 2022“ nach mehr Fahrsicherheitstrainings in Deutschland unterstützen wir. Unser Angebot entspricht dieser Forderung bereits.

Projektmanagement:

- ADFC Kreisverband München e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Richard Kramschuster
- E-Mail: richard.kramschuster@adfc-muenchen.de
- Projekthomepage: <http://www.adfc-muenchen.de/radfahrschule>

56

platz das sichere Fahren und Bremsen auf losem Untergrund trainiert.

Für Senior:innen führen wir auf ihre Bedürfnisse angepasste Fahrsicherheitstrainings durch.

Seit Herbst 2020 unterstützen wir an mehreren Münchner Grundschulen Übungseinheiten mit Grundschulkindern der Jahrgangsstufe 3, zur Steigerung der Radfahr-Kompetenz und zur Vorbereitung auf die Fahrradprüfung. Kinder, die noch nicht Rad fahren können, lernen es direkt beim Kurs oder in einem speziellen Zusatzkurs in der Schule. 2 x 5 Unterrichtsstunden je Schulklasse.

Im Jahr 2022 haben wir Fahrsicherheitstrainings für die Firmen „Wacker Chemie“ in Burghausen und „Jetbrains“ in München durchgeführt. Für 2023 liegen bereits Anfragen weiterer international tätiger Unternehmen und bayerischer Behörden vor.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Radfahrschule München besteht seit 22 Jahren. Der Ausbau des Angebotes und die steigende Nachfrage nach den Angeboten machen es möglich, zukünftig verstärkt hauptamtlich zu arbeiten. Zudem werden jedes Jahr mehrere Radfahrlehrer:innen und Fahrsicherheitstrainer:innen ausgebildet, um den Fortbestand der Radfahrschule zu sichern.

Um die Nachhaltigkeit des Unterrichts zu gewährleisten, werden die Teilnehmer:innen der Anfänger:innenkurse und der Fahrsicherheitstrainings nach sechs Wochen und noch einmal nach einem halben Jahr befragt, wie sehr der Unterricht ihre Mobilität verbessert hat. Diese Ergebnisse dienen zur Weiterentwicklung unseres Kursprogramms und der Kursinhalte.

Zusätzlich hat die Radfahrschule München die Ausbildung von Radfahrlehrer:innen

und Fahrsicherheitstrainer:innen für weitere bayerische ADFC-Kreisverbände initiiert, konzipiert und durchgeführt. Dabei wurden bisher bayernweit 70 Fahrsicherheitstrainer:innen ausgebildet. Zudem wurde ein Handbuch für Fahrsicherheitstrainer:innen erstellt und an diese verteilt. Ebenso wurde ein Ausbildungsseminar für Radfahrlehrer:innen (Anfänger:innenkurse) für bayerische Kreisverbände im Herbst 2022 durchgeführt.



REPARADTUM

ReparadTUM



Rund die Hälfte aller Befragten erreicht den Campus Garching der TU München mit dem Fahrrad. Im Falle einer Panne fehlen vielen das Know-how und das Werkzeug, um das Rad selbst zu reparieren, oder das Geld, um es in eine Werkstatt geben zu können. Hier möchten wir mit dem ReparadTUM eine Lösung schaffen. Es soll ein fester und gemütlicher Ort werden, an dem Werkzeug zur Selbstreparatur zur Verfügung steht und ehrenamtliche Schrauber*innen die Besucher*innen des ReparadTUM bei der Reparatur ihres Fahrrads unterstützen. Der Bedarf hierfür ist da: Eine Umfrage innerhalb der Universität hat ergeben, dass mehr als 80% der Befragten schon einmal Hilfe beim Reparieren ihres Fahrrads benötigt haben.

Unseren ersten Meilenstein haben wir bereits erreicht: Im Oktober und November 2022 haben wir eintägige Pop-up-Workshops auf dem Campusgelände veranstaltet.

Projektmanagement:

- Referat für Umwelt der Studentischen Vertretung der TUM (Technische Universität München)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lea Krautheimer
- E-Mail: lea.krautheimer@tum.de
- Projekthomepage: <https://umwelt.asta.tum.de/rfu/language/de/projekte/fahrrad-selbsthilfewerkstatt/>
<https://diy.vcd.org/projekte/pop-up-fahrradwerkstatt>

Hier konnte jede*r mit dem eigenen Rad vorbeikommen, es mit dem bereitgestellten Werkzeug reparieren und sich über das ReparadTUM informieren.

Unser Ziel ist es, das ReparadTUM an einem festen Ort auf dem Campus zu etablieren. Während der Öffnungszeiten werden ehrenamtliche Schrauber*innen vor Ort sein, die Hilfestellung bei Reparaturen leisten können. Außerdem wird fahrradspezifisches Werkzeug bereitgestellt, wodurch auch größere Reparaturen möglich sind. Gerade die Anschaffung von teurem Spezialwerkzeug stellt für Studierende eine große Hürde da. Durch die Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt wird ein kostenoptimiertes Werkzeug-Sharing implementiert und eine günstige Reparatur zum Materialpreis ermöglicht. Ersatzteile sollen zur Verfügung stehen und u.a. aus nicht mehr fahrtüchtigen Rädern gewonnen werden.

57

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Gründung einer Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt auf dem TUM Campus in Garching
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Veranstaltung von eintägigen Pop-up-Workshops auf dem Campus, Förderung durch VCD und Academicus TUM
- **FINANZIERUNG:**
Spenden und Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Frühjahr 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das ReparadTUM soll als Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt den Campus in Garching fahrradfreundlicher gestalten. In der Werkstatt sollen in naher Zukunft Universitätszugehörige und Interessierte ihr Rad mitbringen können und Unterstützung bei der Reparatur erhalten. Außerdem sollen Ersatzteile zur Verfügung stehen. Darüber hinaus wird das ReparadTUM ein sozialer Ort am Campus sein, an dem sich jede*r willkommen fühlt und Aktionstage z.B. mit Workshops stattfinden können.

REPARADTUM

Für Studierende mit wenig Geld sind Fahrradreparaturen eine hohe Investition. Eine Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt kann Studierende finanziell entlasten und gewährleisten, dass sie auf sicheren Fahrrädern unterwegs sind. Außerdem können alte, fahrtüchtig gemachte Räder Studierenden zur Verfügung gestellt werden, wodurch diese mobil und unabhängig werden, ohne viel Geld für ein neues Rad aufwenden zu müssen.

Durch das ReparadTUM wollen wir das Radfahren in das Bewusstsein der Studierenden und Mitarbeitenden bringen und einen Anreiz zur Nutzung des Fahrrads im Alltag schaffen. Darüber hinaus wird durch verkehrstaugliche und funktionsfähige Fahrräder ein Beitrag zum sicheren Straßenverkehr geleistet. Mit unserem Projekt möchten wir eine Inspiration für grüne Mobilität sein und den Campus Garching mit einem nachhaltigen Projekt prägen.

Über gewöhnliche Reparaturen und Schraubprojekte hinaus wird die Werkstatt Raum für soziale Aktivitäten bieten. Workshops vermitteln Teilnehmenden Reparaturkompetenzen und fördern gleichzeitig den Austausch verschiedener Fachrichtungen. Wir möchten einen diskriminierungsfreien Raum schaffen, in dem sich jede*r willkommen fühlt.

Nach einer erfolgreichen Umsetzung auf dem Campus Garching können wir uns eine Erweiterung auf andere Campusstandorte vorstellen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Förderung von nachhaltiger Mobilität in und um München
- Müllreduzierung, Ressourcenschonung und Vermeidung von Neukäufen durch Wiederverwendung von Ersatzteilen
- Schärfung des Bewusstseins für einen nachhaltigen Lebensstil
- Vermittlung von praktischem Know-how, das sich auch auf andere Bereiche übertragen lässt
- Förderung von Fitness, Wohlergehen, Bewegung an der frischen Luft und sozialem Zusammenhalt
- Entscheidender Beitrag zu Klimaschutz und Mobilitätswende

57



JUGENDHILFE AUF ZWEI RÄDERN



58

Wir sehen uns als fortschrittliche Einrichtung an, sind fachlich sowie in der Versorgung unserer Kinder, Jugendlichen und Mitarbeitenden vielfältig und innovativ engagiert. Wir ermöglichen den in unseren Wohngruppen Aufwachsenden, bei uns den Führerschein zu machen, um einen Nachteilsausgleich für den Einstieg in Ausbildung und Beruf zu schaffen. Hier bedarf es mindestens einer Ergänzung in Bezug auf alternative Mobilität und einen neuen Fokus auf die Vorteile des Radfahrens, wie sie auch mit unserem Bildungs- und Erziehungsauftrag einhergehen: Bewegung zur Gesundheitsförderung, Verschönerung des Stadtbilds durch weniger (Infrastruktur für) Autoverkehr sowie umweltverträglichere Mobilität.

Fahrradfahren muss attraktiv sein. Erste Schritte in diese Richtung haben wir durch ein betrieblich subventioniertes Jobradleasing-Angebot für unsere Mitarbeitenden oder ein Pedelec für unsere Rottenburger Jugendwohngruppe schon gemacht.

Bereits konkret in Planung ist zudem ein überdachter Fahrradstellplatz in unserem Rottenburger Jugendhilfestützpunkt, der auch den Kleineren, die unsere Tagesgruppe mit Rollern besuchen, einen extra Abstellplatz bieten wird.

Darüber hinaus würden wir gerne unserem Team des Mobilen Diensts für die Überlandfahrten ein S-Pedelec sowie der Tagesgruppe z.B. für Einkäufe ein lastentaugliches Rad zur Verfügung stellen.

Dadurch wollen wir zum einen die Fachkräfte zum Radeln animieren und zum anderen den von uns betreuten Kindern, Jugendlichen und Familien Vorbild sein – nicht nur, um denjenigen mit wenig Geld Alternativen zum Auto aufzuzeigen, sondern auch, um an grundsätzlichem Umdenken über urbane Mobilität mitzuwirken.

Das Büro des Mobilen Diensts liegt im Rottenburger Stadtzentrum. Sollte es uns gelingen, den Hausbesitzer für unsere Idee zu gewinnen, einen Teil des Schaufensters in dem von uns genutzten Gebäude als Park- und Ladestation für unser Zweirad zu nutzen, könnte unsere Aktion auch andere zum Radfahren animieren.

Gelingende Jugendhilfe ist von erfolgreicher Netzwerkarbeit geprägt. Diese soll uns auch in Bezug auf die Rad-Infrastruktur hilfreich sein. So möchten wir Partnerschaften mit dem örtlichen Fahrradhandel und -werkstätten sowie den Umweltbeauftragten der Stadtverwaltung eingehen. Auch Kooperationen mit ansässigen Unternehmen können für uns als gemeinnützige Einrichtung von besonderem Wert sein.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Auch in Rottenburg mit seinen 17 Teilorten: Aufsuchende Jugend- und Familienhilfe mit dem Dienstrad
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Radaffines Kollegium und ein Geschäftsbereichsleiter, der sein Auto bereits abgeschafft hat
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel, Sponsoring-Partnerschaften, Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
Ab 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir sind eine dezentrale Kinder- und Jugendhilfeeinrichtung, in der das Unterwegs-Sein für viele Kolleginnen und Kollegen eine gewichtige Rolle im Arbeitsalltag ausmacht. Gerade in der Arbeit mit jungen Menschen wollen wir ein Zeichen für die Fahrradmobilität setzen, wo im mittelstädtischen und ländlichen Raum immer noch die Meinung vorherrscht, ohne das Auto gehe es nicht. Unser Mobiler Dienst soll dazu mit einem Dienstrad/Pedelec ausgestattet werden, um damit Familienbesuche zu absolvieren.

Projektmanagement:

- Diasporahaus Bietenhausen e.V., Geschäftsbereich Rottenburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Schmeckenbecher
- E-Mail: s.schmeckenbecher@diasporahaus.de
- Projekthomepage: <http://www.diasporahaus.de> (Gesamteinrichtung)

JUGENDHILFE AUF ZWEI RÄDERN

Visionen:

Langfristig könnten auch über den Geschäftsbereich Rottenburg hinaus neben einer vergrößerten Fahrrad-Flotte, die idealerweise mit einer verkleinerten Auto-Flotte einhergeht, weitere radfreundliche Initiativen folgen:

- Cloud- oder appbasiertes Dienstradmanagement
- Gezielte Anwerbung von Fachkräften ohne Auto-Führerschein
- Vermittlung Jugendlicher in Ausbildungen in Fachgeschäfte und Werkstätten
- Kilometerpauschale oder andere konkrete Anreize für Dienstfahrten mit dem privaten Rad
- Radreisen mit Jugendlichen u.v.m.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nichts wirkt nachhaltiger als die Investition in Bildung, Haltung und Verhalten von Kindern und Jugendlichen!

Die jungen Menschen, mit denen wir arbeiten, sind häufig von Benachteiligung bedroht. Wenn sie erkennen, dass Radfahren mit enormen Vorteilen verbunden ist und dass das Autofahren auch für diejenigen an Attraktivität verliert, die es sich leisten könnten, birgt das enorme Chancen.

58



VIDEOPROJEKT „MIT DEM FAHRRAD VON HEVEN SICHER ZUR SCHULE“



Mit dem Wechsel zur weiterführenden Schule habe viele Kinder die Fahrradprüfung gemacht. Doch das reicht nicht für einen sicheren Schulweg. Nur wenige Eltern üben den Schulweg mit ihren Kindern auf dem Fahrrad. Die meisten Kinder erleben eine lange Zeit der Bequemlichkeit, aber auch der Abhängigkeit in Bus und Elternauto. So fehlen der erste Schritt in die Selbstständigkeit und das Erleben der eigenen Selbstwirksamkeit. Später ist es schwerer, die Begeisterung für das Radfahren zu wecken.

Das Videoprojekt des ADFC-EN und des Wittener Fahrradbotschafters soll dieses Muster durchbrechen. Bei dem Projekt beschreiben 5 Kinder in ihren eigenen Worten, wie sie auf dem Fahrrad schwierige Situationen und mögliche Gefahrenstellen auf dem Schulweg meistern. Für die Zielgruppe der 10- bis 14-Jährigen sind 12 Videoclips im Stil von TikTok entstanden, die beispielhaft für Verkehrssituationen beim Radfahren im Radverkehrsnetz stehen. Die Clips zeigen: Sobald man die Regeln kennt und einhält, kann man angstfrei mit dem

Rad unterwegs sein – und das ist mega-cool!

Für die Umsetzung wurde eine junge Filmcrew gewonnen. Die AkteurInnen - 2 Mädchen, 3 Jungen - meldeten sich beim Ferienprogramm. Das Drehbuch wurde mit der Unfallprävention der Polizei Bochum entwickelt, die auch die Dreharbeiten begleitete. An 10 repräsentativen Stellen auf dem konkreten Schulweg wurde die Situation bzw. Gefahr beschrieben sowie worauf man achten und wie man sich verhalten muss.

Resümee: Das Auftreten von Rolemodels, Kameraführung mit Drohnenaufnahmen, Sound und Schnitt der Videoclips entsprechen den Sehgewohnheiten der Zielgruppe. Die Videos sind gut gelungen und gut übertragbar. Die Aktion wurde ausführlich in der Presse begleitet. Die Premiere war ein voller Erfolg. Die teilnehmenden Kinder fahren jetzt mit dem Rad zur Schule. Die 12 Videoclips wurden bereits 1.400 Mal aufgerufen. Sie stehen Schulen und Eltern dauerhaft zur Verfügung.

Projektmanagement:

- ADFC-EN und Wittener Fahrradbotschafter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Susanne Rühl
- E-Mail: info@adfc-en.de
- Projekthomepage: keine Angabe

59



<http://www.bikewitten.de>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Videoclips für 10- bis 14-Jährige von Kindern für Kinder
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
12 Clips über Gefahren/Verhalten auf dem Schulweg, dauerhaft im Internet verfügbar und übertragbar
- **FINANZIERUNG:**
Voll finanziert im Rahmen der Stadterneuerung 8.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Dreharbeiten 4. bis 8. Juli 2022, Premiere 16. September 2022, Clips dauerhaft im Internet

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Verkehrspädagogik für Kinder zwischen 10 und 14 Jahren in Form von Videoclips. Gefahrenstellen auf dem Schulweg wurden ermittelt, 5 Kinder demonstrieren und kommentieren das richtige Verhalten in der Verkehrssituation und die Freude am Radfahren in 12 Videoclips. Kameraführung, Sound und Schnitt orientieren sich an den Sehgewohnheiten der Zielgruppe. Die Clips sind übertragbar auf andere Verkehrssituationen.

VIDEOPROJEKT „MIT DEM FAHRRAD VON HEVEN SICHER ZUR SCHULE“



59

Das Besondere an dem Projekt ist:

- Die konsequente Ausrichtung auf die Zielgruppe
- Ein konkreter Schulweg
- Kinder u.A. mit Migrationshintergrund als AkteurInnen
- Die Übertragbarkeit auf andere Stellen im Radnetz und andere Städte
- Die Filme vermitteln Verkehrssicherheit und gleichzeitig die Freude am Radfahren.
- Eltern wird ein Instrument an die Hand gegeben, um ihren Kindern das Radfahren in besonderen Verkehrssituationen und an unübersichtlichen Stellen selbst zu üben. Wenn die Sorge der Eltern über die Gefahren beim Radfahren verringert werden kann, werden sie ihren Kindern die neue Selbstständigkeit auch zutrauen.

Das Projekt soll den Wettbewerb gewinnen, weil:

- es weitreichende strategische Bedeutung hat,
- die Zielgruppe der 10- bis 14-Jährigen in der Verkehrspädagogik kaum berücksichtigt wird,
- Kinder beim Wechsel in die Sekundarstufe noch nicht habitualisiert und somit erreichbar sind,
- mit dem Preisgeld weitere Clips produziert werden sollen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Videos haben eine große Reichweite. Sie sind beispielhaft für Verkehrssituationen und so auch auf andere Gefahrenstellen und andere Städte übertragbar. Sie stehen Kindern, Eltern und Lehrkräften auch nach Jahren noch zur Verfügung. Die Sammlung soll ergänzt werden.

BLEIBEMOBIL – EIN MOBILER REPARATURSERVICE



Wer sind wir?

Stromrad GmbH & Co KG wurde 2009 von mehreren Enthusiasten der neuartigen Mobilität gegründet. Jeder hatte sich bis dahin mit dem Thema Mobilität und alternativen, technologisch neuen Ansätzen beschäftigt. Inzwischen ist Stromrad in Deutschland das älteste existierende Fachgeschäft, das sich ausschließlich mit und um Pedelecs bzw. Stromräder kümmert.

Kern des Projekts „bleibemobil“:

Nicht nur coronabedingt steigt der Anteil des Radverkehrs auch in Stuttgart. Werkstattanfragen zu Reparaturen werden von den existierenden Strukturen am Markt nicht abgedeckt. Dadurch resultieren lange Wartezeiten, wenn überhaupt ein Termin vergeben wird.

Lösung:

Aufbau eines flexiblen mobilen Service per E-Lastenrad, den jeder Kunde zeitnah z.B. per App abrufen kann. „bleibemobil“ als neuer Service der Stromrad GmbH & Co KG ist seit dem Herbst 2022 verfügbar, beschränkt sich allerdings in der ersten Projektphase auf den Kernbereich von

Stuttgart. Die Software ist auf Erweiterungen im gesamten Bundesgebiet ausgelegt. Das derzeitige Angebot ist für Stuttgarter Bürger attraktiv und trägt zur städtischen Klimaverbesserung bei.

Die Fahrten mit dem Auto zum Service von Rädern und wieder zurück sowie zur Abholung vermeidet der mobile Service per E-Lastenrad.

Ein Grund, die Idee bisher nicht anzupacken, war der hohe Kapitalbedarf zu Projektbeginn. Zusammen mit dem Stuttgarter Investitionsfonds hat sich die Möglichkeit geboten, die Idee eines zuverlässigen, mobilen und emissionsarmen Service und Reparaturdienstes für Zweiräder umzusetzen. Das Projekt startete Ende 2021 und ging im Herbst 2022 online.

Unsere Zielsetzung ist es, die Selbstverständlichkeit eines Pannenservice, die bei der Nutzung des Kfz vorausgesetzt wird, durch die Etablierung eines Äquivalents für das Rad ebenfalls zu erreichen. Wir sind lokal in Stuttgart gestartet, haben aber einen weit größeren Rahmen im

Projektmanagement:

- Stromrad GmbH & Co KG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Eberhard Franke
- E-Mail: info@stromrad.com
- Projekthomepage: bleibemobil.com

60



<https://jetztklimachen.stuttgart.de/klima-innovationsfonds-projekt-bike2serve>



KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Aufbau und Betrieb eines mobilen Service für Fahrradreparaturen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Die Homepage ist online und wird von Stammkunden genutzt; weiterer Invest in Software als Produkt.
- **FINANZIERUNG:**
Hauptinvest Stromrad GmbH/Förderung von Stadt Stuttgart
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022/2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Aufbau und Betrieb eines mobilen Service für Fahrradreparaturen mittels E-Lastenrädern im Stadtgebiet zur Vermeidung von Emissionen durch Fahrten mit Kfz. Bisherige Angebote sind fast immer mit einem Auto verknüpft. Wir haben ein E-Lastenrad (Standardmodell) mit allen notwendigen Werkzeugen ausgestattet, um mobil vor Ort agieren zu können. Die Software ist so designed und entwickelt, dass eine Nutzung durch weitere Händler/Betriebe/Hersteller möglich ist.

Visier. Die folgenden Projektphasen werden wir beginnend mit der Saison 2023 zusammen mit Partnern (z.B. weiteren Händlern, Kommunen, Verbänden und weiteren Interessierten) vorantreiben.

Zielgruppen zur Nutzung des Service:

1. Lastenräder lassen sich selbst in funktionierendem Zustand nur schwer bewegen. Sobald auch nur ein kleinerer Schaden wie ein platter Reifen auftritt, ist das eigentlich mobile Lastenrad immobil. Insofern muss sich eine Reparatur zum Lastenrad bewegen und nicht wie bisher üblich umgekehrt.

2. Konventionelle Räder und Pedelecs

a) Für die „neuen“, jungen Kunden sind Dienstleistungen in stationären Werkstätten nicht mehr zeitgemäß. Es werden technologische Innovationen rund um neue Produkte und Dienstleistungen erwartet

b) Unternehmen mit Jobradangebot z.B. über das Firmen-Intranet feste Termine für ihre Mitarbeiter anbieten bzw. gebucht werden, zu denen die Reparaturen auf dem jeweiligen Betriebsgelände en bloc abgearbeitet werden.

Der Kundennutzen entsteht durch schnelle, leichte Kommunikation mit sicheren, bestätigten Terminen ohne An- und Abfahrten.

🌱 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Keine Nutzung von Kfz (mit Verbrennungsmotoren oder ohne)
- Keine Emissionen (oder nur gering wie z.B. Reifenabrieb)
- Vermeidung von Zeitverlusten durch Verkehrsstau
- Vervielfältigung der geleisteten Arbeiten (Konstrukt des Werkzeuglastenrades und Nutzung der Software)

60



MARCELS FAHRRADGARAGE



Mein Name ist Marcel Birth, ich betreibe in Wunstorf eine Garage/Werkstatt, in der ich Fahrräder für Kinder und Senioren kostenlos repariere. Material beziehe ich mithilfe von Sponsoren.

Außerdem versteigere ich E-Bikes, die ich von einem meiner Sponsoren erhalte, und gebe den Erlös an Institutionen wie die Tafel, Kinderkrankenhäuser, Obdachlose, Jugendfördergruppen, Kinderheime und Tierheime weiter.

Verschenkt habe ich auch schon E-Bikes, z.B. an jemanden, der den Krebs besiegt hat, aber aufgrund der Chemo kein „normales“ Fahrrad bewegen kann/darf.



Ich trage mit meinem Projekt auch zur Verkehrswende bei. E-Bike-Ladestationen konnte ich für unsere Stadt besorgen und helfe auch bei Projekten für Kinder gerne mit. Zum Beispiel sollen ein Pumptrack und eine Dirtstrecke entstehen. Unter anderem habe ich drei Schulen mit Fahrradhelmen ausgestattet, die Kinder haben sich sehr darüber gefreut und ich freue mich, wieder ein bisschen für mehr Sicherheit auf unseren Straßen gesorgt zu haben.

In Zukunft möchte ich auch einen Außendienst anbieten, momentan sammle ich Spenden für ein E-Lastenrad. Dann kann ich direkt vor Ort, z.B. bei einem Platten etc., helfen.

Sie können alles auf Facebook nachlesen.
:) Liebe Grüße

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Reparieren ist meiner Meinung nach nachhaltig. In der heutigen Gesellschaft wird viel zu früh weggeworfen anstatt repariert. Dies möchte ich ändern.

61



<https://youtu.be/6J2sOwLSHgs>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Ich möchte Kindern und Senioren Sicherheit auf der Straße geben.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Viele reparierte und wieder verkehrssicher gemachte Fahrräder, E-Bike-Ladestationen für unsere Stadt
- **FINANZIERUNG:**
Durch Spenden von privat und Fahrradherstellern
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2020 fortlaufend

Projektmanagement:

- Marcel Birth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marcel Birth
- E-Mail: marcels-fahrradgarage@gmx.de
- Projekthomepage: <https://www.facebook.com/MarcelsFahrradgarage>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ich repariere kostenlos Fahrräder für Kinder und Senioren, stelle der Stadt E-Bike-Ladestationen zur Verfügung und unterstütze Bauprojekte der Stadt in Richtung Fahrrad.

PEDALINO



Herzlich Willkommen bei Pedalino! Bitte verschaffen Sie sich einen ersten Eindruck unserer im Jahr 2021 gestarteten Initiative:

Pedalino möchte möglichst viele Kinder für das Radfahren begeistern und das schon im Grundschulalter. Der Zugang zum Projekt soll dabei möglichst barrierefrei sein. Soziale oder kulturelle Herkunft sollen keine Auswirkung auf die Teilnahmemöglichkeit haben, weshalb für sozial schwache Familien die Bereitstellung von Material mithilfe von Sponsorengeldern organisiert wird. Auch Kindern mit leichter Behinderung wird ein Zugang zum Projekt ermöglicht. Eigens dafür wird zum Beispiel durch den Projektsponsor Little John Bikes ein spezielles Rad zur Verfügung gestellt. Das Projekt selbst wird seit 2023 durch die Bike Events Social Projects gGmbH administriert und hat ausschließlich einen gemeinnützigen Charakter.

Die Initiatoren haben erkannt, dass die standardmäßige Fahrausbildung in den Schulen zwar ein erster Schritt ist, aber eben nicht ausreicht, um Kinder langfristig sicher und mit Freude in die Pedale treten zu lassen. Zudem reicht das Pedalino Ausbildungsprinzip weit über eine klassische Fahrausbildung hinaus. Gerade vor dem Hintergrund des Computerzeitalters ist es umso wichtiger, Kinder in Bewegung zu bringen und ihnen eine sinnvolle Freizeitgestaltung zu bieten, motorische Fähigkeiten zu schulen und das soziale Miteinander zu fördern. Schaut man sich die Zunahme der Verkehrskonflikte an, ist Letzteres bei vielen Erwachsenen leider nicht ausreichend ausgeprägt. Unsere Vision ist es, dass Pedalino einen Stein ins Rollen bringt

Projektmanagement:

- Bike Events Social Projects gGmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jan Schneidewind
- E-Mail: j.schneidewind@littlejohnbikes.com
- Projekthomepage: <http://pedalino-bike.de/>

und wir einen gesellschaftlichen Beitrag für einen nachhaltigen Mobilitätswandel leisten können. 2022 konnten 100 Kinder ihre Fahrausbildung (mind. Bronze Stufe) erfolgreich abschließen.

Das Pedalino Team besteht aus verschiedenen Experten und Menschen, die eine Leidenschaft für das Radfahren verbindet. In sehr enger Kooperation mit dem Brandenburgischen Radsportverband fließt fachlich fundierte Expertise von Trainern in das Ausbildungskonzept mit ein. Spitzensportler wie E. Hinze unterstützen das Projekt als Motivatoren. Durch die enge Kooperation wird den Kindern zudem eine Vereinsperspektive nach Projektbeendigung in verschiedenen Radsportdisziplinen gegeben.

Ein Ausbildungszyklus dauert immer genau ein Schuljahr. Es wird über Schul-AGs, die vom Projektteam betreut werden, durchgeführt. Die aktuelle Kapazität erlaubt es, pro Jahr 100 neue Kinder (ca. vier Schulen) in das Projekt aufzunehmen. Aktuell werden ca. 200 Kinder in acht Brandenburger Schulen ausgebildet. Wir möchten das Projekt qualitativ weiter verbessern, mittelfristig wachsen lassen und skalieren. Deshalb würden wir uns sehr über eine Auszeichnung freuen!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir sehen Radfahren allgemein als Teil einer Lösung für eine bessere Umwelt, um unseren Kindern einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen. Im Rahmen der Ausbildung werden die Kinder für einen bewussten Umgang mit der Umwelt sensibilisiert und durch soziale Teilaufgaben mit dem Thema konfrontiert, z.B. planen wir konkret Radausflüge, wo Bäume gepflanzt werden.

62



<https://www.youtube.com/watch?v=xrP41GBgDqc&t=5s>

https://www.youtube.com/watch?v=_QLAK9cZcoU&t=1s

<https://www.youtube.com/watch?v=myAiqjB11jI>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Brandenburg
- **ZIEL:**
Möglichst vielen Kindern das sichere Radfahren beizubringen und Freude an der Bewegung zu vermitteln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
200 Grundschüler*innen (acht Schulen) konnten seit Projektbeginn erfolgreich am Projekt teilnehmen.
- **FINANZIERUNG:**
Sponsoringgelder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Pedalino vermittelt Kindern nicht nur den sicheren Umgang mit dem Fahrrad, sondern vor allem auch die Freude an gesunder und umweltbewusster Mobilität. Schließlich ist es die Generation, die den Mobilitätswandel in unserer Gesellschaft maßgeblich mit prägen und gestalten wird. Neben dem Radfahren steht ein weiterer gesellschaftlicher Aspekt im Fokus des Projektes: das Miteinander. Durch soziales Engagement innerhalb des Projektes lernen Kinder auch für ihr Umfeld Verantwortung zu übernehmen.

GEMEINNÜTZIGES PROJEKT ZUR FAHRRADWEGPFLEGE



Von montags bis freitags fährt das Team des Volksvereins täglich 20 bis 25 km des Radwegenetzes mit E-Bikes und Lastenrädern ab. Die fünf E-Bikes und fünf Lastenräder konnten durch den Volksverein von B.O.C. zum Einkaufspreis für dieses Projekt erworben werden. Die Lastenräder bieten genügend Stauraum, um alle Utensilien mitzuführen. Die benötigten Materialien werden von der mags zur Verfügung gestellt. Alles, was selbst behoben werden kann, wird selbst gemacht. Seit Beginn des Projektes konnten so in über 30.000 gefahrenen Kilometern mit fast 2.000 unterschiedlichen Einsätzen 418 E-Scooter von Rad- und Gehwegen geräumt, 456 Hinweisschilder gereinigt, unzählige Äste von Fahrradwegen entfernt, 482 l Müll entsorgt, 443-mal Scherben von Radwegen entfernt und 121 Fahrräder repariert werden. Zusätzlich werden größere Mängel wie Schlaglöcher und beschädigte oder fehlende Schilder direkt an die mags gemeldet. Auch die fünf öffentlich zugänglichen Radreparaturstationen werden im

Projektmanagement:

- Volksverein Mönchengladbach gemeinnützige Gesellschaft gegen Arbeitslosigkeit mbH, Stadt Mönchengladbach, mags (Mönchengladbacher Abfall-, Grün- und Straßenbetriebe – AöR)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marielle Beemelmans
- E-Mail: marielle.beemelmans@moenchengladbach.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Auftrag der Stadt auf den Routen regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf neu aufgefüllt.

Die Routenplanung, die von der Stadtverwaltung entwickelt wurde, folgt einem strategischen Muster, welches schlussendlich das gesamte ausgewiesene Fahrradwegenetz der Stadt Mönchengladbach abdeckt.

Neben dem positiven Einfluss auf Mönchengladbachs Radwege erfahren in dem Projekt auch Menschen Unterstützung, die es schwer haben, auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen. Im Zuge der sinnstiftenden Beschäftigung erhalten diese Teammitglieder Wertschätzung und finden so ihren Weg zurück in das Berufsleben.



Das Kooperationsprojekt wurde nach Projektstart weiterhin ausgebaut. Es wird derzeit genutzt, um das Radwegenetz digital zu erfassen und durch eine künstliche Intelligenz auf Schäden zu analysieren. Die Aktion ist Bestandteil eines Smart-City-Projektes und war 2021 als Sieger aus einem Ideenwettbewerb zur intelligenten Stadt von morgen hervorgegangen. Die Erfassung ist eine wichtige Grundlage für die Mobilitätswende in Mönchengladbach, die in der städtischen Gesamtstrategie

63

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Kooperationsprojekt zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und zur Unterstützung von Langzeitarbeitslosen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 30.000 gefahrene Kilometer mit fast 2.000 unterschiedlichen Einsätzen
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung: Volksverein, mags und Stadt
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Start: Dezember 2021, Projekt fortlaufend, Ende offen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Unterhaltung der 255 km Radwege und 59 Knotenpunkte werden die Stadt und die mags durch ein Team des Volksvereins, bestehend aus Langzeitarbeitslosen, unterstützt. Das Team achtet auf Schlaglöcher und lose Pflastersteine, behebt Mängel, säubert Schilder, räumt E-Scooter von Radwegen und hilft bei Pannen. Das Projekt leistet sowohl einen wichtigen Beitrag zum Masterplan Nahmobilität als auch für die soziale Integration von Menschen auf ihrem Wiedereinstieg in das Berufsleben.



verankert ist. Durch das Pilotprojekt werden wertvolle Zusatzinformationen zum Zustand der Radwege und gleichzeitig Erfahrungen damit gesammelt, Daten intelligent, automatisiert und anonymisiert zu erheben und zu nutzen.

Die Projektteilnehmenden des Volksvereins klemmen sich bei ihren Fahrten zusätzlich ein Smartphone an den Lenker, auf dem die App der vialytics GmbH läuft. Dabei nimmt die Kamera alle 4 m ein Bild

des Fahrradweges auf und verortet dieses geografisch. In der Cloud werden die Bilder dann von einer künstlichen Intelligenz auf Schadensbilder untersucht. Schäden an den Radwegen zu erfassen, ist nicht nur eine wichtige, sondern auch eine aufwendige Aufgabe für die Unterhaltung, die durch den Einsatz der App erleichtert wird.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Alle drei Säulen der Nachhaltigkeit werden in dem Projekt berücksichtigt: Die Bekämpfung von Arbeitslosigkeit, Chancengleichheit, Wertschätzung und gerechtere Gesellschaft im Projekt zielen auf die soziale Nachhaltigkeit ab. Das Projekt sorgt für die Förderung des Radverkehrs und der Radinfrastruktur, was wiederum auch eine Erhöhung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes bedeutet. Gleichzeitig werden innerhalb des Projektes alle Strecken mit nachhaltigen Verkehrsmitteln (Fahrrad und Lastenrad) zurückgelegt. Der Volksverein ist ein Sozialunternehmen und damit nicht auf Gewinne ausgerichtet. Durch die Arbeit des Volksvereins können Ressourcen bei der mags effizienter genutzt werden.

63

FACHGESCHÄFT FÜR STADTWANDEL: TREFFPUNKT FÜR DIE OFFENE FAHRRADWERKSTATT, LASTENRADVERLEIH UND RADENTSCHIED ESSEN



Im Fachgeschäft für Stadtwandel (FGS) macht Nachbarschaft, Integration und Nachhaltigkeit Spaß. Auf der Gemarkenstraße 72 in Essen-Holsterhausen schafft das Projekt neue Impulse für eine zusammenwachsende Stadtgesellschaft in kultureller Vielfalt. Im Fachgeschäft arbeiten ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, unterstützt von der Initiative für Nachhaltigkeit e.V., dem Runden Tisch Holsterhausen e.V. und dem Standpunkt e.V.

Das Fachgeschäft bietet unkommerziellen Freiraum für Nachbar:innen und Interessierte. Es gibt dort viele Angebote und Aktionen, die zum Geben und Nehmen, Ausprobieren und Mitmachen einladen: Gerettete Lebensmittel im Fair-Teiler von Foodsharing, einen Schenkekoffer für Kleinigkeiten, die hier unkompliziert den Besitzer wechseln, eine Werkstatt-ecke für Fahrrad-Reparaturen und kreative Hand(werks)-arbeiten, Kleidung aus zweiter Hand in der „Klamotte“ zum kleinen Preis, eine Spielecke für Kinder, das Nachbarschafts-Café mit viel Raum für Begegnung und Austausch sowie die Wandelbibliothek mit Literatur zur sozialen, ökologischen und urbanen Transformation. Außerdem verleiht das Fachgeschäft kostenlos ein Lastenfahrrad, einen Fahrradanhänger und ein Solarmodul zum Ausprobieren. Freie Wände stehen lokalen Künstler:innen als Ausstellungsfläche zur Verfügung. Und wir haben das erste Park-

Projektmanagement:

- Initiative für Nachhaltigkeit e.V. (in Kooperation mit dem Runden Tisch Holsterhausen e.V. und Standpunkt e.V.)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simon Knur
- E-Mail: vorstand@initiative-fuer-nachhaltigkeit.de
- Projekthomepage: <https://fachgeschaeft-fuer-stadtwandel.de/>

let der Stadt vor dem Laden als sozialen Treffpunkt installiert, der Straßenraum kann so viel mehr!

Workshops und Veranstaltungen beschäftigen sich schwerpunktmäßig mit Mobilität, Energie, Ernährung, Konsum, Nachhaltigkeit und Integration. Besonders erfreulich ist, dass viele Angebote aus eigener Initiative von Besucher:innen entstanden sind, u.a. ein regelmäßiger Urban-Sketching-Treff, eine Strickrunde oder am Sonntag treffen sich Musiker:Innen.

Die Werkstatt ist in der Pandemie gewachsen und fester Punkt des monatlichen Betriebsplanes, zweimal am Samstag kommt ein Team (inkl. interessierter Schüler:innen der Gesamtschule) zum Helfen bei Reparaturen. Oft wird dann auch vegetarisch gemeinsam gekocht, häufig mit geretteten Lebensmitteln: Außerdem: Hilfe zur Selbsthilfe, aber auch Lastenradmobilität zum Ausprobieren, Fachvorträge und Treffpunkt des Radentscheides und bald auch der Rikscharstützpunkt. Teil unseres Werkstattteams ist auch die kleine mobile Werkstatt „die Rumpelkiste“: Sie kommt zu Spielplatzfesten und hilft direkt vor Ort!

Die Werkstatt zieht Menschen aus der ganzen Stadt an, insbesondere können wir oft mit kleinen Reparaturen zu mehr Sicherheit verhelfen, auch wenn das Reparaturbudget unserer Gäste oft sehr klein ist!

Unser Café verschenkt Kaffee, unsere „Klamotte“ verkauft günstig gebrauchte Kleidung und die Werkstatt macht günstig und umweltfreundlich die Menschen mobil!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Haben wir im Vereinsnamen, wir Reparieren, recyceln, retten Lebensmittel im Fairteiler und versuchen unsere Stadt leiser, sauberer und lebenswerter zu machen.

64



<https://www.youtube.com/watch?v=ksaPmmjU9RY>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Das FGS als Ankerpunkt für ehrenamtliches Engagement, Integration und Nachhaltigkeit
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Wir haben drei Jahre mit Hilfe geschafft und erfinden uns ständig neu!
- **FINANZIERUNG:**
Zuschuss, Spenden, Zweckbetrieb und Preisgeld!
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2018 aktiv, daraus sind jetzt vier Jahre geworden!

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Fachgeschäft ist eine Projektfläche und wird neben vielen anderen Dingen auch zum Thema nachhaltige Mobilität bespielt. Die offene Fahrradwerkstatt repariert an zwei Samstagen im Monat ehrenamtlich Fahrräder. Wir sind Verleihstand für das „Essener Lastenrad“, die Zentrale des „Radentscheides Essen“ und demnächst kommt noch eine Leihrikscha dazu!

TRAILGLÜCK – FAHRRAD- UND MOUNTAINBIKE-KURSE FÜR KINDER, FRAUEN UND FAMILIEN

2015 hat Trailglück-Gründerin Susanne Moritz die Jugendabteilung des Mountainbike-Freiburg e.V. wesentlich mit aufgebaut – der Verein ist heute mit fast 3.000 Mitgliedern einer der größten Radsportvereine in Deutschland. Das Konzept war dabei immer, dass die Freude an der Bewegung und das Kennenlernen der Natur vor dem leistungsorientierten Training stehen. Ab 2018 zeichnete sich ab, dass das Interesse so hoch war, dass die Grenze des Ehrenamts erreicht war. Susanne Moritz wagte den Schritt in die Gründung von Trailglück, um vorerst nebenberuflich die entwickelten Konzepte in einen professionellen Rahmen zu überführen. Das Kursangebot wuchs auch trotz der Beschränkungen in der Coronazeit beständig an und 2021 wurde Trailglück dann Susannes Hauptberuf. Das Konzept wurde in der ersten Saison 2022 dann deutlich erweitert: Das Team wuchs auf sieben Personen, die Guiding, Social Media, Administration und Marketing abdecken. Inzwischen gibt es mehrmals wöchentlich Nachmittagsangebote für Kinder und Jugendliche, spezielle Kurse für Familien, mehrtägige Camps in den Schulferien. Hinzu kamen spezielle Kurse für Frauen: Aus eigener Erfahrung kannte Susanne den schwierigen Wiedereinstieg in den Mountainbikesport nach der Geburt eines Kindes. Im geschützten Rahmen bereiten sich Mütter gemeinsam darauf vor und bewältigen typische „mentale Blockaden“, die nach einer langen Babypause ganz normal sind. In „Bike & Yoga“-Kursen kombiniert Susanne den dynamischen Mountainbikesport mit der Entspannung einer Vinyasa-Yoga-Session.

Für 2023 stehen einige Neuerungen auf dem Programm: Gerade aktuell haben durch die Pandemie Sport und Bewegung bei Kindern und Jugendlichen stark gelitten. Daher wollen wir ab dieser Saison mit

Trailglück Zusatzangebote in Bildungseinrichtungen schaffen und damit einen wichtigen Beitrag zu einer gesünderen Gesellschaft tragen. Durch das gezielte Training in den Kursen können sich Kinder und Jugendliche zudem sicherer mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegen – neben dem Sport in der Natur eine sehr wichtige Komponente bei der immer relevanteren Fahrradmobilität in großen Städten. Gleichzeitig wollen wir die kommunale und überregionale Vernetzung mit anderen Initiativen weiter verstärken. Erste Kooperationen, Schulungen und Gespräche zur Vernetzung mit etablierten Vereinen wie z.B. Bike Bridge oder dem Mountainbike-Allgäu e.V. wurden bereits durchgeführt. Damit kann das Trailglück-Kurskonzept auch auf andere Städte und Regionen übertragen werden, um noch mehr Kinder und Jugendliche „in Bewegung“ zu bringen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Beim Outdoor-Sport in der Natur nimmt das Thema Nachhaltigkeit eine besonders wichtige Rolle ein. Durch unseren Fokus auf Kinder und Jugendliche legen wir durch unsere Kurse bereits im jungen Alter den Grundstein für einen respektvollen Umgang mit unserer Natur und dem Wald. Unsere Kurse beinhalten neben Sport und Bewegung genau deshalb immer Exkursionen und Inhalte zu der Umgebung in der Natur. Denn egal, ob Pflanzen oder Tiere – es gibt für Kinder viel zu entdecken im Wald!

Projektmanagement:

- Einzelperson mit Team

Kontakt:

- Ansprechpartner: Susanne Moritz
- E-Mail: sannemoritz@posteo.de
- Projekthomepage: <https://www.trailglueck.de/>

65

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Mountainbikekurse und Fahrrad-sicherheitskurse für Kinder, Frauen und Familien
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Laufende Kurse für Kinder, Familien und Frauen; Artikel in Fachzeit-schriften und Interviews
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
In Teilzeit seit 2018, hauptberuflich seit 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Trailglück ist deutschlandweit einer der ersten Anbieter von Radkursen für Kinder, Frauen und Familien. Durch einen besonderen Fokus auf Spaß an der Bewegung und Kennenlernen der Natur hebt es sich von Angeboten leistungsorientierter Radsportvereine ab. Hinzu kommen spezielle Kurse für Frauen nach Geburt eines Kindes. Als Mutter und Sportlerin kennt Susanne Moritz den anspruchsvollen Wiedereinstieg in den Radsport „aus erster Hand“ und teilt in den Kursen ihre Erfahrungen mit anderen Frauen.

