DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS
best for bike

DIE PROJEKTE 2024

JURYMAPPE

DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS
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:

P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität GmbH
Antwerpener Straße 6–12
50672 Köln
Tel.: 02 21/2 08 94-0
E-Mail: info@p3-agentur.de
www.p3-agentur.de

INHALT INFRASTRUKTUR

BAU UND AUSBAU VON RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

01. VERBESSERUNG DES RADWEGENETZES IM LANDKREIS LANDSBERG AM LECH 10
02. RADWEGE AN ALLEN ÜBERREGIONALEN STRASSEN DER GEMEINDE 12
03. EINE SPUR REICHT AUCH – PLATZ FÜR RADSTREIFEN ZUR UNI 14
04. AMPELFREIES RONDELL 16
05. BAU KOMBINIERTER GEH- UND RADWEG PILSTING–GANACKER 18
06. RADWEGEBAUPROGRAMM ORTENAUKREIS 19
07. FAHRRADSTRASSENACHSE DEUTENBERGSCHULZENTRUM (DSZ) 21
08. DER „ALTHEIDER WEG“ – MECKLENBURG-VORPOMMERNS ERSTE FAHRRADSTRASSE AUSSERORTS 23
09. RADFAHREN IN DER EIFEL: VON 0 AUF 100! 25
10. RHEINQUERUNG FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER ZWISCHEN BINGEN UND RÜDESHEIM 27
11. NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE ZWISCHEN SCHIFFDORF UND SPADEN 28
12. SMART, VERNETZT UND GRÜN – INTEGRIERTE RADVERKEHRSPLANUNG IN FRANKENBERG 30
13. ERRICHTUNG EINER RAD-/FUSSWEGEBRÜCKE AUS RECYCLINGMATERIAL 32
14. ALTE LAHNBRÜCKE EINBAHNSTRASSE 34
15. FAHRRADFREUNDLICHE KOMMUNE 35
16. RADWEGE IN UNTERREIT 36
17. RADFAHRSTREIFEN ERSETZT RADFAHRVERBOT AUF NÖRDLICHEM INNENSTADTRING 38
18. FAHR(G)RAD8 – DIE FAHRRADSTRASSE ENTLANG DES 8. LÄNGENGRADS 40
19. LANDESRADVERKEHRSNETZ SACHSEN-ANHALT – LRVN 2020 42
20. GRÜNER UMFLUT-RADWEG 44
21. PROMENADE KIRCHENPAUERKAI 46

RADVERKEHRSKONZEPTE UND INNOVATIVE BAULICHE ANLAGEN

22. ERSCHLIESSUNG METROPOLREGION HAMBURG – GEMEINDE SCHWANHEIDE 49
23. RADVERKEHRSKONZEPT DES MARKTES MASSING MIT MASSNAHMENPLAN 51
24. EIN RADNETZ FÜR EBERBACH 52
25. NEUGESTALTUNG DES FERNRADWEGES VOM MAIN ZUR ZENN IN LANGENZENN LOHE 54
26. RADROUTE UNTER DER HOCHSTRASSE SÜD 55
27. AUF DEM RAD DURCHS KIRCHSPIEL MEDELBY 57
28. FERKELTAXENRADWEG 59
29. PREMIUMROUTE 1 61
30. ERSTE BUNDESSTRASSE ALS EINBAHNSTRASSE – NUR RADFAHREN IN BEIDE RICHTUNGEN! 63
31. RADVERKEHRSFREUNDLICHE NEUAUFTEILUNG DER SCHILLERSTRASSE 64
32. MEHR SICHERHEIT FÜR RADFAHRENDE – ENDLICH PLATZ IN STUTTGART-KALTENTAL 66
33. ERRICHTUNG VON ZWEI WARNSIGNALANLAGEN FÜR MEHR SICHERHEIT VON RADFAHRERN 68
34. EIN BESONDERER KILOMETER MOBILITÄTSWENDE – VELOROUTE 5 IN HAMBURG-BARMBEK 70
35. PRAXISERPROBTE LÖSUNG FÜR ENGSTELLEN IM RADVERKEHR 72
36. VERKEHRSVERSUCH „BUERSCHE STRASSE“ 74
37. FAHRRADBUZZER: FRÜHANFORDERUNG VON AMPELSCHALTUNGEN 76
38. TRIANGEL – DAS SCHNELLE KLIMAFREUNDLICHE RADWEGE-3-ECK IM KREIS STEINFURT 78
39. RADVERKEHRSBESCHLEUNIGUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN 80
40. ZUKUNFTSMOBILITÄT FÜR KINDER – SCHULSTRASSEN FÜR DEUTSCHLAND 82
41. RADLOGISTIK-HUB AM VIEHHOF 84
42. NEU: DREI FAHRRADBOXEN FÜR CHEMNITZ 88
43. RADBOX.NRW – B+R-BUCHUNGS- UND ZUGANGSSYSTEM FÜR NRW 87

INHALT INFRASTRUKTUR

44. AUSTAUSCH UND ERWEITERUNG DER FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN AM BAHNHOF 89
45. VOLLAUTOMATISCHES RADPARKHAUS 90
46. MOBILSTATIONEN IM QUARTIER – MIQ 91
47. BLAUE DREHSCHEIBE TÜBINGEN – RADSTATION MIT FAHRRADTIEFGARAGE 93
48. RADSTATION OSNABRÜCK HBF 95
49. FIETSVLONDER 97