HERAUSFORDERUNG SCHOKOFAHRT



66

Zu Beginn des 8. Schuljahres haben sich die Schüler der IGS Winsen-Roydorf über ein zweiwöchiges Projekt einer persönlichen Herausforderung zu stellen. Sie können dazu aus verschiedenen Angeboten der Schule wählen. Eine Lehrerin hatte die Idee, mit Schülern auf Schokofahrt zu fahren. Sie sollten sich der persönlichen Herausforderung einer knapp 1.000 km langen Radtour stellen, aber gleichzeitig viel über die UN-Nachhaltigkeitsziele lernen und als Klimabotschafter auftreten. Ziel der Schokofahrt war es, fair gehandelte Bio-Schokolade emissionsfrei vom Hersteller in Amsterdam in den lokalen Einzelhandel nach Winsen zu transportieren, auf Fahrrädern und mit Muskelkraft. Die verantwortliche Lehrerin wandte sich mit Fragen zur Organisation an uns. Sie hatte durch Internetrecherche erfahren, dass wir schon mehrfach auf Schokofahrt waren. Aus diesem Erstkontakt wurde schließlich ein gemeinschaftliches Projekt. Wir gaben Tipps zu Streckenführung, Fahrradwahl, Ausrüstung, Schlafplätzen etc., stellten den Kontakt zur Schokoladenmanufaktur „Chocolatemakers“ in Amsterdam her, akquirierten Sachspenden zur Ausrüstung

und begleiteten die Schülergruppe nach Amsterdam und wieder zurück. Auf der Schokofahrt begegneten die Schüler vielen Menschen, sodass die Schokofahrt auch eine Mission von Klimabotschaftern wurde. Zum Teil wurde auch die lokale Presse der Übernachtungsorte auf die Schokofahrt aufmerksam und berichtete. Auf der Instagram-Seite der Schule posteten die Schüler selbst alle Neuigkeiten der Tour und lernten so auch den „sinnvollen“ Umgang mit Social Media. In Amsterdam erlebten die Schüler eine Führung durch die Schokoladenmanufaktur der Chocolatemakers. Sie erfuhren nicht nur, wie aus Kakaobohnen Schokolade wird, sondern auch, wie Kakaobohnen angebaut und zu fairen Preisen eingekauft werden. Das ist wichtig, um beste Bio-Qualität zu erhalten und den Kakaobauern gleichzeitig ein vergleichbar gutes Einkommen zu sichern. Die Kakaobohnen werden bereits aus der Karibik emissionsfrei mit einem Lastensegler nach Amsterdam gesegelt. Die Maschinen der Chocolatemakers werden mit Sonnenstrom der PV-Anlage auf dem Firmendach betrieben. So wird auch die Herstellung nahezu emissionsfrei. Nun fehlte nur noch

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Schüler stellten sich als Klimabotschafter der Herausforderung „Schokofahrt“ nach Amsterdam.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Eine erfolgreiche Mission der beteiligten Schüler in Sachen Klimaschutz und Solidarität
- **FINANZIERUNG:**
Spenden, Fördergelder und Elternbeiträge
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
September 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im September 2022 waren insgesamt 42 Schüler mit dem Fahrrad von Winsen nach Amsterdam gefahren, um Bio-Schokolade emissionsfrei vom Hersteller in den lokalen Einzelhandel zu transportieren. Knapp 1.000 km Radtour in zwei Wochen zu bewältigen, stellte eine persönliche Herausforderung dar. Es sollte aber auch bewusst gemacht werden, was hinter der Produktion einer fair gehandelten und emissionsfrei hergestellten sowie transportierten Schokolade im Vergleich zur Industrieschokolade steckt.

Projektmanagement:

- Buchholz fährt Rad e.V. und IGS Winsen-Roydorf

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Eckhoff
- E-Mail: info@buchholz-faehrt-rad.de
- Projekthomepage: <https://buchholz-faehrt-rad.de/schokofahrt-12-2022105657/>

HERAUSFORDERUNG SCHOKOFAHRT



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt thematisiert die UN-Nachhaltigkeitsziele „Keine Armut“ (SDG 1), „Gesundheit und Wohlergehen“ (SDG 3), „Bezahlbare und saubere Energie“ (SDG 7), „Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum“ (SDG 8), „Weniger Ungleichheiten“ (SDG 10), „Nachhaltiger Konsum und Produktion“ (SDG 12), „Maßnahmen zum Klimaschutz“ (SDG 13) sowie „Partnerschaften zur Erreichung der Ziele“ (SDG 17).

66

der emissionsfreie Transport in den Einzelhandel, der zurzeit oftmals mit klimaschädlichen Diesel-Lkw erfolgt. Das erledigten aber nun die Schüler und transportierten über 200 kg Schokolade. Sie setzten als Klimabotschafter mit ihrer Schokofahrt-Mission nicht nur ein Zeichen für Klimaschutz und Solidarität, sondern konnten auch persönlich an der Bewältigung dieser Herausforderung wachsen. Die Tagesetappen waren bis zu 80 km lang. Alle haben – gestärkt durch die Gruppe – stets das Ziel erreicht. Auch die Bewältigung von Wetterextremen, Pannen und mentalen Tiefs gehörte zur Herausforderung dazu. Schokolade werden die Schüler wohl fortan aus einem anderen Blickwinkel und bewusster genießen. Und das Fahrrad war auch in diesem Projekt wieder Teil der Lösung!

SPIELWENDE



Die Stadt von morgen bedeutet umweltfreundliche Mobilität, erneuerbare Energien, mehr Raum für Begegnung und Miteinander sowie die Möglichkeit der Partizipation in der Stadtgesellschaft. Die Zukunft fängt mit den Jüngsten an, weshalb es sinnvoll ist, insbesondere Kinder für nachhaltige Stadtentwicklung zu sensibilisieren und zu begeistern. Dies findet aktuell jedoch kaum statt. Von uns durchgeführte Befragungen mit Eltern und Gesprächen mit Kitas ergaben, dass es an Spielzeug fehlt, das die Verkehrswende widerspiegelt: Der klassische Spielteppich besteht fast nur aus Gebäuden, Parkplätzen und Straßen für Autos. Kinder erleben die Stadt im Kinderzimmer damit als einen Ort für Autos. Auch beim dazugehörigen Spielzeug sieht es nicht anders aus. Nach Fahrrädern sucht man fast gänzlich vergeblich.

Wir produzieren deshalb Spielzeug, mit dem die Stadt von morgen im Spiel zur erlebbaren Realität wird, mit dem Ziel, Akzeptanz für strukturelle Veränderungen zu schaffen.

Projektmanagement:

- Ab Februar 2023 geplant: Stöcker & Walter GbR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lena Stöcker
- E-Mail: moin@spielwende.de
- Projekthomepage: spielwende.de

Wir entwickeln nachhaltiges Spielzeug, damit Kinder die Verkehrswende im Kinderzimmer erleben können. Unser Hauptprodukt ist dabei ein Spielteppich, der nicht nur Fahrbahnen für Autos zum Spielen anbietet, sondern ein breites Mobilitätsangebot: Es gibt überall Radwege, Fahrradstraßen, Fähren, Bushaltestellen, einen Bahnhof, Carsharing, E-Ladestationen und vieles mehr. Details wie Solaranlagen auf den Wohndächern oder Windräder erschaffen ein zeitgemäßes Stadtbild. Zusätzlich wird der Spielteppich mit passendem Spielzeug ergänzt, wie z.B. (Lasten-)Fahrräder aus Holz. Um die Idee des Teppichs verständlich zu machen, wird jedem Teppich eine Broschüre beigelegt, in der die einzelnen Elemente des Teppichs, wie z.B. die Verkehrszeichen, erklärt werden und so auch Mobilitätserziehung stattfindet.

Aktuell sind wir noch in der Produktentwicklung unseres Spielteppichs und der zugehörigen Holzfahrräder. Erste Prototypen eines Spielteppichs und von Holzfahrrädern haben wir bereits hergestellt, die

67



<https://youtu.be/BbjKQTKlKM>



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Schleswig-Holstein
- **ZIEL:**
Mit Spielwende haben wir das Ziel, dass Kinder im Spiel eine nachhaltigere Mobilität kennenlernen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Produktion von Prototypen für ein Holzfahrrad und einen Spielteppich; Gründungsstipendium SH
- **FINANZIERUNG:**
Crowdfundingkampagne im September 2023
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Januar 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit Spielwende entwickeln wir einen Spielteppich, auf dem nicht nur Straßen für Autos, sondern auch andere Mobilitätsformen abgebildet sind, wie z.B. Fahrrad- und Gehwege, Bushaltestellen oder auch Carsharing-Parkplätze. Zusätzlich wird Raum für Begegnungen von Menschen geschaffen. Neben dem Spielteppich werden wir u.a. verschiedene Versionen von Holzfahrrädern herstellen. So erleben Kinder im Spiel eine moderne Gesellschaft und ein zeitgemäßes Stadtbild.

SPIELWENDE

sowohl bei Kindern und ihren Eltern als auch bei Kitas auf großes Interesse gestoßen sind. Von uns durchgeführte Befragungen ergaben, dass gerade in den Städten schon jetzt viele Kinder mit dem Fahrrad in die Kita gebracht werden und es toll finden, dies im Spiel nachzuspielen, indem sie auch dort mit dem Fahrrad die Stadt erkunden können.

Mit unseren Produkten können Eltern ihren Kindern ermöglichen, neben dem Auto spielerisch auch andere Verkehrsmittel kennenzulernen. Um auch Familien zu erreichen, die noch nicht für das Thema umweltschonende Mobilität sensibilisiert sind, wird der Spielteppich neben Privatpersonen auch an Kitas und Kinderarztpraxen verkauft und in öffentlichen Einrichtungen (wie beispielsweise Büchereien) ausgelegt.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat bei uns einen hohen Stellenwert. Um eine nachhaltige und faire Produktion zu gewährleisten, werden unsere Spielteppiche und Holzspielzeuge in Deutschland oder mindestens in Europa gefertigt werden. Bei den Fahrrädern wurde bewusst Holz als Material gewählt, da es sich hierbei um einen nachwachsenden Rohstoff handelt. Bei den Spielteppichen ist geplant, zwei Varianten anzubieten, einen Spielteppich aus nachhaltigem Material und einen klassisch hergestellten Spielteppich aus Polyamid, der deutlich günstiger sein wird. Ziel dahinter ist, eine Vielzahl an Familien zu erreichen. Einigen Familien ist Nachhaltigkeit sehr wichtig. Andere Familien haben nicht die finanziellen Mittel, um sich ein komplett nachhaltiges Produkt leisten zu können. Wir möchten aber auch diesen Familien die Möglichkeit geben, im Spiel ein zeitgemäßes Stadtbild zu erleben, und so unsere nachhaltigen Themen in möglichst viele, verschiedene Kinderzimmer bringen. Als nachhaltige Materialien für den Spielteppich sind aktuell Kork oder Econyl (recyceltes Polyamid) im Gespräch, wir sind hier jedoch noch in der Entwicklung.

67

Daten, Karten und Infomaterialien



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



RADTOURISMUS MIT DIGITALEM DOPPEL-WUMMS: OPTIMIERTE OPENSTREETMAP-BASIS UND GEPRÜFTE GPX-DATEIEN



Neben Google Maps ist OpenStreetMap (OSM) inzwischen die wichtigste digitale Geodatenbank und gerade für Outdoor-Sportler wie Radfahrer und Wanderer unverzichtbar. Wer sich beispielsweise mithilfe beliebter Apps wie komoot oder Outdooractive führen lässt, wird im Hintergrund über OSM geleitet. Die touristischen Inhalte von OSM – in diesem Falle die ausgeschilderten Rad- und Wanderrouten – werden aber bislang nicht oder nur in Ausnahmefällen von Touristikern selbst eingepflegt, sondern von Mappern, welche die Touren in der Regel nach der vorgefundenen Beschilderung eintragen. Mangelnde Aktualität, bruchstückhafte Dokumentation und veralteter Content sind die Folge – aber genau mit diesem Content werden Gäste durch OSM-Anwender wie komoot, Bikemap.net, OsmAnd etc. geleitet. Probleme in der Besucherlenkung sind dadurch an der Tagesordnung. Die neue Qualitätsoffensive des Regionalverbandes Mittelweser-Touristik GmbH (MWT) hat mehrere Ansätze zur Lösung dieses Problems entwickelt und bereits erfolgreich umgesetzt. Zunächst wurden die Mitarbeiter in Workshops geschult, um einerseits

dem Gast in seinem aktuellen Digitalverhalten proaktiv begegnen zu können, andererseits die neue Datenbasis OpenStreetMap mit ihren Auswirkungen auf den regionalen Tourismus zu verstehen. Dann wurde mit einem niedrigschwelligen, kostengünstigen und effektiven Ansatz begonnen, die insgesamt 148 Rad- und Wandertouren (die von der Mittelweser-Touristik für 17 Kommunen aus 4 Landkreisen gepflegt werden) sukzessive auf den aktuellen Qualitätsstandard „Route 3.0“ des Deutschen Tourismusverbandes zu heben. Die Touren der Mittelweser-Touristik fließen auch in die niedersächsische Datenbank, den Niedersachsen Hub, ein und werden schließlich bundesweit ausgespielt – als verlässliche Qualitätstouren. Um diese Qualität auch in OpenStreetMap einzubringen, wurde der Kontakt zu regionalen Mappern gesucht. Inzwischen fanden bereits mehrere Meetings unter dem Motto „Mapper treffen Touristiker“ statt. Die ehrenamtlichen Hobbykartographen zeigten sich sehr am Dialog und einem langfristigen Austausch interessiert. Bereits in den ersten Sitzungen konnten zahlreiche Routenverläufe aktualisiert werden. Diese Herangehensweise an das Thema „Qualitätsverbesserung in digitalen Karten, speziell bei OSM“ ist in Deutschland ein Novum. Zum Abgleich der eigenen Themenrouten mit OSM werden frei nutzbare Internettools eingesetzt, deren Handhabung schnell erlernt ist. Ebenso einfach können am PC auch Korrekturen erstellt

68

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Angebotsverbesserung für den Nutzer im Bereich digitaler Daten für Rad- und Wandertouren.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
MWT qualifiziert, Mapper lokalisiert u. kontaktiert, Workshops, Netzwerk Touristiker-Mapper gebildet
- **FINANZIERUNG:**
Mittelweser-Touristik GmbH, ehrenamtl. Engagement
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
In Umsetzung, Beginn Sommer 2022, ständiger Prozess

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die neue Qualität digitaler Radtourismus-Angebote wird über zwei Stränge erreicht: erstens über die Verbesserung der radtouristischen Inhalte von OpenStreetMap (OSM) durch nachhaltige Kooperation von Touristikern und Mappern, und zweitens durch die Bereitstellung und Pflege von geprüften Download-Angeboten als gpx-Dateien nach dem neuen Standard „Route 3.0“. Dies alles durch Einsatz von niedrigschwelligen OpenSource-Tools, realisierbar auch durch kleinere Teams. Dieser Projektansatz ist neu.

Projektmanagement:

- Mittelweser-Touristik GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Fahrland
- E-Mail: info@mittelweser-tourismus.de
- Projekthomepage: <http://www.mittelweser-tourismus.de>

RADTOURISMUS MIT DIGITALEM DOPPEL-WUMMS: OPTIMIERTE OPENSTREETMAP-BASIS UND GEPRÜFTE GPX-DATEIEN

und dann an die Touristiker weitergeleitet werden. Als Redaktionsplattform wurde eine uMap (digitale Arbeitskarte auf OpenStreetMap-Basis) entwickelt, welche die aktuellen Korrekturen für die OSM-Karte darstellt und von Mappern wie Touristikern genutzt wird. Fazit: Mit diesem innovativen Ansatz zur Qualitätsverbesserung wurde ein nachhaltiges Modell für dezentrale Datenpflege entwickelt. Es ist niedrigschwellig aufgehängt, kostengünstig und kann so auch von kleinen Teams umgesetzt werden.

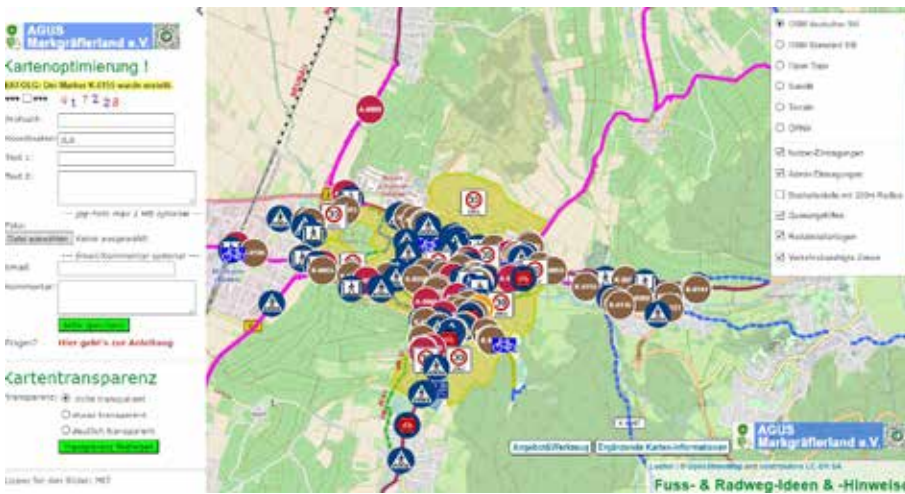
Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Outdooraktivitäten wie Radfahren und Wandern von Einheimischen und Gästen sind gesund und werden immer beliebter! Digitale Tourenplanung gewinnt zunehmend an Bedeutung. Durch regelmäßige Tourenprüfung und die Kooperation von Touristikern und Mappern können hochwertige Daten zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristig können Printmedien mit Karten reduziert werden.

68

INTERAKTIVE KARTEN

69



Aktuelle Karten sind wichtig für die Radverkehrsförderung. Ausgehend von der „Mapping Revolution“, werden tägliche Erfahrungen und Probleme digital dokumentiert. Im Anschluss erfolgt die Visualisierung eines Fahrradkonzepts: „Wow!“ - die Maßnahmen werden „lebendig“, erfahrbar, mehrdimensional, greif- und lokalisierbar!

Siehe:

https://www.agus-markgraeflerland.de/agus/karte_rad1.php

CMS & Kartendesign

Eigene Darstellung durch Kollegen/Mitvorstand.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

„Verkehrswende“ eine der Säulen einer gelingenden Transformation, die entsprechende Infrastruktur entscheidend für die vermehrte Nutzung von Fahrrädern als Verkehrsform.



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Performance, Sicherheit, Kommunikation für Radfahrende in der Region und innerhalb der Verwaltung verbessern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Leider zu wenig
- **FINANZIERUNG:**
Aus Vereinsbeiträgen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2020 fortlaufend

Projektmanagement:

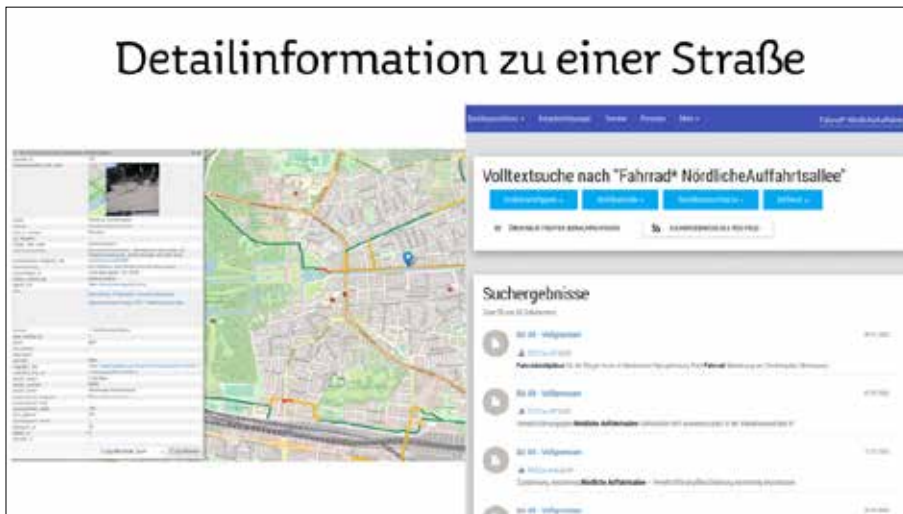
- AGUS Markgräflerland e. V. (Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Hauke
- E-Mail: j.hauke@agus-markgraeflerland.de
- Projekthomepage: <https://www.agus-markgraeflerland.de/agus/basiskarte0.php>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir stellen mit der Website eine Schnittstelle zur Verfügung für Interaktion und Kommunikation zwischen Nutzenden und Verantwortlichen. Die Daten lassen sich in Tabellenform auslesen. Neue Einträge werden gemeldet und es erfolgt eine regelmäßige Wartung sowie Berichterstattung an die Kommune. Diese wird seitens der Kommune nicht abgerufen.



Die Website entstand nach dem erfolgreichen Radentscheid München. Sie unterstützt die Arbeitsgruppe Netzplanung, in der die Stadtverwaltung zusammen mit Vertretern des Radentscheids das zukünftige Radnetz plant. Sie visualisiert Daten aus vielen Quellen und führt sie zusammen:

- OpenStreetMap (u.a. Straßentyp, zulässiges Tempo, Radwege, Abstellplätze, ÖPNV, Hindernisse, Arbeitsstätten)
- die Gruppe munichways.de hat die bestehenden Radwege umfangreich erfasst und qualifiziert in „nicht akzeptabel“, „stressig“, „durchschnittlich“ und „komfortabel“ und sie größtenteils aus Radperspektive in Mapillary erfasst
- Dokumente aus dem Ratsinformationssystem, die mit dem FOSS Frontend „muenchen-transparent.de“ um Geoinformationen bereichert wurden
- Radverkehrsdaten aus Metroview Strava, die durch Korrelation mit den bestehenden Radzählstellen auf das gesamte Stadtgebiet hochgerechnet wurden
- OpenBikeSensor (OBS)

Projektmanagement:

- ADFC München

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Hälsig
- E-Mail: michael.haelsig@adfc-muenchen.de
- Projekthomepage: <https://radwegplanung-muenchen.de>

- Meldeplattform der Stadt
- Radunfälle vom Statistischen Bundesamt
- Schulen aus Wikipedia/Wikidata
- Haltestellen Frequenz aus DELFI
- und eine Reihe von Daten, die in den Referaten der Stadt schlummerten.

Wo möglich, werden diese Daten wöchentlich automatisch aktualisiert. Die Darstellung der Daten ist auf unterschiedlichen Hintergrundebenen wie Luftbildern und Karten möglich. Mit der Website lassen sich die Daten visualisieren, in beliebigen Kombinationen überlagern, und mit Geo-Algorithmen kombinieren. Wenige Beispiele:

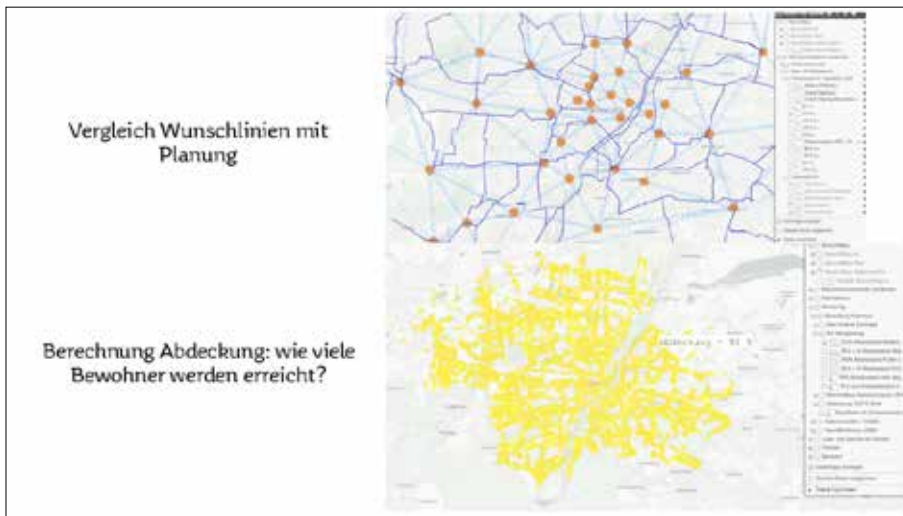
- Abfrage der Situation des Radwegs in einer Straße, mit Trefferliste aus dem Ratsinformationssystem (Bild oben)
- Zeige alle schlechten Radwege, mit hohen Unfallzahlen, in der Nähe von Schulen mit mehr als 500 Schülern.
- Qualitätssicherung: Werden die mit Delaunay-Triangulation erzeugten Wunschlinien zwischen Zentren durch das neu erstellte Radnetz abgedeckt, und wie ist die Abdeckung nach ERA 2010: Wie viel Prozent der Bevölkerung wohnen im Umkreis von 200 m von den Radwegen (Bild nächste Seite)?

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Visualisierung und Verknüpfung aller für die Radwegplanung relevanten Daten im Raum München
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfolgreiche, noch nicht abgeschlossene Radwegplanung mit der Stadtverwaltung München
- **FINANZIERUNG:**
Privat (15 Euro/Monat für den Webserver)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Website stellt in mehr als 300 hierarchisch strukturierten und überlagerbaren Ebenen Daten zur Unterstützung der Radwegplanung im Raum München bereit, wie Qualität der heutigen Radwege, bisherige Planungen, Straßentypen, Unfallzahlen, Gefahrenstellen, Radverkehrsstärken, Einwohnerdichte, Quell- und Zielzentren wie Schulen, ÖPNV-Haltestellen mit Frequenzen usw. Diese Daten werden zum Teil algorithmisch kombiniert, um geplante Radverkehrsmaßnahmen zu bewerten und weitere abzuleiten.



- Zeige die Übergabepunkte zwischen dem Radnetz der Stadt und dem der angrenzenden Landkreise, wo kein Radweg entweder im Landkreis oder in der Stadt weiterführt (Bild unten).

Der Umfang an Daten und die flexible Kombination sind bei der Radnetzplanung einmalig.

Die Stadtverwaltung hat neben dem Radnetz bisher ca. 50 Radinfrastrukturmaßnahmen vorgeschlagen, teilweise der Öffentlichkeit vorgestellt und mit der Planung begonnen. Auf Basis der Daten haben wir diese Maßnahmen bewertet, priorisiert, auf der Website visualisiert und sind dabei, Alternativen zu erarbeiten.

Die Website unterstützt das offene Protokoll Web Map Service (WMS) und ist in dem von der Stadtverwaltung genutzten Werkzeug ArcGIS eingebunden.

Sie richtet sich hauptsächlich an der Radinfrastruktur Interessierte und ist Basis bei Arbeitstreffen. Auf Stadtteilebene wurden z.B. Rad-Schulwege visualisiert und Verbesserungen initiiert. Wie aus der „Änderungshistorie“ im Hilfe-Bereich ersichtlich, wird sie weiterentwickelt und bei neuen Fragestellungen ergänzt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Website wird laufend weiterentwickelt aufgrund neu auftretender Fragestellungen. Sie setzt auf den FOSS Projekten OpenStreetMap, munichways.de und munichen-transparent.de auf und ist selbst auf GitHub verfügbar. Die Radnetzplanung der Stadt hat davon profitiert und an Qualität gewonnen. Wir hoffen, dass wir auch die Maßnahmenplanung der Stadt positiv beeinflussen können, indem die Maßnahmen nachvollziehbar bewertet und priorisiert werden.



RADVERKEHRSATLAS

Amtlichmachung von OSM-Daten



71

Datenbasierte Radverkehrsplanung kann besonders für kleine bis mittlere Kommunen zu einer Herausforderung werden. Hier stellt bereits die Digitalisierung der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur zur digitalen und effizienten Planung eine Hürde dar. Dies liegt z.B. an fehlenden Ressourcen, um regelmäßige, zeit- und kostenintensive Befahrungen zur Bestandsaufnahme durchzuführen. Gleichzeitig zeigt sich ein fragmentiertes, lückenhaftes und veraltetes Bild im Datenbestand. Die Konsequenz ist eine ineffiziente und kostspielige Planung auf Basis unzureichender Daten oder gar das Verwerfen von Planungsvorhaben im Radverkehr. Zusammen mit der Kommune Bietigheim-Bissingen entwickelte FixMyCity ein Konzept, das es erlaubt, Wissen aus der Öffentlichkeit in einem digitalen Verifizierungsprozess in eine WebApp (Radverkehrs atlas) einzuspeisen und damit zuverlässige Daten aus der Bevölkerung zu generieren. Die so gewonnenen Daten ergänzen kommunale Daten und fließen in kommunale Planungsprozesse ein. Der Prozess startet im Radverkehrs atlas mit dem Laden und der Sichtung vorhandener Daten aus OpenStreetMap, die Basis des Radverkehrs atlas ist. Dieser ermöglicht nun der kommunalen Verwaltung, öffentlich verfügbare Daten zu verifizieren. Es folgt eine Rückmeldung an

die Öffentlichkeit in Form von konkreten Fragestellungen bzw. der Benennung von Fehlern im Datensatz, die wiederum entsprechende Korrekturen durch das lokale Wissen am Datensatz vornimmt. Korrekturen werden automatisch im neuen Datensatz gespeichert, den sich die Verwaltung erneut zur Verifizierung laden kann. Durch das Einfangen lokalen Wissens werden damit zeit- und kostenintensive Befahrungen gespart. Dieses Format unterstützt nicht nur die Arbeit der Planer:innen in der Verwaltung, sondern steigert auch die Akzeptanz für die später umgesetzten Vorhaben, indem lokales Wissen frühzeitig eingebunden wird. Besonders hervorzuheben ist, dass auch Daten eingefangen werden können, die bislang nur unzureichende Beachtung in der Radverkehrsplanung erfahren haben. Beispielhaft zu nennen sind hier etwa die Beleuchtung und die Qualität von Oberflächen, die einen signifikanten Einfluss auf das subjektive Empfinden und in dessen Konsequenz auf die Verkehrswende haben. Als Ergebnis können exportierbare Daten aus dem Radverkehrs atlas in kommunale Planungen einfließen. Neben der verbesserten Datengrundlage handelt es sich zudem um einen übertragbaren Prozess der Koproduktion (Testphase läuft). Ziel ist außerdem, die Daten des landeseigenen RadVIS (BaWü)

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Verbesserung kommunaler Planungsprozesse durch offene Daten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Datensammel-Workshops mit Bürger:innen; erste Version radverkehrs atlas.de
- **FINANZIERUNG:**
Gefördert im Rahmen des mFund beim BMDV
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

FixMyCity unterstützt kleine/mittlere Kommunen auf dem Weg zur Fahrradstadt mit zeitgemäßer digitaler Kommunikation und der Aufbereitung von Radverkehrsdaten. Dafür wurde ein Konzept mit digitaler WebApp entwickelt, das das Wissen von Bürger:innen einbindet, um kommunale Datenbestände für die Radverkehrsplanung zu aktualisieren, zu verbessern und zu erweitern. Die koproductive Open-Source-Lösung kann problemlos auf andere Kommunen übertragen werden und wird deutschlandweit verfügbar sein.

Projektmanagement:

- FixMyCity GmbH

Kontakt:

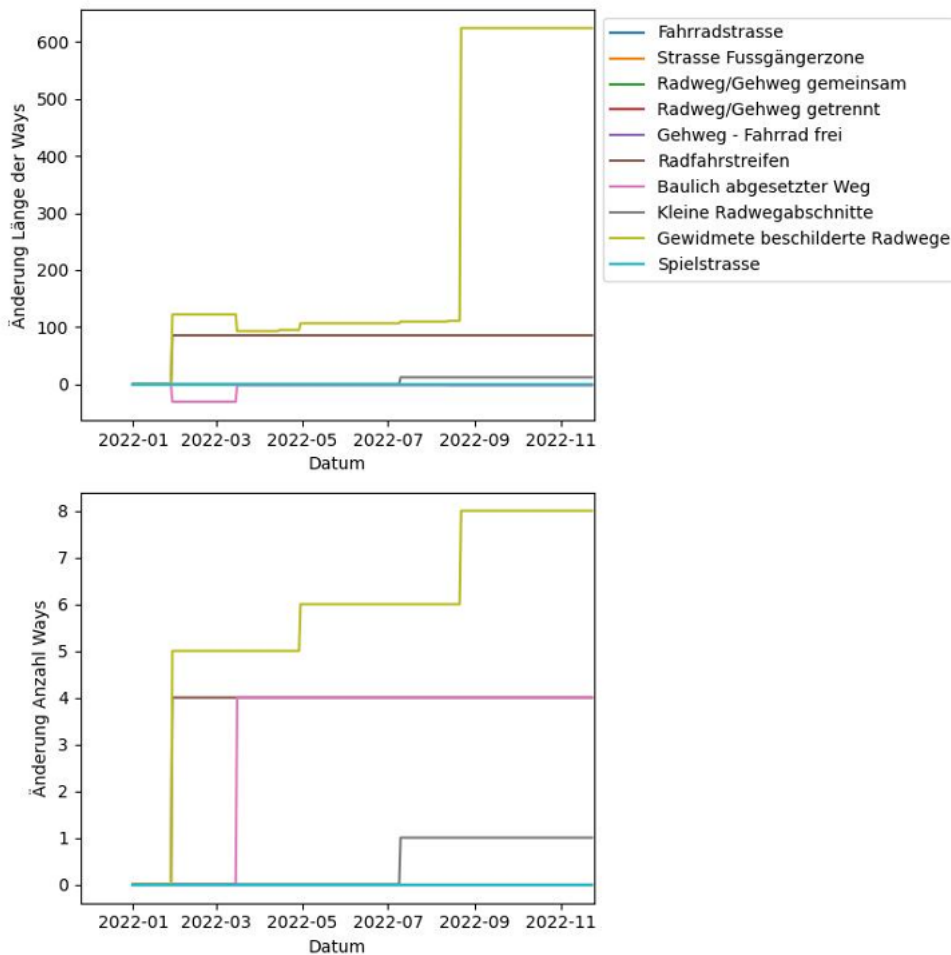
- Ansprechpartner: Boris Hekele
- E-Mail: info@fixmycity.de
- Projekthomepage: <https://radverkehrs atlas.de>

einzuweisen. Im November startete offiziell die erste Phase der Aktivierung der Öffentlichkeit zur Sammlung von Daten. In einem Online-Workshop konnte das Vorgehen zum Sammeln der Daten interessierten Bürger:innen vorgestellt werden. Seither verzeichnet der Raum Bietigheim-Bissingen eine signifikante Verbesserung des Datenbestands. Eine finale Auswertung, Integration der Daten in die Planungspraxis sowie Auswirkungen auf den Kommunikationsprozess mit Bürger:innen stehen noch aus.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Radverkehrs atlas beschleunigt kommunale Radverkehrsplanungen durch digitale Prozesse und einen flächendeckend verfügbaren Datenbestand. Ein weiterer Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Kostenreduktion von Planungsprozessen und die damit einhergehende Entlastung von kommunalen Haushalten. Die Einbindung von Bürger:innen in Planungsprozessen schafft außerdem akzeptierte und damit nachhaltigere Maßnahmen.

71





RSV-BAUKASTEN

72

Grundsätzlich handelt es sich bei Planungen von Radschnellverbindungen (RSV) um einen neuen Prozess, der zwar in Regelwerken definiert, aber weder in den Verwaltungen (Planung) noch bei der Öffentlichkeit ausreichend bekannt ist – Wissens- und Erfahrungswerte sind nicht ausreichend vorhanden. Erschwert werden insbesondere interkommunale RSV-Projekte durch die Herausforderungen in der interkommunalen Abstimmung zwischen den beteiligten Kommunen.

FixMyCity entwickelt zusammen mit den beteiligten Pilotkommunen verschiedene Produkte, um die Umsetzung der RSV – auch deutschlandweit – zu beschleunigen.

1. Dossier: Als allgemeines Produkt dient das RSV-Dossier zukünftig unter radschnellverbindungen.info zur Sammlung von Erfahrungswerten (Best-Practice-Beispiele), aber auch als nationales Abbild aller sich in Planung bzw. im Bau befindenden RSV. Hier findet vor allem die Wissensvermittlung statt.

2. Projektwebsite pro RSV: Diese dient zur Außenkommunikation und Repräsentation einer einzelnen RSV. Ziel ist, Transparenz zum Planungsprozess einer RSV herzustellen und Akzeptanz in der Bevölkerung durch gute Informationsvermittlung zu erlangen.

3. Beteiligungsplattform: Hier wird geolocalisiertes, vorkategorisiertes lokales Wissen eingefangen. Dazu wird eine interaktive Karte eingesetzt, die es den Bürger:innen erlaubt, Beiträge zu vordefinierten Kategorien einzubringen. Dabei wird insbesondere das Thema Erwartungsmanagement in den Vordergrund gestellt, um kontraproduktive Frustration zu vermeiden. Die gewonnenen Informationen können dann in das folgende Produkt 4 integriert werden.

4. Interkommunales Koordinationstool: Dieses Tool (Plattform) dient internen Abstimmungsprozessen, denn Entscheidungen, die über Gemarkungsgrenzen hinaus getroffen werden, damit sich ein stimmiges Bild ergibt, müssen reibungslos verlaufen. Durch den zentralen Ort für Datenaustausch, Progress, Kommunikation und Organisation wird der Planungsprozess signifikant beschleunigt, da lange koordinative Prozesse zentral über die Plattform geregelt werden. Zusätzlich können hier alle Ergebnisse der Beteiligungsplattform eingespeist werden. Diese liegen dann in geolocalisierter und bereits sortierter Form zur Diskussion vor.

Gerade durch die Interaktion der Produkte im Bereich der Beteiligung lässt sich ein signifikanter Zeit- und Ressourcengewinn erreichen.

Es handelt sich hierbei also um ein umfangreiches Projekt mit Potenzial in der Beschleunigung der Verkehrswende sowie allgemein bei interkommunalen Planungsprozessen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch den Einsatz der Produkte lassen sich Planungsprozesse signifikant beschleunigen und somit auch die Verkehrswende schneller vorantreiben. Ein weiterer Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Kostenreduktion von Planungsprozessen und die damit einhergehende Entlastung von kommunalen Haushalten. Die Einbindung von Bürger:innen in Planungsprozessen schafft außerdem akzeptierte und damit nachhaltigere Maßnahmen.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Planungshilfe für Radschnellverbindungen; interkommunale Koordination beschleunigen; Kommunikation
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Dossier; Website (Januar 2023); interkommunales Koordinationstool (Februar 2023); integrierte Beteiligung (März 2023)
- **FINANZIERUNG:**
NRVP des BMDV
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2023

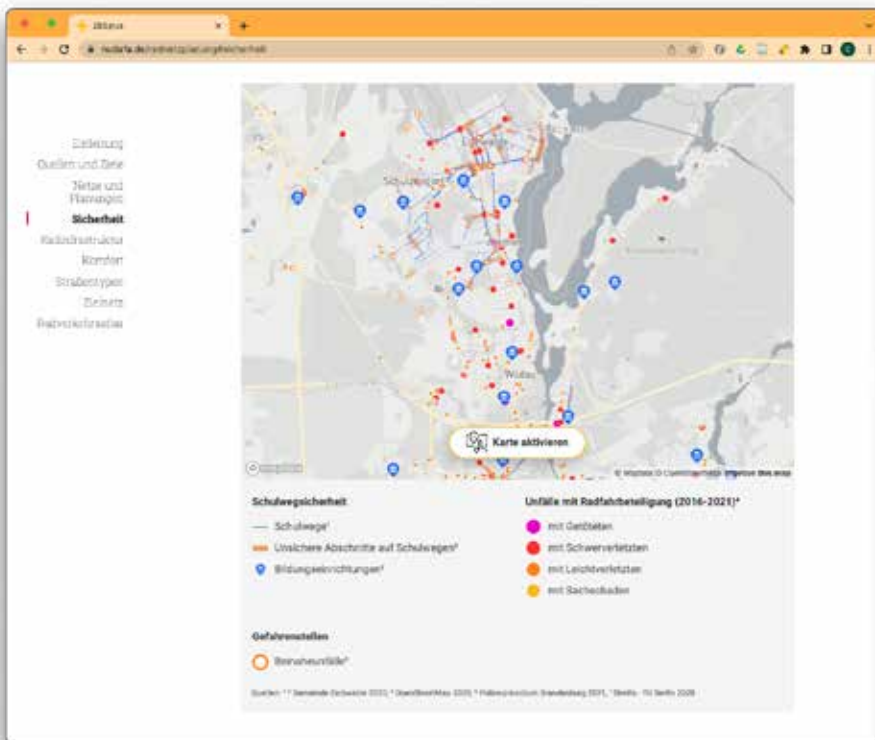
Projektmanagement:

- FixMyCity GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Boris Hekele
- E-Mail: info@fixmycity.de
- Projekthomepage: <https://radschnellverbindungen.info>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
FixMyCity unterstützt deutschlandweit Kommunen bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen (RSV), indem zeitgemäße digitale Kommunikation und Datenaufbereitung an kritischen Punkten des Planungsprozesses entwickelt werden. Dafür wurden mehrere digitale Produkte praxisnah entwickelt. Die Ergebnisse befinden sich zzt. in der Testphase und werden in der Praxis feinjustiert. Als RSV-Baukasten werden die Produkte zudem kompatibel mit Planungsprozessen im Bereich von RSV gedacht.



Angetrieben von öffentlichem und politischem Interesse, streben deutsche Städte danach, die Radverkehrsinfrastruktur zügig auszubauen und ihre Radverkehrsnetze zu verbessern. Doch in der Realität verlangsamen fehlende Daten, langwierige Planungsprozesse und mangelnde planerische Ressourcen den Einstieg in die Radverkehrsförderung und den Ausbau der Radverkehrsnetze.

Gemeinsam mit der Pilotkommune Eichwalde hat FixMyCity ein Tool entwickelt, mit dem die Entwicklung eines Radnetzes und die Identifizierung von Maßnahmen deutlich erleichtert werden. Mithilfe von durch Crowdsourcing generierten OpenStreetMap-(OSM-)Daten zu vorhandener Infrastruktur, Quell- und Zielpunkten, Stra-

ßentypen und Oberflächenqualitäten sollen mit dem Tool typischen Analyseschritte automatisiert und die oben genannten Hürden durch einen deutlich kostengünstigeren und einfacheren Einstieg in die Radnetzplanung überwunden werden.

Der daraus entstandene „NUDAFA-Radverkehrsatlas“ besteht aus mehreren Themenkarten, welche die geeigneten OSM-Daten aufbereiten und eine fachlich gestützte und datenbasierte Konzeption eines Radnetzes ermöglichen. Gleichzeitig machen die Karten die Radnetzplanung auch für die Öffentlichkeit verständlicher und unterstützten bspw. die Durchführung von Veranstaltungen. Das Tool kann unter folgendem Link eingesehen werden: <https://www.nudafa.de/radnetzplanung>

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Brandenburg
- **ZIEL:**
Datenbasierte, automatisierte und übertragbare Methode zur Radnetzplanung in Einsteigerkommunen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Entwicklung von Themenkarten für die Radnetzplanung und Erfassung von flächendeckenden Daten
- **FINANZIERUNG:**
Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) (Forschung für Nachhaltigkeit (FONA))
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Radverkehrsatlas stellt mit interaktiven Themenkarten zu Radinfrastruktur, Oberflächen, Straßentypen und Quell-/Zielpunkten den Ist-Zustand des Netzes sowie Bedarfe dar. Die Automatisierung von zeit- und kostenintensiven Arbeitsschritten beschleunigt so Planungsprozesse und erleichtert die Radnetzplanung. Die Karten basieren auf OpenStreetMap-Daten, fehlende Daten können durch die Bevölkerung erarbeitet werden. Die Methode und Codes sind Open Source und die auf andere Kommunen übertragbar.

Projektmanagement:

- FixMyCity GmbH und Gemeinde Eichwalde

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiko Rintelen
- E-Mail: info@fixmycity.de
- Projekthomepage: <https://www.nudafa.de/forschungsprojekt>

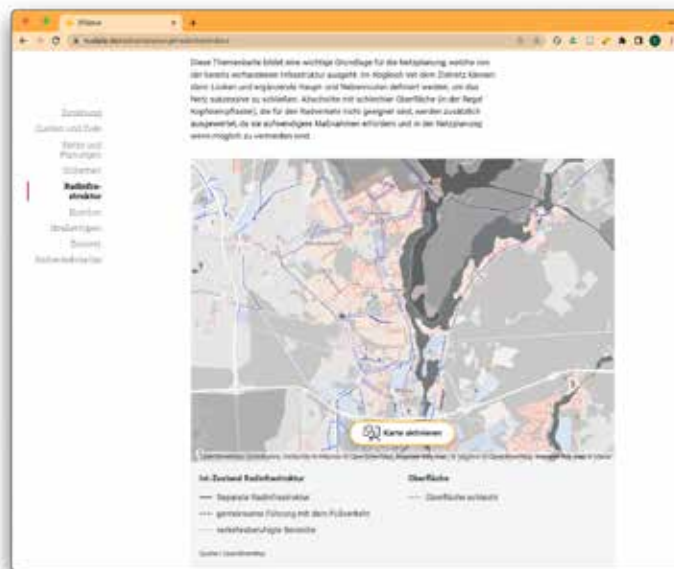
Im Rahmen des interdisziplinären NUDAFA-Reallabors wird der „NUDAFA-Radverkehrs atlas“ derzeit in den Partnerkommunen gemeinsam angewendet und evaluiert. Aktuell wird mithilfe des Tools und zusammen mit Bürger:innen und den Bürgermeister:innen bzw. Verwaltungen der vier beteiligten Kommunen der erste gemeinsame Netzplan entwickelt, der die Grundlage für eine priorisierte Maßnahmenliste bildet und im Frühjahr in allen Kommunen beschlossen werden soll.

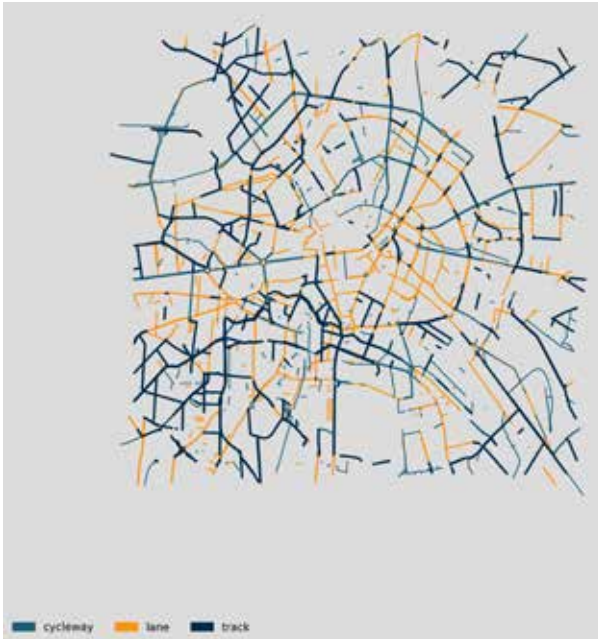
Der Atlas ermöglicht so neue Ansätze zur Nutzung offener Daten in Planungsprozessen und politischen Entscheidungsprozessen. Gleichzeitig sind alle wichtigen Informationen online einsehbar, wodurch die Radverkehrsplanung für Bürger:innen und Verwaltungen zugänglicher und nachvollziehbar wird. Dies kommt vor allem kleineren und mittleren Kommunen zugute, die in der Regel nicht über die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen verfügen – dafür aber von einer weniger komplexen Stadtstruktur profitieren, in der Netzverbesserungen und infrastrukturelle Erweiterungen leicht zu erkennen sind. Die Karten unterstützen die lokalen Akteure dabei, diese Struktur zu verstehen, ein Netzwerk zu entwickeln und erste Maßnahmen zu priorisieren.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das vorgestellte Projekt ermöglicht die Nutzung der bereits weitgehend flächendeckend verfügbaren Daten, die bei Bedarf durch lokale Akteur:innen aktualisiert und vervollständigt werden können. Im Rahmen der Entwicklung eines Radnetzes und konkreter Maßnahmen können typische, oft redundante Arbeitsschritte automatisiert werden, wodurch die Förderung des Radverkehrs für die jeweilige Kommune einfacher und kostengünstiger – zum Teil erst dann wirklich machbar – wird. Das spart Ressourcen. Gleichzeitig können mit den interaktiven Karten Bedarfe und Missstände besser identifiziert und kommuniziert und politische Unterstützung

eingeworben werden. So macht das Tool die Radverkehrsplanung transparenter und erleichtert die Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität. Insgesamt können Planungsprozesse so beschleunigt werden, wobei der Open-Source-Charakter und die Verwendung offener Daten auch verwaltungsexternen Akteur:innen die Möglichkeit gibt, sich effektiver für den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und die Förderung nachhaltiger Mobilität einzusetzen. Das Projekt kann so, gerade in (kleinen und mittleren) Einsteigerkommunen, einen Beitrag zur Beschleunigung der Mobilitätswende leisten und langfristig mehr Menschen aufs Rad bringen. Der Fokus auf die Übertragbarkeit und die gemeinfreie Lizenzierung leistet einen Beitrag zur Stärkung von Open Source und Open Data und zum Ausrollen der Mobilitätswende.