INHALT SERVICE & KOMMUNIKATION

FAHRRADVERLEIHSYSTEME UND FAHRRADSERVICE

50. FAHRRADPARKEN ZU GROSSVERANSTALTUNGEN ... 101
51. UMSTEIGEN BITTE ... MIT DER KINDER KLIMA KUTSCHE ... 103
52. DONAU DONKEYS – REGIONALES BIKESHARING ... 105
53. E-LASTENRADSHARING IM TOURISTISCHEN KONTEXT ... 107
54. MOBILITÄTSBOTSCHAFTER EMIL ... 108
55. LADEPÄUSCHEN ... 110
56. GO! ... 112
57. MOBILSTATION MITTE ALTONA ... 114
58. FREIE LASTENFAHRRÄDER FÜR JUNGE FAMILIEN IN LEVERKUSEN ... 116
59. INTERKOMMUNALE KOOPERATION: ERWEITERUNG DES FAHRRADVERLEIHSYSTEMS VAG_RAD ... 118
60. MOBIBIKE ... 120
61. MODELLVORHABEN „BIKESHARING-SYSTEM DER KIELREGION IN LÄNDLICHEN RÄUMEN“ ... 122
62. MIETFIETS MÜNSTERLAND ... 124
63. DIGITALES E-LASTENRAD-SHARING IM KREIS COESFELD ... 125
64. LARA TO GO | E-LASTENRADVERLEIH UND AUSBAU DER ÖRTLICHEN PHOTOVOLTAIK (PV) ... 127
65. FAHRRADVERLEIHSYSTEM (FVS) IN LEVERKUSEN – WUPSIRAD UND WUPSILASTENRAD ... 129
66. HANNAH – LASTENRÄDER EINFACH TEILEN! ... 131
67. EIN LEIHRADSYSTEM FÜR DIE PRIGNITZ ... 133
68. REALLABOR LASTENRAD „ELBFIETS“ ... 135
69. YOONIT PRO – E-BIKE YOUR BUSINESS ... 137
70. AUFBAU EINER FAHRRADSERVICESTATION AM BÜRGERPARK IN WIENBERGEN ... 139

RADTOURISMUS, EVENTS & PLATTFORMEN

71. DIGITALE FAHRRAD-SCHNITZELJAGD „WO IST GUSTAVS RAD“ ... 141
72. „QUALITÄTSOFFENSIVE RADTOURISMUS“ EINFÜHRUNG KNOTENPUNKTSYSTEM ... 143
73. QUALITÄTSOFFENSIVE RADWEGENETZ INN-SALZACH ... 145
74. RADFAHRENDE WILLKOMMEN – FAHRRADFREUNDLICHE GASTRONOMIE ... 147
75. FAHRRAD-HOTELS ... 149
76. GLEICHBERECHTIGTER WINTERDIENST AUF RADWEGEN ... 151
77. PEDALWELT - FAHRRAD ERLEBNISAUSSTELLUNG ... 152
78. FROSTPENDELN – MIT DEM RAD DURCH DEN WINTER ... 154
79. RUNDER TISCH „RADVERKEHR“ ... 156
80. ALLERERSTER FAHRRADAKTIONSTAG DES LANDKREISES ANHALT-BITTERFELD AM 25.06.2023 ... 157
81. LIVING LAB WAYFINDING: PILOTPROJEKT FÜR EINE NUTZERZENTRIERTE KENNZEICHNUNG ... 159
82. RADWANDERFREUNDE MÜNSTERLAND E. V. ... 161
83. AKTIONEN FÜR DEN UMSTIEG AUF DAS FAHRRAD WÄHREND EINER BAHNSTRECKENSPERRUNG ... 162
84. BERATUNGSSTELLE B+R: FACHLICHE UNTERSTÜTZUNG UND PROZESSBEGLEITUNG ... 164
85. CYCASSEL – KASSEL FÄHRT RAD ... 166
86. RADHELDEN AT SCHOOL IM REMS-MURR-KREIS ... 168
87. CARGOBIKE ROADSHOW ... 170
88. SCHADENSMELDER RAD- UND WANDERWEGE ... 172
89. GREEN TRAILS – PROGRESSIVE WEB APP ... 174
90. TOURENDATENOPTIMIERUNG – OSM, MAPPER, DTV-ROUTE 3.0, NETZWERK ... 176
91. RADELBONUS.DE: MITRADELN – BONUS ERHALTEN – REGIONAL AUSGEBEN – CO_2 SPAREN! ... 178
92. FAHRRADPARKEN LEICHT GEMACHT – DER DIGITALE HELFER ... 180
93. VELOBSERVER ... 181

INHALT SERVICE & KOMMUNIKATION

94. AMTLICHES LANDES-RADVERKEHRSINFRASTRUKTURINFORMATIONSSYSTEM – ALRIS ... 183
95. „GEMEINSAM FÜR DIE SCHULWEGSICHERHEIT“ MIT TRAVORUS ... 185
96. PLAN F – IMPULSE FÜR DIE KOMMUNALE FAHRRADMOBILITÄT ... 187

DIGITALE TOOLS, MEDIEN UND KAMPAGNEN

97. FAHRRADBLOG – ALLES RUND UMS RAD ... 190
98. SICHERHEIT DURCH ABSTAND ... 191
99. VERBESSERUNG DER SICHERHEIT IM RADVERKEHR ... 193
100. FAHRRADSTRASSENKOMMUNIKATIONSPAKET ... 195
101. BIELEFELD … FÄHRT RAD! – MUSIKVIDEO „FAHRRAD FAHR'N“ ... 196
102. DB RAD+ APP ... 198
103. „APP AUFS RAD“ – GEMEINSAM MACHEN WIR MOBIL ... 200
104. MIT SICHERHEIT RADFAHREN IN MITTE – KOMMUNIKATION VON FAHRRADSTRASSEN ... 202
105. KAMPAGNE FAHRRADSTRASSEN „HIER SPIELT EINE ANDERE MUSIK“ ... 204
106. SIEBENECKEN.APP ... 206
107. FILMPRODUKTION IM RAHMEN DER UMSETZUNG DES RADENTSCHEIDS IN AACHEN ... 208
108. KLICK & BIKE: BUCHUNGSPLATTFORM FÜR KOMMUNALE LEIHFAHRRÄDER ... 210
109. BIKE IT RIGHT ... 212
110. WINTERHELDEN – KAMPAGNE ZUR FÖRDERUNG DES RADFAHRENS IM WINTER ... 214
111. PODCAST RADWISSEN ... 215

INHALT EHRENAMT

VERKEHRSERZIEHUNG & EHRENAMTLICHE RADTOUREN

112. BDR KIDS-RAD-DIPLOM 219
113. MINI BIKER – RADSPORTJUGEND DES BUND DEUTSCHER RADFAHRER E.V. 221
114. FREITAGS MIT DEM BICIBUS IN DIE ZUKUNFT 223
115. BICIBUS-DEUTSCHLAND 225
116. OSTSTADT CYCLING KIDS 227
117. FAHRRADTAGE IN WIESBADEN 229
118. REGELMÄSSIGE GEFÜHRTE KOSTENLOSE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR ALLE RADLER 231
119. STEMWEDER ORTSTEIL-TOURGUIDES 233
120. FAHRRADTOUREN SOWIE RADFAHRFÖRDERUNG UND -MOTIVATION FÜR KINDER 235