Die Ausgangsfrage des Projekts war eine sehr einfache: Wie würde die Straßenkarte einer Stadt aussehen, wenn man nur die Fahrradinfrastruktur aufzeichnet? Dazu zählen Fahrradspuren am Rande einer Straße, aber auch Fahrradwege (z.B. durch Parks). Mithilfe von OpenStreetMap (OSM) kann man diese Daten leicht erhalten. Zudem unterscheiden wir – ebenfalls anhand der OSM-Daten – in Fahrradspuren (lanes), separierte Spuren (tracks) und Fahrradwege (cycleways). Diese Klassifizierung war uns aus persönlicher Erfahrung wichtig, da ein längerer Aufenthalt in Kopenhagen gezeigt hat, wie sehr separierte Infrastruktur das Fahrradfahren sicherer und komfortabler macht. Die so entstanden Karten (aktuell für 70 Städte) wurden auf Instagram (@cities.by.bike) gepostet.

Im Verlauf wurde immer mehr klar, dass die Daten allerdings viel mehr Information beinhalten: Sieht man die Fahrradinfrastruktur als Netzwerk, öffnen sich sofort spannende Fragestellungen: Welche

Fahrradwege/-spuren liegen auf besonders vielen „kürzesten Wegen“ und sollten daher bei der Planung priorisiert werden? Wo gibt es Lücken im Netzwerk oder unzusammenhängende Stadtteile? Was bedeutet die 15-Minuten-Stadt anschaulich bezogen auf Fahrradinfrastruktur?

Diese Fragen versuchen wir seitdem mit einfachen Tools der Netzwerkanalyse zu beantworten und zu visualisieren. Eine Prämisse des Projekts ist, dass wir nur dezidierte Fahrradinfrastruktur berücksichtigen, da ein umfassendes Netzwerk derselben – unserer Meinung nach – das Ziel jeder nachhaltig geplanten Stadt sein soll. Uns ist dabei besonders wichtig,

dass alle Analysewerkzeuge allgemein gehalten werden, sodass sie direkt für alle Städte anwendbar sind. Dies ist der Grund, wieso wir nicht noch andere Datenquellen (z.B. tatsächliche Benutzung) verwenden.

Einige unserer Analysen haben wir in einem Adventskalender gepostet, siehe Link am Ende des Textes. cities.by.bike wird aktuell nur von einer Person (in deren Freizeit) betrieben. Die Motivation, die dem Projekt zugrunde liegt, ist es, eine positive Vision für städtische Mobilität zu schaffen. Dies soll insbesondere auch durch den Ausblick auf andere Städte (mit Fokus auf Europa) gelingen. Ein weiterer Aspekt, der uns wichtig ist, ist es, (Fahrrad-)Mobilität mit anderen städtischen Themen wie der Planung von öffentlichem Raum oder sozialen Fragestellungen zu verknüpfen.

Es gibt noch sehr viel ungenutztes Potenzial für datengestützte Methoden in der Mobilitätsplanung, aber auch in der Öffentlichkeitsarbeit und mit (relativ) simplen

74

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Visualisierung und Analyse von städtischer Fahrradinfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Fahrradkarten auf Instagram, netzwerkbasierte Analyse (siehe Twitter und Abb. oben links, Blogartikel)
- **FINANZIERUNG:**
Keine
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

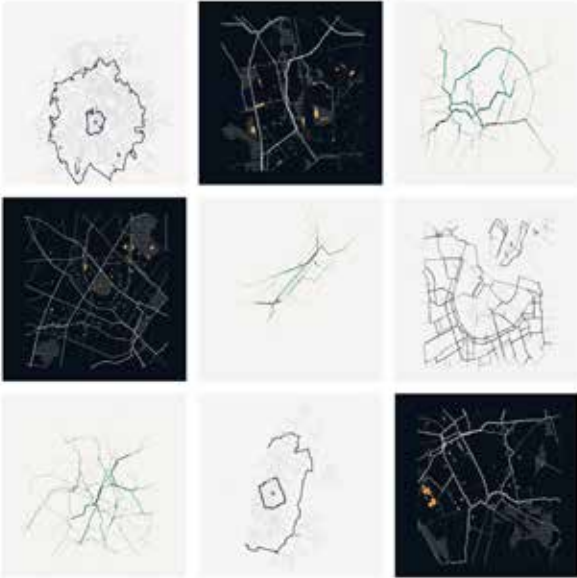
cities.by.bike ist eine Plattform zur Visualisierung und Analyse von städtischer Fahrradinfrastruktur. Unser Ansatz zeichnet sich dadurch aus, dass er datenbasiert ist und potenziell auf alle Städte der Welt angewandt werden kann. Das Ziel ist es, Fahrradinfrastruktur als Netzwerk zu vermitteln und basierend darauf einfache datengestützte Erkenntnisse über mögliche Verbesserungen oder Planungsprioritäten zu gewinnen.

Projektmanagement:

- Privatperson

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fabian Schaipp
- E-Mail: cities.b.bike@gmail.com
- Projekthomepage: <https://citiesbybike.framer.website/>



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Emissionsfreie städtische Mobilität muss im Angesicht der Klimakrise eins der am höchsten priorisierten Themen jeder Stadt sein. Um nachhaltige Mobilität mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu ermöglichen, benötigt es aber politischen Willen und zielgerichtete Planung. Unser Projekt versucht für eine solche nachhaltige Verkehrspolitik zu werben und zu einer begeisterungsfähigen Vision des städtischen Lebens beizutragen.

74

Methoden und öffentlich verfügbaren Daten können bereits interessante Ergebnisse produziert werden. Dies ist die Leitlinie, der cities.by.bike folgt.

Links:

1) Twitter Adventskalender: https://twitter.com/citiesbybike/status/1597669998914580480?s=20&t=Q_z4jIfoWXMPsIK-cemj29g

2) Blog: <https://medium.com/@cities.b.bike>

Fahrradverleihsysteme und geführte Radtouren



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



OLAF – DAS FREIE SCHWERLASTENRAD



Wir, der Verein Fahrradstadt Wuppertal e.V., engagieren uns für einen umfassenden multimodalen Verkehrsmix in unserer Stadt. Unser Schwerpunkt liegt dabei in der Förderung des Radverkehrs. Wir möchten dazu beitragen, unsere Stadt für den Radverkehr attraktiver zu machen und die Lebensqualität, die Ressourcennutzung und den Ausstoß von Emissionen in unserer Stadt nachhaltig zu verbessern.

Bereits seit dem Frühjahr 2016 betreiben wir mit „Fienchen – dem freien Lastenrad“ einen kostenlosen, rein ehrenamtlich betriebenen Lastenradverleih. Unser Ziel ist es, den Bürger*innen sowie den Unternehmen unserer Stadt die einfache und kostenlose Ausleihe eines elektrisch unterstützten Lastenrades zu ermöglichen, um die Vorteile und Potenziale der innerstädtischen Fahrradbenutzung selbst zu erfahren. Zudem bietet unser Verleih – völlig unabhängig von den jeweiligen finanziellen Möglichkeiten – die Gelegenheit, ein Lastenrad zu nutzen. So ermöglichen wir

eine individuelle, selbstbestimmte Mobilität, die ansonsten ohne ein eigenes Auto nicht denkbar wäre. Unsere freien Lastenräder konnten bereits vielen Menschen Autofahrten ersparen. Dank der unkomplizierten Möglichkeit, ein Lastenrad auszuprobieren, haben sich einige Nutzer*innen inzwischen ein eigenes Lastenrad zugelegt und verzichten dadurch teilweise oder komplett auf ein eigenes Auto.

Häufig erhalten wir Anfragen von Gewerbetreibenden, insbesondere Handwerker*innen, die ein Lastenrad als Alternative zu Kfz und Lieferwagen für ihr Gewerbe ausprobieren möchten. Dabei stellte sich jedoch heraus, dass unsere einspurigen Lastenräder zu klein sind oder zu wenig Zuladung ermöglichen. Um diese Lücke zu schließen, konnten wir nun mit Unterstützung der Deutschen Postcode Lotterie ein großes, zweispuriges Lastenrad anschaffen und in den Verleihbetrieb überführen. Wir stellen das Schwerlastenrad kleinen Unternehmen und

Projektmanagement:

- Fahrradstadt Wuppertal e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christoph Haberer
- E-Mail: christoph.haberer@fswpt.de
- Projekthomepage: <http://www.fienchen-wuppertal.de>

75



<https://www.youtube.com/watch?v=AsGC1fj9Ho>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Kostenloser Verleih eines freien Schwerlastenrades, insbesondere für kleine Unternehmen und Handwerker*innen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Anschaffung des Schwerlastenrades, Start des Verleih
- **FINANZIERUNG:**
Förderung und Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bereits seit dem Frühjahr 2016 betreiben wir mit „Fienchen – dem freien Lastenrad“ einen kostenlosen, rein ehrenamtlich betriebenen Lastenradverleih. Wir haben unsere Lastenradflotte nun um ein vierrädriges Schwerlastenrad erweitern können. Unser „Olaf“ ist damit wahrscheinlich das weltweit erste freie Schwerlastenrad! Das Rad stellen wir Gewerbetreibenden, insbesondere Handwerker*innen zur Verfügung, um Lastenräder als Alternative zu Kfz und Lieferwagen für ihr Gewerbe auszuprobieren.



Handwerker*innen für längere Testzeiträume zur Verfügung, um es als erlebbare Alternative zu einem Kfz auszuprobieren. Die Nutzung unserer Räder verringert unmittelbar die Fahrten mit dem Pkw und hat damit direkten Einfluss auf die Verkehrsdichte und -sicherheit sowie die Luft- und Lebensqualität in unserer Stadt.

Zudem ermöglicht das Lastenrad eine verbesserte Teilhabe von Arbeitnehmer*innen, die keinen oder noch keinen Führerschein besitzen. Diese können so selbstständiger agieren, eigenverantwortlich Außentermine wahrnehmen und Aufträge erledigen. Dies schließt insbesondere auch Auszubildende unter 18 Jahren mit ein. Der Verleih schafft für die Unternehmen die Gelegenheit, ein Lastenrad unkompliziert und ohne teure Investitionen für die eigenen Belange zu testen. Wir möchten damit diejenigen, die über die Anschaffung eines eigenen Lastenra-

des nachdenken, unterstützen, das passende Modell zu finden. Ziel ist dabei, auf die Nutzung und bestenfalls auf den Besitz eines Pkw zu verzichten und einen nachhaltigen Mentalitäts- und Mobilitätswandel zu unterstützen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat eine sehr grundlegende Bedeutung für unser Projekt. Die Nutzung unserer freien Lastenräder verringert die Fahrten mit dem Pkw und hat damit direkten Einfluss auf die Verkehrsdichte und -sicherheit sowie die Luft- und Lebensqualität in unserer Stadt. Die Präsenz unserer Räder im Stadtverkehr und in den Medien trägt zudem zu einer positiven und stärkeren Wahrnehmung des Fahrrads und des Lastenrades als ernst zu nehmendes Verkehrsmittel bei. Wir möchten mit unserem Angebot einen nachhaltigen Mentalitäts- und Mobilitätswandel unterstützen.



76

In der Digitalstadt Ahaus gibt es seit Juli 2021 eine sich selbst verwaltende E-Bike-Station. Das Projekt der Tobit.Software Labs ist als Blaupause für Kommunen, Unternehmen, Organisationen und Vereine gedacht, um auch in kleineren Städten und Betrieben ein nachhaltiges, ökologisches und gesundheitsförderndes Fahrradangebot zu schaffen. Alles, was sie dafür brauchen, ist ein Fahrrad und das kostenfreie Betriebssystem chayns.

Das Software-System bietet alle nötigen Eckpfeiler, um ein Fahrrad – oder sogar eine ganze Flotte – shareable zu machen: Dazu gehören das Buchungssystem, eine automatische Rechtevergabe, die den Zugriff auf die gebuchten Fahrräder erlaubt, die bargeldlose, digitale Bezahlung und ein professionelles Messagingsystem, um immer den Kontakt zu den Nutzern halten zu können. Diese scannen nur den QR-Code auf dem Rad mit ihren Smartphones, um es zu buchen und anschließend an der Station zurückzugeben.

Projektmanagement:

- Tobit.Software Labs

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dieter van Acken
- E-Mail: va@tobit.com
- Projekthomepage: <http://www.ahaus.bike>

Dass in Ahaus die niederländischen Van-ooft E-Bikes im Einsatz sind, liegt nicht an der Nähe zur holländischen Grenze, sondern an der einfachen Einbindung. Der Account – das Konto – das für jedes E-Bike vorhanden ist, lässt sich direkt mit chayns verbinden. Für den Aufbau einer eigenen Fahrradverleihstation bedeutet das: minimalster Aufwand. Aber auch jeder andere Drahtesel lässt sich über chayns und ein smartes Schloss digital teilbar machen. Ein Fahrradunterstand stand in Ahaus bereits in unmittelbarer Nähe zum Rathaus zur Verfügung, um die Fahrräder vor Wind und Wetter zu schützen, lediglich die Ladekabel mussten nachgerüstet werden.

Von Beginn an wurde das Angebot angenommen, die E-Bikes waren jeden Tag im Einsatz. 17.693 Personen haben in den eineinhalb Jahren ein Bike an der Station ausgeliehen. Bei 50% der Ausleihen betragen die Leihzeiten zwischen 30 und 60 Minuten. Das Ziel, Mitarbeiter aus dem Einzelhandel und der Stadtverwaltung für

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Selbst verwaltendes E-Bike-System für kleine Kommunen, Vereine und Unternehmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Große Akzeptanz beim Proof of Concept, Verleihangebot wird aktuell erweitert.
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch Tobit.Software Labs
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Juni 2021 bis Oktober 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ahaus.bike ist ein sich selbst verwaltendes E-Bike-Angebot. Die notwendige Software ist kostenfrei erhältlich und soll dazu beitragen, auch kleinere Kommunen und Unternehmen für ein Verleihangebot zu gewinnen. Das Projekt in Ahaus zeigt, wie erfolgreich ein stationäres voll digitales Angebot funktioniert und wie über einen digitalen Gutschein auch die Mitarbeiter der Verwaltung kurze Strecken per E-Bike statt mit dem Dienstwagen erledigen.

AHAUS.BIKE



kurze Dienstfahrten vom Dienstauto auf das Leihrad zu bekommen, ist damit mehr als erreicht worden. Eine Besonderheit in Ahaus: Die Stadtverwaltung fordert ihre Mitarbeiter aktiv dazu auf, das E-Bike statt eines Autos zu nutzen, und stellt ihnen dafür einen digitalen Gutschein auf ihren Smartphones zur Verfügung.

Aufgrund der Nachfrage wird das Verleiheangebot aktuell erweitert und zieht um in ein neues Gebäude, direkt am Eingang der Fußgängerzone. Weitere Städte und Unternehmen zeigen Interesse und planen ein eigenes Angebot zu erstellen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch das Sharing-Konzept des E-Bike-Systems ist das Angebot grundsätzlich auf Nachhaltigkeit aufgebaut. Beim Projekt in Ahaus stehen die Räder allen Bürgern und Mitarbeitern aus Einzelhandel und Verwaltung zur Verfügung. Die Position der Verleihstation in unmittelbarer Nähe zum Rathaus und zur Fußgängerzone sowie die Einbindung des digitalen Gutscheins als Zahlungsmittel helfen dabei, den Dienstwagen durch das umweltfreundliche E-Bike zu ersetzen.

76

ALNATURA LASTENRÄDER – EIN NACHHALTIGES UND KOSTENFREIES TRANSPORTANGEBOT



77

Bereits seit 2018 bietet Alnatura in immer mehr Super Natur Märkten Lastenräder kostenfrei zum Ausleihen an – ob für Einkäufe oder einen Tagesausflug.

Das Projekt startete in einzelnen Alnatura Märkten in Berlin. Die Kooperationsbereitschaft des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Berlin mit Alnatura war ein Erfolg. Das positive Feedback der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Marktmitarbeitenden führte schnell zu einer Ausweitung des Projekts auf weitere Städte.

Hierfür kooperiert Alnatura mit regionalen Lastenrad-Initiativen und Verkehrsverbänden. Diese kümmern sich um die Wartung der Lastenräder und dienen als Multiplikatoren vor Ort: Sie bewerben das Angebot in ihren Mitgliedszeitschriften, nehmen an Netzwerktreffen teil und sind mit den Rädern bei Fahrradaktionstagen oder auf Messen zugegen. Gemeinsam setzen sie ein Zeichen für einen bewussteren Umgang mit Ressourcen und für Klimaschutz.

Alnatura weitet das Angebot schrittweise auf immer mehr Städte aus und möchte auf diese Weise einen positiven Beitrag zu verkehrsberuhigten Innenstädten und einer nachhaltigen Verkehrswende leisten. Der kostenfreie Ausleihservice richtet sich gleichermaßen an Alnatura Kundinnen und Kunden wie auch an alle anderen Menschen, die Interesse daran haben, ein Lastenrad auszuprobieren oder regelmäßig auszuleihen. Je nach Standort und Verfügbarkeit können Interessierte die Räder an bis zu drei aufeinanderfolgenden Tagen ausleihen. Über die entsprechende Buchungsplattform kann online die Verfügbarkeit der Räder eingesehen und diese können reserviert werden. Die Räder können dann innerhalb der Öffnungszeiten im Alnatura Markt entgegengenommen und wieder abgegeben werden.

Dank der kostenfreien und einfachen Abwicklung erfreut sich das Lastenradprojekt hoher Beliebtheit (die Räder sind so gut wie immer verliehen) und ermöglicht im-

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Das kostenfreie Lastenrad-Ausleihangebot leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
58 Räder in 50 Märkten und 14 Städten verfügbar sowie zahlreiche Kooperationen geschlossen
- **FINANZIERUNG:**
Alnatura Produktions- und Handels GmbH
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2018 bis 2025 und darüber hinaus

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Initiiert durch ein Projekt der Dualen-Studierenden, bietet Alnatura seit 2018 an immer mehr Standorten den kostenfreien Ausleihservice von Lastenrädern an. Hierfür kooperiert Alnatura mit regionalen Lastenrad-Initiativen und Verkehrsverbänden sowie dem E-Bike-Hersteller Riese & Müller. Alnatura weitet das Angebot schrittweise aus und möchte auf diese Weise einen positiven Beitrag zu verkehrsberuhigten Innenstädten und einer nachhaltigen Verkehrswende leisten.

Projektmanagement:

- Alnatura Produktions- und Handels GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Rouven Zickwolf
- E-Mail: rouven.zickwolf@alnatura.de
- Projekthomepage: keine Angabe

ALNATURA LASTENRÄDER – EIN NACHHALTIGES UND KOSTENFREIES TRANSPORTANGEBOT



77

mer mehr Menschen, Lastenräder – auch als Alternative zum eigenen Auto – auszuprobieren. Im besten Fall integrieren sie das Lastenrad regelmäßig in den Alltag und regen im Familien- und Bekanntenkreis zur Nachahmung an.

Inzwischen hat das Projekt seine Pilotphase gut überwunden und wird sukzessive bundesweit in den Alnatura Super Natur Märkten ausgerollt. Seit Projektstart konnte das Angebot jährlich ausgebaut werden. Inzwischen bietet Alnatura 58 Lastenräder in 50 Märkten und 14 Städten an. Weitere sollen folgen. Während anfangs normale Lastenräder angeboten wurden, konnte 2020 eine weitere Kooperation mit dem E-Cargo-Bike-Hersteller Riese & Müller aus Mühlthal bei Darmstadt geschlossen werden. Die E-Cargo-Bikes werden vor allem in hügeligen Städten besser angenommen und erweitern somit unseren Wirkradius.

Als neue Städte kamen 2022 Aachen, Hannover und Stuttgart hinzu. Weitere Lastenräder für 2023 sind geplant in Berlin, Köln, Lüneburg, Karlsruhe und München. Immer mehr Interessierte bekommen so die Möglichkeit, das Lastenradkonzept unkompliziert zu testen und zu einer Entlastung des innerstädtischen Straßenverkehrs beizutragen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist wesentlicher Teil der Alnatura Unternehmenskultur. Unser Nachhaltigkeitsverständnis umfasst die Dimensionen Umwelt, Soziales, Wirtschaft und Kultur.

Lastenräder stellen eine gute Möglichkeit dar, den Straßenverkehr zu beruhigen. Alnatura möchte den Menschen das Kennenlernen und den Zugang zu diesem Verkehrsmittel erleichtern und so einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.





Menschen mit Handicap sind bei der Freizeit- und Urlaubsplanung auf eine präzise durchdachte Angebotskette angewiesen. Zum Beispiel brauchen sie für die Planung einer Tour maximal verlässliche Informationen zu Steigungen und Bodenbeschaffenheit, denn sie können nicht absteigen und schieben. Auch

für Fahrradanhänger, Kinderwägen und Rollatoren sind diesbezügliche Details von Nutzen. Die in Zusammenarbeit mit einem Team von Handbike-Fans erarbeiteten Handbike-Touren sind ein großer Schritt hin zu einer Region für alle Menschen. Und sie sind ein Leuchtturmprojekt, das Dynamik entwickeln, sensibilisieren und damit weitere Schritte in der Region anstoßen soll.

Grad und Güte der Ausarbeitung sowie Sichtbarkeit der Touren im Chiemgau sind einzigartig in Bayern. Wie bei den Themen Radfahren und Wandern setzt der Chiemgau auch in diesem Bereich auf höchste Qualität und setzt sie durchgängig um. Damit werden bewusst Anreize für die gesamte Tourismusbranche geschaffen. Die konsequente Einbindung von Behindertenbeauftragten und Vertretern aus Gemeinden, Behörden und Tourismus seit 2017 hat zu hoher Akzeptanz und Sensibilisierung geführt, ein Faktor, der sich sicherlich positiv auf zukünftige Barrierefrei-Projekte auswirken wird. Die Ausweitung des Tourenangebots ist für die kommenden Jahre in Planung.

Projektmanagement:

- Chiemgau Tourismus e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Claudia Kreier
- E-Mail: kreier@chiemsee-chiemgau.info
- Projekthomepage: <http://www.chiemsee-chiemgau.info/handbike>

SIEBEN HANDBIKE-TOUREN IM CHIEMGAU

Die Handbike-Touren im Chiemgau sind nicht die einzigen, die bei einer Suche im Internet zu finden sind. Aber der Grad der Ausarbeitung mit mehreren Testläufen, mit Sichtung und Anbindung von geeigneten Angeboten am Wegrand sowie die durchgängige Ausschilderung und Darstellung in Print und Online sind einzigartig und sollen zur Nachahmung anregen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Rund 1,4 Millionen Menschen in Deutschland sind auf einen Rollstuhl angewiesen. Ein Teil von ihnen möchte sportlich aktiv sein, andere Menschen im Rolli, mit Fahrradanhänger oder Rollator profitieren von landschaftlich attraktiven Strecken ohne Schwellen für Spaziergänge oder -fahrten. Gelingt es, eine aus demografischen Gründen wachsende Zielgruppe mit einem hochwertigen Angebot als Stammgäste zu gewinnen, so ist das ein Beitrag zu wirtschaftlicher und sozialer Nachhaltigkeit in der Region. Für alle weiteren Maßnahmen zu mehr Barrierefreiheit als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Lebensraum und Lebensqualität ist durch das Handbike-Projekt der Weg geebnet.



78

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Schaffung eines präzise durchdachten Handbike-Angebots für sportliche Menschen mit Handicap
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sieben Touren mit Handbiker:innen entwickelt, mehrfach getestet, ausgeschildert und im Mai 2022 eröffnet
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel, LEADER, Landkreis
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2017 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Sieben ausgeschilderte und mehrfach von Handbiker:innen getestete Handbike-Touren ergänzen das Angebot in der ADFC-RadReiseRegion Chiemgau nun auch für sportlich ambitionierte Menschen mit Handicap. Die Touren wurden nur da ausgewiesen, wo auch barrierefrei zugängliche Einrichtungen (Badestrand, Biergarten, Toiletten etc.) vorhanden sind. Die mit eindeutigen Piktogrammen gekennzeichneten Touren sind von 3 bis 40 km lang und über den ganzen Chiemgau verteilt.

LARA – DAS LEIHLASTENRAD FÜR LINTEL!

Lintel ist ein Ortsteil von Rheda-Wiedenbrück. Im Ort leben ca. 2.000 Menschen. Es gibt zwei Neubaugebiete, Kindergarten, Schule ... und viele Autos. Vieles lässt sich gut mit dem Fahrrad erledigen. Trotzdem werden (zu) viele Wege mit dem Auto erledigt. Eine Umfrage im Ort im Jahr 2019 hat ergeben, dass 80% der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, kürzer sind als 5 km. Um Anreize zu schaffen, auf ein eigenes (Zweit-)Auto zu verzichten, hat der Dorfverein ein Dorfauto beschafft, das gegen geringe Leihgebühr genutzt werden kann (www.dorflintel.de). Ein weiterer Anreiz zur Mobilitätswende im Dorf soll das neue Lastenfahrrad (LaRa) sein, das kostenfrei ausgeliehen werden kann. LaRa wurde vom Fahrradverein „Radfahrerfreunde Lintel und Umgebung e.V.“ mit Unterstützung des Kreises Gütersloh beschafft und soll neben dem Dorfauto geparkt werden. Unserem Verein fehlen jedoch die finanziellen Mittel, um eine sichere Unterstellmöglichkeit zu finanzieren. Diese soll nach vorheriger Buchung mit einer Chipkarte/Keycode etc. zu öffnen sein. Die Buchung soll über eine Softwarelösung (Internet, Smartphone etc.) realisiert werden, möglichst ähnlich der für das Dorfauto.

LaRa eignet sich für alle, die Marktbesuch, Baumarkt, Getränkemarkt oder einen Ausflug mit der Familie per Rad erledigen wollen. Das Picknick (oder der Dackel) können ins Lastenrad. Auch alltägliche Fahrten zum Kinderarzt, zum Schwimmbad etc. lassen sich oft leichter mit dem Lastenrad erledigen. Da Lastenräder teuer sind, muss eine individuelle Anschaffung gut überlegt sein. LaRa bietet die Möglichkeit, neue Mobilitätsformen auszuprobieren und langfristig zu etablieren.

Projektmanagement:

- Radfahrerfreunde Lintel und Umgebung e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Friederike Wandnacher
- E-Mail: friederike@radfahrerfreunde.de
- Projekthomepage: <http://www.radfahrerfreunde.de>

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Unser Projekt „LaRa – das Leihlastenrad für Lintel!“ ist ein aktiver Beitrag zur Mobilitätswende. Wenn Deutschland die Klimaschutzziele erreichen will, muss der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert werden. Unser Leihlastenrad schafft die Möglichkeit, das eigene Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Jeder Kilometer, der mit LaRa gefahren und auf das Auto verzichtet wird, ist ein aktiver Beitrag zur Mobilitätswende!

79

KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Leihlastenfahrrad für unser Dorf, geeignet für Familien und Senior/-innen für viele Alltagswege
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ein Lastenfahrrad wurde beschafft, wir brauchen noch eine Unterstellmöglichkeit und ein Buchungssystem.
- **FINANZIERUNG:**
2.500 Euro fehlen.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Dorf liegt 6 bis 8 km von den Stadtkernen Rheda, Wiedenbrück und Gütersloh entfernt. Viele Strecken z.B. zum Einkaufen lassen sich gut mit dem Fahrrad erledigen. Ein Lastenrad erleichtert den Transport größerer Einkäufe oder die Mitnahme von Kindern. Unser Dorf-Fahrradverein (www.radfahrerfreunde.de) hat mithilfe des Kreises Gütersloh ein Lastenfahrrad beschafft, das allen kostenlos zur Verfügung steht. Wir benötigen noch eine zentrale Unterstellmöglichkeit im Dorfkern und Buchungssoftware.

RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR JEDERMANN/-FRAU



80

Hauptbeweggründe für das 2010 begonnene Projekt waren die spür- und sehbaren positiven Entwicklungen im Umfeld der von der Braunkohle stark in Mitleidenschaft genommenen Umwelt in der Leipziger Tieflandsbucht. Das erlebbar und dokumentierbar zu machen, geht am besten mit dem Rad.

Deshalb bin ich zwischenzeitlich vor ca. fünf Jahren in den ADFC eingetreten und habe mich angeboten, meine Radtouren für den Fahrradclub zu organisieren, die diesem Zweck untergeordnet waren. Außerdem spielte der Aspekt einer gesunden Bewegung an frischer Luft eine nicht unerhebliche Rolle. Die Gewinnung von Mitgliedern für den ADFC war ebenfalls ein Ziel. Der ADFC forderte aber eine Zertifizierung bei einer dreitägigen, selbst zu bezahlenden Veranstaltung. Mir war das ganz einfach zu bürokratisch, wenn Radler mit jahrelangen Tourerfahrungen derart gegängelt werden.

Ich führte weiterhin meine ehrenamtlichen Radtouren außerhalb des ADFC durch. Anfänglich mit drei bis fünf Radlern, später

mit 15 bis 20, in der Spitze fast 30 Radlern. Jeder fährt auf eigene Kosten und Risiko mit, keiner muss sich an- oder abmelden. Ich erarbeite die Routen, kläre evtl. Besichtigungen, notwendige Verpflegungsstellen, Zeitabläufe usw. Bei der Durchführung achte ich auf vorher erkundete wichtige geschichtliche, kulturelle oder naturbezogene Dinge wie z.B. Gebäude, Veränderungen der Seen, Apfelsteine, Tagebau in Betrieb, restaurierte Details an Fassaden, Brunnen, monumentale Bäume usw.

Diese Details vermittele ich regelmäßig vor Ort. Es fahren Männer und Frauen von 50 bis 80, als „Bio-Radler“ oder „Mopedfahrer“ aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit. Jedes Jahr gibt es einen Jahresplan und Monatspläne für die Interessenten, der kein absolutes Dogma ist, sondern je nach neuen Erkenntnissen oder Wünschen korrigiert wird. „Fahrtage“ sind Mittwoch und Sonntag sowie Tage mit erwartbaren außergewöhnlichen Erlebnissen. Jedes Jahr kommen so ca. 50 bis 60 gefahrene Touren zusammen.

Projektmanagement:

- Ehrenamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Mertes
- E-Mail: mertesklaus@web.de
- Projekthomepage: <https://www.komoot.de/collection/1711408/-radtouren-und-wandertouren-2023>

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Durch gemeinsames Radfahren die Umgestaltung der Landschaft von Grau in Bunt erleben
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bei bisher über 600 Radtouren mit ca.36.000 km die Entwicklung des Umlandes „erfahren“
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2010 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Von der wirtschaftlich abgehängten Region Ostthüringen aus Lichtblicke der Entwicklung Mitteldeutschlands gemeinsam erradeln. Erleben der faszinierenden Umgestaltung unserer Landschaft mit den Schwerpunkten Natur, Umwelt, Kultur durch bewusste Themenfahrten und damit verbundene Besichtigungen. Die Regionen Altenburger Land, Burgenlandkreis/ Kohrener Land/Neuseenland gehörten vor der Wiedervereinigung zur schmutzigsten Region in der DDR. Der Landschaftswandel ist vom Rad aus intensiv erlebbar.

RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR JEDERMANN/-FRAU

Mein - gern erbrachter- ehrenamtlicher Zeitaufwand ist schwer einzuschätzen. Vorbereitung, Erstellung der GPS-Daten, Telefonate oder Mails wegen Verpflegungsstellen, Korrekturen z.B. aufgrund von Baustellen, Änderungen der Ziele oder Besichtigungen, Klärung von Zugfahrten, Durchführung der Touren und Nachbearbeitung nehmen eine recht große Zeitspanne in Anspruch. Pi mal Daumen pro Tour ca. zehn bis zwölf Stunden – auch zum eigenen Nutzen investierte Freizeit! Das Wichtigste: Zufriedene und glückliche Mitfahrer, welche bei der Fahrt etwas für ihre eigene Gesundheit und die Erweiterung ihres Horizontes getan haben. Die meisten Mitradler kennen noch die Umweltsünden der Vergangenheit. Umso schöner ist der Aha-Effekt, wenn ein neues Detail auftaucht, welches eine Verbesserung der Umwelt zeigt: z.B. Bitterfeld/Mölbis, das Neuseenland, aber auch Leipzig, Markkleeberg oder die Geiseltalregion. Ich werde weiter daran arbeiten, das erlebbare Neue gemeinsam mit Gleichgesinnten zu „erfahren“.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Von außerordentlicher Bedeutung!

- Weil sportlich und spielerisch alles Wesentliche ohne Zwang und ohne die Verbreitung von z.B. Abgas erfolgt.
- Naturnahe Bewegung schärft Körper und Geist und erschließt kognitive Fähigkeiten, die später wieder abgerufen werden können.
- Vom Tagebau zum See, von verschmutzten Orten zu lebenswerten Städten und Dörfern, die Umwelt erholt sich ...

80



PAUL-GERHARDT-MOBIL – MOBILITÄT, BEGEGNUNG UND TEILHABE IM STADTTEIL FÖRDERN



Das Projekt Paul-Gerhardt-Mobil ist in einem kleinen Team von freiwilligen Mitarbeitenden des Paul-Gerhardt-Hauses entwickelt worden. Ausgangsidee war der Transport von Lebens-

mitteln für den neu entstandenen FairTeiler. Gemeinsam haben wir überlegt, was wir noch mit einem Lastenrad machen könnten, um das Thema Mobilität im Stadtteil nachhaltig zu verbessern, und wo es weitere Bedarfe im Hinblick auf eine andere Mobilität im Stadtteil gibt. Im Anschluss haben wir uns für ein flexibel einsetzbares Lastenrad entschieden, ein Finanzierungskonzept für die Investition entwickelt und Fördermittel eingeworben.

Seit Juni 2021 läuft das Paul-Gerhardt-Mobil im Stadtteil. Zu den Angeboten im Rahmen des Projektes Paul-Gerhardt-Mobil: Das Paul-Gerhardt-Mobil ist ein flexibles Lastenrad. Es ist unterwegs als ...

... Rikscha: Ältere oder mobilitätsbeeinträchtigte Menschen werden mit der Rikscha mobil. Sie werden zu den Veranstaltungen im Paul-Gerhardt-Haus abgeholt oder buchen Fahrten zum Arzt oder in die Stadt.

... Einkaufs-Mobil: für Menschen, die zum Beispiel aufgrund einer Erkrankung nicht alleine einkaufen können oder das Zuhause nicht verlassen können, werden Einkaufsfahrten angeboten.

... Ranzentaxi: Für Erstklässler der Grundschulen werden die Ranzentaxi zum Hort oder zur Kindertafel im Paul-Gerhardt-Haus gebracht.

Projektmanagement:

- Paul-Gerhardt-Haus der Ev.-luth. Kirchengemeinde Paul-Gerhardt Lüne

Kontakt:

- Ansprechpartner: Antje Stoffregen
- E-Mail: paul-gerhardt-haus.lueneburg@evlka.de
- Projekthomepage: <https://paul-gerhardt-haus-lueneburg.wir-e.de/paul-gerhardt-mobil>

... Café-Mobil: Das Lastenrad kommt als Café-Mobil zu Spielplätzen und an öffentliche Orte und bietet flexible Begegnungsräume im Stadtteil an.

... FairTeiler-Mobil: Für den Fairteiler am Paul-Gerhardt-Haus werden Lebensmittel in den Kleingärten und bei Geschäften im Stadtteil eingesammelt.

Zum Paul-Gerhardt-Mobil-Team: Das Projekt Paul-Gerhardt-Mobil wird getragen durch das Paul-Gerhardt Mobil-Team. Es ist eine wachsende Gruppe von zurzeit zwölf Ehrenamtlichen jeden Alters, die gerne Fahrrad fahren.

Sie übernehmen regelmäßig Fahrdienste mit dem Paul-Gerhardt-Mobil. Alle Mitglieder des Teams haben an einer Einführung und Schulung für das Lastenrad teilgenommen. Das Team trifft sich zu regelmäßigen Treffen zur Reflexion, Fortentwicklung und Koordination des Projektes.

Zum Koordinator des Projektes Paul-Gerhardt-Mobil:

Das Projekt Paul-Gerhardt-Mobil wird koordiniert durch einen geringfügig beschäftigten Koordinator im Rahmen von fünf Wochenstunden. Er hat folgende Aufgaben:

- Koordination des Paul-Gerhardt-Mobil-Teams
- Koordination der Einsätze und Angebote
- Schulung der Freiwilligen im Paul-Gerhardt-Mobil-Team
- Laufende Betreuung und Wartung des Fahrrads

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit in seiner umfassenden Bedeutung von sozialer Teilhabe, ökologischer Nachhaltigkeit und ökonomischer Nachhaltigkeit ist tragend für das Projekt.

81



<https://www.youtube.com/watch?v=54HqpB-k2eY&t=4s>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Mit dem Paul-Gerhardt-Mobil Mobilität, Begegnung und Teilhabe im Stadtteil fördern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ehrenamtliche sind engagiert. Das Fahrrad hat ca. 2.500 km im Stadtteil zurückgelegt.
- **FINANZIERUNG:**
Spenden und Fördermittel finanzieren das Projekt.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Herbst 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Freiwillig Engagierte verbessern die Mobilität sowie die Begegnungs- und Teilhabemöglichkeiten für ganz verschiedene Menschen im Stadtteil. Das Projekt wird getragen von freiwillig Engagierten und es werden mit einem Lastenrad verschiedene Funktionen übernommen. Ein vergleichbares Projekt ist mir nicht bekannt.

KLARA – KAUFUNGER E-LASTENRADVERLEIHSYSTEM, FLÄCHENDECKEND UND KOSTENLOS



Die Gemeinde Kaufungen hat gemeinsam mit dem Spurwechsel Kaufungen e.V. das Projekt Klara – Kaufunger Lastenradverleihsystem gestartet. Als zivilgesellschaftliche Initiative hat Spurwechsel Kaufungen e.V., ein Verein zur Gestaltung der lokalen Mobilitätswende, die Idee 2021 an die Gemeinde herangetragen und gemeinsam mit der Verwaltung und Politik zur Realisierung gebracht.

Mithilfe von Fördergeldern aus dem Programm zur „Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie von kommunalen Informationsinitiativen CO₂-arme Mobilitätssysteme“ des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz konnte die Gemeinde die Anschaffung von 18 Lastenrädern und die wettergeschützte Aufstellung an 15 dezentralen Standorten leisten. Der Fuhrpark besteht aus elf einspurigen Lastenrädern für Kinder und/oder Last, drei Dreirädern mit Box für größere Lasten, zwei Sonderfahrzeugen (Schwerlastenrad und großer Anhänger) sowie zwei Rikschas, um mobilitätseingeschränkten Menschen ein

Fahrraderlebnis zu ermöglichen. Durch einzelne Abstellboxen sind die Räder vor Witterung geschützt, sie können direkt geladen werden und Zubehör kann verstaut werden. Jedes Lastenrad hat eine*in Pat*in, die regelmäßig nach dem Rad und seiner Abstellbox sieht. Die Kosten für den Unterhalt werden von der Gemeinde getragen, die Betreuung wird durch Spurwechsel e.V. geleistet.

Die betreuenden Personen sind ein Teil der erheblichen ehrenamtlichen Unterstützung. Sie haben einen Namenswettbewerb organisiert, bei dem über 100 Einsendungen abgegeben wurden, bei der Auswahl der Standorte unterstützt, die Homepage erstellt und führen die Einweisung der Erstnutzer*innen durch. So entsteht eine größere Identifikation der Kaufunger*innen mit Klara.

Seit Oktober 2022 läuft der Probetrieb, persönlich können die Lastenräder bereits kostenlos ausgeliehen werden. Witterungsbereinigt war der Start sehr erfolgreich! Über 100 Menschen wurden bereits in die Nutzung eingewiesen und auch im

Projektmanagement:

- Gemeinde Kaufungen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lisa Haubner
- E-Mail: l.haubner@kaufungen.de
- Projekthomepage: <http://www.klara-kaufungen.de>

82



<https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/kaufungen-ort43178/kaufungen-faehrt-elektrisch-ausleihe-von-lastenraedern-ist-nun-moeglich-91844579.html>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Lastenräder für alle, für die kommunale Mobilitätswende
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 100 Anmeldungen, mehr als 300 Verleihvorgänge seit Oktober 2022, Ausfahrten für ältere Menschen
- **FINANZIERUNG:**
Knapp 250.000 Euro, Förderung und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Start 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Klara – das Kaufunger E-Lastenradverleihsystem ist für alle in Kaufungen einfach und kostenlos zugänglich und demonstriert klimafreundliche Transportmittel für praktisch alle Aufgaben in Alltag und Freizeit. Durch die hohe Lastenrad-Dichte erreichen bei uns (12.500 EW) fast alle Bürger*innen innerhalb von fünf bis acht Minuten fußläufig ein Leihlastenrad. Neben elf einspurigen Lastenrädern haben wir sieben Spezialfahrzeuge im Fuhrpark, u.a. zwei Rikschas, die älteren Menschen ermöglichen, Fahrtwind zu spüren.

KLARA – KAUFUNGER E-LASTENRADVERLEIHSYSTEM, FLÄCHENDECKEND UND KOSTENLOS

82



Ortsbild sind die Lastenräder sichtbar. Ab dem Frühjahr 2023 wird die Ausleihe per App und 24/7, ebenfalls kostenlos, eingeführt. Das reduziert Zugangsbarrieren und macht unabhängig von Ladenöffnungszeiten.

Mit dem Projekt Klara wurde eine attraktive Möglichkeit geschaffen, um die Emissionen und den Flächenverbrauch von Nahmobilität zu reduzieren. Es wird erlebbar, wie unsere Bürger*innen auch ohne Pkw mobil unterwegs sein und Lasten transportieren können, egal ob Kinder, einen Kasten Bier oder einen neuen Staubsauger. Einkaufen, Leben und Freizeitgestaltung in Kaufungen werden so attraktiver und die Nutzer*innen erleben Bewegung und Begegnung in der Gemeinde.

Klimaschutz, Steigerung der Gemeindeattraktivität und Erweiterung der Mobilität durch Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft und Gemeinde zeichnen unser Projekt im Besonderen aus. Wir möchten den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, um als Vorbild für andere Gemeinden zu zeigen, wie ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden kann.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Beitrag zur Umsetzung folgender SDGs:
SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen – Fahrräder bewegen und die Rikschas erlauben auch Älteren, den Fahrtwind in den Augen zu spüren.
SDG 10: Weniger Ungleichheiten – kostenfreie Mobilität für alle
SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden – ein Sharingsystem flächendeckend in Kaufungen
SDG 12: Nachhaltige*r Konsum und Produktion – besonders langlebige Fahrräder wurden angeschafft.
SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz – statt MIV E-Lastenräder mit Ökostrom



LASTENRÄDER GÜNSTIG LEIHEN



KREIS BERGSTRASSE



Viele kurze Wege im Kreis Bergstraße werden noch mit dem motorisierten Individualverkehr abgewickelt. Dies erhöht die Treibhausgasemissionen im Kreis Bergstraße. Mithilfe von alternativen Mobilitätsformen (z.B. Lastenrädern oder E-Bikes) könnte der Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder für innerörtliche Lieferungen klimafreundlicher gestaltet werden.

Mit dem Projekt „Lastenräder günstig leihen“ möchte der Kreis Bergstraße die Bürgerinnen und Bürger zum Umdenken anregen und auf die Umstellung auf klimafreundliche Mobilitätsformen aufmerksam machen. Ziel des Projekts ist es, dass die Bürgerinnen und Bürger zu günstigen Konditionen in Ruhe testen können, ob sich für sie der Umstieg auf ein E-Lastenrad anbieten und eine solche Anschaffung sich somit lohnen würde.

Für das Projekt „Lastenräder günstig leihen“ wurden verschiedene Umsetzungs-

möglichkeiten geprüft. Unter anderem wurde geprüft, ob sich die Anschaffung eines E-Lastenrads durch den Kreis lohnt, dessen Verleih dann über ehrenamtliche Helfer (z.B. vom ADFC) organisiert wird. Darüber hinaus wurden Angebote von Anbietern überprüft, die Verleihstationen im Kreis Bergstraße eingerichtet hätten. Als beste Option für den Kreis hat sich jedoch die Kooperation mit einem ortsansässigen Fahrradhändler erwiesen. Dieser erhält vom Kreis Bergstraße einen Mietzuschuss, sodass das Ausleihen eines E-Lastenrads 19 Euro pro Tag statt 49 Euro kostet und 49 Euro für ein Wochenende (Freitag bis Sonntag) statt 99 Euro. Auf diese Weise subventioniert der Kreis zwei E-Lastenräder, die die Bürgerinnen und Bürger in Lorsch (Region Ried) oder in Bensheim (Region Bergstraße) von April bis September ausleihen können. Dabei werden die Lastenräder jeweils am Ende der Saison durch den Verleiher durch neue Lastenräder ersetzt.

Bereits im ersten Jahr wurden die beiden E-Lastenräder für insgesamt rund 100 Tage ausgeliehen. Dadurch konnten 2022 rund 1,4 t CO₂-Emissionen eingespart werden gegenüber der Nutzung eines Autos mit Verbrennermotor.

Mit dem Projekt „Lastenräder günstig leihen“ leistet der Kreis Bergstraße nicht nur zum Klimaschutz in der Region einen wertvollen Beitrag, sondern auch zur Gesundheitsprävention, denn Fahrradfahren ist nicht nur gut für das Klima, sondern auch für die eigene Gesundheit. Mit den beiden subventionierten E-Lastenrädern macht der Kreis seinen Bürgerinnen und Bürgern gerade für Kurzstrecken eine echte Alternative zum eigenen Auto leicht zugänglich. Durch das Projekt werden vor allem auch alternative, klimafreundliche

83

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Die Bergsträßer Bürgerinnen und Bürger sollen ein hochwertiges Lastenrad kostengünstig testen können.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Zwei Lastenräder wurden insgesamt 97 Tage ausgeliehen, so konnten rd. 1,4 t CO₂ eingespart werden
- **FINANZIERUNG:**
Der Kreis subventioniert Lastenradverleih zwei Jahre lang mit.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Projekt „Lastenräder günstig leihen“ können unsere Bürgerinnen und Bürger zu günstigen Konditionen in Ruhe testen, ob sich für sie die Anschaffung eines hochwertigen Lastenrads lohnt. Im Rahmen dieses Projekts können zwei unterschiedliche E-Lastenräder ausgetestet werden. Eins ist speziell auf den Transport von Lasten ausgelegt, das andere kann hingegen auch dafür genutzt werden, um Personen zu transportieren. Die subventionierten Lastenräder werden dabei zum halben Preis verliehen.

Projektmanagement:

- Klimaschutzmanagement des Kreises Bergstraße

Kontakt:

- Ansprechpartner: Reiner Pfuhl
- E-Mail: klimaschutz@kreis-bergstrasse.de
- Projekthomepage: keine Angabe



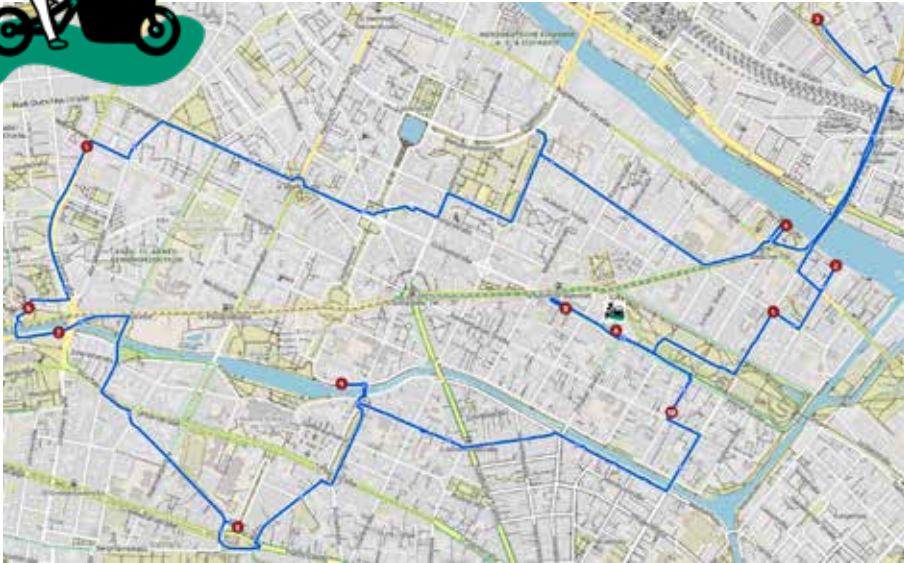
Mobilitätskonzepte gefördert und in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger geholt. Dabei stellt das hinter dem Projekt steckende neue Mietkonzept eine hervorragende Alternative für Bürgerinnen und Bürger dar, wenn der Kauf eines qualitativ hochwertigen E-Lastenrads keine Option ist. Denn: So hochwertige Lastenräder zu so einem günstigen Preis gibt es sonst nirgendwo.

Link zur Pressemitteilung: <https://www.kreis-bergstrasse.de/aktuelles-veroeffentlichungen/pressemitteilungen/pressemitteilung>

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind für das Projekt von zentraler Bedeutung, da es sich bei dem Projekt um eine Maßnahme aus dem Klimaschutzkonzept des Kreises Bergstraße handelt (MOB 005/MOB 009). Mit dem Lastenradprojekt möchte der Kreis Bergstraße klimafreundliche und somit nachhaltige Mobilität in das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger holen und gleichzeitig ein wertvolles alternatives Mobilitätsangebot für Menschen schaffen, die sich selbst kein Lastenrad leisten können oder auch schlicht keinen Platz dafür haben. Zudem konnten mit dem Lastenradprojekt bereits im ersten Jahr rund 1,4 t CO₂-Emissionen eingespart werden gegenüber der Nutzung eines Autos mit Verbrennermotor auf gleicher Strecke.

AUF SPURENSUCHE IN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG: MIT DEM E-BIKE VOM MAY-AYIM-UFER BIS ZU FAIR FASHION



Die Touren wurden im Auftrag des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Fair Spaces für einen gleichberechtigten Zugang zu nachhaltiger Mobilität an vier verschiedenen Terminen angeboten. Jeweils acht Erwachsene konnten an der Tour teilnehmen. Bei zwei Touren konnten vier E-Lastenfahräder genutzt werden, damit jüngere Kinder teilnehmen konnten. Zu Beginn der Tour gab es eine Einführung in die Nutzung der E-Fahrräder. Alle Personen waren somit willkommen, die schon länger nicht mehr auf einem Fahrrad gesessen und/oder noch nie ein E-Fahrrad genutzt hatten.

Den Teilnehmer*innen der Tour wurde ein facettenreiches Kreuzberg abseits gängiger Reiseführer-Empfehlungen nähergebracht. Postkolonialismus, Entwicklungspolitik und Nachhaltigkeit im Bezirk standen im Fokus der Touren: So wird auf der Tour z.B. das nach der antirassistischen Aktivistin und Dichterin May Ayim umbenannte Ufer, ein Fahrradladen mit fair und nachhaltig produzierten Fahrrädern (nach-

wachsenden Rohstoffen, recyceltem Material) oder der mit fairen Steinen gepflasterte Mehringplatz besucht. Zudem wurde auf (neuen) Radverkehrsanlagen in dem Bezirk gefahren und darauf hingewiesen, wie z.B. auf geschützte Radfahrstreifen, einen modalen Filter und Fahrradstraßen. Somit konnte, neben der Radförderung, mittels der Touren auch wichtiges Wissen vermittelt und die Radverkehrsinfrastruktur bekannt gemacht werden.

Vor jeder Tour haben wir die Teilnehmer*innen gefragt, wie häufig bzw. wann sie zuletzt mit dem Fahrrad gefahren sind. Nach dem Ende der Tour haben wir die Teilnehmer*innen gefragt, ob sie sich vorstellen können, häufiger mit einem E-Fahrrad zu fahren. Dabei ergab sich, dass die Mehrheit unserer Teilnehmer*innen schon vorher regelmäßig Rad gefahren ist, aber noch kein E-Bike oder E-Lastenfahräder. Für manche (ältere) Personen war die Tour ein Test, ob sie sich zukünftig ein E-Bike für eine komfortable Mobilität zulegen sollten. Andere haben im Nachgang

Projektmanagement:

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Fair Spaces GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Scherer
- E-Mail: julia.scherer@ba-fk.berlin.de
- Projekthomepage: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/entwicklungspolitik-und-nachhaltigkeit/artikel.1201446.php>

84

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Es sollen Tourist*innen und Berliner*innen zur Nutzung des Fahrrads durch E-Bikes motiviert werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Es wurden vier Touren mit ca. 30 Personen (plus zwei Kindern) durchgeführt. Ein Audioguide wurde erstellt.
- **FINANZIERUNG:**
Durch SenWEB
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
11/2021 bis 06/2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Tourist*innen sowie interessierte Bürger*innen konnten sich kostenlos für eine Tour anmelden. Es wurden Orte, die im Zusammenhang mit Postkolonialismus und Nachhaltigkeit im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg stehen, besucht und Wissen vermittelt. Zwei der vier Touren wurden explizit für Familien mit Kindern angeboten. E-Fahrräder sowie E-Lastenfahräder für die Kinderbeförderung wurden gestellt. Im Nachgang wurde ein Audioguide mit GPX-Tracks erstellt. So kann die Tour z.B. über komoot selbst durchgeführt werden.

AUF SPURENSUCHE IN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG: MIT DEM E-BIKE VOM MAY-AYIM-UFER BIS ZU FAIR FASHION



84

darüber nachgedacht sich ein (E-)Lasten-fahrrad anzuschaffen für die Beförderung ihres Kindes oder um manche Fahrten mit dem Auto zu ersetzen.

Um auf die Touren aufmerksam zu machen, wurde zunächst ein Corporate Design mit Logo und Schrift erstellt. Das Angebot der E-Bike-Touren wurde über die Social-Media-Kanäle des Bezirksamtes und der Kooperationspartner*innen der Tour (nachhaltige Läden, Initiativen und Verbände) verbreitet. Plakate wurden im Bezirk aufgehängt und Visit Berlin hat die Touren kommuniziert. Auch haben die Märkische Oderzeitung und die Lausitzer Rundschau darüber berichtet und die RBB Abendschau hat einen Beitrag gezeigt.

Im Nachgang der organisierten Touren wurde ein Audioguide mit Fragen zu jeder Station und einem GPX-Track für eine selbst geführte Tour auf der Internetseite des Bezirksamtes veröffentlicht. Dort werden auch E-Bike-Verleiher*innen aufgeführt sowie weitere Informationen zur Tour mit Bildern. Die Tour ist auch über komoot mit dem Hinweis zur Webseite des Bezirks veröffentlicht, um Personen zu erreichen, die dort nach städtischen Touren suchen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine große. Das Projekt wurde von der Koordinierungsstelle Bezirkliche Entwicklungspolitik beauftragt. Die Koordinierungsstelle setzt sich mit den Themen Nachhaltigkeit, kritischer Konsum, Globales Lernen auseinander und möchte diese Themen auf der bezirklichen Ebenen mit Leben füllen. Die E-Bike-Tour war eine perfekte Kombination von dem Thema nachhaltiger Verkehr im Bezirk und dem entwicklungspolitischen und nachhaltigen Angebot bzw. Orten des Bezirkes.

RADFahren FÜR ALLE – ROLLSTUHLFAHRRAD KOSTENLOS LEIHEN



Die Urlaubsregion Saar-Obermosel ist Modellregion für barrierefreien Tourismus. Dadurch sind in den vergangenen Jahren Fördermittel für überwiegend Infrastruktur-, aber auch Marketingmaßnahmen in die Region geflossen. Es wurden viele barrierefreie Angebote geschaffen in den Bereichen Kultur, aber auch Wander- und mit dem Rollstuhlfahrrad schließlich auch Radtourismus.

Die Stadt Konz konnte ein Rollstuhlfahrrad anschaffen, das über die Lebenshilfe Trier-Saarburg e.V. sowohl von Touristen als auch interessierten Einheimischen kostenfrei ausgeliehen werden kann. Somit können in unserer schönen Urlaubsregion nun alle im Sinne des Inklusionsgedankens in den Genuss einer Radtour kommen und Rollstuhlfahrer die Landschaft einmal aus einer anderen Perspektive erleben. Der vordere Teil des Fahrrads kann abgekoppelt werden (z.B. bei einer Rast oder Besichtigung unterwegs) und dann zur Fortbewegung als Rollstuhl genutzt werden.

Sofern sich das Rollstuhlfahrrad nicht gerade im Verleih befindet, kann und soll es auch von den Bewohnern der Wohnheime/Beschäftigten der Lebenshilfe genutzt werden. Somit ist eine durchgängige Auslastung des Rollstuhlfahrrads gesichert.



tung des Rollstuhlfahrrads, auch bei einer geringeren touristischen Nachfrage (z.B. außerhalb der Saison), gesichert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine nachhaltige Nutzung des Rollstuhlfahrrads ist durch die Kooperation mit der Lebenshilfe Trier-Saarburg e.V. gegeben. Auch bei einer geringeren touristischen Nachfrage (z.B. außerhalb der Saison) ist somit eine durchgängige Auslastung des Rollstuhlfahrrads gesichert.



Projektmanagement:

- Saar-Obermosel-Touristik e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefanie Koch
- E-Mail: info@saar-obermosel.de
- Projekthomepage: <https://www.saar-obermosel.de/barrierefrei-1/barrierefreie-angebote>

85

KURZE PROJEKTBEschREIBUNG

- **BUNDESland:**
Rheinland-Pfalz
- **ZIEL:**
Touristen und Einheimischen ein Rollstuhlfahrrad kostenlos zur Verfügung stellen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Das Angebot ist neu und geht jetzt erst in die Bewerbungsphase.
- **FINANZIERUNG:**
Finanziert über EU- und Landesmittel, 85%-Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Ab Frühjahr 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Rollstuhlfahrrad (mit Elektromotor) steht Touristen sowie Einheimischen kostenfrei zur Verfügung. Ausgabestelle ist die Lebenshilfe Trier-Saarburg e.V. Sofern sich das Rollstuhlfahrrad nicht gerade im Verleih befindet, kann es so auch von den Bewohnern der Wohnheime/Beschäftigten der Lebenshilfe genutzt werden.

BACH BY BIKE



Die Musikerinnen Mareike Neumann (Violine) und Anna-Luise Oppelt (Mezzosopran) haben mit Bach by Bike ein besonderes nachhaltiges Klassik-Projekt kreiert: Als Reiseveranstalterinnen führen sie Reisegruppen auf dem Fahrrad entlang der Lebensorte von Johann Sebastian Bach, verbunden mit selbst gestalteten Konzerten und den großen Bach-Festivals. J. S. Bach lebte in den heutigen Bundesländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen. Außergewöhnlich für einen Komponisten von Weltrang ist, dass sich seine Wirkungsstätten auf dem begrenzten Raum dreier heutiger Bundesländer befinden. Sein Leben lässt sich vom Geburtsort Eisenach bis zum Sterbeort Leipzig auf landschaftlich reizvollen (Fern-)Radrouten per Rad „erfahren“. Es werden Museen und original erhaltene Orte besucht. Bach by Bike engagiert sich für die Beschilderung eines offiziellen Bach-Radwegs und will zu einem nachhaltigen Kultur-Tourismus und -Leben anregen: Die Musikerinnen ermöglichen eine innovative Kultur-, Natur- und Musikvermittlung.

Die Idee von Bach by Bike existiert schon seit 2012, hat sich aber stets erneuert und wurde 2021 neu adaptiert: Seit Juni 2021 agiert Bach by Bike als selbstständiger Reiseveranstalter und plant und spielt eigene Konzerte bei den Radreisen. Seit 2012 gibt es ca. drei Radreisen pro Jahr mit je rund 20 Gästen aus Deutschland, Europa, Israel, USA, Kanada und Australien. Es gibt Kooperationen mit allen Bach-Institutionen, -Museen, -Vereinen, -Kirchen und -Festivals (Bachfest Leipzig, MDR Musiksommer, Bach Biennale Weimar, Köthener Bachfesttage u.a.). Darüber hinaus werden neue Touren und Routen ausgearbeitet, die musikalische Radtouren auch in anderen Regionen in Kooperation mit Musik-Festivals z.B. in Nordrhein-Westfalen und Brandenburg anbieten: 2021 und 2023 Touren um Potsdam zu den Kulturfesten Brandenburg und Musikfestspielen Potsdam Sanssouci, 2022 zwei Touren im Rahmen der WESERFESTSPIELE u.a. zum Bückeburger Bach in Niedersachsen. Bach by Bike bietet für Bach-Fans aus aller Welt

Projektmanagement:

- Bach by Bike – Mareike Neumann und Anna-Luise Oppelt GbR

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anna-Luise Oppelt
- E-Mail: mail@bachbybike.com
- Projekthomepage: <http://www.bachbybike.com>

86



<https://youtu.be/omAjBSBYH1w>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Bach by Bike veranstaltet geführte, nachhaltige, musikalische Radtouren und Fahrrad-Konzerte
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
2021 Reiseveranstalter von Radtouren/Konzerten, 2021 Music Cities Award, 2022 OPUS KLASSIK
- **FINANZIERUNG:**
Teilnehmergebühren, Konzerte, teils Fördergelder
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2 Seit 2012 fortlaufend, seit 2021 selbstständig

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Musikerinnen Mareike Neumann und Anna-Luise Oppelt haben ein interdisziplinäres Rad-Projekt kreiert: Als Reiseveranstalterinnen führen sie Radgruppen entlang der Lebensorte von Johann Sebastian Bach, verbunden mit selbst gestalteten Konzerten und großen Bach-Festivals. Bach by Bike engagiert sich für die Beschilderung eines offiziellen Bach-Radwegs und will zu einem nachhaltigen Kultur-Tourismus anregen: Die Musikerinnen ermöglichen eine innovative Kultur-, Natur- und Musikvermittlung.

BACH BY BIKE

und für FreizeitsportlerInnen, Kultur- bzw. landschaftlich Interessierte und Familienausflügler neue kulturelle Erfahrungen und einen klimafreundlichen regionalen Urlaub. Angedacht sind Reisen für SchülerInnen, Studienkurse und Betriebsausflüge.

2021 wurde Bach by Bike von einer internationalen Jury der Music Cities Award in der Kategorie „Best Use of Music to Drive Tourism“ verliehen: <https://www.music-citiesevents.com/award>

2022 gewann Bach by Bike den OPUS KLASSIK Innovationspreis für Nachhaltigkeit.

Zudem produzierte MDR-Klassik im Sommer 2022 ein ausführliches Feature über Bach by Bike mit einer Webserie in neun Episoden und fünf Radiobeiträgen. Die erste Episode der Webserie haben wir Ihnen hier als Link beigefügt, dort finden Sie auch die weiteren Episoden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir glauben, dass nachhaltiges Reisen per Rad die Zukunft ist! Bach by Bike hat deshalb ein nachhaltiges Reisekonzept entwickelt:

- Reiseroute komplett per Rad, Radverleih möglich
- verpackungsarme Verpflegung
- faire Honorierung der ReiseleiterInnen, MusikerInnen und PartnerInnen vor Ort

- An-/Abreise ist mit dem Zug/Umstieg in den Zug möglich
- nachhaltiger Mehrwert: touristische Aufwertung der Region
- kulturelle Einbindung der lokalen Bevölkerung: Führungen/Konzerte ortsansässiger Personen
- Verbindung mit Radfahren zieht mehr als das „typische“ Publikum klassischer Musik an
- andersherum werden „Nicht-UrlaubsräderInnen“ von dem Programm angezogen
- Kombination aus Bach, Kultur- und Naturerlebnis zieht ein internationales Publikum an
- maßgeblicher Beitrag zur Pflege der Musiktradition des mitteldeutschen Raumes

Ziele:

- Etablierung des Rads als Reiseverkehrsmittel für Bildungs- und Kulturreisen
- nachhaltiges, klimaneutrales Reisekonzept
- nachhaltige Belebung der Region durch Kultur-Tourismus und Konzerte
- Verknüpfung der Bachorte per Radweg zur effektiven, öffentlichkeitswirksamen und nachhaltigen Musikpflege
- mehrdimensionale Musikvermittlung in Kombination mit Naturerlebnis = Wertschätzung von Kulturgeschichte und Natur
- Beschilderung des Radwegs für eine breite Öffentlichkeit

86



Wir wollen die Menschen motivieren, das Fahrrad mehr in ihren Alltag einzubinden und im besten Fall das Auto komplett überflüssig zu machen. Abgesehen von der CO₂-Einsparung durch die Nutzung des Fahrrads bieten wir Fahrräder mit Bambus-Rahmen an. Bambus ist ein nachwachsender Rohstoff und bindet CO₂ im Gegensatz zu herkömmlichen Rahmen, die in ihrer Produktion und im Versand weitaus mehr davon ausstoßen. Die Bambus-Rahmen werden in Ghana von fair bezahlten Arbeitern hergestellt, die Firma in Ghana, die die Rahmen herstellt, hat von ihrem Gewinn eine Schule gebaut für mittlerweile 500 Schüler. Es gibt einen Förderverein für die Schule, bei dem wir Mitglied sind, und zusätzlich haben wir eine Patenschaft für ein Kind, wobei die Eltern monatlich einen Betrag von 25 Euro erhalten.

Seit 2022 gibt es bei uns in Dußlingen und in Nehren ein Lastenrad-Projekt, bei dem die Bürger ein Lastenrad kostenlos für maximal drei Tage ausleihen können. Der Verein baum e.V. hat das Lastenrad gekauft und wir organisieren und betreuen es ehrenamtlich. Mit der Partizipation in diesem Projekt erhoffen wir uns, einen Beitrag zur Veränderung der Mobilität leisten und die Bürger davon überzeugen zu können, dass sie gerade kurze Strecken, Einkäufe oder das Abholen der Kinder von der Schule mit solch einem Lastenrad problemlos bewältigen können.

Projektmanagement:

- E-BIKES Tübingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Edmund Bornheimer
- E-Mail: info@ebike-tuebingen.de
- Projekthomepage: <https://www.ebike-tuebingen.de>

Zusätzlich zu den Fahrrädern, die wir anbieten, haben wir auch Einkaufstrolleys, die sowohl einzeln als auch mit einer Kuppelung am Fahrrad befestigt werden können. Es gibt viele verschiedene Taschen für die Trolleys, darunter auch eine aus gebrauchten Lkw-Planen. Ebenfalls haben wir Anhänger für Kinder, Hunde oder Lasten, die z.B. auch Getränkekisten transportieren können. Diese Anhänger erleichtern den Umstieg vom Auto zum Fahrrad ungemein. Ebenfalls nachhaltig sind unsere Fahrradtaschen die aus recyceltem Kunststoff bestehen, auch unsere Regen- und Softshelljacken sind aus recycelten Materialien.

An sechs Sonntagen bieten wir verschiedene geführte Touren im Landkreis Tübingen an, sehr beliebt ist die Burgen & Schlösser Tour, die durch den Schönbuch führt. Unser Geheimtipp ist die Tour des Erinnerns, an deren Strecke sich verschiedene Stationen mit Hinweisen zu Geschehnissen im Nationalsozialismus befinden. Eine Station ist der Steinbruch Reusen, in dem Zwangsarbeiter arbeiten mussten. Ausgebildete Guides begleiten unsere Teilnehmer auf den Touren und erklären alles ausführlich.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist das oberste Prinzip. Wir achten auf nachhaltige Materialien und darauf, dass die Produkte langlebig sind und repariert werden können.



87

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Beitrag zur Verkehrswende, indem das Fahrrad das Auto ersetzen soll
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Lastenräder werden von Bürgern ausgeliehen, um zu testen, ob das Fahrrad die Autos ersetzen kann.
- **FINANZIERUNG:**
Firmenintern
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Bei uns kann man viele Fahrradprodukte zum Transport von Lasten/Kindern/Hunden ausprobieren. Bei uns kann man auch Fahrräder mit einem Rahmen aus Bambus ausprobieren, mieten, kaufen, leasen und über einen längeren Zeitraum abonnieren. Wir bieten geführte Radtouren sowie Fahr-sicherheitstraining an.

KVB-LASTENRAD



Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) sind DER Mobilitätsdienstleister für Köln. Mit dem KVB-Lastenrad wurde die bisherige KVB-Flotte, bestehend aus Stadtbahn, Bus, dem Bikesharing-System KVB-Rad und dem On-Demand-Service Isi, um ein weiteres Mobilitätsangebot erweitert.

Der Rat der Stadt Köln hatte im Sommer 2022 die Durchführung eines zweijährigen Pilotversuchs für ein KVB-Lastenradverleihsystem beschlossen. Seit Dezember 2022 können nun in den drei Stadtteilen Deutz, Neubrück und Nippes 15 KVB-Lastenräder an 15 Stationen ausgeliehen werden. Für den Pilotbetrieb wurden diese drei Stadtteile ausgewählt, weil sie in zwei innenstadtnahen Stadtteilen ein für Lastenräder hohes Nachfragepotenzial erwarten lassen, aber auch im Außenbereich das Potenzial ermittelt werden soll.

Besonderes Highlight: Stammkundinnen und -kunden der KVB und des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) – also jene,

die ein Zeitticket auf der VRS-Chipkarte besitzen – können die Lastenräder 90 Minuten pro Woche kostenfrei nutzen, wobei die Freiminuten auf einen Monat kumuliert werden (entspricht 36 Euro je Monat). Dadurch wird auch die Attraktivität des KVB-Abos weiter gesteigert.

Alle anderen Interessierten können das KVB-Lastenrad zum gültigen Preis von 9 Cent je Minute ausleihen, der Tagespreis (24 Stunden ab Beginn der Ausleihe) beträgt 27 Euro.

Betreiber der KVB-Lastenräder ist die Green Moves GmbH & Co. KG. Zum Einsatz kommen hochwertige Modelle des deutschen Premiumherstellers Riese & Müller, die hervorragende Fahreigenschaften mit der notwendigen Robustheit vereinen.

Die KVB-Lastenräder haben einen elektrischen Antrieb zur Unterstützung, mit dem sie bis zu 25 km/h schnell sein können. Mit dem batterie-elektrischen Antrieb ist eine

Projektmanagement:

- Zweijähriges Pilotprojekt im Auftrag der Stadt Köln, Umsetzung durch die Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Frank Wendler
- E-Mail: frank.wendler@kvb.koeln
- Projekthomepage: <http://www.kvb.koeln/lastenrad>

88

KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Lastenrad-Sharing-System als aktiver Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Bisher wurden 15 Stationen in drei Stadtteilen von Köln eröffnet, die zweijährige Pilotphase läuft.
- **FINANZIERUNG:**
300.000 Euro durch die Stadt Köln
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Dezember 2022 bis Dezember 2024 (Pilotprojekt)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das KVB-Lastenrad ist ein zweijähriges Pilotprojekt in drei Kölner Stadtteilen, mit dem Erfahrungen zum stufenweisen Aufbau eines dauerhaften KVB-Lastenradverleihsystems gesammelt werden sollen. Die Elektro-Lastenräder sollen eine Alternative zum Auto bieten und einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Stammkundinnen und -kunden der KVB erhalten jeden Monat 400 Freiminuten, die einen guten Anreiz darstellen, das KVB-Lastenrad im Alltag auszuprobieren und regelmäßig zu nutzen.

KVB-LASTENRAD



Reichweite von bis zu 75 km möglich. Die Räder verfügen über zwei Kindersitze, Sicherheitsgurte und einen Regenschutz für die Ladung.

Mit dem neuen KVB-Lastenrad bietet die KVB den Kundinnen und Kunden noch mehr Anreize, das Auto stehen zu lassen. Das Pilotprojekt soll dazu dienen, die Kundenwünsche zu ermitteln und Erfahrungen mit dem Betrieb eines Lastenrad-Verleihsystems zu sammeln. Wie können Menschen dazu bewegt werden, ihr Auto stehen zu lassen und stattdessen ein Lastenrad für ihre Wege zu nutzen? Wie müssen Stationen aufgebaut sein, damit die Nutzerinnen und Nutzer die Lastenräder einfach und verkehrssicher parken können? Alle sollen die Gelegenheit haben, ein Lastenrad ohne Aufwand und große Kosten zu testen. Die Nutzerinnen und Nutzer der KVB-Lastenräder werden dabei gebeten, ihre Erfahrungen mitzuteilen. Diese sind für die Evaluierung des Pilotbetriebs sehr wichtig. Auf dem Kölner Beteiligungsportal „Meinung für Köln“ werden die Rückmeldungen erfasst.

Bereits in 2023 soll der Pilotversuch zum ersten Mal evaluiert werden. Auf diesen Erfahrungen aufbauend wird eine Beschlussvorlage zum stufenweisen Aufbau eines dauerhaften KVB-Lastenradverleihsystems in die politischen Gremien eingebracht. Der dauerhafte Betrieb könnte dann nahtlos an die zweijährige Pilotphase anknüpfen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Private Haushalte, Kleinunternehmen und Vereine können erste Erfahrungen mit der Nutzung eines Lastenrads sammeln und prüfen, ob ein Lastenrad künftig das eigene Auto oder zumindest den Zweitwagen ersetzen könnte bzw. auch für Transporte innerhalb der Stadt geeignet wäre. Es ist eine umweltbewusste und kostengünstige Alternative zum Auto.

Das KVB-Lastenrad ist ein sinnvoller Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende, denn die Nutzerinnen und Nutzer bewegen sich gesundheitsfördernd und emissionsarm fort. Gleichzeitig trägt der Sharing-Gedanke zu einer ressourcensparenden Mobilität bei.

Die Freiminuten sind für alle KVB-Abonnentinnen und -Abonnenten ein zusätzlicher Anreiz, das Angebot zu nutzen.



88

FAMA (FAHR MAL!)



Die Klassen Tf21 und Tf11 des OSZ (Oberstufenzentrum) Lotis haben sich für ein neues Projekt zu fahrradfreundlichem Reisen im Rahmen des Lernfeldes 13 (Projektmanagement in Theorie und Praxis) entschieden. Da sich die beiden Klassen gerade in der Ausbildung für Tourismus und Freizeit befinden, wollten sie ein reales Projekt in Tourismus und Freizeit wählen. In den letzten beiden Wochen haben sie sich intensiv mit den Regeln, Phasen und Werkzeugen des Projektmanagements, der Ideenfindung und Kreativtechniken beschäftigt und wollen nun am Wettbewerb „Der Deutsche Fahrradpreis“ Best for Bike teilnehmen und ihre eigenen guten Ideen einbringen. Bei dem Wettbewerb geht es darum, mehr Menschen dazu zu bewegen, mehr mit dem Fahrrad zu verkehren. Genau das wollen die Klassen mit ihrer Idee erreichen und auch die Umwelt damit verbessern. Unter anderem ist den Klassen auch wichtig, den Radverkehr im Alltag, im Tourismus und in der Freizeit zu fördern. Die Klassen haben sich zusammengesetzt und zusammen überlegt, mit welcher Metho-

Projektmanagement:

- OSZ Lotis

Kontakt:

- Ansprechpartner: Iris Ruebsam
- E-Mail: ruebsam@osz-lotis.de
- Projekthomepage: in Planung als <http://www.fama.de> und auf <https://www.osz-lotis.de/nachhaltigkeitsschule/>

de man den Radverkehr besser und mehr einsetzen kann. Es wurde gebrainstormt und verschiedene Ideen wurden vorgeschlagen. Danach haben sich die Schüler in verschiedene Gruppen geteilt und angefangen ihre Ideen umzusetzen. Die Klassen haben sich für die Verbesserung des Radverkehrs und für die Idee einer App entschieden. Mithilfe dieser App wollen die Schüler Menschen dazu bringen, mehr Fahrrad zu fahren. Die App haben sie „FAMA“ genannt. Der Name ist eine Abkürzung für „Fahr mal!“. Die App soll dazu dienen, dass Fahrradfahren Spaß

machen soll und dass man auch mit Freunden lustige Challenges machen kann. Auf der App gibt es vorgefertigte Touren und Routen in Kombination mit „Geocatching“. Das Ziel der App ist es, Berliner Bärchen an den Sehenswürdigkeiten zu sammeln, welche Infos über Gebäude und Sehenswürdigkeiten enthalten. Dabei gibt es welche, die sehr leicht zu finden sind, und welche, die man nur sehr schwer findet. Durch die Bärchen, die man sammelt, kann man seine Freunde herausfordern.

Unsere SMART-Ziele sind:

S - App, die mithilfe von vorgefertigten Fahrradtouren Berlin-Interessierte zum Fahrradfahren motiviert. Das geschieht durch die Verbindung mit Spiel und Spaß: Sammeln von Bärchen, die über die Orte informieren.

M - Der Erfolg der App ist durch die Zahl der Downloads und erstellten Accounts zu überprüfen.

A - Bekanntes Konzept, das durch Vorreiter wie Pokémon Go bereits sehr beliebt ist. Die User sind mit dem Konzept daher schon vertraut.

89

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Fahrrad-App für Spiel und Spaß mit vorgefertigten Fahrradtouren für Berlin-Interessierte
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Ergebnis nach Anwenden von Kreativtechniken in der Ideenfindungsphase des Projektmanagements im Lernfeld 13
- **FINANZIERUNG:**
Fundraising
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
2023 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In unserer App gibt es vorgefertigte Touren und Routen fürs Fahrradfahren, die mit digitalem „Geocaching“-Elementen verbunden sind. Ziel ist es, Berliner Bärchen an den Sehenswürdigkeiten zu sammeln, welche Infos über Gebäude und Sehenswürdigkeiten geben, vor denen die User stehen. Die einen findet man leicht, für die seltenen muss man die Stadt genauer erkunden. Durchs Bärchen- und Punktesammeln kann man Freunde herausfordern.

FAMA (FAHR MAL!)



R - Umsetzbarkeit mit dem richtigen Team! Programmierer für die App. Kreative und Marketing für Layout und Vermarktung, Touristiker für Touren.

T - Ein Jahr Entwicklungsphase, ein Jahr für Etablierung durch Werbung.

Nachhaltigkeit und Verwendung des Preisgeldes für das Grüne Klassenzimmer am OSZ Lotis: Mit dem Preisgeld könnte dieses Projekt also besser denn je weitergeführt werden. Insektenhotels können gebaut und installiert, vertikales Gärtnern sowohl im Schulgebäude als auch auf dem Hof eingeführt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das große Ziel ist, das Fahrradfahren, vor allem im Stadttourismus, attraktiver zu machen. Logisch ist dabei, dass wer Fahrrad statt Taxi, Auto oder Bus fährt, CO₂ spart und im Stadtverkehr meist sogar schneller vorankommt. Außerdem werden bei einer App keine endlichen Ressourcen verbraucht. Im Feld Soziales trägt die App mit dem Informationsaspekt zur Bildung bei.

Ausweitung der App mit der Suche nach Insektenhotels, urbanen und vertikalen Gärten in der Stadt und im Schulgebäude – auf dem Hof – auf entstandenen Hochbeeten mit Obst, Gemüse und Kräutern, die für die Schulcafeteria angebaut werden. Außerdem würden Workshops zur Einrichtung, Aufrechterhaltung/Pflege und und Erweiterung der genannten Teilprojekte besucht und ausgewertet werden.

89

RADGEBIET DONAU • MOLDAU



Die ILE Abteiland, ein Zusammenschluss aus 11 Kommunen der Landkreise Freyung-Grafenau (Haidmühle, Jandelsbrunn, Neu-reichenau, Stadt Waldkirchen) und Passau (Breitenberg, Stadt Hauzenberg, Markt Oberzell, Sonnen, Thyrnau, Markt Untergriesbach, Markt Wegscheid), hat sich zusammengetan, um einzelne bestehende Radwege miteinander zu verbinden und das entstandene überregionale Radwegenetz in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken.

Das Spannende an diesem Radgebiet ist, dass es über die Europäische Hauptwasserscheide Nordsee – Schwarzes Meer führt. Die Touren gehen von 290 m über Meereshöhe im milden Donauengtal aus auf bis zu 1.240 m um das Dreisessel-Massiv herum, an dessen Seite die Kalte Moldau entspringt.

Projektmanagement:

- Stadt Waldkirchen für ILE Abteiland

Kontakt:

- Ansprechpartner: Edith Stadlmeyer
- E-Mail: abteiland@waldkirchen.de
- Projekthomepage: <https://www.radgebiet-donau-moldau.de/>

Dem Team, bestehend aus den elf Touristikern und der Projektmanagerin, war es wichtig, zum einen die Schönheit der Landschaft herauszustellen und Lust aufs Radeln zu machen, zugleich aber auch in die Tiefe zu gehen und fernab von Marketing-Blabla alle relevanten Informationen bereitzustellen, die man für eine ernsthafte Planung der Touren benötigt.

Auf der Homepage <http://www.radgebiet-donau-moldau.de> befinden sich alle Informationen gebündelt, wie z.B. ausführliche Tourenbeschreibungen, GPX-Dateien zum Navigieren, eine digitale Karte, Informationen zum Fahrradtransport, ein Film über das Radgebiet, Informationen zu den Sehenswürdigkeiten mit Park- und Lademöglichkeiten und vor allem zu Badeseen und Kneippmöglichkeiten.

90



<https://www.youtube.com/@ileabteiland4991>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Stärkung von nachhaltigem Tourismus und Freizeitwert
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Unter anderem informative Homepage und Radkarte
- **FINANZIERUNG:**
Elf Kommunen der ILE Abteiland und LEADER
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2019 bis 2022 Abschluss LEADER-Projekt-Marketing-Paket

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir hoffen, dass es uns gelingen ist, mit unserer Homepage Radinteressierten wirklich relevanten Inhalt zu liefern und somit Touren mit bester Vorbereitung zu ermöglichen.



Ergänzt werden die Online-Informationen durch eine informative falt-Radkarte mit Beschreibung der Touren sowie einen Folder mit allgemeinen Informationen zum Radgebiet. Beworben wurde das Radgebiet im Marketing-Mix in Radmagazinen, auf Großflächenplakaten, auf Plakaten in Sport- und Radgeschäften, auf Bauzaunbannern, online ...

Insgesamt liegt bei unserem Projekt der Fokus ganz klar darauf, den nachhaltigen Tourismus im Dreiländereck zu stärken. Doch auch die Bevölkerung nutzt fleißig die Radwege in der Freizeit, sodass das Fahrrad im Alltag immer präsenter wird.

Gerne würden wir die Möglichkeit, durch den Deutschen Fahrradpreis bekannter zu werden, nutzen und mehr Menschen zeigen, wie schön es hier im Bayerischen Wald ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Besonders stolz sind wir auf den ersten Radlbus, der seit Mai 2022 während der Sommermonate mit einem 16er-Fahrradanhängen (auch für E-Bikes) fünfmal pro Tag, sieben Tage die Woche unterwegs ist. Dieser wird auch von der Bevölkerung immer mehr angenommen. Wir hoffen, dass dieses Angebot noch auf ein bis zwei weitere Routen ausgeweitet wird, sodass man hier im Urlaub sein Auto stehen lassen kann.

Veranstaltungen, Plattformen und Serviceelemente



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





91

Als Vergleichsportall sollte Greenfinder möglichst viele Menschen von E-Bikes begeistern. Mit möglichst detailreichen Infos und maximaler Vergleichbarkeit wurden daher möglichst viele Modelle und Marken recherchiert und zum kostenfreien Vergleich online angeboten. Millionen interessierter Nutzer finden seitdem das passende Modell der bevorzugten Marke und Händler in der Nähe ihres Wohnorts.

Das ursprüngliche Geschäftsmodell „Bezahl-Abonnement für Hersteller“ ging nicht auf, da die Hersteller keine Absatzproblematik hatten und ihre Werbebudgets in Medien und auf Events investierten. Das Geschäftsmodell „Leads für Händler“ wurde vom nicht digitalen Fachhandel bis heute nicht verstanden. Daher wurde das Vergleichsportall als Whitelabel-Lösung für den VCD oder Brose Antriebstechnik im Abo-Modell umgesetzt und der Fokus auf die Produktion und Unterstützung von fahraktiven Events gelegt. Seit 2015 or-

ganisiert Greenfinder auf internationalen Leitmessen die Testparcours (Eurobike, Interbike, EBikedays, Cyclingworld, IAA Mobility u.v.m.) und hält somit das Portal am Leben. Seitdem konnten sich über 200.000 Testfahrer über die digitalen Registrierungssysteme von Greenfinder schnell und einfach zu Testfahrten anmelden und auf Veranstaltungen rund um die Welt ausprobieren, was E-Bike-Fahren bedeutet.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir legen großen Wert auf Nachhaltigkeit. Unsere Einsätze werden unter Beachtung ökologischer Gesichtspunkte umgesetzt. Wir transportieren und reisen ökologisch, vermeiden Müll und beziehen 100% Ökostrom. Wir beraten unsere Klienten hinsichtlich energieeffizienter Umsetzung ihrer Events. Wir klären journalistisch über die Vorteile nachhaltiger Mobilität auf und sind in unserem Alltag selbst Teil davon.

Projektmanagement:

- Greenfinder Services GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sascha Nachtnebel
- E-Mail: sascha@greenfinder.de
- Projekthomepage: <http://www.greenfinder.de>

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Möglichst viele Menschen von E-Bikes und Pedelecs begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Millionen Aufrufe und Vergleiche, Fachartikel, Modelle und Ratgeber, n-tv Award Bestes Portal DE
- **FINANZIERUNG:**
Privater Investor, Gründer von Verivox.de
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2014 bis 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Einfach und schnell das passende E-Bike für den eigenen Bedarf finden. Aus über 500 Marken und über 12.000 Modellen eine Übersicht der aktuellen Räder gewinnen und auf Ratgeberseiten mehr über die Technologie erfahren.

NOTRUF EINRICHTUNG AN RADWEGEN UND IM KOMMUNALEN UMFELD



Mit Ausbau bzw. Fortschreiten der Fahrradmobilität haben wir uns die Frage gestellt, warum es keine Notrufeinrichtungen an Radwegen gibt. Allerdings verlaufen diese oftmals überregional und durch infrastrukturell eher schlecht versorgte Gebiete. Dort machen Notruf-Lösungen, die auf eine Verkabelung angewiesen sind, aufgrund des hohen Aufwands für die Infrastruktur keinen Sinn.

Welche Eigenschaften muss eine solche Notrufeinrichtung also besitzen?

- Einfache und schnelle Montage an vorhandenen Masten, z.B. Lichtmasten
- Robust, sowohl gegen mechanische Einflüsse als auch gegen Hitze und Kälte
- Betrieb ohne weitere Kabel-Infrastruktur, außer Stromversorgung, über LTE
- Sichere Funktion -> Selbstüberwachung inkl. einer Meldung an zentrale Stelle im Fehlerfall
- Akustische und optische Rückmeldung der Betriebszustände und Bedienungsschritte

Für alle genannten Eigenschaften hatten wir bei Entwicklungsstart 2019 alle Werkzeuge in der Tasche, außer einem passen-

den Gehäuse! Ein Gehäuse-lieferant war dann aber schnell gefunden, als wir uns eine Ampel mit Anforderungstaster angesehen haben: robust, langlebig, einfach zu montieren. Der Hersteller dieser Geräte unterstützte das Vorhaben und mit Beginn des Jahres 2021 folgten die ersten Pilotprojekte.

Der SOS-Button besteht aus einem schlagfesten Mastgehäuse, in dem zwei Lautsprecher, ein Mikrofon, ein Sprach-Modul und ein LTE-Router inkl. Antenne untergebracht sind. Die weithin sichtbare (beleuchtete) Notruf-Sprechstelle ist von der umgebenden Infrastruktur unabhängig und lässt sich je nach Verwendung als Notruf- oder Info-Station in der Stadt oder Kommune nahezu beliebig platzieren – eine passende Spannungsversorgung genügt.

Die Station gibt akustische und optische Rückmeldungen zu Betriebszustand und Bedienungsschritten aus. Bei Knopfdruck wird eine direkte Sprachverbindung zur hilfeleistenden Stelle aufgebaut; von dort aus ist ggf. auch ein Rückruf möglich, um den Hilfesuchenden weitere Informationen mitzuteilen. Die Sprechstelle verfügt außerdem über diverse Möglichkeiten, um Missbrauch zu erschweren. Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten reichen von Notruf-Stationen für Parks und öffentliche Plätze bis zu Info-Stationen im öffentlichen Nahverkehr, an behindertengerechten Eingängen und an Informationsstellen. Sogar eine kurzfristige bedarfsweise Aufstellung für besondere Anlässe bzw. Veranstaltungen ist möglich. Die Notruf- oder Info-

92

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Sichere Notru finfrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Höchste Verfügbarkeit der Geräte in Pilotprojekten und damit sichere Funktion!
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Entwicklungsstart 2019

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Jeder Autofahrer kennt öffentliche Notrufsäulen an deutschen Autobahnen. Warum leisten wir uns in Deutschland den Luxus, diese Geräte zu betreiben, wo doch jedes neu zugelassene Fahrzeug den E-Call besitzt und fast jeder Bürger ein Handy ständig verfügbar hat? Die Erklärung ist simpel: Die Notrufsäulen sind unter Stress einfach in der Bedienung und funktionieren immer! Des Weiteren ist die Standortermittlung des Notrufenden einfach und von enormer Wichtigkeit.

Projektmanagement:

- Schneider-Intercom GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Schmitz
- E-Mail: schmitz.dirk@schneider-intercom.de
- Projekthomepage: <https://www.schneider-intercom.de/loesungen/smart-city/sos-sprechstelle-fuer-strassenleuchten.html>

NOTRUF EINRICHTUNG AN RADWEGEN UND IM KOMMUNALEN UMFELD

92



Sprechstellen überwachen sich selbst und melden Fehler (per SNMP) an eine beliebige Stelle. Die Sprechstellen kommen fertig konfiguriert zum Montageort und müssen nur noch montiert und an die Spannungsversorgung angeschlossen werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Bei der Projektentwicklung legten wir bereits großen Wert auf die Nachhaltigkeit des Produktes. Durch die Nutzung vorhandener Infrastruktur (Spannungsversorgung in z.B. Strassenbeleuchtung) werden Kosten und neue Materialien eingespart.

FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER



Es ist kein Zufall, dass es in Essen die meisten zertifizierten „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ gibt. Bereits in ihrer Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas formulierte die Stadt Essen das Ziel, den Modal Split bis 2035 auf 4 x 25% zu entwickeln und eine Neuausrichtung der Mobilität einzuleiten.

Als Europäische Grüne Hauptstadt 2017 übernimmt die Stadt Essen Verantwortung für Nachhaltigkeit und bietet seit 2017 gemeinsam mit der Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft (EWG) und mit Unterstützung des ADFC regelmäßig Workshops zum Thema „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ an.

Aufgrund des großen Interesses und der besonderen Bedeutung des Themas – unmittelbar nach den ersten Workshops wurden erfolgreich zwei Zertifizierungen durchgeführt – wurde das Projekt verstetigt. Zertifizierungen werden derzeit mit 1.500 Euro je Unternehmen gefördert, darin sind jeweils 1.000 Euro aus Mitteln der Grünen Hauptstadt Agentur (GHA) der

Stadt Essen und 500 Euro aus dem Preisgeld „Klimaaktive Kommune 2021“ enthalten.