MOBILITÄT FÜR ALLE: EHRENAMTLICHE UNTERSTÜTZUNG

121. WOODY, DAS FREIE LASTENRAD FÜR DEN STADTTEIL LEHEL, MUSS BLEIBEN 238
122. LAST&LOS 239
123. WESTWIND – FAHRRÄDER FÜR BEDÜRFTIGE 240
124. FREIWILLIGE SELBSTHILFEWERKSTATT EBERSWALDE 242
125. KELLER 5: VOM OFFENEN FLÜCHTLINGSPROJEKT ZUR KREISLAUF-WERKSTATT FÜR ALLE 244
126. FIX & FERTIG – FAHRRADSELBSTHILFE 246
127. LIMMER NACHBARSCHAFT 248
128. FAHRRADRASTPLATZ STORCHENNEST KESSELDORF 250
129. 2. RIKSCHA ADFC HATTINGEN SPROCKHÖVEL 252
130. STADTFÜHRUNGEN MIT RIKSCHA FÜR MENSCHEN MIT HANDICAP 254
131. RADELN OHNE ALTER – RIKSCHA-AUSFLÜGE FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN 255
132. VON JUNG BIS ALT – GEMEINSAM MIT DER RIKSCHA DURCH DATTELN 257
133. BIKE & BELONG, RADELN OHNE ALTER & BIKE CAFÉ 259
134. E-RIKSCHA ERIKA – LOKAL, SOZIAL, NACHHALTIG 261

EHRENAMTLICHER EINSATZ BEI DER FAHRRADINFRASTRUKTUR

135. BAU VON RAD- UND BÜRGERRADWEGEN ZUR VERBESSERUNG DER RADWEGEINFRASTRUKTUR 264
136. DAS JAKOBUS RADPILGERWEG THEMENRADNETZ IN BAYERN, HESSEN UND BADEN-WÜRTTEMBERG 266
137. BÜRGERRADWEG L 318 IM RHEIN-SIEG-KREIS 268
138. BÜRGERRADWEG ALLENDORFER STRASSE 270
139. MOUNTAINBIKE-NATURTRAILS AM HÖLLENBERG IM PFÄLZERWALD 272
140. BIKELÄND EBERBACH 274
141. QUALITÄTSMANAGEMENT FÜR DIE WEGWEISENDE BESCHILDERUNG IM RADVERKEHR 277
142. ALLTAGSRADWEGE IM LÄNDLICHEN RAUM 279
143. MAPATHON WEGBERG 281
144. MAPATHON 4D – ESSEN AUF DEM WEG ZU EINEM LEISTUNGSFÄHIGEN RADWEGENETZ 283
145. SELBST SCHRAUBEN UND ABSTAUBEN 285

EHRENAMTLICHE VEREINE UND BESONDERS ENGAGIERTE EINZELPERSONEN

146. EHRENAMTLICHER FAHRRADBEAUFTRAGTER DER STADT KELSTERBACH ROLAND RÜCKER 288
147. HEINRICH KALKHOFF STIFTUNG 289
148. STADTRADELN 291
149. RADENTSCHEID MÖNCHENGLADBACH 292
150. RADENTSCHEID BAYERN (VOLKSBEGEHRENSINITIATIVE FÜR EIN RADGESETZ) 293
151. „WAS LANGE WÄHRT, WIRD VORZEIGBAR.“ NACHHALTIGE RADVERKEHRSENTWICKLUNG 295

DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS
best for bike

INFRASTRUKTUR

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Bau und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur

VERBESSERUNG DES RADWEGENETZES IM LANDKREIS LANDSBERG AM LECH

LANDSBERG AMMERSEE LECH

01

Der Landkreis Landsberg am Lech hat es sich zum Ziel gesetzt, das Radwegenetz für Alltags- und FreizeitradlerInnen deutlich zu verbessern. Hierbei soll den Bürger Innen ermöglicht werden, dass sie ihren täglichen Arbeits-, Alltags- und Schulweg mit dem Fahrrad direkt und ohne große Umwege gefahrlos bewältigen können. Es sind derzeit 21 Radwegeprojekte im Landkreis Landsberg am Lech geplant bzw. zum Teil schon umgesetzt worden.

Folgende Radwege wurden innerhalb eines Jahres umgesetzt und sind im Radwegenetz des Landkreises Landsberg am Lech enthalten:

- Radweg Lengenfeld–Stoffen
- Radweg Unterdießen zum Gewerbegebiet
- Radweg Ramsach–Eresing (Lückenschluss zwischen Landsberg und dem Ammersee)
- Radweg Holzhausen bei Buchloe Richtung Landsberg (somit durchgängige Verbindung zwischen Landsberg und Buchloe)
- Radweg Denklingen–Leeder
- Radweg Asch–Seestall
- Radweg Leeder zur B 17

Folgende Radwege befinden sich derzeit im Bau und werden in den nächsten Wochen abgeschlossen:

- Radweg Leeder Schule–Asch
- Radweg Asch Richtung Oberdießen
- Radweg Bahnübergang Leeder–Denklingen
- Radweg Eresing–Fa. DELO–Windach

Folgende Radwegemaßnahmen sollen im Jahr 2024 umgesetzt werden:

- Radwege zum Lech und zum Naturfreundehaus
- Radweg Kaltenberg–Walleshausen
- Radweg Geltendorf–Kaltenberg
- Radweg Walleshausen–Wabern
- Radweg Wabern
- Radweg Langer Filz Schwaig in der Gemeinde Apfeldorf
- Radweg Brendler in der Gemeinde Apfeldorf
- Radweg Streuobstwiese und Klaffthof in der Gemeinde Apfeldorf
- Radweg Apfeldorf–Kinsau (Staatsstraße)

Projektmanagement:

- Landkreis Landsberg am Lech

Kontakt:

- Ansprechpartner: Rainer Mahl
- E-Mail: rainer.mahl@lra-ll.bayern.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Verbesserung des Radwegenetzes für Alltags- und FreizeitradlerInnen im Landkreis Landsberg am Lech
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Im Landkreis Landsberg am Lech werden innerhalb von zwei Jahren 21 Radwegemaßnahmen umgesetzt.
- FINANZIERUNG:
  Landkreisbeteiligung über 500.000 €
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2023 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Umsetzung von Radwegeprojekten zu großen Arbeitgebern (Fa. DELO in Schöffelding mit 1.000 MitarbeiterInnen, Fa. Hirschvogel in Denklingen mit 2.000 MitarbeiterInnen); außerdem Schaffung von interkommunalen Verbindungen von Landsberg am Lech nach Schongau (Landkreis WM-Schongau), oder von Landsberg am Lech nach Buchloe (Landkreis Ostallgäu). Auch eine durchgehende Verbindung von Landsberg am Lech zum Ammersee wurde bereits geschaffen.

VERBESSERUNG DES RADWEGENETZES IM LANDKREIS LANDSBERG AM LECH

01

- Radweg zwischen Kinsau und Denklingen zum größten Arbeitgeber im Landkreis Landsberg am Lech, der Fa. Hirschvogel mit 2.000 MitarbeiterInnen; somit durchgängige Verbindung von Landsberg am Lech nach Schongau in den Landkreis WM-Schongau

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Umstieg vom Kfz aufs Fahrrad durch sehr gute Radwegeinfrastruktur
- Steigerung auch des Freizeitradverkehrs durch den Ausbau der Radwege; somit bleiben die BürgerInnen auch im Landkreis Landsberg am Lech und fahren die eigenen Radwege entlang der vielen überregionalen Radwege (Via Claudia, Romantische Straße, Ammer-Amper-Radweg, Ammersee-Radweg, Lechradweg) ab.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Viele Gespräche mit den betreffenden Bürgermeistern geführt
- Bürgermeister unterstützt bei der Beschlussfassung in den Gemeinderäten
- Ständige Präsenz in den Kreisgremien
- Attraktive Förderung der Radwegemaßnahmen durch den Kreistag beschließen lassen
- Unterstützung der Gemeinden bei der Antragstellung gegenüber den Projektträgern

RADWEGE AN ALLEN ÜBERREGIONALEN STRASSEN DER GEMEINDE

3R - Projekt

02

Die Gemeinde Furth stand bei der Entwicklung der Radweginfrastruktur vor den gleichen Herausforderungen wie alle Gemeinden. Der Grund für die Radwege ist nicht verfügbar. Radwege bedeuten in der Regel eine ökologische Entnahme und im Fall der Asphaltierung eine Versiegelung von Flächen. Die Kosten für den Radwegbau als zumindest teilweise freiwillige Leistung ist im kommunalen Haushalt nicht leicht durchsetzbar.

Grunderwerb:
Durch die Eröffnung einer kleinen Flurbereinigung konnten wir Interessen der Landwirte als Grundstückseigentümer mit den öffentlichen Interessen in Einklang bringen. Zahlreiche Gespräche waren hierfür notwendig. Im niederbayerischen Raum erwartet der Landwirt, dass diese Gespräche vom Ersten Bürgermeister persönlich geführt werden. Die damit verbundene Wertschätzung machte es möglich, dass auch sehr massive Vorurteile gemeinsam gelöst werden konnten und für alle Interessen nach dem Harvard-Konzept Lösungen gefunden werden konnten. Dazu war es möglich, sogar in Teilbereichen mehr Flächen zu bekommen, als allein für den Radweg benötigt wurden.

Ökologie
Wo es möglich war, kombinierten wir ökologische Maßnahmen mit dem Radwegbau. So entwickelten wir z.B. unser 3R-Projekt, bei dem wir Radwegbau, Renaturierung und Retention in der Bachaue miteinander verbanden. Dies war auch das Hauptverkaufsargument für den Landwirt, da die Auswirkungen von Starkregen und Überschwemmungen auf seine Felder und damit ein Sedimentabtrag verringert wurden.

Kosten
Die Finanzierung und der Abruf von Zuschussmitteln aus Land und Bund sind besondere Stärken unserer Gemeinde. Durch das bayerische Radwegprogramm, den ELER-Fonds und seine Subprogramme als auch durch die jeweiligen Straßenbaulastträger konnten wir Förderungen zwischen 50% und 90% für die verschiedenen Maßnahmen akquirieren. Das überzeugte den Gemeinderat, für die Maßnahmen zu stimmen und Mittel zur Verfügung zu stellen.

Projektmanagement:
- Gemeinde Furth

Kontakt:
- Ansprechpartner: Andreas Horsche
- E-Mail: andreas.horsche@vg-furth.de
- Projekthomepage: https://www.furth-bei-landshut.de/buergerservice/3r-projekt/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Die Gemeinde erschließt Radweginfrastruktur an allen verkehrswichtigen Straßen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mit dem Bau eines letzten Teilstückes an der Staatsstraße ist in 2021 das Ziel erreicht worden.
- FINANZIERUNG:
  Kommune, Freistaat Bayern und Landkreis Landshut
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2002 bis 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit dem Bau des ersten kreisstraßenbegleitenden Radweges in 2002 hat sich die Gemeinde Furth mit ihren 15,5 km überörtlichen Straßen dafür entschieden, an allen Straßen Radwege zu entwickeln. In 2021 wurde mit 155 m das letzte Teilstück geschlossen. Die gesamte Gemeinde ist dadurch auf sicheren Radwegen per Rad erkundbar und sowohl touristisch als auch arbeitstäglich erfahrbar.

RADWEGE AN ALLEN ÜBERREGIONALEN STRASSEN DER GEMEINDE

02

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Gemeinde Furth ist seit 1996 auf dem Weg der Nachhaltigkeit im Rahmen der Erklärung von Rio de Janeiro 1992 unterwegs. In 2014 erhielten wir den Deutschen Nachhaltigkeitspreis. In 2023 haben wir die Erklärung zum Pariser Klimaabkommen co-unterzeichnet. Nachhaltigkeit ist der Leitgedanke unseres Handelns. Sie prägt alle Entscheidungen der Gemeinde. Wie oben beschrieben, haben die SDGs auch in der Umsetzung unserer Radwegprojekte eine wichtige Rolle gespielt. Besonders die Ökologie und die Klimafolgenanpassung waren sachleitend für unsere Projekte (vgl. 3R-Projekt).

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Beschleunigung ist relativ. Widerstände abbauen ist die größte Herausforderung. Die Methode des Harvard-Konzepts und viele direkte Gespräche und Netzwerkarbeiten haben die Realisierung unserer Projekte überhaupt erst ermöglicht. Eine gute Geschichte wird gern erzählt. Dazu gehören inzwischen zwei Bürgermeistergenerationen.

EINE SPUR REICHT AUCH – PLATZ FÜR RADSTREIFEN ZUR UNI

03

Die Trippstadter Straße ist eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße (L 503) mit ca. 14.500 Kfz/24h und Verbindungsfunktion in den Landkreis. Sie stellt die Hauptanbindung der Universität und des Uniwohngebiets dar, auch mit dem Fahrrad und dem Bus. Vor der Sanierung gab es lediglich schmale Schutzstreifen für den Radverkehr, jedoch im betroffenen Abschnitt zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr, in den Knotenpunkten zusätzliche Abbiegespuren.