In der Kategorie „Mobilität“ gelang es 2021, diese Auszeichnung für Maßnahmen zur Förderung fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu erhalten.

Seit 2017 wurden in Essen 22 Unternehmen erfolgreich (re)zertifiziert, elfmal mit Silber, elfmal sogar mit Gold. Darin sind sieben Beteiligungsunternehmen der Stadt Essen enthalten, darunter die Ruhrbahn, die Messe Essen und die Stadtwerke. Erfolgreich mit Gold wurde 2022 das Rathaus der Stadt Essen rezertifiziert und das Polizeipräsidium Essen als erstes und eines der größten bundesweit.

Die EWG erreichte als bundesweit erste Wirtschaftsförderung die Auszeichnung in Gold und punktete mit einer starken Teamleistung in Beratung, Motivation, Koordination und umfassender Recherche zu Fahrradangeboten, ergänzt durch begleitende Kommunikation sowie Twitter und LinkedIn und mit eigenen Videoclips.

Projektmanagement:

- Grüne Hauptstadt Agentur der Stadt Essen (GHA)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Margret Schulte
- E-Mail: margret.schulte@gha.essen.de
- Projekthomepage: <http://www.essen.de/FahrradfreundlicherArbeitgeber>

93



<https://youtu.be/KrtAKmLUpWU>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Fahrradfreundliche Arbeitgeber leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Modal Split.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
22 zertifizierte Unternehmen; elfmal Silber, elfmal Gold, zehn Workshops, 76 Teilnehmer aus 63 Firmen
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Essen, GHA; Preisgeld „Klimaaktive Kommune 21“
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2017 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt leistet einen wesentlichen Beitrag zur klimafreundlichen, nachhaltigen Mobilität, ist einmalig in Deutschland und lässt sich auf andere Kommunen und Kreise problemlos übertragen. Im „AK Fahrradfreundlicher Arbeitgeber Essen“ mit aktuell fast 50 Mitgliedern erfolgen Austausch, Unterstützung interessierter Unternehmen und diverse Aktivitäten z.B. anlässlich der Fahrradmesse Essen. Arbeitgeber tragen zur Gesundheit der Mitarbeitenden bei und erhöhen gleichzeitig ihre Attraktivität.

FAHRRADFREUNDLICHER ARBEITGEBER

93

Seit einigen Jahren organisieren sich die fahrradfreundlichen Essener Arbeitgeber im „Arbeitskreis FF AG Essen“, tauschen sich regelmäßig aus und unterstützen interessierte weitere Unternehmen auf dem Weg zur erfolgreichen Zertifizierung. Aktuell laufen die Vorbereitungen für einen Informationsstand auf der Fahrradmesse Essen, eine eigene Energie-Radrouten, aufgeteilt in eine Nord- und Süd-Tour, wurde 2022 entwickelt und im Rahmen der Mobilitätswoche erfolgreich vorgestellt.

Das Projekt „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ leistet gemeinsam mit dem „AK FF AG Essen“ einen wichtigen Beitrag, nachhaltige Mobilität in Essen durch den Umstieg aufs Fahrrad zu steigern. Fahrradfreundliche Arbeitgeber erhöhen ihre Attraktivität, tragen zur Gesundheit der Mitarbeiter*innen und zum Umweltschutz bei und senken dabei gleichzeitig ihre Kosten.

Weitere Unternehmen bereiten eine Zertifizierung vor und tragen so dazu bei, dass Essen die bundesweit erfolgreichste Stadt bleibt.

Links (Auswahl):

<https://essen.de/ffag>

<https://www.klimaschutz.de/de/service/wettbewerbe/wettbewerb-klimaaktivkommune-2009-2021/s>

<https://ffag-essen.de>

<https://essen.de/fahrradkalender>

- Unternehmen zu motivieren, sich umweltfreundlicher aufzustellen und Mitarbeiter*innen den Umstieg vom Auto auf das Rad durch geeignete Maßnahmen für den Weg zur Arbeit und für dienstliche Wege zu erleichtern und
- die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und Änderung von Mobilitätsgewohnheiten durch Veränderung von Anreizstrukturen und Rahmenbedingungen zu fördern.

Das Projekt „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ist verankert in der „Essener Nachhaltigkeitsstrategie (Seite 40: Essener Nachhaltigkeitsstrategie zur Vorlage 1636/2021/6).



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Als Grüne Hauptstadt Europas 2017 verfolgt die Stadt Essen die im Jahr 2017 angestoßenen Ziele weiter. Diese sind im Themenfeld Mobilität insbesondere:

- gemeinsam mit Akteuren aus Handel, Handwerk und Wirtschaft effiziente und umweltgerechte Mobilität in Essen zu entwickeln und voranzutreiben,

STATIONÄRE SCHLIESSFACHANLAGE MIT GEPÄCKBOXEN FÜR TOURISTEN IN HOYERSWERDA



Für eine erfolgreiche Verkehrswende braucht es mehr Radverkehr, eine zukünftige Entwicklung des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs. In den letzten Jahren ist das Rad verstärkt in den Fokus einer zukunftsweisenden Mobilitätspolitik gerückt. Hoyerswerda und Umgebung bieten sehr gute Voraussetzungen, Radtouristen anzulocken für einen Urlaub in der größten künstlichen Wasserlandschaft Europas. Es gibt flache Radwege, mehr als ein Dutzend riesige Seen und erstaunliche Orte der Industriekultur (Energiefabrik Knappenrode, Lausitzer Bergbaumuseum). Das Lausitzer Seenland lädt Radfahrer zu Entdeckungsreisen auf elf Seerundwegen, neun Fernradwegen und einem Dutzend Thementouren ein. Die Stadt Hoyerswerda liegt mittendrin im Lausitzer Seenland. Sie hat noch andere Highlights zu bieten. Dazu zählen u.a. das Dubringer Moor, ein Kleinod von einzigartiger Schönheit, und verschiedenste Krabat-Spuren in der durch die sorbische Kultur zweisprachig geprägten Stadt. Die Touristinfo ist Anlaufstelle für Fragen rund um Ausflüge und Urlaub in Hoyerswerda und im Lausitzer Seenland. Touristen fragten dort sehr häufig nach Abstellmöglichkeiten für ihr Gepäck, da dieses als unnötiger Ballast empfunden wird. Die Touristinfo als befristete „Gepäckablage“ ist ein unbefriedigender Zustand für alle Beteiligten. Um Rad- und andere Touristen in unserer Stadt zu unbeschwerter größerer Verweildauer zu motivieren, braucht es eine sichere Gepäckaufbewahrung in ihrer unmittelbaren Nähe!

Projektmanagement:

- Initiative Mitmachstadt Hoyerswerda

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marita Gatzlaff
- E-Mail: marita.gatzlaff@googlemail.com
- Projekthomepage: keine Angabe

Wir möchten dafür eine robuste Schließfachanlage mit sicherer Verwahrmöglichkeit für Fahrradutensilien wie Helm oder Tasche, aber natürlich auch für größere Rucksäcke und dergleichen installieren. Diese kann wahlweise ohne oder mit Steckdose für das Laden von E-Bikes/elektronischen Geräten ausgestattet werden. Die praktische Schließfach-Kombination aus Stahl überzeugt mit hochwertig gefertigten, geräumigen Fächern. Diese spezielle Anlage hat sich seit vielen Jahren an zahlreichen Standorten in ganz Deutschland und Österreich bestens bewährt. Das Zugangssystem ist in einem robusten Gehäuse verbaut und steuert jeweils die gewünschte Anzahl an Türschlössern. Vorteile für den Nutzer: sichere Gepäckaufbewahrung, einfacher Zugang ohne Schlüssel, flexibles, praxiserprobtes System mit Internetbuchungsplattform, besonders nutzerfreundliche Bedienung, Verfügbarkeit 24/7, keine App erforderlich, freiere Mobilität beim Sightseeing in unserer Stadt, unbeschwertes Radfahren in unser Lausitzer Seenland und die weitläufigere Umgebung, mehrsprachige Menüs an der Zahlstelle garantieren einfache Bedienung, Zahlung ist mit Münzen, Geldscheinen oder bargeldlos möglich. Mit Steckdosen ausgestattete Fächer ermöglichen das Aufladen von elektronischen Geräten oder das Laden von E-Bikes.

Mit solch einer Gepäckaufbewahrungsanlage würde nicht nur unsere Wirtschaftskraft Tourismus für die Region gestärkt, sondern auch die Radfahrinfrastruktur verbessert werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Radfahren generell:

- nachhaltige, umwelt- und klimafreundliche sowie ressourcenschonende Mobilität

94

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Sachsen
- **ZIEL:**
Stärkung der Wirtschaftskraft Tourismus, Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit in unserer Stadt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Recherche der dringenden Notwendigkeit solch einer Anlage zur Gepäckaufbewahrung bei der Touristinfo
- **FINANZIERUNG:**
12.000 Euro für sechs Boxen mit Fundament, Stromverlegung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projektplan in Ausarbeitung
- **ZEITRAUM:**
2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir befinden uns mitten im Strukturwandel, der Tourismus ist eine grundlegende Möglichkeit für eine gelingende Zukunft unserer Stadt. Im Gespräch mit Mitarbeitern der Touristinfo haben wir festgestellt, dass Touristen sehr häufig nach Unterbringungsmöglichkeiten für ihr Gepäck fragten. Klassische Gepäckschließfächer sind so dimensioniert, dass Gepäckstücke in üblichen Größen problemlos hineinpassen. Uns schwebt in erster Erprobung ein stationärer Schließfachraum mit sechs Gepäckschließfächern vor.

STATIONÄRE SCHLISSFACHANLAGE MIT GEPÄCKBOXEN FÜR TOURISTEN IN HOYERSWERDA

- Beitrag zur Lebensqualität, Stadtbe-
lebung, effektive Nutzung verfügbarer
Flächen und effiziente klimafreundliche
Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur
- In unserer Stadt ein Faktor zur Stär-
kung des nachhaltigen klimafreundli-
chen Radtourismus
- Beitrag zur nachhaltigen sozialen und
wirtschaftlichen Entwicklung der Mobi-
litäts-, Klimawende
- Element der nachhaltigen Gesundheits-
förderung und Erholung

In der Öffentlichkeit setzen wir damit wie-
der ein Zeichen für mehr Fahrradfreund-
lichkeit in unserer Stadt, was ein Ziel unse-
rer Mitmachstadt ist!

94

„FLOTTES GEWERBE“

Mit dem Projekt „flottes Gewerbe“ wollen die Städte Karlsruhe und Stuttgart den Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr fördern. Dies geschieht vor dem Hintergrund von Klimawandel, angestrebter Verkehrswende und dem Ziel, Innenstädte vom Kfz-Verkehr zu entlasten.

Im Gegensatz zu „Familien-Lastenrädern“ sind gewerbliche Lastenräder und deren Einsatzmöglichkeiten bisher wenig bekannt. Dabei gibt es mittlerweile eine Vielzahl von Modellen, die dank des elektrischen Zusatzantriebs eine Zuladung von über 350 kg befördern können. Entsprechend vielfältig sind auch die Anwendungsfelder: Von Schornsteinfegerin bis Elektriker, vom Fensterreinigungs- oder Gartenbaubetrieb bis zum Transport von Europaletten – Lastenräder haben das Potenzial, zahlreiche gewerbliche Pkw- oder Transporter-Fahrten zu ersetzen.

Hier setzt das Projekt „flottes Gewerbe“ an. Durch die Beteiligung der Handwerkskammer, der Kreishandwerkerschaft sowie der Industrie- und Handelskammer wurde das Projekt zielgenau bekannt gemacht. Im Rahmen des Projektes wurden interessierte Betriebe, Gewerbetreibende oder Unternehmen – die sogenannten Test-Pioniere – fundiert beraten. Zwischen April und Juni 2022 erhielten sie ein den individuellen Anforderungen entsprechendes Lastenrad für einen Testzeitraum von bis zu acht Wochen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dabei waren Wartung, Versicherung und Logistik inbegriffen – die Test-Pioniere mussten sich also um nichts kümmern.

Wichtig war die mediale Begleitung der Test-Pioniere, um bei weiteren Firmen ausreichende Aufmerksamkeit zu wecken. Es wurden Firmen ausgewählt, die die ganze

Bandbreite der Anwendungsmöglichkeiten abbildeten: Elektriker, Fliesenleger, Malerbetrieb, Apotheke, Gärtnerei, Weinbaubetrieb, sozialer Pflegedienst, Schreinerei und Stuckateurbetrieb.

Zum Start des Programms und zur Vorstellung der ausgewählten Test-Pioniere wurden in beiden Städten im April Auftaktveranstaltungen durchgeführt. Diese wurden als Netzwerkveranstaltung für Hersteller und lokale Händler konzipiert, bei der sich Multiplikatoren und Medienvertreterinnen über Inhalte und Ziele des Programms sowie über verschiedene E-Lastenradmodelle informieren und Probe fahren konnten. Mit der Auftaktveranstaltung startete die mehrwöchige praktische Testphase der Test-Pioniere. Ende Juni fanden in beiden Städten Aktionstage statt, an denen sich interessierte Firmen händler- und herstellerunabhängig beraten lassen und zahlreiche Modelle auf einem großen Test-Parcours Probe fahren konnten.

Stuttgart und Karlsruhe haben mit „flottes Gewerbe“ einen dauerhaften Impuls für den Aufbau einer lokalen Service-Infrastruktur gegeben, die zukünftig von Betrieben, Gewerbetreibenden und Unternehmen genutzt werden kann.

Karlsruhe hat zusätzlich ein Förderprogramm in Höhe von 150.000 Euro für gewerblich genutzte Lastenräder aufgelegt. Firmen werden mit 25% vom Neupreis des Lastenrades bis zu einer Höhe von 2.500 Euro gefördert. Diese Förderung ist mit der Bundesförderung kombinierbar.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist der Auslöser für das Projekt. Bereits 2016 hat eine Untersuchung des Deutschen Zentrums für Luft- und

95



<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/karlsruhe/lastenraeder-fuer-karlsruher-unternehmen-100.html>

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDES-LAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Das Projekt „flottes Gewerbe“ fördert die Verwendung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 60 Firmen haben sich um eine der 17 mehrwöchigen Testphasen beworben und Lastenräder getestet.
- **FINANZIERUNG:**
Städtische Haushalte
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2022, Wiederholung im Jahr 2023 beabsichtigt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Gegensatz zu „Familien-Lastenrädern“ sind Lastenräder zur gewerblichen Nutzung bisher wenig bekannt. 17 Firmen konnten Lastenräder im betrieblichen Alltag einsetzen und testen. Sie dienten auch als Multiplikatoren, denn die Testphasen wurden durch Medienarbeit begleitet. Dadurch wurden die dabei gewonnenen Erfahrungen weiterverbreitet und die Nutzungsmöglichkeiten bekannt gemacht. Bei der Firmenauswahl wurde darauf geachtet, dass möglichst viele verschiedene Einsatzbereiche abgedeckt wurden.

Projektmanagement:

- Stadt Karlsruhe, Stadt Stuttgart, cargobike.jetzt GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johannes Schell
- E-Mail: johannes.schell@stpla.karlsruhe.de
- Projekthomepage: <http://www.flottes-gewerbe.de>

„FLOTTES GEWERBE“

Raumfahrt (DLR) gezeigt, dass 8 bis 23% der gewerblichen Fahrten mit einem E-Lastenrad durchgeführt werden könnten. Diese Potenziale sollen erschlossen werden. Die Handwerkskammer, die Industrie- und Handelskammer sowie die Kreishandwerkerschaften beteiligen sich im Projektbegleitkreis zu „flottes Gewerbe“, da auch sie die Notwendigkeit einer umweltfreundlichen Verlagerung von Fahrten im Wirtschaftsverkehr sehen. Durch deren Beteiligung fließen auch die Vorstellungen und Erwartungen der gewünschten Zielgruppen in das Projekt ein.

95



aktivmobil News 5/2022

Rad- und Fußverkehrsförderung in Baden-Württemberg



Newsletter im Browser anzeigen

04.10.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

Stadtzentren und Ortsmitten bieten eine hohe Lebensqualität, wenn sie belebt, sicher und attraktiv sind. Eine notwendige Voraussetzung dafür ist ausreichend Platz für den Rad- und Fußverkehr. Die Flächenumverteilungen sind zudem zwingende Voraussetzung für die Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs. Das hat jüngst der 60. Verkehrsgerichtstag in Goslar betont. Wo Radfahrerinnen und Fußgänger durchgängige Netze verbinden, steigt nicht nur die Verkehrssicherheit, es sinken auch Lärmbelastung und Luftverschmutzung und es gibt mehr Platz für Begegnung und Gemeinsamkeit.

Für eine gute und sichere Radinfrastruktur zu sorgen ist vor allem eine kommunale Aufgabe. Das Fachportal <http://www.aktivmobil-bw.de> wurde mit dem Ziel ins Leben gerufen, den Kommunen vonseiten des Landes Baden-Württemberg eine zentrale Plattform zur Verfügung zu stellen, die sie dabei unterstützt: aktivmobil BW ist der Werkzeugkasten für die Mobilitätswende auf lokaler Ebene.

Die Plattform bietet den Mitarbeiter:innen in den Verwaltungen Information (etwa zu Fördertöpfen oder geplanten Fachveranstaltungen), Inspiration (durch Best-Practice-Beispiele), Know-how (rechtliche Grundlagen, Argumentationshilfen) und Service: Egal, ob sie eine:n Ansprechpartner:in auf Landesebene zum Thema Bike+Ride, ein Antragsformular für die Förderung einer Fahrradstraße, einen

Leitfaden zu Radschnellwegen oder Sharepics für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zum Bau eines neuen Radwegs suchen – auf aktivmobil sind alle diese Ressourcen zentral und aus einer Hand verfügbar. Wer sich von einem Best-Practice-Beispiel inspirieren lässt, kann über aktivmobil die Projektverantwortlichen finden und sich mit ihnen zum Erfahrungsaustausch vernetzen.

Die aktivmobil Redaktion recherchiert und textet eigene Newsmeldungen. Darüber hinaus kuratiert sie für die Nutzer:innen relevante Pressemitteilungen von Bund, Land und Kommunen. Die User:innen haben die Möglichkeit, die

Posts bequem über verschiedene weitere Kanäle wie Twitter oder einen RSS-Feed zu abonnieren. Gebündelt werden die wichtigsten Nachrichten in einem Newsletter, der über 2.000 Abonnent:innen sechs Mal pro Jahr über die neuesten Entwicklungen in der Radverkehrsförderung informiert. Neben kommunalen Nutzer:innen wird das Portal auch von Journalist:innen, Planer:innen, Interessensgruppen wie Radfahrverbänden und der interessierten Öffentlichkeit als Informationsportal über Themen wie das RadNETZ des Landes oder die Planungen für Radschnellwege in Baden-Württemberg genutzt.

Verantwortlich für das Fachportal ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) mit Sitz in Stuttgart. Sie koordiniert die inhaltliche Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Würt-

Projektmanagement:

- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sandra Holte
- E-Mail: sandra.holte@nvbw.de
- Projekthomepage: <http://www.aktivmobil-bw.de>

96

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Den Ausbau des Radverkehrs in den Kommunen durch eine zentrale Wissensplattform zu unterstützen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 2.000 Newsletter-Abonnent:innen, 35.000 Downloads, 145.000 Aufrufe, 1,5 Mio. Google-Treffer pro Jahr
- **FINANZIERUNG:**
Landesmittel Ministerium für Verkehr
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Oktober 2019 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

<http://www.aktivmobil-bw.de> ist die zentrale Wissens- und Informationsplattform für den Ausbau des Radverkehrs in Baden-Württemberg. Die Website bietet den Mitarbeiter:innen in den kommunalen Verwaltungen wie z.B. den Radverkehrsbeauftragten praktische Unterstützung bei ihrer täglichen Arbeit für die Mobilitätswende. In Umfang, Aktualität und Qualität der Inhalte ist die Website in Deutschland sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene einzigartig.

RODVERKEHR / RADSCHNELLVERBINDUNGEN / RADSCHNELLVERBINDUNGEN IN BW

Schnell und sicher: Radschnellverbindungen zeigen Wirkung

Radschnellverbindungen (RSV) bieten Radfahrerinnen und Radfahrern eine attraktive Möglichkeit, längere Strecken zügig und sicher zurückzulegen.

Das Land Baden-Württemberg fördert lokale **Machbarkeitsstudien** für RSV und plant drei **Pilotstrecken**. RSV lehren den Radverkehr möglichst kreisungsfrei und getrennt von anderen Verkehrsmitteln. In den Niederlanden sind die schnellen Direktverbindungen für den Radverkehr längst ein Erfolgsmodell – vor allem im Berufsverkehr, wo sie entscheidend dazu beitragen, den Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern.

Im Koalitionsvertrag erkennt die Landesregierung die große Bedeutung von Radschnellverbindungen insbesondere vor dem Hintergrund der rasanten Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes an. Auch in der **RadSTRATEGIE Baden-Württemberg** ist festgelegt, RSV als wirksames Instrument der Radverkehrsförderung und als Leuchtturmprojekte mit hoher Signalwirkung besonders zu fördern und zügig zu realisieren. Bis zum Jahr 2025 sollen zehn neue überregionale RSV im Land entstehen.



Welche Akteure sind an Planung und Bau von Radschnellverbindungen beteiligt? Grafik aus der Broschüre Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg – aktueller Stand

Übersichtskarte mit dem aktuellen Ausbaustand der Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

(Stand: Mai 2022)



Info-Material Radschnellverbindungen

- [Radschnellwege für Baden-Württemberg - Flyer](#)
3 MB
- [Infobroschüre zu Radschnellverbindungen \(PDF\)](#)
6 MB

temberg. Die redaktionelle und technische Betreuung der Website besorgt die Agentur fairkehr aus Bonn, die sich seit über 30 Jahren für die Mobilitätswende einsetzt.

aktivmobil-bw.de wurde im Oktober 2019 gelauncht. Dem ging eine konzeptuelle und optische Komplettüberarbeitung der Vorgängerseite <http://www.fahrradland-bw.de> voraus. Seitdem wird das Thema Radverkehr ganzheitlich im Zusammenhang mit der Fußverkehrsförderung und der Entwicklung verkehrsberuhigter Ortsmitten behandelt. Außerdem wurde der Servicecharakter der Seite für Kommunen stark hervorgehoben – etwa durch eine übersichtlichere Menüführung, die Darstellung von Schwerpunktthemen auf der Startseite, Schnell-Links zu den wichtigsten Inhalten und den zentralen Download-Bereich. Sowohl was das inhaltliche Angebot als auch was die Nachfrage nach Inhalten betrifft, liegt der Schwerpunkt von aktivmobil BW auf dem Radverkehr.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Alle Meetings innerhalb des Projekts finden digital statt. Informations- und Werbematerialien für aktivmobil wie Visitenkarten, Rollups oder Kugelschreiber werden nachhaltig produziert. Die Seite wird laufend hinsichtlich Datensparen optimiert, bspw. werden durch eine gut strukturierte Navigation unnötige Klicks vermieden. Darüber hinaus versteht sich das Projekt als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Landes Baden-Württemberg. Die fairkehr Agentur hat Nachhaltigkeit in alle Arbeitsprozesse, aber auch in das betriebliche Personal- und Mobilitätsmanagement integriert: Das reicht vom Druck auf nachhaltigem Papier über die lokale Büroversorgung mit Bio-Essen und ökologischen Verbrauchsmaterialien bis zum Firmen-Fahrradleasing und Zuschüssen zu einer ökologischen Betriebsrente.



Tausende Kundinnen und Kunden profitieren bereits von unserer E-Bike-Versicherung mit GPS-Schutz. Dank einer Rückholquote von nahezu 80% muss nach Diebstahlfällen kein neues E-Bike gekauft werden, sondern das eigene gelangt wieder in den Besitz. Bei der hohen Nachfrage an E-Bikes ein echter Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Jedes Fahrrad, das nicht neu produziert werden muss für jemanden, dem sein eigenes gestohlen wurde, schont wertvolle Ressourcen. In Zeiten angespannter Lieferketten bei hoher Nachfrage von Fahrrädern (insbesondere E-Bikes) leistet Alteos somit neben dem Versicherungsschutz einen Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Projektmanagement:

- Alteos GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Felix Nöldner
- E-Mail: marketing@alteos.com
- Projekthomepage: <https://shop.alteos.com/ebike>

97



<https://vimeo.com/782982698>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Bei Diebstahl ermöglicht unsere E-Bike-Versicherung mit GPS Ortung und erfolgreiche Rückführung.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Rückholquote von nahezu 80%
– nach Diebstahlfällen muss kein neues E-Bike gekauft werden.
- **FINANZIERUNG:**
Versicherungsprämien von Kundinnen und Kunden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Februar 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Anders als gewöhnliche Fahrradversicherungen, wo im Schadenfall das Fahrrad ersetzt wird, steht bei Alteos im Vordergrund: Re-duce, Re-use, Re-cycle – sprichwörtlich. Dank GPS-Service inklusive Ortung und Wiederbeschaffung im Diebstahlfall erhalten die Mehrheit unserer Versicherten ihr eigenes Velo zurück, oft schon innerhalb von wenigen Tagen!

RADELBONUS.DE / EINFACH MITRADELN – STEUERFREIE BONI VOM CHEF SAMMELN – REGIONAL EINLÖSEN!



Klima schützen, Mitarbeitende motivieren und Kaufkraft binden!

Der Run aufs Rad bei Arbeitgebern, Kommunen und Behörden nimmt Fahrt auf. Seit der Diskussion um Klimaschutz, CO₂-Reduzierung und klimaneutrales Mobilitätsverhalten präsentieren sich Arbeitgeber, Landkreise, Städte und Gemeinden gerne fahrradfreundlich. Wir, die yourbenefit GmbH, haben nun mit dem Radelbonus-Modell die bisher einzige digitale und rechtssichere Lösung entwickelt, mit der man sehr einfach und verwaltungsarm mehr Radmobilität, sowohl privat als auch zur Arbeit, betriebliches Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement, Verkehrs- und CO₂-Reduzierung und einen steuer- und sozialabgabenfreien Sachbezug miteinander verbinden kann.

Lösungsweg für alle Arbeitgeber, auch tarifgebundene!

Durch die Gewährung eines Sachbezugs im Rahmen eines Fahrrad-Mobilitätsprogramms können Arbeitgeber ihre Mitar-

beitenden nun sehr einfach mit einem steuerfreien Anreiz aufs Rad bewegen. Da der Radelbonus zweckgebunden und eine alternative Nutzung des Sachbezugs in Geld dadurch ausgeschlossen ist, wird die Steuer- und Sozialversicherungsfreiheit gewährt. Der Clou des neuen Modells ist ganz nebenbei, dass dem Arbeitgeber keine Verpflichtung und Haftung aus Leasingverträgen entsteht und er sich zu keiner Zeit um unerwünschte Fahrrad-Rückläufer wie beim klassischen Dienstrad-Leasing kümmern muss.

Schlanke Prozesse mit großer Wirkung für die lokale Wirtschaft!

Das Radelbonus-Modell funktioniert ganz einfach und ist dennoch hoch effizient gestaltet. Die Mitarbeitenden melden sich im Radelbonus-Arbeitgeber-Portal an und laden sich die Radelbouns-App aus ihrem jeweiligen App Store kostenfrei auf ihr Smartphone herunter. In der Radelbonus-App müssen keinerlei persönliche Daten preisgegeben werden. Dann wird die App gestartet, losgeradelt und am Ziel der Stopp-Button gedrückt und schon sind die Fahrradkilometer gesammelt und gespeichert. Am Monatsende werden die erradelten Kilometer als zweckgebundener Sachbezug auf die den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellten Regio-CARDS steuerfrei aufgeladen. Damit können die Mitarbeitenden bei allen MasterCard-Akzeptanzpartnerstellen in den steuerrechtlich festgelegten zweistelligen PLZ-Regionen bezahlen. Dem Arbeitgeber entsteht dabei keinerlei Verwaltungsaufwand. Natürlich sind alle Prozesse DSGVO-konform und erfüllen höchste Anforderungen.

Die Vorteile des Radelbonus-Modells!

Das einzigartige Radelbonus-Modell bringt sowohl Arbeitgebern als auch Mitarbeitenden eine Menge Vorteile, ganz nach

98

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**
Arbeitgeber gewähren ihren Mitarbeitenden den steuerfreien Radelbonus für mehr Radmobilität.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
LRA-Freudenstadt, 120 Mitarbeitende erradelten 43.050 km und 8.850 Euro steuerfrei, 6 t CO₂ wurden eingespart.
- **FINANZIERUNG:**
App eigenfinanziert, AG-Portal 50% Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Start im Mai 2022, fortlaufend auf unbegrenzte Zeit

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Radelbonus-App-Modell verbindet mehr Radmobilität, sowohl privat als auch zur Arbeit, betriebliches Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement, Verkehrs- und CO₂-Reduzierung, einen steuer- und sozialabgabenfreien Arbeitgeber-Radelbonus und eine Stärkung der Region mit zusätzlicher Kaufkraft. Das Radelbonus-Modell leistet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und schafft es mit einem regional einzigartigen und steuerfreien Anreiz, Mitarbeitende sehr einfach aufs Rad zu bewegen.

Projektmanagement:

- yourbenefit GmbH / Benefit-Abteilung: Radelbonus.de

Kontakt:

- Ansprechpartner: Uwe Rihm
- E-Mail: ur@yourbenefit-gmbh.de
- Projekthomepage: <https://radelbonus.de>

RADELBONUS.DE / EINFACH MITRADELN – STEUERFREIE BONI VOM CHEF SAMMELN – REGIONAL EINLÖSEN!

98



Wir gratulieren unserem Benefit-Kunden dem Landratsamt Freudenstadt zum erfolgreichen Radelbonus Start!

Bisheriges Radelbonus-Ergebnis von Mai-Dez. 2022:

- von 900 Mitarbeitenden radeln bisher 120 (13,3 %) mit
- es wurden bisher 43.050 Km erradelt (zur Arbeit und privat)
- es wurden bisher 6.013 Kg CO₂ (6 Tonnen) eingespart
- bisher haben sich die mitradelnden Mitarbeitenden 8.850,- € steuer/sozialabgabenfreien Radelbonus erradelt
- somit 8.850,- € zusätzliche Kaufkraft für den Landkreis FDS

Mehr Infos unter: Tel. 07253 9789-706
oder Email: dialog@yourbenefit-gmbh.de

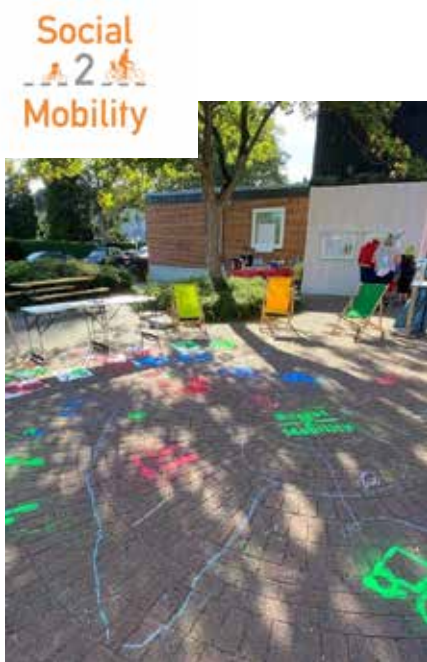
Landratsamt Freudenstadt

dem Motto „Aktiv mit dem Rad zur Arbeit und privat unterwegs – Boni sammeln – regional einkaufen“. Neben den Kernpunkten Klimaschutz und CO₂-Reduzierung, die durch das Fahrrad positiv beeinflusst werden, ist auch das Thema Gesundheitsförderung ganz wichtig. Somit ist der Radelbonus ganz nebenbei ein Teil des betrieblichen Gesundheitsmanagements, was auch die Mitarbeiterbindung fördert. Durch das Radelbonus-Modell entsteht zusätzliche Kaufkraft, die nur dem regionalen Handel zugutekommt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Radelbonus-Modell zeigt, dass sich die Aspekte Wirtschaft, Umwelt und Soziales sehr gut mit der Nachhaltigkeit im Bereich der Mobilität verbinden lassen. Mit fahrradfreundlichen Maßnahmen und dem steuer- und sozialabgabenfreien Anreiz tragen Unternehmen zum Umwelt- und Klimaschutz bei und fördern bei ihren Mitarbeitenden ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement sowie einen Teil des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Das spart Kosten im Unternehmen, steigert die Gesundheit der Mitarbeitenden und den Teamgeist und unterstützt auch die Mitarbeiterbindung. Zusätzlich schafft das Radelbonus-Modell auch noch erradelte Kaufkraft, die nur bei regionalen Händlern ausgegeben werden kann. Dies stärkt somit die gesamte Region und alle Beteiligten haben ihren nachhaltigen Vorteil daraus.

SOCIAL2MOBILITY II: FAHRRADMOBILITÄT UND SOZIALE TEILHABE ERMÖGLICHEN



Das Projekt „Social2Mobility“ hat zum Ziel, die soziale Teilhabe von Bevölkerungsgruppen, die von Armut bedroht oder betroffen sind, durch eine Steigerung der Mobilitätsoptionen zu stärken. In der ersten Projektphase (1. April 2019 bis 31. März 2022) wurden Mobilitätsbarrieren und -bedarfe festgestellt und Maßnahmen zur Steigerung der Mobilitätsoptionen entwickelt. Der Fokus der zweiten Projektphase liegt auf der praktischen Umsetzung der Maßnahmen in drei Kommunen in der Region Hannover. Das inter- und transdisziplinäre Projekt wird von der Universität Kassel mit dem Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme (Projektleitung), der Region Hannover (Praxispartner), der Goethe-Universität Frankfurt mit der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung sowie der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH durchgeführt.

Social2Mobility wirkt auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen – vor allem aber

auf der Quartiersebene. In den drei Quartieren Empelde in der Stadt Ronnenberg, Wiesenau in der Stadt Langenhagen sowie Laatzten-Mitte in der Stadt Laatzten werden innerhalb des Projektes verschiedene Aktivitäten umgesetzt. Eine enge Zusammenarbeit mit den Quartiersmanagements, sozialen Einrichtungen im Quartier sowie Stadtverwaltungen, insbesondere den Fachplanungen Raum-, Sozial- und Verkehrsplanung, ist dabei Kernstück des Projektes. Gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren vor Ort werden Maßnahmen zur Fahrradmobilität und sozialen Teilhabe in den Quartieren konzipiert und umgesetzt. Zentral ist, dass die umgesetzten Maßnahmen auch über die Projektlaufzeit hinaus fortgeführt werden sollen.

Für 2023 ist die Umsetzung folgender Maßnahmen geplant:

1. Eine Mobile Fahrradwerkstatt in Form eines ausgestatteten Fahrradanhängers, die mobil insbesondere in sozial benachteiligten Quartieren eingesetzt und an mehreren Terminen betreut werden soll. Es ist beispielsweise angedacht, diese im Quartier Laatzten-Mitte in Kooperation mit dem Kinder- und Jugendzentrum auf dem Marktplatz aufzubauen und hier Termine speziell für Jugendliche anzubieten.
2. Angebot von Fahrradlernkursen für unterschiedliche Gruppen armutsgefährdeter Personen (z.B. Kinder ab sechs Jahren, erwachsene Frauen mit Migrationserfahrung) inkl. Vermittlung der Straßenverkehrsregeln sowie der Verbesserung der Fahrrad-fähigkeit und subjektiv empfundenen Sicherheit im Straßenverkehr.
3. Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen: Durchführung einer Informa-

99

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Das Fahrrad wird zu einem günstigen, sicheren Begleiter für Personen mit geringen finanziellen Mitteln.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Das Ergebnis der ersten Projektphase ist die Erkenntnis, dass Menschen mit geringem Einkommen weniger Fahrrad fahren.
- **FINANZIERUNG:**
Bundesministerium für Bildung und Forschung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
1. April 2022 bis 31. März 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Projekt Social2Mobility verfolgen wir das Ziel, das Fahrrad zu einem kostengünstigen, zuverlässigen und ganzjährigen Alltagsbegleiter für Personen mit geringem Einkommen zu machen. Eine niedrigschwellige Ansprache, die Verbindung aus verschiedenen Fahrradangeboten, der Ausbau von Infrastruktur sowie die Partizipation von vulnerablen Bevölkerungsgruppen sind dabei zentrale Elemente zu einer sozial und ökologisch gerechten Mobilität.

Projektmanagement:

- Region Hannover

Kontakt:

- Ansprechpartner: Calla Wilhelm
- E-Mail: calla.wilhelm@region-hannover.de
- Projekthomepage: <https://www.social2mobility.de/>

SOCIAL2MOBILITY II: FAHRRADMOBILITÄT UND SOZIALE TEILHABE ERMÖGLICHEN



99

tions- und Bewusstseinskampagne (zielgruppenspezifische Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit) sowie Umsetzung von Maßnahmen (z.B. Fahrradangebote mit sozialen Einrichtungen, Versorgung mit Fahrrädern, Unterstützung gemeinwohlorientierter Fahrradwerkstätten).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ziel ist es, das Fahrrad zu einem Alltagsbegleiter für Menschen mit geringem Einkommen zu machen. Dadurch wird im Idealfall für kurze Strecken weniger das Auto verwendet, was einen Beitrag zur Verkehrswende leistet: Verlagerung der Fahrten vom eigenen Pkw auf das Fahrrad. Gleich-

zeitig wollen wir allen Bevölkerungsgruppen eine Teilhabe an der Verkehrswende ermöglichen. Wir wollen möglichst alle Personengruppen dazu motivieren, vor allem kürzere Wege auch mit dem Fahrrad zurückzulegen. Der Fokus liegt dabei, wie angesprochen, auf von Armut bedrohten Personen.

Das Projekt trägt neben der ökologischen Nachhaltigkeit auch zu einer sozialen Nachhaltigkeit bei. Durch die Maßnahmen innerhalb des Projektes wird neben den Maßnahmen für mehr Fahrradmobilität somit auch die soziale Teilhabe an der Gesellschaft gefördert und ermöglicht.

BÜNDNIS FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR



Zahlreiche Institutionen in Hamburg setzen Aufgaben in der Rad- und Fußverkehrsförderung um. Dazu gehören die Entwicklung von Netzen, Neubau und Erneuerung von Infrastruktur, Reinigung und Winterdienst, digitale Angebote, Fahrradparken, Bike+Ride, StadtRAD, hvv switch sowie Kampagnen, Kongresse und sonstige Kommunikation. Um zielgerichtet und effizient zu agieren und gemeinsam an einem Strang zu ziehen, haben sich 28 Partner (Senatsbehörden, Bezirksämter, öffentliche Unternehmen) unter Leitung des Ersten Bürgermeisters zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr zusammengeschlossen sowie als Grundlage eine Vereinbarung erarbeitet, intensiv abgestimmt und schließlich im Mai 2022 feierlich unterzeichnet.

Die umfangreiche Bündnisvereinbarung stellt eine neue Strategie dar, in die die relevanten Kapitel des Koalitionsvertrages, der Hamburger Klimaplan, die Strategie Hamburg-Takt sowie die Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der

Volksinitiative Radentscheid eingeflossen sind. Sie enthält zahlreiche Ziele und Projekte in den Bereichen Infrastruktur und Netzausbau, Verknüpfung mit Wohnen und ÖPNV, Digitalisierung und Kommunikation sowie Fußverkehr. Damit verbunden ist die Bereitstellung von personellen und finanziellen Ressourcen sowie die Einrichtung von Gremien- und Verfahrensstrukturen. Weiterer Bestandteil ist ein ausgeklügeltes Projektmanagement für die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen. Aus der Bündnisvereinbarung wurde ein Arbeitsprogramm mit Zeitzielen und verantwortlichen Akteuren für die einzelnen Projekte abgeleitet.

Konkrete Ziele sind u.a.:

- Steigerung der jährlichen Bauleistung auf 60 bis 80 km Radverkehrsinfrastruktur pro Jahr
- Zügiger Ausbau von Veloroutennetz, Radschnellnetz und Bezirksnetzen
- Neue Vorgaben für Planungsprinzipien und Radverkehrsführungsformen (z.B. Protected Bike Lanes, Kopenhagener Radwege, sichere Kreuzungen)
- Ausbau des Fahrradparkens in Quartieren
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (StadtRAD, Bike+Ride)
- ITS-Projekte (Radverkehrszählnetz, Digitalisierung Radverkehrsnetz, Melde-Michel)
- Kommunikation verstärken (Kongresse, Kampagnen, Aufklärung)
- Verstärkte Einbeziehung des Fußverkehrs

Das jetzige Bündnis stellt eine Weiterentwicklung des Bündnisses für den Radverkehr aus dem Jahr 2016 dar. Etablierte Elemente wie die Projektsteuerung wurden übernommen, andere mithilfe neuer Bündnispartner ergänzt. Das Besondere

100

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Fuß- und Radverkehr gemeinsam mit allen Akteuren stärken und neue Radstrategie umsetzen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfolgreiche Umsetzung von Projekten in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation
- **FINANZIERUNG:**
Eigene und Bundesmittel (Stadt und Land, Modellvorhaben)
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr ist die erfolgreiche Basis für die Rad- und Fußverkehrsförderung in Hamburg. Alle relevanten Akteure der Stadt haben eine umfangreiche Vereinbarung mit strategischen Zielen und konkreten Projekten in verschiedenen Handlungsfeldern geschlossen. Unterfüttert ist das Bündnis mit personellen und finanziellen Ressourcen, Gremien- und Verfahrensstrukturen sowie einem Projektmanagement für die Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen.

Projektmanagement:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Olaf Böhm
- E-Mail: radfahren@bvm.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16177002/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr/>

BÜNDNIS FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR



am Hamburger Bündnis ist, dass mit den geschaffenen Strukturen, zusätzlichen Haushaltsmitteln und Personalressourcen tatsächlich die Rad- und Fußverkehrsförderung immer sichtbarer in der Stadt geworden ist, immer mehr neue Infrastruktur entsteht und auch das Radverkehrsaufkommen seit Jahren signifikant ansteigt. Das Kilometerziel ist ambitioniert, wurde aber fast erreicht, das Veloroutennetz ist zu einem großen Teil fertiggestellt, sodass jetzt mit der Ausschilderung begonnen werden kann, die Möglichkeiten zum Fahrradparken wurden quantitativ und qualitativ deutlich verbessert.



100

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr; es ist eingebettet in übergeordnete Aktivitäten wie den Hamburger Klimaplan und die Mobilitätswende mit dem 80-20-Ziel (Modal Split 80% Umweltverbund und 20% MIV bis 2030).

ERSTMALIG GEMEINSAM: DIE BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN FÜR DAS VERKEHRSPOLITISCHE ZIELBILD ZUR INTEGRATION VON RAD UND BAHN



101

Die Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen ist ein erstmaliger Zusammenschluss der wichtigsten Akteure aus den Bahn-, Verkehrs- und Fahrradverbänden und der wichtigsten Bahnunternehmen und Aufgabenträger. Ziel war, gemeinsam ein verkehrspolitisches Zielbild Fahrrad und Bahnen – ein Mobilitätsleitbild – zu erarbeiten.

So waren neben DB Regio und DB Station&Service der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN), Mofair, Allianz pro Schiene, Fahrgastverband PRO BAHN, VCD, Bundesverband Zukunft Fahrrad (ZF), ADFC Bundesverband und weitere beteiligt. Koordiniert wurde das Projekt vom Kernteam rund um Lisbeth Blum, Michael Mester, Maria Laktionow (DB), Robert Dorn (BSN), Alexander Rosenthal (ZF) sowie Heinrich Strößenreuther als externe Unterstützung und Moderation. Keiner der Akteure konnte die bestehenden Herausforderungen alleine lösen – gemeinsam, so unsere Hoffnung, würde das gelingen.

Erste Überlegungen gab es im September 2020 nach Bahninternen Vorarbeiten bei DB Regio und DB Station&Service. Erste Dialog-Workshops fanden ab November 2020 statt, um zunächst den Radverkehrs-

verbänden die Handlungsrationalitäten der Bahnbranche näherzubringen und dazu passende Maßnahmen zu entwickeln.

Ab März 2021 wurden zusätzlich gut 20 Vertreter:innen der Aufgabenträger integriert. Im Juni veröffentlichten wir ein erstes Positionspapier. Über den Sommer arbeiteten wir die Handlungsfelder aus, schätzten den Finanzierungsbedarf überschlägig ab und verabschiedeten sie bei unserer gemeinsamen Klausurtagung in Weimar. Zu der Branchenveranstaltung RegioSignale 2022 präsentierten wir im Oktober 2022 das Diskussionspapier – und haben damit unser Ziel, eine von der Branche Fahrrad und Bahnen getragene verkehrspolitische Position, erreicht.

So sollen bis 2030 über eine Million B+R-Plätze gebaut werden (6,7 Mrd. Euro Finanzierungsbedarf), über 120.000 Bikesharing-Räder finanziert (670 Mio. Euro) sowie Routing- und Buchungplattformen entwickelt werden. Die Aufgabenträger wollen wir dafür gewinnen, nachts Fahrräder im Nahverkehr deutschlandweit kostenlos zu transportieren als auch eine Mindestausstattung zur Fahrradmitnahme sukzessive zum Standard im Regionalverkehr zu machen.

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Gemeinsames Zielbild und Maßnahmen zur Kombination von Rad und Bahn zu erarbeiten und politisch umzusetzen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Gemeinsame Positionen abgestimmt, Diskussionspapiere (06/2022 und 10/2022) veröffentlicht, medial verbreitet
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel der Beteiligten, in Summe < 100.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Herbst 2020 bis Oktober 2021, weitere Detaillierung und Umsetzung in 2023 in Arbeit

Projektmanagement:

- Ein Gemeinschaftsprojekt von DB Regio AG, Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Bundesverband Zukunft Fahrrad e. V., Agentur für clevere Städte und vielen anderen mehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heinrich Strößenreuther
- E-Mail: hs@clevere-staedte.de
- Projekthomepage: <https://www.dbrégio.de/innovationen/fahrrad-und-bahnen>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Erstmalig ist es den beteiligten Bahnunternehmen, Verkehrs-, Bahn- und Radverbänden gelungen, ein gemeinsames verkehrspolitisches Zielbild abzustimmen, um Rad und Bahn besser zielorientiert zu verknüpfen. Mit den Niederlanden als Messlatte sollen nun mit 7,4 Mrd. Euro bis 2030 die B+R-Infrastruktur, Bike-Sharing, Routing- und Buchungsfunktionen und mehr Mitnahme massiv ausgebaut werden. Die Diskussion wird nun in die Politik auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene getragen – der Fahrradpreis hilft dabei.