Eine Verbesserung der Situation für den Alltagsradverkehr ist daher für das Radverkehrsnetz der Stadt sehr wichtig und als Schlüsselmaßnahme für den Radverkehr im Mobilitätskonzept Klima+ 2030 der Stadt Kaiserslautern enthalten. Für den insgesamt 1,3 km langen Abschnitt mit fünf Knotenpunkten wurde 2021 ein Konzept erarbeitet und 2022 durch den Stadtrat beschlossen, das durchgängig breite Räume für Fuß- und Radverkehr vorsieht. Dies erfordert jedoch einen kompletten Straßenumbau, die Ingenieursplanung hierfür konnte noch nicht erstellt werden. Im Sommer 2022 wurde der Stadtverwaltung ein Prüfauftrag für die kurzfristige Einrichtung von „Pop-up-Radwegen“ erteilt.

Eine Umsetzungsmöglichkeit für kurzfristige Verbesserungen ergab sich durch eine für 2023 geplante Deckensanierung auf einem Abschnitt der Trippstadter Straße. Im Zuge der verwaltungsinternen Abstimmung hat das Referat Stadtentwicklung (Abteilung Verkehrsplanung) für den vierstreifigen Abschnitt von ca. 700 m im Dezember 2022 einen Markierungsvorschlag mit einer Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs erarbeitet.

Dieser sieht die jeweils rechte Fahrspur als geschützten Radfahrstreifen vor, soweit die vorhandenen Fahrbahnbreiten ausreichen, sowie Rotmarkierungen an den Übergangsbereichen und aufgeweitete Abstellbereiche in den Knotenpunkten.

Dieser Vorschlag wurde durch das Referat Tiefbau aufgegriffen, und der Bereich der Deckensanierung erweitert, um einen sinnvollen Abschnitt ummarkieren und abtrennen zu können. Die Umsetzung erfolgte im Sommer 2023.

Durch die Maßnahme wurden für den Radverkehr sichere Räume geschaffen und auch die Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs wurde verringert.

Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Kaiserslautern, Referate Stadtentwicklung und Tiefbau

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Bingeser
- E-Mail: radverkehr@kaiserslautern.de
- Projekthomepage: https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/projekte/059384/index.html.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Rheinland-Pfalz
- ZIEL:
  Die Radverkehrsanbindung zur Universität und ins südliche Umland verbessern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Auf ca. 700 m wurde ein Radstreifen mit Abtrennungselementen angelegt anstelle einer Pkw-Spur
- FINANZIERUNG:
  Stadt Kaiserslautern (Straßenunterhaltung)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  August bis September 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Zuge einer Deckensanierung wurde in sehr kurzer Zeit eine Umverteilung des Straßenraums vorgenommen, die ohne aufwendige Baumaßnahmen dem Alltagsradverkehr mehr Raum und mehr Verkehrssicherheit bietet. Dafür wurden der vierstreifige Abschnitt der Hauptstraße zur Universität auf eine Fahrspur pro Fahrtrichtung reduziert, für den Radverkehr breite Radstreifen markiert und diese zusätzlich mit Trennelementen zur Kfz-Fahrspur abgegrenzt. Schnell, kostengünstig und sicher für Radler.

EINE SPUR REICHT AUCH – PLATZ FÜR RADSTREIFEN ZUR UNI

03

Die schnelle Realisierung des Projektes, die von der ersten Projektskizze bis zur Umsetzung neun Monate bei einer Bauzeit von sechs bis acht Wochen betrug, ist bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen exemplarisch. Das Projekt wurde aus dem laufenden Haushalt (Straßenunterhaltung) ohne Fördermittel realisiert.

Auch die Zusammenarbeit aller betroffenen Fachreferate und die Abstimmung mit den Anliegern (Land Rheinland-Pfalz für die Universität und die südlich angrenzende Landesstraße) verliefen konstruktiv und zielorientiert.

Das Projekt zeigt, dass auch sehr finanzschwache Kommunen bei entsprechendem politischen Willen und guter fachlicher Zusammenarbeit bereits geplante Straßenunterhaltungsmaßnahmen zu einer kurzfristigen, kostengünstigen und effizienten Förderung des Radverkehrs nutzen können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine Förderung des Radverkehrs ist eine Förderung nachhaltiger Mobilität. Durch die Maßnahme wurde Infrastruktur für den Radverkehr ohne weitere Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung geschaffen und eine Lücke im Alltagsradwegenetz geschlossen. Südlich angrenzend wird das Land mit einem Radwegebau anschließen. Zudem rückt der Radverkehr durch die auffällige Gestaltung deutlich ins Blickfeld aller Verkehrsteilnehmenden.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Wahl der Umsetzung im Rahmen der anstehenden Deckensanierung ermöglichte eine sehr kurzfristige Umsetzung. In mehreren Abstimmungsterminen mit den verschiedenen betroffenen Fachabteilungen sowie mit den externen Projektpartnern konnten offene Fragen und Problemstellungen frühzeitig geklärt und Lösungen gefunden werden.

AMPELFREIES RONDELL

Stadt Schwetzingen

04

Das Rondell in Schwetzingen war geprägt von langen Wartezeiten für alle Verkehrsbeteiligten an Ampeln, vor allem für Zufußgehende und Radfahrende. Für Letztere war das Rondell zudem durch Bordsteine schlecht befahrbar, die Verkehrsinseln für Wartezeiten sehr eng. Ein zügiges Durchfahren des Rondells mit dem Rad war nicht möglich.

Die Idee, das Rondell umzugestalten, stand schon länger im Raum und wurde auch als eines der Verkehrsentwicklungsziele auf dem Forum „Mobiles Schwetzingen“ (2015) formuliert. Das Forum fand als Bürgerbeteiligung statt und war als Workshop ausgelegt. Die Umsetzung der Maßnahme wurde dann 2019 durch das Ordnungsamt Schwetzingen angestoßen. Ziel des Projekts war, den Verkehrsfluss zu erhöhen, die Wartezeiten zu verringern und eine bessere Befahrbarkeit für Radfahrende zu schaffen.

Zusammen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg sollte das ampelfreie Rondell als Modellversuch für zwei Jahre eingerichtet werden. Mittlerweile arbeitet die Stadt Schwetzingen an der Verstetigung des Projekts.

Die eigentlichen Umbauarbeiten begannen 2021. In einem ersten Schritt wurde die Querspange aus Richtung Mannheimer Landstraße/Brühl kommend in die Walther-Rathenau-Straße komplett für den Verkehr gesperrt. Diese Querspange wurde dauerhaft geschlossen und soll nun zurückgebaut werden.

Im zweiten Schritt fanden die Tiefbauarbeiten statt. Dabei wurden Kantensteine versetzt und Asphaltteilflächen erneuert. Im Anschluss wurden die Fußgängerampeln als Bedarfsampeln eingerichtet und die Markierungsarbeiten ausgeführt. Im Kreisel selbst wurde eine der Fahrspuren

Projektmanagement:

- Stadt Schwetzingen, LRA Rhein-Neckar-Kreis, Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Catrin Nähr
- E-Mail: catrin.naehr@schwetzingen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

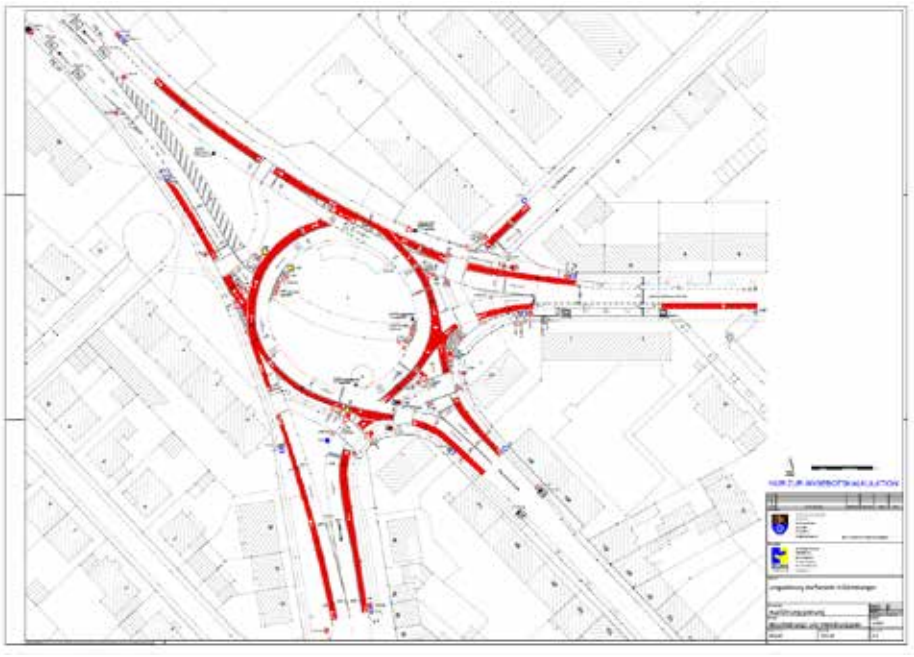
- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Ziele der Umgestaltung sind ein besserer Verkehrsfluss sowie mehr Platz und Sicherheit für Radfahrende.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Verkehrsversuch läuft seit Umsetzung unfallfrei. Verstetigung ist in Arbeit.
- FINANZIERUNG:
  Finanzierung über VM, Landkreis und Stadt
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Modellversuch seit 2021, die Verstetigung ist in Arbeit.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Schwetzingen gestaltete das Rondell in einem zunächst auf zwei Jahre angesetzten gemeinsamen Modellversuch mit dem Land Baden-Württemberg ampelfrei um. Dazu wurde jeweils eine der beiden Fahrspuren für den motorisierten Verkehr gesperrt und zugunsten der Radfahrenden umgewidmet. Bei dem neuen Radrondell handelt es sich um eine Verkehrsmaßnahme aus dem Programm „Mobiles Schwetzingen“, das die Leitziele der Schwetzinger Verkehrsentwicklung definiert und mit Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet wurde.

AMPELFREIES RONDELL

04



als Fahrradspur markiert. Ergänzend wurden entlang der markierten Flächen Straßenmarkierungsknöpfe angebracht, was eine zusätzliche Entschleunigung des motorisierten Verkehrs zur Folge hatte.

Das ampelfreie Rondell stellt eine Verbesserung der gesamten Verkehrssituation dar, vor allem für Zufußgehende und Radfahrende. Als Modellversuch ist das Rondell einzigartig in Deutschland und die Bilanz ist positiv zu bewerten. Daher kann das ampelfreie Rondell nun auch verstetigt werden. Zudem ist es ein Projekt, das als ein Resultat aus der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hervorgeht.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Das Projekt zielt auf mehr Platz und Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende und damit auf eine Förderung nachhaltiger Mobilität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

BAU KOMBINIERTER GEH- UND RADWEG PILSTING–GANACKER

Markt Pilsting
Landkreis Dingolfing-Landau

05

Zwischen den Ortschaften Pilsting und Ganacker wurde vom Markt Pilsting ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Bauzeit vom 19.07.2021 bis zum 21.09.2022 erbaut. Die Gesamtkosten betrugen 725.923 €, dafür erhielten wir eine Förderung aus Finanzhilfen des Bundes aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Höhe von 530.000 €.

Anschließend erfolgte ein Radwegbau zwischen Ganacker und der Stadt Landau. Dieses Projekt wurde vom Landratsamt Dingolfing-Landau durchgeführt.

Beide Radwege wurden gemeinsam koordiniert. Es konnte eine Verbindung zwischen der Stadt Landau und dem Markt Pilsting geschaffen werden.

Es gibt bestehende Radwege im Gemeindebereich, z.B. der Radweg von Pilsting nach Großköllnbach. Anschließend verläuft dieser außerhalb des Gemeindegebietes weiter nach Moosthenning. Auch vom Ortsteil Harburg zur Stadt Landau verläuft ein bestehender Radweg.

Ziel des Marktes Pilsting ist es, ein Radverkehrsnetz zu schaffen, um die Sicherheit für Radfahrer gewährleisten zu können, indem diese nicht mehr viel befahrene Straßen benutzen müssen, sondern ausgewiesene Radwege zur Verfügung haben. Dadurch sollen mehr Personen angesprochen werden, das Fahrrad statt des Autos zu nutzen. Nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch, um die Bewegung der Menschen zu fördern.

Dies kann natürlich nur erfolgen, wenn auch die Gegebenheiten vorhanden sind. Daher sind wir bemüht, durch den Bau neuer Radwege mehr Personen zu ermutigen. Nicht nur, um für den Alltag einen Umstieg anzuregen, sondern auch, um in der Freizeit Radtouren durch Verbindungen in anliegende Gemeinden/Städte zu ermöglichen.