ERSTMALIG GEMEINSAM: DIE BRANCHENINITIATIVE FAHRRAD UND BAHNEN FÜR DAS VERKEHRSPOLITISCHE ZIELBILD ZUR INTEGRATION VON RAD UND BAHN

101

Das Diskussionspapier steht zum Download bereit unter https://assets.static-bahn.de/dam/jcr:b8414de6-f1a0-474b-a3bd-1e3a50d0517c/DB_Rad-Bahn_Paper_A4_Oktober_Web.pdf und der Spiegel berichtete: <https://www.spiegel.de/auto/deutsche-bahn-so-sollen-fahrrad-und-bahn-eine-alternative-zum-auto-werden-a-c1e72505-27c5-491d-a641-f9a2f44fb066>.

Wir versprechen uns mit dem Deutschen Fahrradpreis 2023 mehr Rückhalt für die Integration und Umsetzung unseres Zielbildes Fahrrad und Bahnen. Selten gab es einen so großen, Verbände und Akteure übergreifenden Zusammenschluss, um ein Henne-und-Ei-Problem zu verstehen, gemeinsam zukunftsfähige Radverkehrspolitik zu entwickeln und erste Schritte zur Integration anzuschieben. Gelingt es, verkehrspolitischen Rückhalt für das Zielbild zu organisieren, steht der rasanten Zukunft von Fahrrad und Bahnen nichts im Wege.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

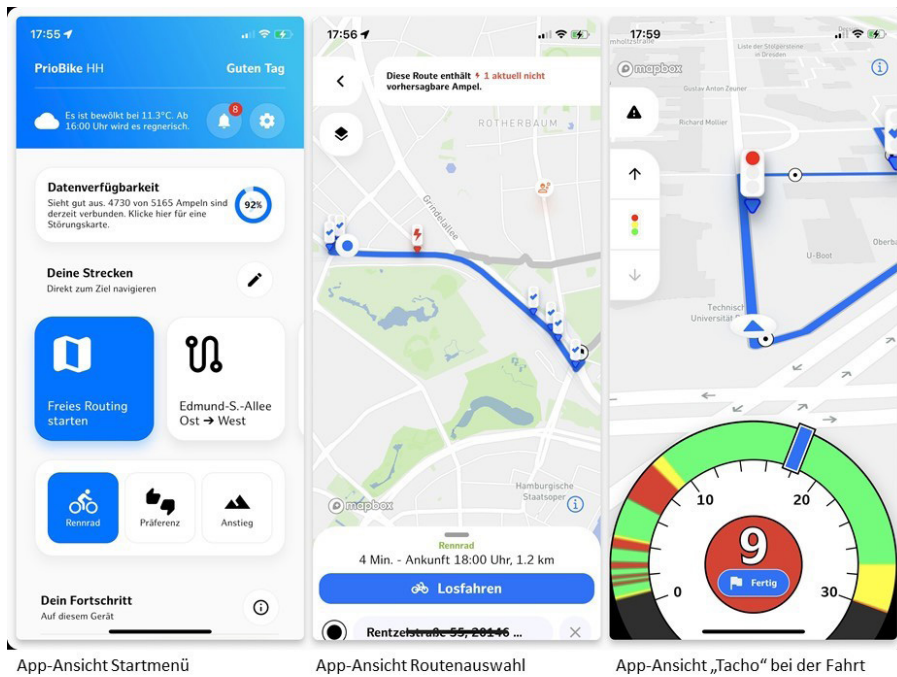
Die Klimaziele und die Verdopplung des Nahverkehrs werden ohne den massiven Ausbau der B+R-Kapazitäten nicht gelingen. Denn der Umstieg vom Auto auf die Kombination Fahrrad und Bahnen spart

CO₂. Gelingt es, durch mehr B+R-Plätze, bessere Miet-, Sharing- und Buchungsangebote sowie mehr Mitnahme vermehrt Autofahrer für den Umstieg auf diese kombinierte Nutzung Rad und Bahn zu gewinnen, kann ein CO₂-Einsparpotenzial von 1 bis 2 t CO₂ p.a. realisiert werden.

Die Niederlande bestätigen, dass der Bahnverkehrszuwachs der letzten zwei Jahrzehnte fast ausschließlich durch den massiven Ausbau der B+R-Kapazitäten und die systematische Integration dieser beiden Verkehrsträger gelungen ist. Diesem Vorbild folgend, aber auch den Best-Practice-Ansätzen aus anderen Ländern, Bundesländern, Aufgabenträgern, Bahnunternehmen und Kommunen, haben wir ein Zielbild entwickelt, konkretisiert und kalkuliert.

Im Herbst 2022 haben wir den Prozess gestartet, um das Zielbild „nachhaltig“ in die verschiedenen Ebenen der Verkehrspolitik zu tragen, denn für diesen Ausbau braucht es einen langen Atem! Der Deutsche Fahrradpreis würde diese gemeinsame politische Aufgabe – egal von welcher Partei, welcher Ebene, welchem Verband – unterstreichen und uns Rückenwind für die weitere Arbeit geben.

PRIOBIKE-HH (KURZFORM: PRIOBIKE)



App-Ansicht Startmenü

App-Ansicht Routenauswahl

App-Ansicht „Tacho“ bei der Fahrt

©TUD | Technische Universität Dresden

102



<https://youtu.be/eYOEpOeKHH>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Stärkung des Radverkehrs in der Stadt Hamburg, insbesondere durch ITS-basierte Maßnahmen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Diverse Standorte mit optimierten Ampelsteuerungen, erste Geschwindigkeitssäule, erste Beta-Testphase App
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel vom Bund und von der Stadt Hamburg
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
12/2020 bis 12/2024

Mit dem Projekt soll die Digitalisierung des Radverkehrs vorangetrieben und insgesamt ein Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils in Hamburg geleistet werden. Das Projekt leistet damit einen Beitrag zur Förderung der Mobilitätswende, welche in der Stadt Hamburg angestrebt wird.

Ampelsteuerungen: Im Projekt werden die Steuerungen von Lichtsignalanlagen (LSA) entlang hoch frequentierter Verbindungen für den Radverkehr optimiert. Ziel ist es, komfortable Abschnitte mit flüssigeren Fahrtgeschwindigkeiten für Radfahrende einzurichten. An drei Streckenzügen haben wir grüne Wellen für den Radverkehr bereits umgesetzt, weitere Strecken befinden sich in der Prüfung bzw. Umsetzung. An den Strecken sollen Hinweisschilder für Radfahrende: „Grüne Welle bei 18 km/h“

angebracht werden. An einer LSA mit einem besonders hohen Radverkehrsaufkommen wurde die Steuerung zugunsten dieser Gruppe priorisiert (Prio-Umkehr). Einzig der Busverkehr wird höherrangig priorisiert. Der Kfz-Verkehr muss hier seine Grünphase jedes Mal erneut anfordern. Eine weitere Ampel ist mittels Daueranforderung für den Rad- und Fußverkehr optimiert worden.

App: Auf Basis offener Daten werden Grünzeitprognosen für Radfahrende errechnet und mit individuellen Geschwindigkeitsempfehlungen visualisiert. Dabei werden DSGVO-konform Trackingdaten gewonnen, welche der Kommune zur Verfügung gestellt werden. Zudem bieten wir mit einem radspezifischen Routing sichere und komfortable Fahrtwege mit möglichst geringen Wartezeiten an Ampeln.

Projektmanagement:

- Es handelt sich um ein Verbundprojekt mit folgenden Partner*innen: BVM (Koordination), LSBG (Projektleitung), TU Dresden, INAVET GmbH, LGV, HHVA GmbH, Yunex Traffic

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Ute Ehlers
- E-Mail: radfahren@bvm.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://www.hamburg.de/bvm/priobike/>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zur Stärkung des Radverkehrs ist es essenziell, dessen Attraktivität zu fördern. Das Projekt umfasst daher ein Bündel von Maßnahmen, die für eine höhere Reisegeschwindigkeit sowie mehr Komfort und Sicherheit beim Radfahren sorgen sollen. Diese Maßnahmen basieren auf digitalen Technologien. Des Weiteren wird der Ausbau der Radverkehrszählanlagen und die diskriminierungsfreie Bereitstellung der dadurch gewonnenen Daten auf der Urban Data Platform Hamburg vorangetrieben.

PRIOBIKE-HH (KURZFORM: PRIOBIKE)

102



Beschleunigungssäule am Standort in der Nähe des BfB, Ummstator
© 2019 | Behörde für Verkehr und Ökostromversorgung

Radverkehrssicherheit: Um den häufigsten Unfallursachen im Radverkehr zu begegnen, werden Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden erarbeitet, z.B. mittels Warnung des Kfz-Führers vor Radfahrenden im Bereich von Kreuzungen.

Geschwindigkeitssäule: Radfahrende erhalten hier Geschwindigkeitsempfehlungen, um Stopps und ein Absteigen vom Rad an der vorausliegenden Ampel zu vermeiden. Ein Radarsensor in der Säule ermittelt die aktuelle Fahrgeschwindigkeit des Radfahrenden. Anhand dieser Geschwindigkeit und der Zeit, die vergeht, bis die folgende Ampel auf Rot bzw. Grün springt, wird eine individuelle Fahrempfehlung angezeigt. Das System berechnet die individuelle Ankunftszeit an der Ampelanlage, vergleicht diese mit der aktuellen Ampelphase und spiegelt die Information an die Säule zurück. Die Empfehlung wird mittels LED-Anzeige dargestellt.

Datenverfügbarkeit und Radverkehrszählung: Es gibt einen Ausbau bestehender Zählanlagen. Die gewonnenen Zählraten werden diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt. Zudem erfolgt die Erfassung weiterer radverkehrsrelevanter Daten. Wir planen die Nutzung von Daten anderer

Projekte zur Anreicherung der Datenbasis für die PrioBike-App. Letztlich sollen im Projekt ein dauerhafter Betrieb ausgewählter Lösungen von PrioBike sowie die Übertragbarkeit auf andere Städte sichergestellt werden.

(Disclaimer zum Video: Dieses stammt aus der Anfangszeit des Projekts und stellt die Maßnahmen in einem frühzeitigen Stadium dar.)

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Stadt Hamburg verfolgt das Ziel, die Mobilität umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten. Gleichzeitig ist es das Ziel der Bundesregierung, die Luftqualität in Städten zu verbessern. Das Projekt PrioBike folgt hier dem Ansatz, dass die Steigerung von emissionsloser Mobilität – u.a. dem Radfahren – die beste Maßnahme ist, um die Luftqualität in Hamburg zu verbessern.



RADENTSCHIED MÜNCHEN

103



Seit 2018 arbeitet ein breites Bündnis aus politischen Parteien, nachhaltigkeitsorientierten Verbänden und engagierten Bürger*innen für die Verwirklichung einer attraktiven Fahrradinfrastruktur in München – und zwar auf verwaltungs- und politischer Ebene. Zuerst als Radentscheid für eine Abstimmung durch unsere Bevölkerung, aber seit der Übernahme der Forderungen durch den Stadtrat 2019 arbeitet das Bündnis eng mit dem Mobilitätsreferat zusammen an konkreten Zielen und deren Umsetzung.

1. Qualität von Radwegen.

Sichere, breite und komfortable Radverkehrsanlagen, damit alle mit dem Fahrrad komfortabel vorankommen.

2. Durchgängiges und leistungsfähiges Rad-Vorrangnetz.

Damit alle mit dem Fahrrad schnell von A nach B kommen.

3. Kreuzungen und Einmündungen.

Sicher, komfortabel, und stressfrei, damit alle mit dem Fahrrad sicher ans Ziel kommen.

Projektmanagement:

- Bündnis Radentscheid München

Kontakt:

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

4. Fahrradabstellmöglichkeiten.

Damit sich Fahrräder sicher und geschützt abstellen lassen.

Unser Website-Formular für das Vorschlagen von Fahrradabstellbügeln hat regen Erfolg gezeigt, mit regelmäßigen Freude-meldungen in den sozialen Netzwerken von den neuen Fahrradparkern.

Der Forderung nach flächig eingefärbten Radwegen folgten lange Diskussionen über die Farbe. Nun sind Teile des Altstadt-radrings tatsächlich grün asphaltiert und gefährliche Kreuzungen rot. Die Stadtverwaltung wurde von unserer Argumentation zur Sichtbarkeit in allen Wetterlagen und den Sicherheitsaspekten überzeugt.

Wir haben Planungsleitlinien gemeinsam mit der Verwaltung für Radwege erarbeitet, um deren Bau zu standardisieren und zu beschleunigen. Dadurch soll auch die Planung schneller vorangehen: Das Mo-

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDES-LAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
2025 kommen alle Münchner*innen mit dem Rad sicher, komfortabel und entspannt ans Ziel.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Radentscheid München erarbeitet zusammen mit dem neuen Mobilitätsreferat Leitlinien zur Umsetzung der Infrastruktur.
- **FINANZIERUNG:**
Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Frühjahr 2018 bis (mindestens) 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Nach der erfolgreichen Übernahme aller Radentscheid-Forderungen durch den Stadtrat 2019 haben wir eine gute regelmäßige Zusammenarbeit mit dem neu gegründeten städtischen Mobilitätsreferat entwickelt und beraten mit unserer fachlichen Expertise. Wir erstellen und präsentieren überzeugende Studien zu Themen wie z.B. der absoluten Notwendigkeit von asphaltierten Signalfarben in den Radwegen, auch wenn diese Feinheiten nicht gesetzlich vorgeschrieben sind. #WirBleibenDran



bilitätsreferat hat uns im Dezember 2022 zugesichert, dass unsere präsentierten Leitlinien „gelebt“ werden.

Zusammen mit dem Mobilitätsreferat haben wir viele Maßnahmenbündel erarbeitet, die dem Stadtrat zur Abstimmung vorgelegt und dann in den Referaten zur Umsetzung vorbereitet werden. Unser Maßnahmen-Monitoring wird in einer nachvollziehbaren Karte dargestellt, wo der Fortschritt sichtbar festgehalten wird – oder der Mangel davon kritisiert werden kann. Unser hartnäckiges Dackel-Maskottchen Conny Con*Rad muss auch mal in die Wadl beißen...

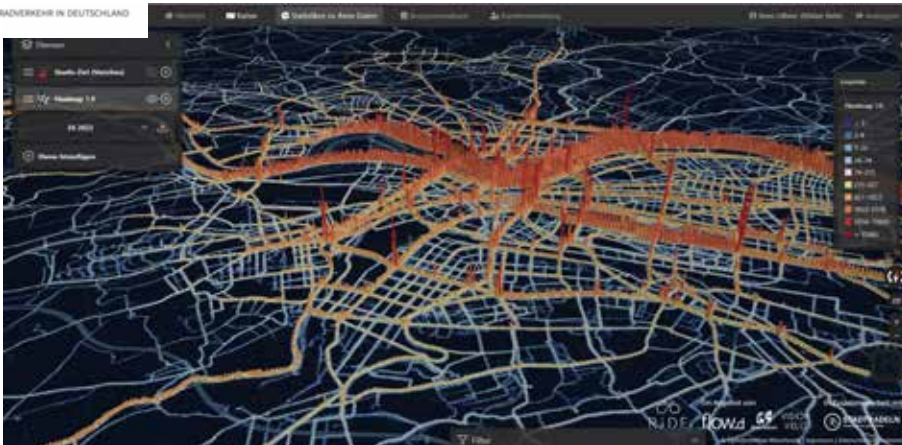
Und natürlich darf der Radentscheid Bayern nicht vergessen werden, an dem wir 2022 bis 2023 ganz aktiv mitarbeiten und unsere Netzwerke und Veranstaltungsteams dafür aktivieren. Das Ziel ist, Landesgesetze zu aktualisieren, damit

Kommunen den Radverkehr priorisieren können und eine effektivere und schnellere Umsetzung von Radinfrastrukturmaßnahmen gewährleistet werden kann.

Unsere Unterschriftensammlung aus dem Jahr 2019 mit über 160.000 Unterschriften (das Dreifache der benötigten Unterschriften) hat den Münchner Stadtrat überzeugt, dass die Münchner Bürger*innen Rad fahren wollen. Wir als Bündnis arbeiten weiter, um den Stadtrat und das Mobilitätsreferat bei ihren Radhauptstadt-Zielen in den Einzelheiten der Umsetzung zu unterstützen – als Partner auf Augenhöhe.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

#WirBleibenDran – wir haben vor, langfristig mit dem Mobilitätsreferat zusammenzuarbeiten: Auch Amsterdam hat 40 Jahre bis zum heutigen Modal Split gebraucht.



104

Radverkehr ist ein Schlüsselbaustein bei der Dekarbonisierung des Verkehrs. Für eine deutliche Erhöhung der Radverkehrsleistung ist eine stetige Verbesserung des Angebots notwendig. Dies kann durch Neu- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur geschehen oder durch die Optimierung bestehender Infrastruktur, bspw. von Lichtsignalanlagen. Oftmals fehlen in den Kommunen jedoch dazu die notwendigen Daten für eine zielgerichtete Analyse. Die Datenerhebung kann dabei im Zuge von Crowd-Sourcing-Ansätzen die Erfahrung von Rad fahrenden Bürger:innen nutzen.

Beginnend mit dem Projekt MOVEBIS entstand eine Kooperation aus der Kampagne STADTRADELN des Klima-Bündnis und der TU Dresden. Die STADTRADELN-App wurde als Aufzeichnungsinstrument entwickelt und erstmals konnten bundesweit Bewegungsdaten von Radfahrenden aufgezeichnet werden. Im Zuge des Projektes entstanden zudem eine Softwarelösung zur Datenverarbeitung und -analyse sowie zwei Spin-offs der Technischen Universität – Vision Velo und flow.d. Gemeinsam mit dem Team hinter STADTRADELN wurde das Projekt RiDE – Radverkehr in Deutschland begonnen. Durch die Kombination

aus universitärem Know-how bei der Datenverarbeitung und Mobilitätsforschung sowie der Erfahrung aus 15 Jahren Kampagnenentwicklung für den Radverkehr wurden bereits beeindruckende Meilensteine erreicht. So können nun Daten aus aktuell über 2.500 Kommunen verarbeitet und in sechs Anwendungsfällen visualisiert werden. Auf Heatmaps erkennen die Planenden, wo Radfahrende in ihrer Stadt unterwegs sind oder sich länger aufhalten. Des Weiteren zeigen Geschwindigkeitskarten, auf welchen Strecken bspw. die Oberflächenbeschaffenheiten für ein zügiges Radfahren nicht ausreichen oder Darstellungen von Wartezeiten, wo diese an Knotenpunkten deutlich reduziert werden sollten. Auch Inputdaten für Verkehrsmodelle, wie bspw. Quelle-Ziel-Darstellungen, werden erzeugt. Außerdem besteht die Möglichkeit, alle Darstellungen interaktiv zu filtern oder visuell anzupassen.

Die Datenbereitstellung und -visualisierung werden dabei gemeinsam mit Planenden aus den Kommunen stetig weiterentwickelt, um deren Bedürfnissen gerecht zu werden. Dank einer Förderung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans im Zuge des Projektes MoveOn können weite Teile

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Sachsen
- **ZIEL:**
Mit der Plattform RiDE erhalten Kommunen eine Möglichkeit zur digitalen Radverkehrsplanung.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
> 12 Mio. Radfahrten von > 340 Tsd. Radelnden mit > 100 Mio. km Strecke für bis zu 2.500 Kommunen
- **FINANZIERUNG:**
Privat, NRVP-Projekt MoveOn (BMDV), HMWEVW, Kommunen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend

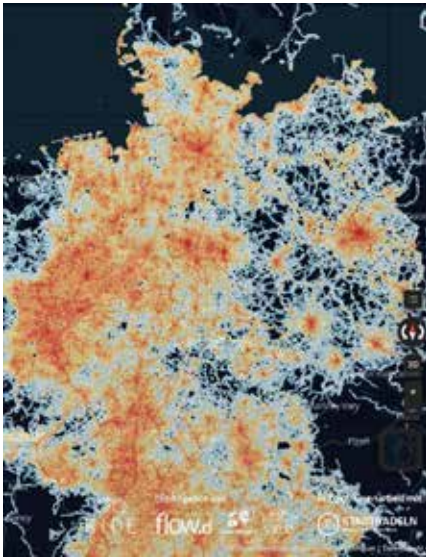
Projektmanagement:

- Vision Velo UG, flow.d GmbH, Klima-Bündnis e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sven Lißner
- E-Mail: sven.lissner@vision-velo.de
- Projekthomepage: <https://www.radverkehr-in-deutschland.de/>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
RiDE ist die webbasierte Aufbereitung und Visualisierung von Radverkehrsdaten aus der Kampagne STADTRADELN für alle Teilnehmerkommunen. Wir liefern dank einem skalierbaren Crowd-Sourcing-Ansatz Analyse- und Planungsdaten für den Radverkehr für bis zu 2.500 Teilnehmerkommunen von STADTRADELN. Dabei sind wir dank einer Kooperation mit Wissenschaftlern und Spin-offs der TU Dresden immer am Puls der Mobilitätsforschung. Neben Erheben und Aufbereiten der Daten helfen wir auch bei deren Interpretation.



dieser Daten den Kommunen in Deutschland kostenfrei zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus besteht eine Kooperation mit dem Land Hessen und mehreren Kommunen, die die Daten als Early Adopter schon seit 2021 nutzen.

RiDE sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, da wir aktuell bereits mehr als 250 Kommunen mit Radverkehrsdaten versorgen und dabei eine Möglichkeit zur direkten Beteiligung der Radfahrenden schaffen. Sie können selbst für die notwendigen Planungsgrundlagen sorgen und somit einen essenziellen Teil zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beitragen. Im Fokus stehen außerdem der ländliche Raum und die Zusammenarbeit mit Landkreisen. Diese bieten große Potenziale in Bezug auf den Ausbau der Radwege.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat eine sehr große Bedeutung für uns. Wir bieten eine skalierbare Softwarelösung und sind per se eher nachhaltig als viele Einzellösungen für die Datenerhebung. Auch der Einbezug der Radfahrenden im Sinne indirekter Bürgerbeteiligung und eines Crowdsourcing-Ansatzes ist nachhaltig. So werden ohnehin stattfindende Radfahrten verwendet, um Analysedaten zur Radinfrastruktur zu erheben. Der Nachhaltigkeitsgedanke findet auch bei der Datenverarbeitung Beachtung: So werden unsere Daten von einem Unternehmen gehostet, das die Abwärme der Server zur Heizung und Warmwasseraufbereitung für Gebäude verwendet.

104

VEREIN „BUCHHOLZ FÄHRT RAD“



105

Buchholz in der Nordheide ist eine Kleinstadt im Süden von Hamburg, deren Stadtentwicklung stark durch das Auto geprägt ist. Der Radverkehr spielte bislang nur eine untergeordnete Rolle. Anfang 2016 wurde die Idee geboren, mit Aktionen rund um das Radfahren eine positive Fahrradkultur in Buchholz schaffen zu wollen, in der immer mehr Buchholzer:innen Lust verspüren, sich mit dem Rad durch ihre Stadt zu bewegen. Verbunden mit der Hoffnung, dass Politik und Verwaltung dadurch deutlich fahrradfreundlicher agieren als bisher. Mit unseren Aktivitäten wollen wir das Positive am Radfahren herausstellen: Radfahren ist nicht nur gut fürs Klima und die eigene Gesundheit, sondern macht auch noch Spaß. Wir holen nicht nur ausgewiesene Expert:innen als Vortragende nach Buchholz, sondern veranstalten z.B. auch Kultur und Film Night Rides oder gemeinsam mit dem Stadtmarketingverein u.a. verkaufsoffene Sonntage unter dem Motto „Radfahren“. Man kann mittlerweile Stadtmeister:in im Slow-Biking werden oder während der Buchholz Light Parade bunt beleuchtet durch die Stadt cruisen. Für die Stadt Buchholz als offizieller Veranstalter organisieren wir die jährliche STADTRADELN-Aktion. Durchaus erfolgreich:

2021 landeten wir mit 338.338 geradelten Kilometern und 1.879 Teilnehmer:innen auf Platz 2 in Niedersachsen (Kategorie: 10.000–49.999 Einwohner:innen). Auch bei der Europäischen Mobilitätswoche sind wir mit einigen Aktionen dabei, z.B. PARKing Day, Kidical Mass, Tempo-30-Aktion. Wir sorgen aber auch für Services rund ums Radfahren: So gibt es durch uns z.B. öffentlich zugängliche Fahrradpumpen, kostenfrei ausleihbare Lastenräder, emissionsfrei transportierte Schokolade (www.schokofahrt.de) und vieles mehr. Während der Coronapandemie waren wir mit Besorgungsfahrten in der Nachbarschaftshilfe aktiv und unterstützten den lokalen Einzelhandel bei Warenlieferungen und Kurierdiensten per Lastenrad. Alles ehrenamtlich mit „nur“ rd. 170 Mitgliedern. Mit diesen Aktivitäten sind wir inzwischen auch außerhalb unserer Stadtgrenzen bekannt. Unsere Arbeit wird dabei nicht nur wertschätzend als vorbildlich anerkannt, sondern mittlerweile auch gern kopiert. Und es tut sich etwas: Buchholz wird tatsächlich fahrradfreundlicher. Denn immer mehr Menschen fahren inzwischen mit dem Rad durch Buchholz. Für die Stadt Buchholz sind wir ein gern gesehener Partner und den Landkreis haben wir

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Lokale Förderung der Radkultur in Buchholz in der Nordheide
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Durch unsere Aktivitäten prägen wir maßgeblich die Fahrradkultur in unserer Stadt.
- **FINANZIERUNG:**
Mitgliedsbeiträge, Spenden und Zuschüsse
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2016 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Vereinsprojekt versteht sich als lokale Graswurzelbewegung. Wir tragen mit vielfältigen Veranstaltungen, Aktionen und Projekten zu einer positiven Fahrradkultur bei, um noch mehr Menschen vom Radfahren zu begeistern, auch als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz vor Ort. Uns ist dabei die Vernetzung mit unterschiedlichen Akteuren wichtig. Die Fahrradszene in Buchholz wird inzwischen von uns maßgeblich geprägt. Auch über die Stadtgrenzen hinaus werden wir als vorbildlich wahrgenommen.

Projektmanagement:

- Buchholz fährt Rad e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Eckhoff
- E-Mail: info@buchholz-faehrt-rad.de
- Projekthomepage: <https://buchholz-faehrt-rad.de>



im Rahmen der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg nach Hamburg beraten. Wir glauben, mit unseren vielfältigen Aktivitäten sind wir als lokal agierender Verein nahezu einzigartig in Deutschland. Jedenfalls ist uns kein vergleichbarer Verein bekannt, der in einer Kleinstadt so viel zur Förderung einer positiven Fahrradkultur bewegt wie wir. Um als Vorbild für viele andere kleinere Städte zu dienen, bewerben wir uns in der Kategorie „Service & Kommunikation“ um den Deutschen Fahrradpreis 2023.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Radfahren ist aktiver Umwelt- und Klimaschutz. Mit unseren Aktivitäten tragen wir dazu bei, dass immer mehr Menschen in unserer Stadt mit dem Fahrrad unterwegs sind. Somit leisten wir einen bedeutsamen Beitrag zur Mobilitätswende bei uns vor Ort. Ein Beispiel dafür ist unser Projekt „Heidschnucke – Lastenrad für Buchholz“ (www.lastenrad-buchholz.de). Siehe Film: https://youtu.be/alpy_tb-xsQ

DIE VIELLEICHT LÄNGSTE FAHRRAD-DEMO DEUTSCHLANDS (#VERKEHRSWENDEJETZTNRW)



Die Idee zur vermutlich längsten Fahrrad-Demo aller Zeiten in Deutschland und zur VerkehrswendeJetzt.NRW-Demo hatte der ADFC NRW im Herbst 2021. Angelehnt an die traditionelle landesweite ADFC-Fahrrad-Sternfahrt NRW, wollten wir im Vorfeld der Landtagswahl am 8. Mai 2022 ganz NRW auf das Fahrrad bringen. Uns war es wichtig, für eine nachhaltige und sozial gerechte Verkehrswende zu werben.

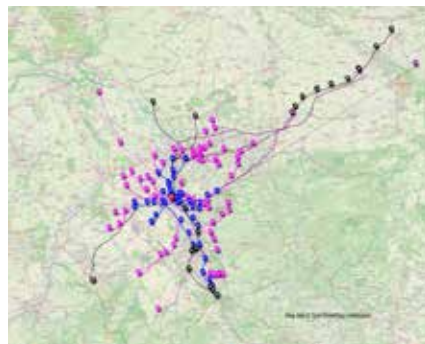
Dazu schlossen wir uns als ADFC NRW mit folgenden Bündnispartner*innen für unseren Träger*innenkreis zusammen: ADFC Düsseldorf, Attac, BUND NRW, Campact, Fuss e.V., Greenpeace, Radkomm und VCD NRW sowie, als weitere Unterstützer*innen, zahlreiche Initiativen. Unser Ziel: Wir wollten den Druck auf die politischen Parteien erhöhen und damit einen Politikwechsel bei der in NRW bislang vom Auto dominierten Verkehrspolitik bewirken. Unsere Botschaft: „Wir brauchen mehr und bessere Geh- und Radwege und bezahlbare Bus- und Bahntickets. Nicht irgendwann, sondern Jetzt!“

Wir haben die erforderliche Verkehrswende durch unsere Aktion im Vorfeld der Landtagswahl ins Bewusstsein der Wähler*innen gebracht. Unsere Mittel, das zu tun, waren insbesondere das Fahrrad in Form einer großen, landesweiten Fahrrad-Sternfahrt und die große Sichtbarkeit einer 18 km langen Fahrrad-Demo durch die

Landeshauptstadt mit mehreren Tausend Radfahrer*innen. Uns war es besonders wichtig, dass alle Wähler*innen bei ihrer Wahlentscheidung das Thema Fahrrad- und Fußmobilität sowie den öffentlichen Verkehr berücksichtigen und dabei auch für diejenigen wählen, die selber noch zu jung sind und noch nicht ihr Kreuzchen machen dürfen: Kinder und Jugendliche.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Unser Projekt betont die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität in Deutschland. Durch die Verknüpfung von Bus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr und eine insgesamt sozial gerechte und barrierefreie Mobilität haben wir alle Mobilitätsformen in den Blick genommen, die kostengünstig, sozial gerecht, klima-, umwelt-, kinder- und überhaupt menschenfreundlich sind.



106



<https://www.youtube.com/watch?v=DQvYqOixeSc&t=1s>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
NRW muss in dieser Legislaturperiode durch konkrete Maßnahmen Fahrradland Nummer eins werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nach der NRW-Wahl schrieb die neue CDU/Grüne-Koalition deutlich mehr „Fahrrad“ in den Koalitionsvertrag.
- **FINANZIERUNG:**
Vereinsmittel ADFC NRW sowie aller Bündnispartner
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Herbst 2021 bis 8. Mai 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mehr als 5.000 Radfahrer*innen haben am 8. Mai 2022 für die Verkehrswende in NRW demonstriert. Die als Demo angemeldeten Radstafetten mit einer Gesamtlänge von über 350 km bewegten sich sternförmig auf die Landeshauptstadt zu und vereinten sich vor dem Landtag in Düsseldorf mit der Fußdemo. Zusätzlich setzen wir Bahn-Sonderzüge ein. An dem Tag haben nicht Autos die Straßen und den öffentlichen Raum dominiert, sondern Menschen: Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Es war ein großes Fest für alle.

Projektmanagement:

- ADFC NRW und ADFC Düsseldorf

Kontakt:

- Ansprechpartner: Axel Fell
- E-Mail: presse@adfc-nrw.de
- Projekthomepage: <http://www.verkehrswendejetzt.nrw>

ADFC LEVERKUSEN 2030



Ausgangssituation: Noch bis 2020 war der ADFC für die Bürger:innen nicht sichtbar. Erst die neue, die erste eigene Geschäftsstelle brachte den ADFC Leverkusen mehr in das Bewusstsein der Bürger:innen. Durch konsequente Öffentlichkeitsarbeit seit 2020 ist der ADFC in den Medien immer wieder präsent, sei es durch Beiträge oder durch Forderungen an Politik und Verwaltung der Stadt.

Im Jahr 2022 ist der ADFC Leverkusen mehrmals auf Ausstellungen und Stadtfesten präsent gewesen und wurde auch von Menschen angesprochen. Das Medium „Rad-Anzeiger“ hat erstmals im März 2022 eine Stärke von 100 Seiten ausweisen können. Bei einer Auflage von 4.000 Exemplaren sind wir bei Werbenden eine feste Adresse. Uns erreichen Anfragen für Werbungen im „Rad-Anzeiger“.

Der Fahrradklima-Test 2022 hat in Leverkusen erstmalig für eine Rekordteilnahme gesorgt. Durch konsequente Werbung (E-Mails an Vereine, Unternehmen und Behörden) konnten wir die Zahl der Teilnehmer:innen von 360 (2018 und 2020) auf über 1.715 steigern. Für 2024 streben wir eine Teilnahmezahl von 4.000 an. Unsere Mitgliederzahl haben wir 2022 von 696 auf 793 (+ 13,9%) steigern können. Wir streben für 2030 eine Mitgliederstärke von 1.500 an. Das schaffen wir gemeinsam!

Was haben wir erreicht?

Steigerung der Mitgliederzahl von Anfang 2021 (626) bis Anfang 2023 um 167 (+ 26,7%) auf 793 Mitglieder. Alleine im Jahr 2022 hatten wir eine Steigerung von 13,9% (+ 97 Mitglieder).

Steigerung der Teilnehmer am Fahrradklima-Test 2022 auf über 1.715 (endgültige

Zahlen stehen leider noch nicht fest). Das ist eine Steigerung (2020 = 360 Teilnehmer:innen) von + 476,4%!!

Mit dem deutschen Frauenring betreiben wir von März bis September zweimal im Monat eine Fahrradschule für Frauen.

Was wollen wir noch erreichen?

Die Anzahl der Fördermitglieder wollen wir bis 2030 auf 40 steigern. Zurzeit haben wir fünf Fördermitglieder. Mit vier weiteren potenziellen Anwärtern sind wir im Gespräch.

Wir werden die Mitgliederzahl bis 2030 auf 1.500 erhöhen. Im Jahr 2023 werden wir auf mindestens 16 Veranstaltungen (angemeldet) präsent sein, um den ADFC zu repräsentieren und um neue Mitglieder zu werben.

Wir wollen im Aktivenbereich den Anteil der Frauen erhöhen. Wir wollen 2024 erreichen, dass sich mehr Frauen bei den Vorstandswahlen bewerben.



107

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Den ADFC Leverkusen bei den Bürger:innen Leverkusens sichtbar machen und weiterzuentwickeln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erste eigene Geschäftsstelle. 2022 wurde eine Mitgliedersteigerung von 13,9% (auf 793) erreicht.
- **FINANZIERUNG:**
Durch Beiträge und Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 bis Ende 2030

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir wollen den ADFC stärken und dafür sorgen, dass Leverkusen eine sichere Radweginfrastruktur bekommt. Kontakte bestehen mit der Stadt, den Parteien, den Medien, mit Verbänden und der Polizei. Damit verstärken wir die Lobbyarbeit, um für einen sicheren Radverkehr zu sorgen. Wir unterscheiden uns von den anderen, weil wir einen starken Willen zeigen, uns für die Radler:innen in Leverkusen einzusetzen. Der Erfolg der letzten Jahre zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Projektmanagement:

- ADFC Leverkusen, Kurt Krefft und Uwe Witte

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kurt Krefft
- E-Mail: kurt.krefft@adfc-lev.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Für die Akquisitionen und Veranstaltungen werden wir uns in 2023 ein Lastenfahrrad anschaffen, damit wir unseren Info-Stand und Material nachhaltig zu den Veranstaltungen fahren können.

Wir wollen 2023 eine Fahrradschule in Kooperation mit der Stadt Leverkusen aufbauen. Dafür haben wir zwei ADFC-zertifizierte Fahrradlehrer:innen.

Wir werden 2023 erstmals Fahrradtouren in Leverkusen und Umgebung anbieten, die historische Elemente aus der Geschichte Leverkusens und der Umgebung beinhalten. Unser Projekt „ADFC Leverkusen 2030“ soll diesen Wettbewerb gewinnen, weil wir bis 2030 ein enormes Entwicklungspotenzial erkennen. Wir wollen auch für andere Kreisverbände eine Vorbildfunktion übernehmen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Nachhaltigkeit hat für unser Vorgehen und für unsere Planungen eine hohe Bedeutung. Alle Anschaffungen werden auf Nachhaltigkeit geprüft. Das Projekt „Kostenlose Lastenräder in Leverkusen“ soll den Bürger:innen die Nachhaltigkeit der Lastenräder bewusst und dieses Transportmittel in Leverkusen „salonfähig“ machen.

107



108

In dem Projekt wurden durch FixMyCity in Zusammenarbeit mit der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (Deutsche Bahn) vier Komponenten entwickelt und auf radparken.info veröffentlicht.

1. Eine Online-Umfrage zur Bewertung aller 6.613 Bahnhöfe in Deutschland: Die Teilnehmenden konnten hier die Zufriedenheit mit den Anlagen allgemein, Problembereiche, Ausbaubedarf und Angaben zu ihrem Nutzendenprofil machen. Eine Auswertung mit den wichtigsten Ergebnissen findet sich hier: <https://radparken.info/downloads/leitfaeden-studien/db-bmdv-kurzbericht-kerneausagen.pdf>. Die Umfrage kann hier aufgerufen werden: <https://radparken.info/mitmachen/>
2. Eine Zusammenführung von Daten der Deutschen Bahn und aus OpenStreetMap zu vorhandenen Abstellanlagen: Die Daten wurden in einer interaktiven Karte visualisiert und ein Crowdsourcingtool zur Ergänzung und Bestätigung der Standorte wurde entwickelt. Es konnten so insgesamt über 10.000 Anlagen an über 4.000 Bahnhöfen erfasst werden. Die Ergebnisse der Erfassung können auf dieser Karte eingesehen werden: <https://radparken.info/mitmachen/bahnhof/>

3. Wirkungsrechner (gemeinsam mit PTV – Planung Transport Verkehr GmbH): Entwickelt wurde ein Wirkungsrechner zur Analyse der voraussichtlichen Verlagerungspotenziale einer geplanten Abstellanlage und zur Berechnung der Wirkungen hinsichtlich möglicher CO₂-Einsparungen, Gesundheitskosten und weiterer Wirkungen. Der Rechner wird kostenlos für Kommunen zur Planung von Fahrradparkanlagen bereitgestellt. Der Wirkungsrechner kann hier genutzt werden: <https://radparken.info/wirkungsrechner/>
4. Eine allgemeine Website als Informationsstelle für Kommunen und Bürger:innen: Dort finden sich u.a. aktuelle Leitfäden, Förderprogramme und die oben genannten Angebote.

Die Ergebnisse des Projekts verzeichnen erstmals ein umfassendes Bild der Situation des Fahrradparkens an Bahnhöfen in Deutschland und geben konkrete Hinweise, an welchen Bahnhöfen neue Anlagen hohes Verlagerungspotenzial erwarten lassen. Weiterhin werden Bedarfe der Nutzenden hinsichtlich der Stellplatzanzahl, Zugangssicherung, Überdachung, Sicherheit angegeben. Das Projekt leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse für Fahrradabstellanlagen an über 6.000 Bahnhöfen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 10.000 Bahnhofsbewertungen und 10.000 erfasste Anlagen durch Crowdsourcing und Datenverschneidung
- **FINANZIERUNG:**
Auftraggeber: Deutsche Bahn / BMDV
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

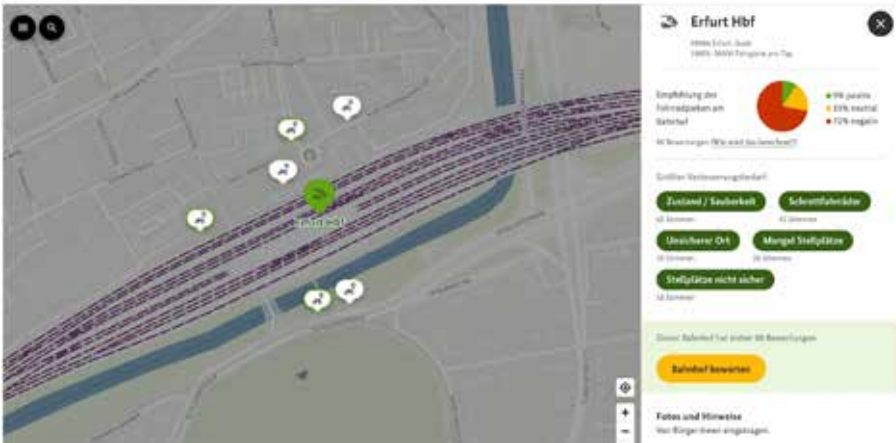
Fahrradabstellanlagen am Bahnhof sind ein wichtiger und vergleichsweise schnell umzusetzender Baustein der Mobilitätswende. Für den bundesweiten Ausbau wurden im Projekt gemeinsam mit den Bürger:innen Datengrundlagen zum Bestand und zur Bedarfsanalyse geschaffen. Die Online-Umfrage und das Crowdsourcing mit über 8.000 Teilnehmenden sind die bisher größte Erhebung zu Abstellanlagen an deutschen Bahnhöfen. Auf Grundlage der Daten können Abstellanlagen gezielter und flächendeckend geplant werden.

Projektmanagement:

- FixMyCity GmbH und Deutsche Bahn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiko Rintelen
- E-Mail: info@fixmycity.de
- Projekthomepage: <https://radparken.info>



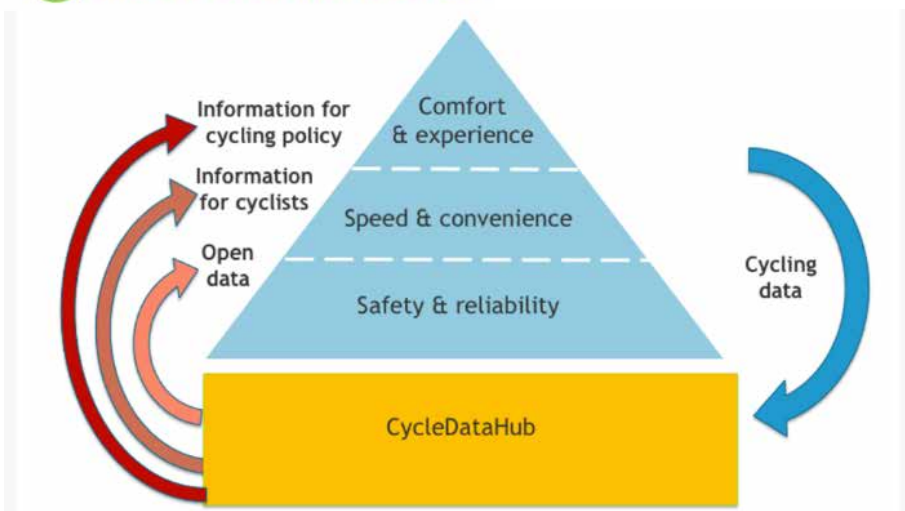
der intermodalen Nutzung von Rad und Bahn mit bundesweiter Wirkung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die intermodale Nutzung von Rad und Bahn vernetzt zwei nachhaltige Verkehrsmittel und erhöht Verlagerungspotenziale weg vom MIV. Sie stärkt damit sowohl die Fahrrad- als auch die Bahnnutzung und

schafft Alternativen zum Auto besonders im ländlichen Raum. Der Wirkungsrechner übersetzt diese Nachhaltigkeitsziele konkret auf einzelne Abstellanlagen und bietet damit Kommunen die Möglichkeit, die eigenen Klimaschutzziele besser zu erreichen.

BITS (BICYCLE AND INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS)



109



<https://youtu.be/nyWpQXM2CfA>



Im Projekt BITS haben zehn Partner aus fünf EU-Ländern verschiedene ITS-Lösungen im Fahrradbereich getestet mit dem Ziel, die Fahrradnutzung in unterschiedlichen Zielgruppen zu erhöhen und CO₂-Emissionen einzusparen. Die Baron mobility service GmbH als Dienstradleasinganbieter (mein-dienstrad.de) hat als Projektpartner verschiedene Pilotprojekte im Bereich Gamification und mobile Applikationen umgesetzt.

Herauszustellen ist, dass das Interesse am Radfahren zugenommen hat und dass immer mehr Unternehmen am Fahrradleasing interessiert sind, um ihre Mitarbeitenden zu motivieren und/oder den ökologischen Fußabdruck des Unternehmens zu verbessern. Es gibt jedoch weder Daten darüber, wie oft die Firmenfahrräder genutzt werden, noch darüber, wie viele Mitarbeitende mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Mobile Anwendungen, die sich auf Radfahrende konzentrieren, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, haben das Potenzial, die Zahl der Radpendelnden durch Gamification-Funktionen, Routing- und Tracking-Optionen zu erhöhen, unterstützen aber

auch die Erfassung von Daten über das Pendelverhalten der Mitarbeitenden. In dem Pilotprojekt „Die Dienstrad-Challenge“ wurde in zehn Unternehmen eine App eingeführt und die Mitarbeitenden wurden aufgefordert, sich zu registrieren und an der Dienstrad-Challenge teilzunehmen. In diesem sechswöchigen Wettbewerb wurden die Mitarbeitenden durch einen Wettkampf zwischen Kolleginnen und Kollegen, die statistische Aufzeichnung ihrer Fahrten und die Möglichkeit, Preise zu gewinnen, dazu motiviert, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren.

In der Evaluation zeigte sich, dass die Dienstrad-Challenge und der Einsatz der App das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität und Smart Cycling durch den Einsatz von digitalen, spielerischen Lösungen gestärkt haben, die Teilnehmenden während der Challenge mehr Fahrrad gefahren sind und anschließend motiviert sind, auch zukünftig vermehrt mit dem Fahrrad zu fahren.