Jedes Jahr nimmt der Markt Pilsting an der Aktion STADTRADELN des Klimabündnisses teil.

Hierbei handelt es sich um einen dreiwöchigen Zeitraum, in dem an der Aktion teilgenommen werden kann. Es werden Teams gebildet und in den drei Wochen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad gesammelt und anschließend prämiert. Hierbei konnte bereits der neue Radweg eingeweiht werden. Der Landkreis Dingolfing-Landau erhielt ein Zertifikat als radverkehrsfreundlicher Landkreis. Bei Verleihung des Zertifikates wurde besagter Radweg vorgeführt und befahren.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Ausbau und Stärkung des Radverkehrsnetzes
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es gibt bestehende Radwege im Gemeindebereich, z.B. auch weiterführend in die Gemeinde Moosthenning.
- FINANZIERUNG:
  Förderung aus Finanzhilfen des Bundes
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  19.07.2021 bis 21.09.2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der Markt Pilsting hat einen kombinierten Geh- und Radweg zwischen den Ortschaften Pilsting und Ganacker entlang der Staatsstraße 2074 gebaut. Damit wurde das regionale Netz weiter ausgebaut. Zwischen den Ortschaften Pilsting und Ganacker wurde diese Verbindung erbaut mit einer Querungshilfe und einer Beleuchtung noch in der Ortschaft Pilsting, weiterführend über die B-20-Brücke bis zur Ortschaft Ganacker. Anschließend erfolgte ein Radwegbau zwischen Ganacker und der Stadt Landau.

Projektmanagement:
- Markt Pilsting

Kontakt:
- Ansprechpartner: Veronika Hölzl
- E-Mail: veronika.hoelzl@pilsting.de
- Projekthomepage: keine Angabe

RADWEGEBAUPROGRAMM ORTENAUKREIS

06

Der Ortenaukreis hat sich schon früh der Förderung des Radverkehrs angenommen: Mit dem Radwegebauprogramm von 2007 wurde das Ziel festgesetzt, 6 km Radwege pro Jahr entlang von Kreisstraßen neu zu bauen. Im langjährigen Durchschnitt wurde dieser Wert übertroffen. Seit 2008 wurden insgesamt über 92 km neue Radwege gebaut, damit verfügt der Ortenaukreis zum Ende des Jahres 2023 über insgesamt 188 km Radwege entlang von Kreisstraßen außerorts.

Bei der Aufstellung des Radwegebauprogramms wurden zunächst die für die Anlage von parallel verlaufenden Rad- und Gehwegen geeigneten Streckenzüge entlang der Kreisstraßen definiert. Ausgenommen wurden Kreisstraßen mit schwieriger bzw. steiler Topografie und die Bereiche in den Ortsdurchfahrten. 218 km des rund 398 km langen Kreisstraßennetzes wurden so als geeignet identifiziert. Aktuell sind rund 86% aller geeigneten Kreisstraßen mit Radwegen versehen. Laut RadREPORT BW (2022) hat der Ortenaukreis landesweit zwischen 2016 und 2021 die meisten Radwegkilometer gebaut. Das Radwegebauprogramm schließt nicht nur die Lücken zwischen einzelnen Gemeinden, sondern stellt auch wichtige Anschlüsse an das landesweite RadNETZ BW her, das alle Mittel- und Oberzentren vernetzt.

Der hohe Stellenwert des Radwegebauprogramms für den Ortenaukreis zeigt sich auch in den hohen Investitionen für den Radverkehr. Auch hier ist der Kreis laut RadREPORT BW landesweit Spitzenreiter mit einer durchschnittlichen jährlichen Investition von 7,04 EUR pro Einwohner in die Radinfrastruktur im Vergleichszeitraum 2016 bis 2021. Insbesondere für einen stärker ländlich geprägten Kreis ist dies ein klares Bekenntnis zur klimafreundlichen Mobilität. Neben Haushaltsmitteln des Kreises ermöglichen auch Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg (LGVFG) und teilweise des Bundes (Sonderprogramm „Stadt und Land“) sowie die Eigenanteile der Städte und Gemeinden am jeweiligen Radweg die Umsetzung.

Der Ortenaukreis legt beim Ausbau des Radwegenetzes großen Wert auf die Verkehrssicherheit und bietet durch die Anlage baulich getrennter Radwege mit sicheren Querungsmöglichkeiten auch schwächeren Verkehrsteilnehmenden, wie Kindern oder älteren Menschen, sicher nutzbare Verbindungen an. Dass der Ortenaukreis mit seinem Radwegebauprogramm auf dem richtigen Weg ist, zeigt sich auch an der Unfallstatistik für den Kreis: Die Anzahl der Schwerverletzten nimmt weiter ab.

Die Umsetzung des Radwegebauprogramms ist ein fortlaufendes Projekt für den Ortenaukreis. Im Austausch mit den Städten und Gemeinden ergeben sich aufgrund des steigenden Radverkehrsanteils neue, über das ursprüngliche Radwegebauprogramm hinausgehende Bedarfe, die vom Kreis festgehalten und nach Bereitstellung von Haushaltsmitteln umgesetzt werden. Zudem ist denkbar, dass perspektivisch auch vormals als nicht geeignet bewertete Streckenzüge ausgebaut werden können. Durch die stärkere Verbreitung von Pedelecs sind z.B. auch steilere Abschnitte im Schwarzwald besser befahrbar.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Pro Jahr Bau von 6 km Radwegen entlang von Kreisstraßen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit 2008 über 92 km neue Radwege gebaut, damit 2023 insgesamt 188 km Radwege entlang von Kreisstraßen
- FINANZIERUNG:
  Kreis (Haushaltsmittel), Förderung (BW, Bund), Anteil Gemeinden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2008 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit dem 2007 beschlossenen Radwegeprogramm hat sich der Ortenaukreis das Ziel gesetzt, jährlich 6 km neue Radwege zu bauen, der langjährige Durchschnitt liegt über diesem Zielwert. Ende 2023 verfügt der Landkreis über 188 km Radwege entlang von Kreisstraßen außerorts. Laut RadREPORT BW (2022) hat der Ortenaukreis landesweit zwischen 2016 und 2021 die meisten Radwegkilometer gebaut. Damit schafft der Kreis die Grundvoraussetzung für mehr klimafreundliche Mobilität und Verkehrssicherheit.