Zusätzlich wurden die erfassten Radverkehrsdaten anonymisiert im Cycling-

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Umsetzung von appbasierten Gamification-Ansätzen zur Erhöhung der Fahrradnutzung
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Nachweisbare Steigerung der Fahrradnutzung und Reduzierung von CO₂-Emissionen durch Gamification
- **FINANZIERUNG:**
Interreg B Projekt Nothsea Region, 50% Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2019 bis 2022

Projektmanagement:

- Baron mobility service GmbH (für das Pilotprojekt)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Zora Becker
- E-Mail: zora.becker@baronmobil.com
- Projekthomepage: <https://northsearegion.eu/bits/>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Dienstrad-Challenge hatte zum Ziel, Mitarbeitende in verschiedenen Unternehmen über einen appbasierten Gamification-Ansatz spielerisch zum Fahrradfahren zu motivieren und dadurch CO₂-Emissionen einzusparen. Gleichzeitig wurden Fahrraddaten erhoben, die im CyclingDataHub frei zugänglich abgerufen werden können.

DataHub veröffentlicht mit dem Ziel der gemeinsamen Nutzung, Analyse und Visualisierung der Daten. Durch die gesammelten Daten soll ein besserer Einblick in die Bedürfnisse der Radfahrenden erhalten und die Radverkehrspolitik langfristig verbessert werden.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit war ein zentrales Thema im BITS-Projekt. Die Grundidee des Projektes geht davon aus, dass eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel dringend erforderlich ist, da Verkehrsstaus, Umweltverschmutzung, Bevölkerungswachstum und Gesundheitsprobleme die Lebensqualität in den städtischen Gebieten der Nordsee-Region bedrohen. Das Radfahren hat sich als eine

wichtige Lösung für diese Herausforderungen erwiesen. Nicht nur als eigenständiger Verkehrsträger, sondern auch als Teil eines multimodalen Verkehrssystems. Es werden dringend mehr Daten zum Radverkehr benötigt, um den Radverkehr innerhalb des multimodalen Verkehrssystems zu positionieren und das System als Ganzes zu verbessern. Intelligent Transport Systems (ITS) sind wichtige Instrumente, um die Fahrradnutzung in den Zielgruppen zu erhöhen (+ 10%) und CO₂-Emissionen zu reduzieren (- 9%) und gleichzeitig die gewünschten Radverkehrsdaten zu erzeugen. Im Pilotprojekt „Die Dienstrad-Challenge“ wurden genau diese Themen aufgegriffen, um Menschen dazu zu motivieren, sich auf dem Weg zur Arbeit nachhaltig fortzubewegen.

109

GESCHWINDIGKEITSEMPFEHLUNG ÜBER FAHRRADSÄULE



44% weniger Stopps
für Radfahrer

Eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur ist für die Umsetzung der Verkehrswende wichtig. Dies beinhaltet aber nicht nur den Ausbau der Fahrradwege, sondern auch die Erhöhung der Attraktivität und Sichtbarkeit des Fahrradverkehrs. Die Stadt Hamburg hat dies erkannt und geht mit der Fahrradsäule einen wichtigen Schritt zur Stärkung des Radverkehrs und damit in Richtung nachhaltigere Mobilität.

Wer häufiger mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs ist, kennt die Situation nur zu gut: Die Fahrt wäre so angenehm, wenn da nicht die vielen Ampeln wären, die die Radfahrenden regelmäßig zum Anhalten und Absteigen zwingen. An der Kreuzung Rothenbaumchaussee / Edmund-Siemers-Allee in Hamburg ist damit ab jetzt Schluss. Dank einer intelligenten Fahrradsäule wissen die Radfahrenden von nun an, wie und ob sie ihre Geschwindigkeit verändern müssen, um bequem über die grüne Ampel fahren zu können.

Die Fahrradsäule gibt mit ihren LED-Anzeigen den Radfahrenden eine Geschwindigkeitsempfehlung, um an der nächsten Kreuzung ein Grünsignal zu erhalten. Dadurch wird das wahrgenommene Grünfenster für die Radfahrenden deutlich größer, sodass die Wartezeit reduziert wird. Mit dem Ziel, ein Absteigen vom Rad möglichst zu vermeiden, wird die Fahrt zur Ampel zielgerichteter und somit komfortabler.

Die Technologie, die Yunex Traffic für die Fahrradsäule in Hamburg entwickelt hat, basiert auf einem Ampelphasenassistenten. Mithilfe von Radarsensoren werden



Radfahrende in der Detektionszone, ca. 80 bis 120 m vor einer Ampel, erfasst und gleichzeitig deren Geschwindigkeit gemessen. Diese Daten werden in der Fahrradsäule mit der prognostizierten Grünphase der nächstgelegenen Ampel abgeglichen. Es handelt sich dabei um ein intelligentes System, welches die optimale Geschwindigkeit für eine Fahrt auf der grünen Welle prognostiziert.

Basierend auf diesen Informationen wird eine Geschwindigkeitsempfehlung errechnet, mit der die Radfahrenden die aktuelle oder kommende Grünphase optimal erreichen. Die LED-Anzeige der Fahrradsäule zeigt einen grünen Haken an, wenn mit der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit die Ampel bei Grün erreicht wird. Ein gelber Pfeil nach oben wird angezeigt, wenn die Geschwindigkeit erhöht, und ein gelber Pfeil nach unten, wenn die Geschwindigkeit reduziert werden soll. Ein rotes Kreuz wird dargestellt, wenn die Radfahrenden das Grün nicht mehr erreichen können. Gleichzeitig wird unterhalb dieser Sym-

110

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hamburg
- **ZIEL:**
Beschleunigung des Radverkehrs, Reduzierung von Wartezeiten, intelligente Informationsweitergabe
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Inbetriebnahme am 9. Dezember 2022 an der Kreuzung Rothenbaumchaussee / Edmund-Siemers-Allee in Hamburg
- **FINANZIERUNG:**
Fördermittel aus „Saubere Luft 2017–2020“
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
April bis Dezember 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fahrradfahren wird in Hamburg ab jetzt noch komfortabler: Dank der ersten Fahrradsäule erhalten Radfahrende Geschwindigkeitsempfehlungen, um Halte an der nächsten Ampel zu vermeiden. Die Geschwindigkeit wird über einen Ampelphasenassistenten mit künstlicher Intelligenz prognostiziert. Die Geschwindigkeitsempfehlung wird den Radfahrenden über eine LED-Anzeige dargestellt. Die Fahrradsäule wurde von Yunex Traffic in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Hamburg entwickelt.

Projektmanagement:

- Stadt Hamburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Düsterwald
- E-Mail: michael.duesterwald@yunextraffic.com
- Projekthomepage: <https://www.yunextraffic.com/de/fahrradsaeule-hamburg/>

GESCHWINDIGKEITSEMPFEHLUNG ÜBER FAHRRADSÄULE

bole die Position im Signalbild der Ampel dargestellt. Dank dieser Information können Radfahrende ihre Geschwindigkeit frühzeitig anpassen und komfortabel durch die Stadt fahren. So trägt die Fahrradsäule mit dem Ampelphasenassistent dazu bei, die Grünzeiten der Ampeln bestmöglich zu nutzen.

Mit Lösungen wie der Fahrradsäule mit integriertem Ampelphasenassistenten geht die Stadt Hamburg einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Grüne Mobilitätsoptionen zu stärken, ist ein Grundpfeiler einer nachhaltigen Mobilität. Mit diesem Projekt wird die Attraktivität des Fahrradverkehrs in Hamburg erhöht.



110

FAHRRAD-SPENDENFLOHMARKT FÜR UKRAINEHILFE



111



<http://www.donaukurier.de/lokales/ingolstadt/24000-euro-fuer-die-ukraine-hilfe-6383628>



Mit dem Beginn des Ukraine-Krieges im Februar 2022 hat sich die Notlage und Bedürftigkeit vieler Menschen schlagartig verschlimmert. Aus diesem Grund hat das RADHAUS Ingolstadt den Beschluss gefasst, in einer groß angelegten Spendenaktion möglichst viele Gebrauchträder zu sammeln, diese dann auf einem Fahrrad-Flohmarkt zu verkaufen und den Erlös komplett in Hilfsorganisationen für die Kriegsoffer fließen zu lassen. Erklärtes Ziel der Aktion war demnach, zunächst möglichst viele Räder zu sammeln, die am eigentlichen Flohmarkt-Tag ihren Besitzer wechseln sollten. Bis zum 14. Mai 2022, dem Tag des Ukraine-Spendenradflohmarkts, hieß es, Leute von nah und fern dazu zu bringen, ihre fahrbereiten Räder im RADHAUS vorbeizubringen. Mit Anzeigen auf Social Media (Instagram), in den lokalen Printmedien (Donaukurier, Ingolstädter Anzeiger, Wirtschaft 10+) und auf der RADHAUS-Homepage wurde vier Wochen für das Spendenprojekt geworben, das schließlich immer mehr an Fahrt aufnahm und die Hilfsbereitschaft von Hunderten Fahrrad-Spender:innen anregte. Die enorme logistische Herausforderung, die Spendenräder aufzubereiten, mit Bänderolen in den Landesfarben der Ukraine zu kennzeichnen und für den Flohmarkt-Tag herzurichten, war dank des beherzten Einsatzes von allen Seiten (RADHAUS-Team, Hilfsorganisationen, Freiwilligen)

gut zu bewältigen. Es wurden sogar kurzerhand Sammelstellen und ein kostenloser mobiler Abholservice für die Gebrauchträder eingerichtet, um das Spenden der Drahtesel so unkompliziert wie möglich zu gestalten. Besonders schön zu sehen war, dass sich im Verlauf der gesamten Aktion immer mehr Helfer angeschlossen und ihre Unterstützung angeboten haben. Unter den zum Verkauf stehenden Rädern fand sich alles: vom hochwertigen E-Bike über das solide Trekking-Rad bis hin zum Citybike. Die Auswahl an Zweirädern war vielversprechend und der Grundstein für den gelingenden Spenden-Flohmarkt: 24.000 Euro brachten die rund 300 verkauften Flohmarkt-Räder an jenem Samstag innerhalb von fünf Stunden auf dem Outdoor-Gelände vom RADHAUS Ingolstadt ein. Alle übrigen Drahtesel, die sich am Flohmarkt-Tag nicht verkaufen ließen, wurden auf der internen RADHAUS-Gebrauchtradrfläche abverkauft. Anschließend spendete das RADHAUS das Geld, anteilig zu je 8.000 Euro, an die Hilfsorganisationen „Ärzte ohne Grenzen“, „Renovabis“ und die „Evangelische Jugendsozialhilfe Ingolstadt“, indem es ihnen kurz nach der Aktion die entsprechenden Schecks überreichte.

Unser Projekt hat es verdient zu gewinnen, da der Spendenflohmarkt für die Ukraine-Hilfe den sozialen Aspekt von Nachhal-

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Möglichst viele Gebrauchträder zu verkaufen und einen hohen Erlös für die Ukrainehilfe zu erzielen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Über 300 verkaufte Gebrauchträder und 24.000 Euro Spendenerlös
- **FINANZIERUNG:**
Über das RADHAUS Ingolstadt
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
14. Mai 2022, mit mehreren Wochen Vorbereitungszeit

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Rahmen des Ukraine-Spendenradflohmarkts vom RADHAUS Ingolstadt haben am 14. Mai 2022 über 300 Gebrauchträder ihren Besitzer gewechselt. Der gesamte Erlös aus der Aktion, 24.000 Euro, wurde komplett an drei seriöse soziale Einrichtungen gespendet und ist so den Opfern des Ukraine-Krieges zugute gekommen. Das Projekt hat auf einzigartige Weise gezeigt, wie soziales Engagement und Nachhaltigkeit in der Fahrradbranche möglichst zielführend miteinander verbunden werden können.

Projektmanagement:

- RADHAUS Ingolstadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fritz Reischl
- E-Mail: maartoria@web.de
- Projekthomepage: keine Angabe



tigkeit offenbart und das ökologische Bewusstsein geschärft hat sowie anderen Fahrradhändlern künftig als Inspiration für Charity-Projekte dienen kann. Gleichzeitig birgt das erfolgreiche Spendenprojekt das Potenzial, sich als jährliche Hilfsaktion des deutschen Fahrradhandels zu etablieren. Auf diese Weise ließe sich ein Hilfsprojekt jährlich unterstützen und nebenbei der soziale Status von Fahrrädern generell steigern.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Da Nachhaltigkeit ein zentraler Wert in der Firmenphilosophie vom RADHAUS Ingolstadt ist, durfte dieser Aspekt von „recyclen“ Rädern bei dem Projekt nicht fehlen. Der Fahrrad-Spendenflohmarkt bot mit der sozialen Komponente von Nachhaltigkeit die ideale Plattform, um mit Gebrauchsgegenständen Gutes zu tun und die Opfer des Ukraine-Krieges zu unterstützen.

KVB-RAD NIKOLAUS FLASHMOB



Ausgangssituation und Überlegungen hinter dem Projekt:

Mit dem KVB-Rad können die Menschen in Köln emissionsfrei und flexibel unterwegs sein. Mit dem Nikolaus Flashmob sollte auf subtile Art Aufmerksamkeit für die KVB-Räder generiert werden. Außerdem sollte der Flashmob die Social Media Community der KVB stärken in einer Zeit, die einerseits durch Verspätungen und Ausfälle der KVB, andererseits auch durch viel Hetze und Spaltung im Netz geprägt ist.

Ein Flashmob in Nikolaus Kleidung mit den KVB-Rädern ist aufmerksamkeitsstark, verbreitet gute Laune sowie ein Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Teilnehmenden und rückt das Thema Nachhaltigkeit in den Vordergrund, insbesondere im Vergleich zu ähnlichen, bereits etablierten Fahrten mit Mopeds oder Motorrädern in den Städten.

Projektmanagement:

- Social Media Team der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexandra Arendt
- E-Mail: socialmedia@kvb-koeln.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Durchführung:

Daher hat das Social Media Team der KVB erstmalig einen Nikolaus Flashmob mit KVB-Rädern organisiert und am 4. Dezember 2022 durchgeführt. Die Teilnahme war offen für alle und wurde vorab über die Social-Media-Kanäle der KVB sowie in den internen Medien beworben. Etwa 50 Mitarbeitende und Menschen aus der Social Media Community der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben an dem Event teilgenommen. Das Social Media Team der KVB hat für das Event KVB-Leihräder (in Kooperation mit nextbike by Tier) sowie Nikolausmützen und -bärte bereitgestellt.

Die Teilnehmenden sorgten als verkleidete Nikoläuse während der Radtour in der Innenstadt für einen Überraschungseffekt und viele lächelnde Gesichter. Besonderer Blickfang war das neue KVB-Lastenrad, mit dem ein beleuchteter und

112



<https://www.facebook.com/reel/1187490628819798/>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Aufmerksamkeit für die KVB-Räder generieren und die Social Media Community der KVB stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Positives Feedback der Community sowie von Passanten, hohe Aufmerksamkeit durch Presse, TV und Passanten
- **FINANZIERUNG:**
Eigene Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
4. Dezember 2022
(Vorbereitung ab Oktober 2022)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der KVB-Rad Nikolaus Flashmob, bei dem die Teilnehmenden als verkleidete Nikoläuse auf KVB-Rädern durch die Kölner Innenstadt gefahren sind, wurde erstmalig vom Social Media Team der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) durchgeführt; Ziel war es, Aufmerksamkeit für die KVB-Räder zu erzeugen, gleichzeitig zum Community Building beizutragen und das Thema Nachhaltigkeit in den Vordergrund zu rücken, insbesondere im Vergleich zu ähnlichen, bereits etablierten Fahrten mit Mopeds oder Motorrädern in den Städten.



112

festlich geschmückter Weihnachtsbaum transportiert wurde. Die Begeisterung der Teilnehmenden wie auch der Menschen am Straßenrand stieg mit jedem zurückgelegten Meter. Die Menschen jubelten wie bei einem Radrennen durch die Pyrenäen. Spontane La-Ola-Wellen spornten die Teilnehmenden an. Anschließend konnten sich die Nikoläuse noch bei einem kleinen Gettogether mit Punsch, Glühwein, Kaffeespezialitäten und Weihnachtsgebäck stärken.

Das Ergebnis hat überzeugt: Das Feedback der Teilnehmenden und der nicht teilnehmenden Community auf Facebook und Instagram und der Passanten war sehr positiv, zudem hat der Flashmob hohe Aufmerksamkeit durch Presse, TV und Passanten in der Kölner Innenstadt generiert.

Eine Zusammenfassung der Aktion in visueller Form gibt es hier: https://www.facebook.com/reel/1187490628819798/?s=single_unit

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat im Projekt eine zentrale und übergeordnete Bedeutung. Das KVB-Rad ist ein praktikables Instrument des Klima- und Umweltschutzes. Ziel ist es, mehr Menschen mobil zu machen – und das komplett ohne Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) sowie umwelt- und gesundheitsschädlicher Emissionen wie Stickoxide (NO_x) oder Feinstaub. Durch den Flashmob konnten wir verstärkte Aufmerksamkeit für das KVB-Rad als alternative, flexible Mobilitätsmöglichkeit generieren.

RX CONNECT



Seit der Gründung vor fast 30 Jahren gestaltet Riese & Müller aktiv die Mobilität der Zukunft. Ziel dabei ist stets, dass Fahrer*innen ohne Kompromisse immer öfter auf das Auto verzichten können. Was dort Pflicht ist, macht der Hersteller aus Mühlthal deshalb zur Kür und integriert seit Jahren Features wie Fern- und Bremslicht oder ABS. Mit RX Connect hat Riese & Müller 2019 eine der wichtigsten Innovationen im Automobilsektor aufs Bike gebracht und erweitert sein digitales Angebot seither kontinuierlich und konsequent – für noch mehr Komfort, Effizienz, Sicherheit und Fahrspaß. Der unsichtbar und fest verbaute RX Chip mit funkbasierter Ortungstechnologie ist optional für alle E-Bikes von Riese & Müller verfügbar. Mit umfassender Sensorik ermöglicht der Chip sowohl die Vernetzung des Bikes als auch den Zugang zu den online buchbaren RX Services: Kund*innen wählen zwischen drei maßgeschneiderten ConnectCare-Servicepaketen, die das digitale Fahrerlebnis mit Versicherungsschutz kombinieren –

von Wiederbeschaffungsservice per GPS-Tracking bis zur Vollkaskoversicherung mit Mobilitätsschutz. Für alle Bikes, die seit Mitte Juli 2022 mit RX Chip bestellt werden, ist der zusätzliche ConnectRide-Service – ideal für Jobrad- oder Leasingrad-Nutzende – für ein Jahr kostenfrei, damit alle Fahrer*innen von ihrem smarten E-Bike profitieren können. Herzstück der digitalen Rider Experience als Erweiterung zum E-Bike ist die eigens von Riese & Müller entwickelte RX Connect App. Hier laufen die Daten der aktuellen Fahrt live ein, sodass das Smartphone zum Tacho am Lenker wird: Der RX Chip erkennt kontinuierlich und automatisch Touren und fügt diese dem eigenen positiven Mobilitätsfußabdruck hinzu. Außerdem kann per digitalem Alarm eine Benachrichtigung per App erfolgen, wenn das Bike unerwünscht bewegt wird. Die Bikes der Riese & Müller Urban Line bieten sogar einen Alarm direkt am Rad – mit Audio- und Lichtsignal sowie Abriegelung des Motors. Im Diebstahlfall kann das Bike weiterhin geortet

Projektmanagement:

- Riese & Müller

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Werling
- E-Mail: presse@r-m.de
- Projekthomepage: <http://www.r-m.de/de/technologie/rx-connect>

113

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Vernetzung von Fahrer*in, E-Bike und Umwelt zur Optimierung von Fahrerlebnis, Sicherheit und Verkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
14.000 Radfahrer*innen nutzen Riese & Müller RX Connect und gestalten mit uns die Mobilität der Zukunft.
- **FINANZIERUNG:**
RX Connect ist eigenfinanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit September 2019 laufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Smarte E-Bikes für die Mobilität der Zukunft: Mit RX Connect hat Riese & Müller ein Konzept entwickelt, mit dem das Connected E-Bike die nächste Evolutionsstufe erreicht. Das Angebot aus innovativer Technologie, digitalen Features per Smartphone-App und Premium-Services vernetzt Fahrer*in, E-Bike und Umwelt. Erhöhte Sicherheit, innovativer Diebstahlschutz und Informationsbereitstellung in Echtzeit stehen dabei an erster Stelle – und nicht zuletzt die namensgebende Rider Experience, kurz RX.



113

werden und eine Diebstahlmeldung per App erfolgen. Mit RX Connect treibt Riese & Müller seine Vision einer vernetzten Mobilität weiter voran und schafft umfassende Lösungen für die Bedürfnisse der Nutzer*innen. Die Vernetzung von E-Bikes ist ein zentraler Erfolgsfaktor für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität. Riese & Müller agiert hier als Vorreiter und Antrieb einer gesamten Branche: In naher Zukunft können Connected E-Bikes von Riese & Müller nicht nur für Fahrer*innen, sondern auch darüber hinaus unter Einhaltung höchster Datenschutzbestimmungen wichtige Informationen bereitstellen und so zu einer verbesserten Infrastrukturplanung beitragen. Vehicle-to-Vehicle-Kommunikation über Connected Bikes und Cars kann einen entscheidenden Vorteil für ein reibungsloses Miteinander im Verkehr bieten und das E-Bike zukünftig noch stärker in bestehende vernetzte Strukturen wie Smart Cities einbinden. Dabei steht das sichere und komfortable Fahrerlebnis im Vordergrund.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Connected E-Bikes von Riese & Müller sind eine emissionsfreie und zuverlässige Alternative zum Auto. Als solche tragen sie bereits jetzt dazu bei, Mobilität nachhaltig zu gestalten. Städte und Gemeinden leiden darunter, dass der motorisierte Individualverkehr sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr einen zu großen Teil des öffentlichen Raums beansprucht. Je mehr E-Bikes durch wichtige digitale Features Fahrer*innen im Alltag unterstützen und den Individualverkehr mit dem Bike sicherer und komfortabler machen, desto eher nutzen diese ein Fahrrad oder E-Bike anstatt eines Autos. Somit stoßen sie weniger CO₂ aus und tragen aktiv zur Verringerung der Lärm- und Feinstaubbelastung bei – und je mehr digital vernetzte Radfahrer*innen in Städten unterwegs sind, desto sichtbarer werden notwendige Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur zu ihren Gunsten.

Kampagnen & Medien



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



IMAGEFILM „NACHHALTIG REISEN AM THÜRINGER MEER“



In einem Ausschreibungsverfahren wurden mehrere Filmfirmen angeschrieben, ein Angebot sowie ein Erstkonzept zu unserem Thema einzureichen. Der Auftrag ging an die regionale Firma FMP Works aus Neustadt an der Orla. In einer Arbeitsgruppe mit verschiedenen Akteuren sowie der Firma FMP Works wurde das erste Konzept vorgestellt, weitere wichtige Punkte erarbeitet und die Inhalte verfeinert. Entstanden als Geschichte ist ein Film, in dem ein Opa mit seiner Enkelin Urlaub am Thüringer Meer plant. Der Opa ist bereits vor Ort und wartet auf seine Enkeltochter. An dem geplanten Anreisetag sagt diese allerdings via Sprachnachricht ab. Der Opa versucht nun mit Besonderheiten der Region und mit den nachhaltigen Angeboten einschließlich des E-Fatbikes die Enkelin zu überzeugen, doch noch zu kommen. Während seiner Bereisung sendet er der Enkeltochter mehrere Selfibilder, trifft dabei auf Fliegenfischer, die Thüringer Meerjungfrau, eine Familie am Strand sowie eine Wandergruppe an einem der vielen schönen Aussichtspunkte am Thüringer

Projektmanagement:

- Tourismusverbund Rennsteig-Saaleland e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Cornelia Mitsching
- E-Mail: info@rennsteigsaaleland.de
- Projekthomepage: www.rennsteigsaaleland.de

Meer. Sehnsüchtig wartet er auf eine Rückmeldung der Enkelin, ob Sie nun kommt oder nicht. Wie der Film ausgeht, können Sie gerne auf unserer Internetseite <http://www.rennsteigsaaleland.de> erfahren. Es ist kein klassischer Imagefilm, welcher nur die Sehenswürdigkeiten und Gastronomie- bzw. Beherbergungsbetriebe zeigt, sondern er erzählt eine Geschichte, wie man am Thüringer Meer reisen kann und welche Angebote es bereits gibt. In der Region Rennsteig-Saaleland gibt es einige Ausflugsziele, welche nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind – diese sind zum Teil mit einer E-Bike-Ladesäule ausgestattet und werden somit wieder interessant für den Gast. Es ist daher möglich, ein Netz an Möglichkeiten anzubieten, um die Umwelt zu schonen. Des Weiteren entsteht dazu die Broschüre „7 Tage – 7 Wege“, mithilfe derer der Gast sieben Ausflugsziele an sieben Tagen wahrnehmen kann – ohne Auto. Das Ziel für das Thüringer Meer ist es, nachhaltiger und qualitativ hochwertiger zu werden um auf dem Markt bestehen zu können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Bei diesem Projekt liegt der Fokus zu 100% auf Nachhaltigkeit.
- An- und Abreise mit der Bahn
- Mitnahme eines Fahrrades nicht nur in der Bahn, sondern auch auf dem Fahrgastschiff, der Fähre oder dem Wanderbus
- Die Natur bewusst wahrnehmen, ohne diese zu beschädigen

114



<https://www.youtube.com/watch?v=a9XLDUHwnZk>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Thüringen
- **ZIEL:**
Möglichst alle Mobilangebote in Verbindung mit der E-Bike-Ladesäule in einem Film
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Es wurde ein knapp fünfminütiger Imagefilm gedreht und seit dem 5. Oktober 2022 veröffentlicht.
- **FINANZIERUNG:**
75% Leader-Fördermittel (TLLR)
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Mai bis September 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In diesem Imagefilm sind alle Mobilitätsangebote zu sehen, welche Lust machen sollen, eine Reise ans Thüringer Meer zu planen – und das ganz ohne Auto. Gibt es eine Sehenswürdigkeit, welche nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, so kann diese mit dem E-Bike angefahren werden und man findet in der Nähe eine Möglichkeit zum Laden.



Die Alte Hansestadt Lemgo ist seit 2009 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW). Der Radverkehrsanteil am Individualverkehr liegt anhand der letzten Modal-Split-Untersuchung im Jahr 2017 bei 18% und damit an erster Stelle im Kreis Lippe. Der Anteil hat sich in den letzten Jahren merkbar erhöht, eine neue Untersuchung findet in 2023 statt. Um dem Radverkehr mehr Beachtung zu schenken, höhere Aufmerksamkeit zu erzeugen und dem Klimaschutzgedanken gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Impulse zu geben, wurde diese Banneraktion ins Leben gerufen. Das Design wurde zusammen mit einer Werbeagentur gemeinschaftlich entworfen. Die Banneraktion wurde Ende März 2022 begonnen und über den Rest des Jahres fortgeführt. Zum Jahresende 2022 sind weitere Motive hinzugekommen, die in 2023 dann mit aufgehängt werden. Als Standorte wurden zwölf Stellen an den Haupteinfallstraßen in Lemgo gewählt, die mit und ohne Radwege ausgestattet sind. Mit der Banneraktion wollen wir für mehr Verständnis aller Verkehrsteilnehmer:innen unter-

einander werben und die Vorzüge des Fahrradfahrens hervorheben, aber auch Fahrradfahrer:innen dafür sensibilisieren, sich an die Verkehrsregeln zu halten. Mit dieser doch bisher aus unserer Sicht einmaligen Aktion sehen wir eine Chance, bei der Preisverleihung berücksichtigt zu werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit den wiederkehrenden und abwechselnden Bannern sollen die Vorzüge des Fahrrades und das Miteinander gefördert werden. Durch Wiederholungen und den Wiedererkennungswert sollen die Angesprochenen langfristig umdenken und das Fahrrad gegenüber dem Auto bevorzugen.



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Verbesserung des Miteinander von Fahrradfahrer:innen und dem motorisierten Individualverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Breite Zustimmung in der Bevölkerung und kein Vandalismus
- **FINANZIERUNG:**
Öffentlichkeitsarbeit AGFS und Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis 2023 mit folgenden Wiederholungen

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auffällige, in einem einheitlichen Design entworfene Banner mit nicht alltäglichen Ansprachen wurden an zwölf Stellen im Hauptstraßennetz in Lemgo aufgehängt. Es erfolgte/erfolgt ein zweiwöchentlicher Wechsel der Banner an den Standorten. Durch die abwechselnde Farbwahl der Banner werden sie im Straßenraum wahrgenommen, ohne zu stören. Eine ähnliche Aktion hat es im größeren Umkreis von Lemgo noch nicht gegeben.

Projektmanagement:

- Alte Hansestadt Lemgo – Straßen und Entwässerung Lemgo

Kontakt:

- Ansprechpartner: Gerhard Reineke
- E-Mail: g.reineke@lemgo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

GENUSSRADLTOUR



Die Spezialitätenwirte sind ein Zusammenschluss von acht Wirten im Landkreis Aichach-Friedberg, auch bekannt als Wittelsbacher Land. Die Wirte arbeiten mit dem Wittelsbacherland Verein zusammen. Dieser steht für Stärkung und Bewahrung der Besonderheiten des Wittelsbacher Landes.

Um die Bekanntheit der Wirte zu steigern und die Schönheit des Wittelsbacher Landes zu erleben, kam die Idee der Radltour auf.

Die Tickets (99 Euro pro Person) konnten vorab beim Wittelsbacherland Verein gekauft werden.

Die Teilnehmer trafen sich an dem Veranstaltungstag morgens um 9 Uhr beim ersten Wirt. Dann folgte eine 60 km lange Radltour mit insgesamt acht Stopps und einem Aufenthalt von 30 Minuten je Wirtenschaft. Dort konnten die Radfahrer typische Gerichte und Getränke der jeweiligen Gaststätte genießen.

Am Ende der Tour nach ca. neun bis zehn Stunden konnten die Radfahrer mit einem Bus plus Radlanhänger nach Aichach (Oberwittelsbach) und Friedberg zurückgebracht werden.

Diese Tour wurde erstmalig im September 2022 durchgeführt. Wir Wirte planen nun, jedes Jahr eine Genussradltour durchzuführen.

Projektmanagement:

- Spezialitätenwirte des Wittelsbacher Lands

Kontakt:

- Ansprechpartner: Melanie Koller
- E-Mail: koller.ludwig@t-online.de
- Projekthomepage: Spezialitätenwirte Wittelsbacher Land

Wir denken, dass die Idee und die Umsetzung, eine Tour mit dem eigenen E-Bike durchzuführen, einmalig sind, um das Bewusstsein für die Freizeitmöglichkeiten in Bezug auf das E-Bike zu stärken.

🌿 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir Wirte haben einen besonderen Bezug zu unserer Heimat und beziehen unsere Produkte und Lebensmittel aus der Region. Wir versuchen in den Betrieben so nachhaltig wie möglich zu arbeiten.

Wir möchten das Bewusstsein der Menschen stärken, dass Freizeitmöglichkeiten vor Ort und mit dem E-Bike vorhanden sind.



116

KURZE PROJEKTbeschreibung

- BUNDESLAND: Bayern
- ZIEL: Genussradltour mit dem eigenen E-Bike
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Eine Durchführung im September 2022
- FINANZIERUNG: Durch die Spezialitätenwirte
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: Einmal jährlich geplant

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Genussradltour mit dem eigenen E-Bike

MO SHOW



Seit vielen Jahren wächst der Mountainbike-Sektor in Deutschland. Moderne Geometrien, leistungsfähige Fahrwerke und die Elektrifizierung von Mountainbikes sorgten dafür, dass sich immer mehr Deutsche vom Virus MTB anstecken ließen. Ironischerweise war es ausgerechnet die Coronapandemie, die den ohnehin schon guten Absatzzahlen einen Booster verpasste und die Umsatzzahlen durch die Decke schießen ließ. Mit all den neuen Mountainbiker:innen gab es auch größeres Interesse an MTB-spezifischen Themen, eine gestiegene Nachfrage nach Erklärvideos, aber auch so naheliegende Themen wie Fahrtechnik oder wohin nicht nur der nächste Ausflug, sondern sogar der nächste MTB-Urlaub gehen könnte. Und während es auf YouTube bereits fremdsprachige Show-Angebote zum Thema Mountainbiken gab, hatten deutschsprachige Nutzer der Videoplattform das Nachsehen: Für sie

gab es keine deutschsprachige Anlaufstelle für ihre Themen. Das war das Fundament, auf dem Offroad-Spezialist Maciag Offroad 2020 seine Idee entwickelte: ein Video-Format, das regelmäßig veröffentlicht wird und sich mit allen Themen rund um Mountainbikes befasst.

Für die notwendige Authentizität des YouTube-Magazins sollten auch zwei Mountainbiker:innen sorgen, die selbst nicht nur aktive, sondern auch leidenschaftliche Radsportler:innen sind. Mit Ex-Profi Steffi Marth und Fahrtechnik-Coach Tino Gerbert konnten zwei Hosts gewonnen werden, die mit viel Liebe zum Detail und einer Prise Humor das Thema Gravity Sport transportieren und die bei aller Ernsthaftigkeit des wichtigsten Themas der Welt eines nicht aus den Augen verlieren: den nötigen Spaß am Mountainbike.

Projektmanagement:

- Maciag GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Max Dreyer
- E-Mail: dreyer.leipzig@gmx.de
- Projekthomepage: https://www.youtube.com/channel/UCw6zGFUWc_ywXY8bq2K-Q2Ag

117



<https://youtu.be/Eo9xZPCMPNs>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Sachsen
- **ZIEL:**
Wir wollen Infotainment schaffen: Videos, die auf witzige Weise Wissen um MTB bestmöglich vermitteln.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
27 Videos, über 760.000 Aufrufe, 31.535 Stunden Wiedergabezeit, eigener YouTube-Kanal mit 2.700 Abonnenten
- **FINANZIERUNG:**
Die MO Show wird durch die Maciag GmbH finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel der MO Show war und ist es, eine Anlaufstelle für die Mountainbike-Community zu sein. Deshalb wurden zwei Hosts gewonnen, die selbst aktive MTB-Fahrer:innen und Teil der Community sind. Mit Ex-Profi Steffi Marth und MTB-Fahrtechnik-Coach Tino Gerbert präsentieren seit 2021 zwei echte Vollblut-Mountainbiker:innen kurzweilig, mit Leidenschaft und ohne sich zu ernst zu nehmen Themen wie Fahrtechnik, die täglichen Werkstatt-Probleme und alles andere rund ums Thema und die Leidenschaft zum MTB.



117

Die MO Show startete im Frühjahr 2021, damals noch eingebettet im bereits bestehenden YouTube-Kanal von Maciag Off-road. Die ersten Folgen zeigten bereits, dass die Show bei der Community auf Interesse stieß und gut angenommen wurde. Erste Themen waren Einsteigerthemen wie u.a. der Vergleich verschiedener Mountainbikes und ihrer Vorteile in unterschiedlichem Gelände. Aber auch Fahrtechnik-Themen und der Besuch von Bike-Spots und MTB-Urlaubsregionen stand im Fokus. So besuchten die zwei Moderator:innen u.a. den Harz als zentral gelegenes Mittelgebirge in Deutschland, aber auch die Bike-Urlaubsregion Leogang-Saalbach.

Im Herbst 2022 folgte dann der Umzug auf einen eigenen YouTube-Kanal, um so das Profil der Show stärken zu können und noch gezielter eine MTB-interessierte Zielgruppe ansprechen zu können. Und die im vierten Quartal erreichten Zahlen zeigen, dass dies der richtige Weg für ein MTB-spezifisches Video-Magazin ist. In knapp drei Monaten konnten Steffi Marth und Tino Gerbert 2.180 neue Abonnenten gewinnen, und fast 365.000 Aufrufe und über 3.700 Stunden Wiedergabezeit spiegeln das große Interesse am Thema Mountainbike und all den damit verbundenen Themen wider.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit haben wir bisher noch nicht so intensiv in unserer Show behandelt. Doch wir haben letztes Jahr einen kleinen Schritt in die Richtung gewagt. Normalerweise kommen einem Winterberg, Leogang oder der Geißkopf in den Sinn, wenn man an Mountainbiken in Bikeparks im deutschsprachigen Raum denkt. Deswegen haben wir uns letztes Jahr vorgenommen, die kleineren Bikeparks im Harz vorzustellen, damit man selbst ohne große Fahrtwege in Mitteldeutschland 100% Bike-Action erleben kann.

Langfristig planen wir natürlich, das Thema mehr in den Vordergrund zu rücken. Dabei wollen wir Themen wie den nachhaltigen Bau von Bikespots, Trailbau in Zusammenarbeit mit Forst, Stadt und Land oder die Nachhaltigkeit in der Produktion von Mountainbikes und deren Equipment näher beleuchten. Dazu stehen wir beispielsweise schon in Kontakt mit dem Reifenhersteller Schwalbe, welcher als erster Reifenhersteller weltweit angefangen hat, Reifen für seine Produktion zu recyceln.



Die Stadt Hildesheim möchte ihren Bürger:innen kostenlose Mehrwegflaschen zur Verfügung stellen, um Müll zu vermeiden und die Umwelt zu schonen. Diese können dann in der Stadt an Refill-Stationen kostenlos mit Leitungswasser aufgefüllt werden.

In Zusammenarbeit mit der Klimaschutzmanagerin Rahel Kopyto entwickeln wir eine Kampagne, die für Wasser aus dem Hahn wirbt. Dazu gehört eine mobile Pop-up-Station, bei der die Bürger:innen die kostenlosen Mehrwegflaschen erspielen können. Sie soll an verschiedenen öffentlichen Plätzen in Hildesheim aufgebaut werden. Die Pop-up-Station wird mit der Ladefläche eines Lastenfahrads kombiniert, sodass ein leichter und umweltfreundlicher Transport möglich ist. Mithilfe eines Quiz an der Station wird darüber aufgeklärt, warum es sinnvoll ist, Leitungswasser aus Mehrwegflaschen zu trinken. Haben die Spieler:innen die Fragen richtig beantwortet, erhalten sie eine Flasche. Neben dem

entsprechenden Corporate Design für die Mehrwegflaschen entwerfen wir weitere Kommunikate wie Poster, Flyer und Postkarten. Sie sollen aufbereitete Informationen rund um die Vorteile von Leitungswasser vermitteln. Mit unserer Kompetenz im Bereich Grafik und Produktdesign können wir ein umfassendes Konzept ausgestalten und vollständig umsetzen – für mehr Umweltschutz und Achtsamkeit.

Ziel ist es, Leitungs- oder auch Trinkwasser wieder in den Vordergrund der Grundversorgung zu stellen. Indem man sich mit der bereits vorhandenen Wasserversorgung auseinandersetzt, soll es wieder mehr ins Gedächtnis gerufen werden. Denn wenn wir nicht regelmäßig an bestimmte Umstände erinnert werden, wird das Vertrauen darin geschwächt.

Wir wollen mehr Menschen dazu bringen, Leitungswasser zu trinken statt ständig neue Plastikflaschen zu kaufen. Durch unsere Kampagne sollen den Bürger:innen

Projektmanagement:

- Stadt Hildesheim

Kontakt:

- Ansprechpartner: Clim Michel
- E-Mail: clim@gmx.net
- Projekthomepage: keine Angabe

118

KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Niedersachsen
- **ZIEL:**
Leitungswasser statt Flaschenwasser – spielerisch auf dem Lastenrad die Vorteile entdecken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Lastenrad als Kampagnenmittelpunkt eignet sich super. Interesse von anderen Städten geäußert.
- **FINANZIERUNG:**
Stadt Hildesheim
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2022 bis in die Zukunft

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Hildesheim möchte ihren Bürger:innen die Vorteile von Leitungswasser näherbringen. Durch Studierende der HAWK wurde eine Kampagne und ein Quiz-Stand (Pop-up-Station) auf einem Lastenfahrrad konzipiert. Als Preis bei dem Quiz am Stand lässt sich eine Edelstahl-Trinkwasserflasche gewinnen. Licht, Ton, natürliche Materialien und die ansprechenden Flyer und Plakate machen Durst auf mehr. Der Stand, die Flyer und die Flaschen sind vorhanden und warten auf den Frühling, um umfangreich getestet zu werden!



spielerisch Bedenken gegenüber dem Leitungswasser genommen werden. Alle, die aktuell noch teure Flaschen Mineralwasser nach Hause schleppen, um dort dann Wasser zu trinken, das schlechter kontrolliert wird als das Trinkwasser aus dem Hahn, sollen zum Umdenken angeregt werden. Auch für Sprudelwasser gibt es eine einfache Lösung, nämlich Aufsprudler jeglicher Marke schon für kleines Geld.

Eine Pop-up-Station würde der Stadt Hildesheim eine Plattform bieten, die Mehrwegflasche anzubieten und deren Nachfrage bzw. das Interesse bei den Bürger:innen zu testen. Ganz nebenbei würde ein Begegnungsort geschaffen werden, an dem die Hildesheimer:innen mit den Themen „Leitungswasser ist Trinkwasser“, „Umweltschutz“ und „Müllvermeidung“ in Be-

rührung kommen. Im besten Fall führt die Aufklärung zum Umstieg auf Leitungswasser.

Hinzu kommt, dass die HAWK auf diese Weise in der Stadt Präsenz zeigt und auf ihre Studiengänge aufmerksam machen kann.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Kunststoffvermeidung durch Leitungswasser. Transport auf Lastenfahrrad. Lastenfahrrad ist Teil des kostenlosen Lastenfahrrad-Leih-Angebots des ADFC Hildesheim. Gestaltung des Standes sowie des integrierten Spielbretts (Quizfläche) ist so konzipiert, dass diese sich auch auf andere Themengebiete anwenden lassen. Einfacher Transport und Aufbau. Barrierefrei durch herausnehmbares Spielbrett.

TOUR DE VERKEHRSWENDE



Seit einigen Jahren setzen sich an vielen Orten in Deutschland Menschen und Initiativen für die Verkehrswende auf lokaler Ebene ein. Inspiriert vom Berliner Volksentscheid Fahrrad, welcher der Gründung von Changing Cities vorausging, haben sich zudem in mehr als 50 Städten Aktive zusammengefunden, die vor Ort per Radentscheid die Situation für Radfahrende verbessern möchten.

2021 entstand die Idee, diese stärker zu vernetzen, um die Verkehrswende deutschlandweit auf die Straße zu bringen. Wir wollten zeigen, dass die Menschen eine flächendeckende Verkehrswende wollen und brauchen. Im Sommer fand die Tour De Verkehrswende zum ersten Mal statt und trug unter dem Motto „Wir bringen Paris nach Berlin“ die Forderungen nach einer umfassenden Klima- und Mobilitätswende an die zukünftige Bundesregierung durch Deutschland. 2022 radelte sie als „leiseste Lobby der Welt“ von Stuttgart nach Berlin und forderte eine feministische Mobilitätspolitik, die alle Nutzer*innen in den Blick nimmt – vom Rad aus statt hinter der

Windschutzscheibe.

Organisiert wird die Tour De Verkehrswende von einem zwölfköpfigen ehrenamtlichen Team aus sechs verschiedenen Bundesländern, unterstützt durch das hauptamtliche Team von Changing Cities.

50 Menschen radeln gemeinsam durch Deutschland. Wo die Tour Halt macht, wird mit Aktiven vor Ort eine Aktion auf die Beine gestellt: Kundgebungen, informeller Austausch mit Politik und Zivilgesellschaft, Podiumsdiskussionen und Demos. Initiativen, Organisationen und Politiker*innen treffen Menschen, die von den Fehlern und Versäumnissen der Verkehrspolitik am stärksten betroffen sind. Sie vernetzen sich über die verschiedenen Städte hinweg, bilden neue Bündnisse und lernen voneinander: Welche Hürden gibt es in verschiedenen Städten und wie können wir Veränderungen erwirken? Gefordert werden bessere Radinfrastruktur in Städten und auf dem Land, eine grundlegende Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes, eine deutliche Re-

Projektmanagement:

- Changing Cities e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Florian Keiper
- E-Mail: florian.keiper@changing-cities.org
- Projekthomepage: <https://changing-cities.org/kampagnen/tourdeverkehrswende2022/>

119



<https://www.youtube.com/playlist?list=PLutIzRsj-NNrxF42lzXV-2pqqIaZpifjP>



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Berlin
- **ZIEL:**
Vernetzung und Unterstützung, Forderungen nach einer Verkehrswende für alle verbreiten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
2021: Mit 50 Personen von Essen nach Berlin, 2022: Mit 50 Personen von Stuttgart nach Berlin
- **FINANZIERUNG:**
Beiträge der Teilnehmer*innen,, ehrenamtliche Arbeit, Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend, einmal jährlich

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als Tour De Verkehrswende radelt eine Gruppe von Menschen zwei Wochen lang durch Deutschland, um ihre Forderungen nach einer Verkehrswende für alle kundzutun. In verschiedenen Städten organisieren sie Aktionen und Veranstaltungen mit lokalen Initiativen, Aktivist*innen und Politiker*innen und vernetzen sich. Jede Tagesetappe ist als Demonstration angemeldet, begleitet von der Polizei – d.h. entspanntes Radeln auf Bundes- und Landstraßen mit perfektem Asphalt und ohne Halt an Ampeln.



duktion des MIV und sichere Wege für die Nutzer*innen nachhaltiger Mobilität. Um dies zu erreichen, braucht es verstärkten Druck aus der Zivilgesellschaft.

Die Tour De Verkehrswende verdient den Fahrradpreis, weil sie Menschen und Initiativen aus ganz Deutschland zusammenbringt, die sich gegenseitig unterstützen und gemeinsam die Verkehrswende voranbringen. Dabei zeigt sie das ernste Thema der Verkehrswende spielerisch, sympathisch und vor allem praktisch. Eine Gruppe von Menschen zeigt, dass es möglich ist, mit dem Rad quer durch Deutschland zu radeln, und empfindet dabei große Freude. Dieser Funke springt über auf die Menschen, denen wir begegnen. Ohne erhobenen Zeigefinger machen wir Lust auf Radfahren. Und nicht zuletzt macht die Tour De Verkehrswende aus Fremden Freund*innen, indem sie ein besonderes Gruppengefühl erschafft. Und eine Fahrradkolonne bietet die besten Voraussetzungen für gute Gespräche.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir bewegen uns mit dem umweltfreundlichsten Verkehrsmittel überhaupt fort; die Anreise erfolgt mit der Bahn. Mit der Radtour wird zudem die Forderung nach klimafreundlicher Mobilität für alle vorgebracht – Autobahnbaustopp, Tempolimit, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Gemeinden, Abbau der Privilegien für Autos und massive Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsformen. Davon profitieren die Natur und die Menschen gleichermaßen. Die Veranstaltungen und Übernachtungen (im Zelt) finden weitgehend draußen statt. Die Verpflegung während der Tour ist vegan, bio und regional – mit „weggeworfenen“ Lebensmitteln und möglichst wenig Müll.



DAS STADTRADELN-BUCH



STADTRADELN ist der dreiwöchige Wettbewerb, bei dem wir 21 Tage so oft wie möglich das Fahrrad nehmen. So schützen wir das Klima, fördern Radverkehr, steigern die Lebensqualität und tun was für unsere Gesundheit. Es ist ein tolles Gemeinschaftsprojekt für alle Altersgruppen. Immer mehr Städte machen mit: Sie motivieren die Bürger:innen, die Stadt aus einer anderen Perspektive zu erleben und ihr eigenes Mobilitätsverhalten und unsere Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu hinterfragen.

Dennoch wissen viele Kommunen, Schulen oder Privatpersonen nicht, wie sie anfangen sollen. Hier unterstützt der Autor, der selbst erfahrener STADTRADELN-Teilnehmer ist, mit seinem Buch: Ohne erhobenen Zeitfinger gibt er Tipps, liefert hilfreiche Checklisten und macht Lust auf die eigene kleine Verkehrswende. Zum Beispiel mit beeindruckenden Fotos, selbst gezeichneten Illustrationen und Comics. Beeindr-

Projektmanagement:

- Ludger Vortmann

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ludger Vortmann
- E-Mail: ludger@stadtradeln-buch.de
- Projekthomepage: <http://www.stadtradeln-buch.de>

ckend sind auch die acht Geschichten über echte Fahrradmenschen aus Deutschland, wie den Klavierhändler, der seit Jahren die bis zu 300 kg schweren Musikinstrumente mit einem muskelbetriebenen Lastenrad zu seiner Kundschaft transportiert.

Für Schulen hat Vortmann konkrete Projektvorschläge entwickelt, die für Schüler:innen, Lehrer:innen und Eltern einfach und spielerisch umsetzbar sind.

Das Kapitel für Lokalpolitiker:innen liefert kurz und knapp aktuelle Studien zum Verkehrssektor und zeigt, welche konkreten Schritte für Stadtentwicklung und Verkehrspolitik vor Ort sich davon ableiten lassen. So werden die Fraktionen motiviert, sich mit eigenen STADTRADELN-Teams zu beteiligen und die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen in der Stadt oder Gemeinde in den Blick zu nehmen.

Dass wir beim Klimaschutz alle gefragt sind und etwas tun können, zeigt der Autor, wenn er augenzwinkernd seine eigene kleine Verkehrswende beschreibt. So entwickelte sich der einstige „Fahrradmuffel“ erst nach und nach zum Fahrradaktivisten. Und er macht sehr deutlich, dass wir als Bürger:innen mit Aktionen wie STADTRADELN gemeinsam mit Politik und Verwaltung vor Ort eine Menge bewegen können. Denn gemeinsam mit seinem Team vom RADENTSCHIED MARL erreichte er in nur drei Wochen und ausgerechnet auf dem Höhepunkt der Coronapandemie, dass seine Heimatstadt Marl bis 2028 insgesamt 64 Mio. Euro in die Radverkehrsinfrastruktur investiert. Es war das erste Bürgerbegehren unter Pandemiebedingungen in Deutschland – beflügelt von den Erfahrungen, die die Bürger:innen durch das STADTRADELN gewonnen hatten.

120



<https://www.youtube.com/watch?v=qjMrHX5EjM>



KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Das STADTRADELN-Buch soll Lust machen auf die eigene kleine Verkehrswende per Fahrrad.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Der Autor und sein Team erreichten, dass seine Stadt bis 2028 64 Mio. Euro in die Fahrradinfrastruktur investiert.
- **FINANZIERUNG:**
Finanzierung durch den Autor
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
Mai 2022 bis August 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das STADTRADELN-Buch ist eine motivierende Unterstützung beim gleichnamigen bundesweiten Wettbewerb „STADTRADELN“, den das Klimabündnis durchführt. Mit Checklisten und vielen Tipps richtet es sich in speziellen Kapiteln an Teilnehmende, Schulen, Kommunen, Vereine, Unternehmen und Lokalpolitiker:innen. Das Ziel: Lust machen auf die eigene kleine Verkehrswende mit dem Fahrrad. Das Buch ist eine motivierende und unterhaltsame Lektüre, die auch losgelöst vom Wettbewerb Tipps und Infos bietet.

DAS STADTRADELN-BUCH

Aber auch losgelöst vom Wettbewerb ist das Buch eine motivierende und unterhaltende Lektüre, die viele Tipps für das Radfahren im Alltag und in der Freizeit liefert. Das STADTRADELN-Buch

So startest Du deine eigene kleine Verkehrswende!

Ludger Vortmann

Paperback

238 Seiten

ISBN-13: 9783756239894

Verlag: Books on Demand

Erscheinungsdatum: 12.08.2022

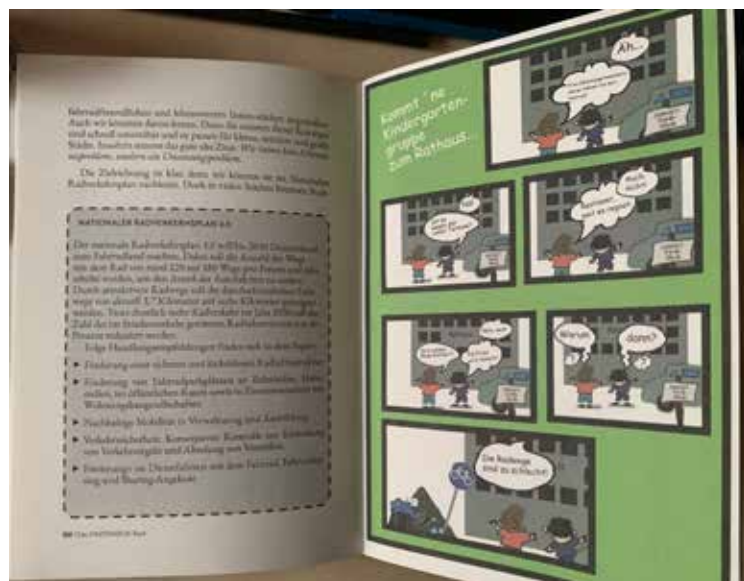
Information:

Das Buch kann ich Ihnen gerne als PDF-Version oder als gedruckte Exemplare zukommen lassen.

🌱 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeitsgedanke steht bei dem Buch „Das STADTRADELN-Buch“ im Vordergrund. Denn es motiviert Privatpersonen, Schulen, Kommunen, Vereine, Betriebe oder Lokalpolitiker:innen, das Rad neu zu entdecken und sein Potenzial als umwelt- und klimaschonendes Fortbewegungsmittel zu entfesseln.

120



RADL-GLÜCK!



„Wir in Bayern“ erzählte zwei Wochen lang die schönsten Radl-Geschichten, lud Fahrradbegeisterte ins „WiB-Wohnzimmer“ ein, für die ein Leben ohne Rad ganz undenkbar ist, zeigte die besten Fahrradtouren im Freistaat, präsentierte spezielle Radler-Rezepte aus Küche und Backstube – und gab zusätzlich drei Fahrrad-Fans die Möglichkeit, gratis bei der legendären BR-Radltour dabei zu sein. Da war z.B. die Fahrrad-Familie aus Lichtenfels: Mutter, Vater und vier Kinder zwischen zwei und neun Jahren. Windeln und Getränke kaufen, Altglas wegbringen und zum Gottesdienst fahren: Ihren Alltag bewältigt die sechsköpfige Familie ganz bewusst ohne Auto – auf Fahrrädern! Oder die Handbikerin aus München: Sie ist seit Jahrzehnten auf den Rollstuhl angewiesen, doch ihre Mobilität schränkt das nicht ein, im Gegenteil – das Bike ermöglicht ihr Teilhabe, und mit ihm schafft sie Touren und Strecken, die viele andere kaum bewältigen könnten! Oder der radelnde Kaminkehrer aus Gilching: Er fährt nicht, wie die meisten

Projektmanagement:

- Bayerischer Rundfunk

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nicolas Foltin
- E-Mail: anabell.rusu@br.de
- Projekthomepage: <https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/wir-in-bayern/radl-glueck-2022-100.html>

seiner Berufskollegen, mit einem Lieferwagen von Haus zu Haus, um Heizungen und Kamine zu checken, sondern auf dem E-Bike, an das ein dreirädriger Spezialanhänger gekoppelt ist – seine Kundschaft ist begeistert! Oder die Radlschrauber-Crew aus Augsburg: Drei junge Männer, die unter dem Namen „Magic Mungo Racing Team“ mit viel Know-how und Herzblut alte und eigentlich schrottreife Rennräder originalgetreu restaurieren und wieder auf die Straße bringen – denn Spaß und Nachhaltigkeit gehören für sie zusammen! „Wir in Bayern“-Medizinexperte Dr. Klaus Tiedemann gab Tipps für gesundheitlich sinnvolles Radfahren, die bekannte Podcasterin Kaddi Kestler wurde als neue „WiB“-Radlexpertin vorgestellt, die den Zuschauer:innen ab sofort jede Woche Bayerns schönste Radtouren in Wort und Bild präsentiert. Dazu wurden kulinarische Highlights speziell für Radler:innen serviert: vom „Frühlingsgemüse mit Fisch-Tandem“ über den „Triathlon aus Banane, Nuss und Joghurt“ bis zur „Aerodynamischen Forelle mit frischem Spargelwind“. Schließlich gab der Organisator der legendären BR-Radltour, Wolfgang Slama, einen Ausblick auf die Tour im Sommer 2022 – bei der drei „WiB“-Fans, die während des Programmprojekts ein besonders originelles Bewerbungsvideo eingereicht hatten, gratis und ganz vorne mitfahren durften. Ein unvergessliches Erlebnis!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Dass Lebensfreude, Mobilität, Community-Gedanke und Nachhaltigkeit kein Widerspruch sind, sondern sich beim Fahrradfahren wunderbar zusammenfügen, war der Ursprungsgedanke und eins der Kommunikationsziele dieses sehr erfolgreichen Programmprojektes, das in Teilen 2023 wiederholt werden soll.

121



<https://www.br.de/mediathek/video/radl-glueck-radl-glueck-der-trailer-av:6262b603f5f1080008390146>



KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bayern
- **ZIEL:**
Durch das zweiwöchige Programmprojekt „Radl-Glück!“ sollten Zuschauer:innen des Nachmittagsmagazins zum Radfahren inspiriert werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Großes Feedback auf die Programmaktion auf allen Kanälen – deshalb weiteres Fahrrad-Projekt in 2023.
- **FINANZIERUNG:**
Aus dem laufenden Marketing- und Programmbudget.
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2. bis 13. Mai 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter dem Motto „Radl-Glück!“ wurden bei „Wir in Bayern“ zwei Wochen lang viele Aspekte des Radfahrens präsentiert, die alle ein Ziel hatten: Menschen fürs Fahrrad zu begeistern. Mit Geschichten und Infos, Gästen und Experten, Filmen und einem Online-Quiz wurden die beiden Programmwochen genutzt, um die Vielfalt des Verkehrsmittels Fahrrad herauszustellen und Zuschauer:innen – ohne erhobenen Zeigefinger – davon zu überzeugen, dass das Rad oft die bessere und sozialere Alternative ist.

IMAGINE! SCHULSTRASSEN FÜR KÖLN



Imagine! „Alle Kinder in NRW müssen in der Lage sein, morgens allein zur Schule zu gehen. Wer ist denn gegen Straßen, die für Kinder sicher sind?“ An diesem von Prof. Dr. Marco te Brömmelstroet beim Mobilitätstag NRW 2022 genannten „Narrativ“ setzt auch Kidical Mass Köln (KMK) mit ihren Schulstraßen-Aktionen an.

Bei Schulstraßen nach Wiener Vorbild handelt es sich um temporäre Sperrungen einer oder mehrerer Straßen im Umfeld einer Schule zu Beginn und Ende des Schultages. Ziel ist es, die durch hohes Verkehrsaufkommen (Bring- und Durchgangsverkehr) oft gefährlichen Situationen vor Schulen zu entschärfen und den selbstständigen, aktiven Schulweg der Kinder zu fördern.

KMK unterstützt Schulen bei der Konzeption und Umsetzung von Projekttagen/-wochen, bei denen das Thema Mobilitätsbildung innovativ behandelt wird. Begleitend setzen KMK und Eltern das temporäre Durchfahrtsverbot zu Schulbeginn und -ende oder ganztägig in Form einer Versammlung um. Anwohnende werden vorab umfassend informiert.

Die erste eintägige Schulstraßen-Aktion fand im Juni 2021 statt, die zweite im September 2021. Fazit einer stichprobenartigen Schulweganalyse: Am Aktionstag kamen 8% mehr Kinder „aktiv“ (Fuß, Trettroller, Fahrrad) zur Schule, viele Kinder erstmalig mit dem Fahrrad. Es folgten fünf weitere Aktionen in unterschiedlichen Stadtteilen. Gemeinsames Fazit der Schulleitungen: Ihre Kinder sind noch nie so glücklich und entspannt in der Schule angekommen. Viele Eltern wurden zum Nachdenken angeregt und änderten ihr Mobilitätsverhalten. Auch das Feedback der Anwohnenden war durchweg positiv.

Noch Ende 2021 wurden für die beiden ersten Aktionsschulen politische Beschlüsse in den Bezirken gefasst, fünf weitere folgten. Zum Teil soll die Schulstraße an einer konkreten Schule erprobt werden – als Blaupause für den ganzen Bezirk – oder es soll direkt im ganzen Bezirk eine Möglichkeit der Umsetzung von Schulstraßen geschaffen werden. Die Stadt Köln kündigte im Sommer 2022 ein Konzept bis Ende des Jahres an. Dies steht noch aus. Sie plant die Durchführung von Pilotprojekten ab Frühjahr 2023.

Projektmanagement:

- Kidical Mass Köln c/o Stadt mit Platz gUG (haftungsbeschränkt)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simone Kraus
- E-Mail: kontakt@kidicalmasskoeln.org
- Projekthomepage: <https://kidicalmasskoeln.org/>

122



<https://youtu.be/B-eP3A7mG-c>



KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Schulstraßen erlebbar machen und etablieren sowie Kindern einen selbstständigen Schulweg ermöglichen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Sieben erfolgreiche Aktionen, sieben politische Beschlüsse, Pilotprojekte sind von der Stadt Köln für 2023 angekündigt.
- **FINANZIERUNG:**
Viel Ehrenamt, Spenden, projektbezogene Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schulstraßen, temporäre Kfz-Durchfahrtsverbote vor Schulen, sind ein einfaches Mittel, um den Schulweg sicherer zu machen und die Selbstständigkeit von Kindern zu fördern. Kidical Mass möchte sie erlebbar machen und etablieren. Seit 2021 hat sie sieben erfolgreiche Aktionen durchgeführt, die auf positive Resonanz in der Politik gestoßen sind. In 2021/2022 wurden sieben politische Beschlüsse zur Einführung von Schulstraßen gefasst. Die Stadt Köln hat die Durchführung von Pilotprojekten in 2023 angekündigt.



Weitere Ziele sind die deutschlandweite Skalierung von Schulstraßen über das Kidical Mass Aktionsbündnis (in Bonn schon erfolgreich), die Integration von Schulstraßen in die StVO (wie in Österreich in 2022 erfolgt), die Umwandlung von temporär in permanent autofreie Schulstraßen nach Pariser Vorbild und die Anbindung der Schulen an das Radverkehrsnetz (vgl. NRVP 3.0) als Schulradwegenetz.

KMK beteiligt sich außerdem an den europäischen Aktionen #StreetsForKids von Clean Cities Campaign mit der Forderung nach Einführung von Schulstraßen vor jeder Schule bis 2030.

Zur Beantwortung der Frage von Prof. te Brömmelstroet: Keiner ist dagegen, dass Kinder selbstständig zur Schule gehen können. „Wir wissen von Paris, wie wir es machen müssen. Also fangen wir jetzt an, nächste Woche. Machen wir die Straßen vor den Schulen autofrei [...] Weil wir den Kindern das geben möchten. Die Kinder haben das Recht darauf.“

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Kinder und Eltern werden für nachhaltige Formen der Mobilität begeistert und ändern ihr Mobilitätsverhalten. Schulstraßen geben den Anstoß für ein kindgerechtes Verkehrssystem und eine lebenswertere Stadt. Politik und Verwaltung werden für die Themen Kinderrechte und Mobilität sensibilisiert. Auch das ist Inklusion. Schulstraßen stellen ein neues Narrativ dar. Sie überzeugen, weil sie erlebbar sind. Zudem sind sie von heute auf morgen umsetzbar und geringinvestiv. Sie sind gut für Luft, Klima, Gesundheit und Entwicklung der Kinder (Selbstwirksamkeit!), ein gutes Verhältnis zwischen Eltern und Kindern sowie allen Menschen. Sie machen auch einfach Spaß!



UNS GEHÖRT DIE STRASSE! KIDICAL MASS AKTIONSWOCHENENDEN 2022



90.000 Kinder, Jugendliche, Familien und Freund*innen machten sich am 14./15. Mai und am 24./25. September 2022 bei den weltweiten Kidical Mass Aktionswochenenden für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr stark. Bei über 400 bunten Fahrraddemos in kleinen und großen Städten forderten die Menschen eine kinderfreundliche Verkehrspolitik.

Allein in Köln, Leipzig und Dortmund waren im September 2.000, 1.200 und 1.100 Menschen auf den Rädern. Die Kidical Mass ist aber nicht nur ein Großstadtphänomen. Auch in Hennef, Bergisch Gladbach und Kevelaer machten sich 375, 250 und 200 kleine und große Radfahrende für sicheren Straßenverkehr stark.

Im September überreichte das Kidical Mass Aktionsbündnis, bestehend aus über 300 lokalen Organisationen sowie den überregionalen Partner*innen ADFC, Campact, Changing Cities, Clean Cities Campaign, Deutsches Kinderhilfswerk, Greenpeace,

Pro Velo Schweiz und VCD, über 84.000 Unterschriften der Petition „Uns gehört die Straße! Wir fordern ein kinderfreundliches Straßenverkehrsrecht“ an verkehrspolitische Entscheidungsträger*innen. Dazu zählten u.a. die (ehemalige) Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Maike Schaefer (Bremen), Verkehrssenatorin Bettina Jarasch (Berlin), Verkehrsminister Oliver Krischer (NRW), Verkehrssenator Anjes Tjarks (Hamburg), Umwelt- und Verkehrsministerin Petra Berg (Saarland), Elke Zimmer, Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr (Baden-Württemberg) sowie Thomas Dienberg, Bürgermeister und Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau in Leipzig.

Da der Hauptadressat Bundesverkehrsminister Volker Wissing am Septemberwochenende nicht bei der Kidical Mass dabei war, wurde die Petitionsübergabe an ihn im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2022 in Bremerhaven nachgeholt. Das Aktionsbündnis konnte

123

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**
Vorfahrt für Kinder und Klima in einem kinderfreundlichen Straßenverkehrsrecht
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Kinderfreundliche Mobilität steht auf der Tagesordnung der Verkehrsministerkonferenz.
- **FINANZIERUNG:**
Viel Ehrenamt, Spenden, projektbezogene Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**
2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

90.000 Kinder, Jugendliche, Familien und Freund*innen machten sich bei den beiden Kidical Mass Aktionswochenenden 2022 für mehr Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr stark. Bei über 400 bunten Fahrraddemos in kleinen und großen Städten forderten die Menschen eine kinderfreundliche Verkehrspolitik. Das Kidical Mass Aktionsbündnis überreichte 87.464 Unterschriften einer gemeinsamen Petition an den Bundesverkehrsminister, Verkehrsminister*innender Länder und weitere Entscheidungsträger*innen.

Projektmanagement:

- Kidical Mass Aktionsbündnis c/o Stadt mit Platz gUG (haftungsbeschränkt)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Steffen Brückner
- E-Mail: kontakt@kinderaufsrad.org
- Projekthomepage: <https://kinderaufsrad.org/>

UNS GEHÖRT DIE STRASSE! KIDICAL MASS AKTIONSWOCHENENDEN 2022



123

die Anzahl der Unterschriften auf 87.464 erhöhen. Gleichzeitig stand das Thema „Kinderfreundliche Mobilität“ auf der Tagesordnung, wurde aber zunächst auf die nächste Verkehrsministerkonferenz vertagt.

Die Forderungen des Kidical Mass Aktionsbündnisses an den Bund: Das neue Straßenverkehrsgesetz muss erstens die Schutzbedürftigkeit von Kindern in den Mittelpunkt stellen und Vision Zero – null Verkehrstote – zum Ziel haben. Zweitens muss es die selbstständige Mobilität der Kinder ermöglichen. Städte und Gemeinden müssen die Freiheit erhalten, kinder- und fahrradfreundliche Maßnahmen nicht nur an einzelnen Gefahrenstellen umzusetzen, sondern im gesamten Stadtgebiet. Das umfasst z.B.:

- geschützte oder baulich getrennte, breite Radwege an Hauptverkehrsstraßen sowie geschützte Kreuzungen (nach niederländischem Vorbild)

- Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen innerorts
- Schulstraßen und Zonen ohne Autoverkehr (temporäre Kfz-Durchfahrtsverbote)
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen als flächendeckendes Netz und Grundlage für ein sicheres Schulwegenetz
- Straßen ohne Durchgangsverkehr in Wohngebieten (z.B. Kiezblocks Berlin, Superblocks Barcelona)

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Kidical Mass Aktionswochenenden und die Petition haben die Abkehr vom autozentrierten Straßenverkehrsgesetz als Anliegen. Das Aktionsbündnis fordert ein Verkehrsrecht, das die Sicherheit von Kindern und den Klimaschutz in den Mittelpunkt stellt. Nachhaltigkeit hat folglich eine zentrale Bedeutung.

RADFAHREN GEMEINSAM NEU ENTDECKEN



Die Aktion „Radfahren gemeinsam neu entdecken“ unterstützt Ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen bei mehr Mobilität, Teilhabe und Fahrradfreude im Alltag. Dafür stehen im Rahmen der Aktion sozialen Einrichtungen, wie Seniorenheimen, für jeweils drei Monate gratis Fahrrad-Rikschas zur Verfügung. Insgesamt werden sieben Rikschas im Rahmen der Aktion bereitgestellt. Alle Räder sind mit einem Elektromotor zur Tretunterstützung ausgestattet. Neben der konkreten sozialen und mobilen Teilhabe und Fahrradfreude ist das Ziel der Aktion, bei Trägern von sozialen Einrichtungen die Vorteile von Fahrrad-Rikschas praktisch zu vermitteln und erlebbar zu machen. Die Rikschas tragen viel zu einer besseren Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner von Seniorenheimen bei. Viele Nutzerinnen und Nutzer der Rikschas sind begeistert und genießen die neue Mobilität und das Erlebnis von Wind im Haar. Dies zeigen u.a. auch folgende Presseartikel:

<https://tinyurl.com/3m3h3t4n>
<https://tinyurl.com/mt3wf7sn>
<https://tinyurl.com/27k88tyu>
<https://tinyurl.com/4c7nj8ku>

Neben der gratis Bereitstellung der Räder beinhaltet das Projekt Folgendes:

- Kostenfreier und umfassender technischer Service für die Räder (inkl. Anlieferung und Abholung).
- Umfassende Unterstützung durch den Verein „Radeln ohne Alter Deutschland e.V.“ (RoA). Dieser leistet Hilfestellungen und berät die Einrichtungen für die konkrete Durchführung der Aktion vor Ort. Zudem unterstützt der Verein RoA bei der Schulung von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern. Diese bieten im Anschluss die Ausfahrten für die Seniorinnen und Senioren ehrenamtlich an.
- Bereitstellung von Werbematerialien, wie Flyer, Poster, Fahrkarten etc., zur Bewerbung der Aktion in den Einrichtungen.

Projektmanagement:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Burger
- E-Mail: stefan.burger@wirtschaft.hessen.de
- Projekthomepage: <https://www.nahmobil-hessen.de/projekte/radfahren-neu-entdecken/radfahren-gemeinsam-neu-entdecken/>

124



https://www.youtube.com/watch?v=trFuz_N2wGc



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen Mobilität und soziale Teilhabe ermöglichen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Großes Interesse bei sozialen Trägern und Einrichtungen. Alle Räder sind bis Ende 2023 ausgebucht.
- **FINANZIERUNG:**
Komplette Finanzierung durch das Land Hessen
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Herbst 2020 bis Ende 2021; Fortsetzung seit Januar 2023 bis voraussichtlich Ende 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel der Aktion „Radfahren GEMEINSAM neu entdecken“ ist es, Älteren und in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mehr Mobilität und soziale Teilhabe zu ermöglichen. Dafür stellt das Land Hessen zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) und mit Unterstützung des Vereins „Radeln ohne Alter Deutschland e.V.“ sozialen Einrichtungen für je drei Monate gratis Fahrrad-Rikschas und weitere Spezialräder mit E-Motor für das gemeinschaftliche Fahren zur Verfügung.



124

Die Erfahrungen aus den Jahren 2020 und 2021 zeigen, dass der Ansatz des kosten- und sorgenfreien Testens bei den Einrichtungen und Initiativen auf ein großes Interesse stößt und tatsächlich dazu führt, dass Rikschas anschließend angeschafft und in den Fuhrpark der Einrichtungen aufgenommen werden. Deshalb wird das Projekt seit Januar 2023 fortgesetzt.

Neben den positiven direkten Wirkungen in den Einrichtungen trägt die Berichterstattung dazu bei, einen neuen Aspekt des Radfahrens darzustellen. Damit wird auch der Argumentation entgegengewirkt, dass Radfahren nur für besonders sportliche Menschen ein Mobilitätsangebot darstellt.

Zur Stärkung der Öffentlichkeitswirkung wurde 2021 eine Hessen-Tour durchgeführt (siehe ausführlich: <https://www.nahmobil-hessen.de/aktuelles/2021/08/13/wind-in-den-haaren-fuer-seniorinnen-und-seniorinnen-in-ganz-hessen/>). An den 14 Stationen der 555 km langen Tour wurden jeweils öffentlichkeitswirksame Aktionen vor Ort durchgeführt. Die nächste Hessen-Tour ist für 2024 vorgesehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit im Sinne einer Verstetigung der Aktion wird geleistet über Schulungen von Personen die die Rikschas fahren. Dabei benennt jede Einrichtung mindestens eine verantwortliche Person, die eine Schulung des Vereins „Radeln ohne Alter Deutschland e.V.“ erhält. In dieser Schulung erhalten die sogenannten „Kapitäne“ aus den teilnehmenden Einrichtungen eine ausführliche Einweisung und Schulung als FahrerIn bzw. Fahrer einer Rikscha. Der Verein stellt dabei Schulungsunterlagen bereit, die den „Kapitänen“ helfen, das Wissen später als MultiplikatorInnen bzw. Multiplikatoren an weitere ehrenamtliche FahrerInnen und Fahrer weiterzugeben. Auch nach Ablauf der drei Monate steht der Verein „Radeln ohne Alter Deutschland e.V.“ als Ansprechpartner für die Einrichtungen bereit und unterstützt bei einer langfristigen Etablierung eines solchen Angebotes. Ziel ist es, möglichst viele Einrichtungen in Hessen von den Rikschas zu überzeugen und sie zu motivieren, eigene anzuschaffen. Dass dies gelingt, zeigen auch die zahlreichen Artikel in der Presse.

Darüber hinaus unterstützt das Projekt mit dem Aufzeigen von alternativen Mobilitätsangeboten dabei, ein Kfz-zentriertes Fahrzeugmanagement bei den Wohlfahrtsverbänden und sozialen Einrichtungen zu überdenken und aufzubrechen.



Seit der Gründung vor fast 30 Jahren gestaltet Riese & Müller aktiv die Mobilität der Zukunft. Die E-Bikes und Cargo-Bikes des Herstellers werden stetig weiterentwickelt, um die Freude am Fahrradfahren zu steigern und eine sinnvolle, nachhaltige und zuverlässige Alternative zum Auto zu bieten. Neben der kontinuierlichen Verbesserung seiner Produkte gehört Verantwortung für Mensch und Umwelt zur Gesamtstrategie des inhabergeführten Unternehmens: Dazu zählen bestmögliche Arbeitsbedingungen für die inzwischen 900 Mitarbeiter*innen im südhessischen Mühlthal, die nachhaltige Gestaltung der Arbeitsprozesse und das Engagement in Branchenverbänden und in der Forschung, um infrastrukturelle Veränderungen zugunsten des Fahrrads aktiv voranzutreiben. Um dieser Verantwortung auch auf kommunikativer Ebene gerecht zu werden und den Austausch von Erfahrungen, Visionen und Wissen zwischen Fahrradfahrer*innen, Aktivist*innen, Visionär*innen und Expert*innen rund

um die Welt zu fördern, wurde das Riese & Müller Magazin Anfang 2019 neu konzipiert: Als digitale Inspirations- und Informationsplattform gibt es multiperspektivische Einblicke in die Mobilität der Zukunft und setzt so auch Impulse für das eigene Mobilitätsverhalten. Der inhaltliche Fokus des Magazins liegt demnach auf Impulsgeschichten von Menschen, die auf dem Fahrrad die mobile Zukunft schon heute leben und von ihren Erfahrungen berichten – im Familienalltag, auf dem Weg zur Arbeit, im eigenen Business, auf Reisen oder bei Abenteuern in der Natur. Regelmäßige Beiträge aus den Bereichen Forschung und Entwicklung, Wirtschaft und Infrastruktur sowie Einblicke in die Nachhaltigkeitsstrategie von Riese & Müller ergänzen das Portfolio und zeigen, was das Unternehmen über das Produkt hinaus bewegt. Das Riese & Müller Magazin ist Teil der Riese & Müller Webseite und über den prominent platzierten Menüpunkt Magazin auf der Startseite abrufbar. Die abwechslungsreich gestalteten Magazinbeiträge werden

Projektmanagement:

- Riese & Müller (Design/Layout: Scholz & Volkmer)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Werling
- E-Mail: presse@r-m.de
- Projekthomepage: <http://www.r-m.de/de/magazin>

125

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Schaffung einer digitalen Inspirations- und Informationsplattform rund um die Mobilität der Zukunft
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen Bike-Begeisterten und Expert*innen rund um den Globus
- **FINANZIERUNG:**
Das Riese & Müller Magazin ist eigenfinanziert.
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
Seit Januar 2019 laufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Riese & Müller Magazin dient als digitale Inspirations- und Informationsplattform rund um Fahrradnutzung und die Mobilität von morgen. Anschaulich und authentisch vermittelt es Erfahrungen, Visionen und Wissen von Radfahrer*innen, Aktivist*innen, Visionär*innen und Expert*innen rund um den Globus. Die Reportagen, Porträts, Interviews und Gastbeiträge bieten spannende, multiperspektivische Einblicke in eine gegenwärtige und zukünftige nachhaltige Mobilität mit dem Bike im Mittelpunkt.

zudem weltweit per Newsletter und auf den Social-Media-Kanälen des Premium-Herstellers verbreitet und erreichen so jährlich rund 1,5 Millionen Leser*innen. In der journalistischen Berichterstattung wurden Beiträge aus dem Riese & Müller Magazin bereits aufgegriffen und wirken damit über die unternehmenseigenen Kommunikationskanäle hinaus.



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Beim Riese & Müller Magazin handelt es sich um ein laufendes Kommunikationsprojekt, das die Bedeutung des Fahrrads für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität lebensnah und authentisch vermittelt. Erfahrungsberichte von und Gespräche mit einer Imkerin, einer Musikgruppe, einer urbanen Kleinfamilie oder einem Physiotherapeuten – um nur einige Beispiele zu nennen – zeigen den Lesenden ganz ohne erhobenen Zeigefinger, dass Fahrräder und Lastenräder eine Spaß

bringende, umweltfreundliche und sinnvolle Alternative zum Auto für die unterschiedlichsten Mobilitäts- und Transportbedürfnisse darstellen. Ergänzend dazu liefern Interviews mit Expert*innen zukunftsweisende Erkenntnisse aus der Mobilitätsforschung, um die Notwendigkeit der Verkehrswende und das Potenzial des Fahrrads als nachhaltiges Verkehrsmittel wissenschaftlich zu fundieren und in der Tiefe verständlich zu machen. Unter dem Begriff „Verantwortung“ ist Nachhaltigkeit auch über das Produkt hinaus zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie und -kultur von Riese & Müller. Das Magazin gewährt daher laufend Einblicke in die Nachhaltigkeitsprojekte des Unternehmens – von mehr Transparenz in der globalen Lieferkette bis zu einer lokalen Baumpflanzaktion – und stellt auch externe Projekte und andere Unternehmen mit Nachhaltigkeitsfokus vor, um die Leser*innen zu einem ganzheitlich verantwortungsvollen Lebensstil zu inspirieren.

125

Produkte



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



E-BIKE-TREKKINGRAD, AUSGELEGT FÜR EINEN FAHRRADANHÄNGER

Qeridoo



126

KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**
Rheinland-Pfalz
- **ZIEL:**
Der klare, minimalistische Designcharakter des Fahrradrahmens ermöglicht einen modernen Unisex-Rahmen mit geringer Bodenfreiheit.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
E-Bike
- **FINANZIERUNG:**
Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
2020 bis 2024

Der klare, minimalistische Designcharakter des Fahrradrahmens ermöglicht einen modernen Unisex-Rahmen mit geringer Bodenfreiheit. Das Öffnen des Rahmens in Form eines Y beinhaltet drei technische Lösungen:

1. Das Sitzrohr ist ausreichend versteift/unterstützt.
2. Es gibt dem Gepäckträger einen festen Befestigungspunkt, sodass verschiedene Arten von Gepäckträgern/Spezialadaptern am Rahmen montiert werden können.
3. Es bietet eine niedrige Einstiegshöhe für den Benutzer und schafft so einen Unisex-Rahmentyp.

Der Rahmen ist mit einer einzigartigen integrierten Sattelklemme (Sitzklemme) ausgestattet, die gut zu dem klaren, minimalistischen Design passt.

Das Ausfallende des Rahmens ist auf den Adapter der Qeridoo Fahrradanhänger ausgelegt, somit dauert das Anbringen der Anhänger am Fahrrad äußerst kurz und ist zudem technisch äußerst sicher.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Enorme, deswegen wurde das Fahrrad extra für das Ziehen eines Fahrradanhängers konstruiert und mit nachhaltigen Bauteilen ausgestattet.



Projektmanagement:

- Qeridoo GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nikolai Boldt
- E-Mail: nikolai.boldt@qeridoo.de
- Projekthomepage: <http://www.qeridoo.de>

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der klare, minimalistische Designcharakter des Fahrradrahmens ermöglicht einen modernen Unisex-Rahmen mit geringer Bodenfreiheit. Das Öffnen des Rahmens in Form eines Y beinhaltet drei technische Lösungen:

1. Das Sitzrohr ist ausreichend versteift/unterstützt.
2. Es gibt dem Gepäckträger einen festen Befestigungspunkt, sodass verschiedene Arten von Gepäckträgern/Spezialadaptern am Rahmen montiert werden können.
3. Es bietet eine niedrige Einstiegshöhe für den Benutzer und schafft so einen Unisex-Rahmentyp.

E-VELO-CABRIO



Haben Sie keine Lust mehr, sich von schlechtem Wetter ihre Pläne durchkreuzen zu lassen? Ärgern Sie die immer weiter steigenden Spritkosten beim Autofahren? Nervt Sie der Weg in die City, die vielen Baustellen, Staus und Sperrungen? Möchten Sie sicher auf vier Rädern radeln? Dann nehmen Sie einfach ganzjährig das E-VELO-CABRIO statt Ihres Autos!

Und längere Strecken: Fahren Sie mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln zum Stadtrand und biken die letzten Kilometer stressfrei durch die Innenstadt!

Das E-VELO-CABRIO (Deutsches Patentamt # 20 2021 106 425.0 und 2022 1006 15165000DE) ist ein Pedelec mit vier Rädern (25 km/h, elektr. unterstützt) mit bedarfsweisem Witterungsschutz durch Cabrio-Dach, Frontscheibe und Frontrollo. L/B/H: 187/80,5/62 cm. Ein überarbeiteter zweiter Prototyp ist gerade in Bau; die Serienfertigung ist ab Februar 2023 geplant!

Was zeichnet unsere neue Mobilität aus:

- Ganzjährige Nutzung durch den

Projektmanagement:

- E-VELO-CABRIO / RB Verwaltungs UG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Marco Müller
- E-Mail: marco.mueller63@gmx.de
- Projekthomepage: E-VELO-CABRIO.de

bedarfsweisen Regen-, Wind- und Sonnenschutz!

- Ideal für Strecken im Regionalverkehr.
- Fahren Sie lange Strecken mit dem Park-and-Bike-Prinzip; bringen Sie Ihr E-VELO-CABRIO im Combi oder in der Bahn unter und biken die letzte Meile.
- Sichere Fahrt auf vier Rädern mit hoher Standfestigkeit und kompaktem Design. Geeignet für ältere Menschen, Behinderte oder in der Rehabilitation.
- Familien: Nutzen Sie die Rückbank für Gepäck und Einkauf, nehmen Sie Ihre ein bis zwei Kinder und gerne auch das Haustier mit.
- Fahren Sie das E-VELO-CABRIO senkrecht im Aufzug in eine Stauende, oder nehmen Sie es waagrecht im Auto, wo immer es hingeht, mit.
- Sparen Sie gegenüber dem Auto erheblich an Benzin, Parkgebühren, Stadtmaut, zudem die Kfz-Versicherung und -Steuer.
- Schaffen Sie ohne Führerscheinpflicht eine neue Mobilität und Lebensqualität für Behinderte und ältere Menschen, die nicht mehr Auto fahren möchten.

127

KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**
Hessen
- **ZIEL:**
Cargo-Pedelec auf vier Rädern, Cabrio-Dach, senkrecht/waagrecht transportierbar zur Mobilitätswende
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Prototyp P1 sehr erfolgreich auf Messen getestet, P2 wird aktuell gebaut, Kleinserienstart ab 03/2023.
- **FINANZIERUNG:**
Eigenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
06/2021 Projektstart, 01/2023 Prototyp P2, Kleinserienbau ab 03/2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

E-VELO-CABRIO, ein innovativer Beitrag zur Energie- und Mobilitätswende Wussten Sie ...

... dass 40% der Deutschen nicht Rad fahren können?

... dass 41% der Deutschen wegen schlechten Wetters nicht Rad fahren mögen?

... dass 42% der Deutschen das Radfahren wegen zu großer Distanzen ablehnen?

Wir haben die Lösung: Das E-VELO-CABRIO für sicheres Radfahren auf vier Rädern, mit optionalem Witterungsschutz für jedes Wetter und kompakter Bauweise für senkrechten Transport in Aufzug oder Bahn und waagrecht im Auto.

E-VELO-CABRIO



- Fahren Sie ganzjährig Fahrrad und verzichten auf das Auto.
- Profitieren Sie von Förderungen des Bundes, der Länder und der Städte sowie Job-Rad-Angeboten Ihres Arbeitgebers und fallweise der Krankenkassen.
- Das E-VELO-CABRIO ist absolut nachhaltig und besteht – fast – nur aus Stahl und Stoff!

Wir denken, dass unser einzigartiges E-VELO-CABRIO viele zusätzliche Einsatzmöglichkeiten für das Radfahren eröffnet, viele Autofahrten reduziert und somit erheblich zur CO₂-Reduktion und zum Umweltschutz beitragen wird.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

1. Die potenziellen 40% der Deutschen, die nicht radeln können, haben nun die Möglichkeit, doch statt dem Auto das Rad zu nutzen.
2. Viele Menschen können nun bei schlechtem Wetter das Rad nutzen, z.B. für ganzjähriges Pendeln oder die Fahrt zur Kita. Ein echter Ersatz für das Auto.
3. Es ergeben sich völlig neue Möglichkeiten für die letzte Meile. Innenstädte werden entlastet.
4. Die kompakte Bauweise ist absolut platzsparend im Aufzug, in der Wohnungsecke, im Zug oder im Auto.
5. 0,25 KW max. (meist reicht der eigene Muskelantrieb) statt 150 KW; nur ein Promille Energieverbrauch gegenüber einem Auto.

127



SMARTHELM

Smart·Helm
Der intelligente Fahrradhelm



Ansteigende Schadstoff-, Lärm- und Umweltbelastungen sowie innerstädtische Staus führen dazu, dass immer häufiger Lastenfahrräder im innerstädtischen Verkehr eingesetzt werden, um das steigende Paketaufkommen u.a. durch den wachsenden E-Commerce zu bedienen. Der Trend zur Onlinebestellung hat während der Coronapandemie nochmal deutlich zugenommen. Konträr zu den ökologischen und ökonomischen Vorteilen werden (Lasten-)Fahrräder im innerstädtischen Verkehr jedoch gern und oft von anderen Verkehrsteilnehmer:innen übersehen. Zur Prävention von Unfällen und Gefahrensituationen gilt es, Fahrassistenzsysteme anhand der speziellen Anforderungen von Fahrradkonzepten zu entwickeln, um den Berufsalltag für Fahrradkurier:innen so angenehm und sicher wie möglich zu gestalten.

Im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der innerstädtischen Logistik hat SmartHelm die Entwicklung

eines intelligent vernetzten Fahrradhelms (SmartHelm) zum Ziel. Dieser ist ausgestattet mit einer Augmented-Reality-(AR-)Brille, multilingualer Sprachsteuerung, einem Eyetracking-Modul zur Erfassung von Blickbewegungsdaten sowie mit speziellen Elektroenzephalographie-(EEG-)Elektroden, um die Aufmerksamkeit des Fahrers zu erfassen. SmartHelm soll den Arbeitsalltag von Fahrradkurier:innen erleichtern und durch eine frühzeitige Identifikation von Stresssituationen zur Vermeidung von Unfällen und Gefahrensituationen beitragen.

SmartHelm erforscht, welche Faktoren die Aufmerksamkeitssteuerung und Belastung von Fahrradkurier:innen beeinflussen. Das Projekt verfolgt einen neuen Ansatz bei der Erhebung und Analyse aufmerksamkeitsbezogener biophysiologicaler Daten im Feld. Zur Entwicklung des SmartHelms werden in in mehreren Test- und darauf aufbauenden Feldstudien erste Prototypen mit internen und externen

Projektmanagement:

- RYTLE GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kristian Schopka
- E-Mail: kristian.schopka@rytle.com
- Projekthomepage: <http://www.smart-helm.com>

128



<https://www.youtube.com/watch?v=Fc9GFCuVGiE>



KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**
Bremen
- **ZIEL:**
Entwicklung eines aufmerksamkeits-sensitiven Fahrradhelms als Verkehrsassistenzsystem für Fahrradkurier:innen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**
Entwicklung und Erprobung eines intelligenten Fahrradhelms mit AR-Brille, Eyetracking und EEG-Sensorik
- **FINANZIERUNG:**
mFUND-Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- **PROJEKTSTATUS:**
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**
1. November 2019 bis 31. Mai 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Projektziel von SmartHelm ist es, erstmals die Komponenten Augmented-Reality (AR)-Brille, Eyetracking und EEG-Sensorik in einem intelligenten Fahrradhelm zu vereinigen, um die Sicherheit von Lastenfahrradfahrer:innen zu steigern und aktiv vor Gefahrensituationen im Straßenverkehr zu warnen. Diese einmalige Kombination ermöglicht es, verkehrssicherheitsrelevante Informationen Anwender:innen unter Berücksichtigung des Aufmerksamkeitsniveaus in Echtzeit auf dem Helm-Display zur Verfügung zu stellen.



Proband:innen (aus der Fahrradlogistik) erprobt. Erfahrungen und Rückmeldungen der Nutzer:innen fließen unter besonderer Beachtung datenschutzrechtlicher Fragestellungen unmittelbar in die Weiterentwicklung der Prototypen ein. Konzepte zur Übertragbarkeit von SmartHelm in andere Regionen und Anwendungsdomänen werden im Rahmen des Projektes erarbeitet und umgesetzt.

SmartHelm verdient den Fahrradpreis, weil in diesem Projekt neue technische Möglichkeiten nicht wie bisher im Automobilbereich, sondern speziell für die Anforderungen des Fahrrades als Arbeitsmittel entwickelt und praktisch erprobt werden. Im Rahmen des Projektes wurden zwischen 2020 und 2022 vier Prototypen mit unterschiedlichen Aufbauten in Oldenburg und Bremen erfolgreich eingesetzt. Die Erkennung der Aufmerksamkeit der:des Fahrer:in per Sensorik am und im Helm ist möglich. Wichtige Verkehrsinformationen zur Route oder der Menge des motorisierten Verkehrs lassen sich auch bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen erfolgreich auf der Brille darstellen. SmartHelm hat verschiedene Ansätze aus der (Fahrrad-)Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft erfolgreich zusammengebracht, um neue Perspektiven für den Radverkehr zu eröffnen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Trägt zur Verkehrssicherheit von (Lasten-)Radfahrer:innen bei
- Erhöht das Bewusstsein zum Tragen eines Fahrradhelms
- Macht neue Ideen für besseren Radverkehr für Bürger:innen erleb- und nachvollziehbar
- Warnt aktiv vor Gefahrensituationen
- Entlastet (Lasten-)Radfahrer:innen durch gezielte Navigation ohne Handy
- Multilinguale Sprachsteuerung erhöht die Chance von Personen mit geringen deutschen Sprachkenntnissen zur Integration in den Arbeitsmarkt
- Unterstützt Kommunen, Städte und Logistikunternehmen beim Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger
- Reduktion von logistikbasiertem Verkehrsaufkommen, Lärm und Umweltbeeinträchtigungen