Projektmanagement:
- Landratsamt Ortenaukreis, Straßenbauamt

Kontakt:
- Ansprechpartner: Luise Markert
- E-Mail: luise.markert@ortenaukreis.de
- Projekthomepage: keine Angabe

06

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Förderung Radverkehr als wichtige Säule klimafreundlicher Mobilität, Beitrag zum Ziel des Landes BW, bis 2030 20% Radverkehrsanteil zu erreichen (im Ortenaukreis bereits 2021 mit 21% übertroffen, s. Modal-Split-Erhebung im Rahmen der „Mobilitätsbefragung Ortenaukreis 2021"), Radverkehrsförderung hat auch in „Politischen Leitlinien für die Mobilität im Ortenaukreis" Schlüsselrolle mit Ziel eines angebotsorientierten, verkehrssicheren Ausbaus des Radnetzes inkl. sicherer Querungsmöglichkeiten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch gute Grunderwerbsverhandlungen (gute Kommunikation mit Grundstückseigentümern und Kommunen) wurden keine Planfeststellungsverfahren notwendig und die Projekte konnten daher im Einvernehmen aller (inkl. Artenschutzbelangen) schneller realisiert werden. Die Kommunen wurden intensiv an der Projektumsetzung und anteilig an den Kosten beteiligt.

FAHRRADSTRASSENACHSE DEUTENBERGSCHULZENTRUM (DSZ)

Villingen-Schwenningen

07

https://www.youtube.com/watch?v=OWMGs6fwpog

In the Land am Rande des Schwarzwaldes wird am Sonntag das Auto gewaschen. Das Fahrrad ist ein Freizeitspaß oder Garagenhüter. Damit das Kfz nicht weiter als einziges Alltagsverkehrsmittel verstanden wird, wollen wir Schülerinnen und Schülern eine Alternative zeigen.

Bereits im Radschulwegplan (2013) wurde die Achse als Verbindung zum DSZ erkannt. Aufgenommen wurde Sie im Radverkehrskonzept 2022 als Vorrangroute. Dort radelte es sich im Mischverkehr bei Tempo 30 mit abschnittsweise beidseitigem Gehwegparken aber gar nicht gut. Erschwerend kamen der schlechte Zustand der Straßen sowie die Rechts-vor-links-Regelung an zehn Knotenpunkten hinzu.

Allerdings wird jedem schnell klar, dass die leicht abschüssige Achse im durchaus hügeligen Schwenningen der ideale Start für die Verkehrswende in VS sein kann. Ziel war daher eine Fahrradstraßenachse, möglichst Kfz-reduziert und mit hohem Fahrtkomfort, die jedem zeigt: Dies ist keine normale Straße!

Neben dem Beschluss im Radverkehrskonzept wurde für Anwohnerinnen und Anwohner ein Anschreiben mit eigenem Fahrradstraßenflyer entwickelt. Es fanden drei Bürgerinformationen statt. Über die Presse wurde ebenfalls berichtet. Visuell wurde mittels Bildbearbeitung ein erster Eindruck vermittelt. Plakate für den Straßenraum mit den wichtigsten Regeln wurden entworfen.

Umgesetzt wurde 2022 ein Teilabschnitt der Fahrradstraßenachse. 2023 wurde die restliche Achse deckensaniert. Die Fahrradstraßenachse wurde durchgehend beschildert, bevorrechtigt und markiert (Parkstände und Sicherheitstrennstreifen). Verkehrsgrün und Fahrradsymbole folgen 2024.

Anstelle „Anlieger frei“ konnte leider nur „Kfz frei“ beschildert werden. Allerdings wurde in der Staufenstraße das beidseitige Gehwegparken mit Ausnahme von einem kurzen Abschnitt auf ein einseitiges Fahrbahnparken reduziert.

Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Villingen-Schwenningen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ansgar Kundinger
- E-Mail: ansgar.kundinger@villingen-schwenningen.de
- Projekthomepage: https://www.villingen-schwenningen.de/verkehr-natur/mobilitaet/mit-dem-fahrrad/radverkehrskonzept/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Baden-Württemberg
- ZIEL: Durchgängige Fahrradstraßenachse u.a. zur Förderung des Schülerverkehrs
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Durchgängige Beschilderung, Sanierung Deckschicht, teilweise Markierung, Flyer, Plakate
- FINANZIERUNG: Städtischer Haushalt sowie LGVFG-RuF
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: 2022 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine durchgängige Fahrradstraßenachse soll den Schülerverkehr zum DSZ sicherer und komfortabler machen. Besonders an der Fahrradstraßenachse ist die auffällige Markierung. Zwei verkehrsgrüne Breitstriche, Fahrradsymbole alle 25 m, Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Parken sowie Fahrradstraßensymbole und flächiges Verkehrsgrün an Kreuzungen sollen dem Kfz-Verkehrs signalisieren: „Achtung! Das ist keine normale Straße. Du bist nur Gast.“

FAHRRADSTRASSENACHSE DEUTENBERGSCHULZENTRUM (DSZ)

07

An zehn von zwölf Knotenpunkten hat die Fahrradstraßenachse Vorrang. Der Vorrang an einer weiteren Kreuzung wird derzeit geprüft, sodass nur ein Mini-Kreisverkehr als Unterbrechung verbleibt.

Geplant ist mit den Schülerinnen und Schülern eine eigene Befahrung, um die Achse und die Regeln kennenzulernen. Geprüft wird noch der Bau von neuen Fahrradabstellanlagen am Ende der Fahrradstraßenachse.

Eine Dauerzählstelle (Anfang 2024) wird Fahrrad- und Kfz-Verkehr zählen, sodass wir wenn nötig mit beispielsweise entgegengesetzten Einbahnstraßen nachschärfen können.

Unsere Fahrradstraßenachse ist für große Städte, kleine Studierendenstädte oder flache Städte möglicherweise keine Neuheit. Für Städte mit einem Radverkehrsanteil von 11% (Modal Split 2017) inmitten eines Wohnquartieres mit hohem Parkdruck allerdings schon. Es galt einen Kompromiss zwischen einer idealen Fahrradstraße, wie sie die Planung wünscht, und den Bedürfnissen einer autogeprägten Stadt zu finden. Dies wurde trotz gegenteiliger Interessen geschafft.

Der Gewinn des Deutschen Fahrradpreises ist für Villingen-Schwenningen das richtige Signal auch in Zeiten mit geringem Haushalt bei den Investitionen in den Radverkehr.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Förderung des Radverkehrs und Reduktion des Kfz-Parkens. Förderung des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad durch Schülerinnen und Schüler.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Deckensanierung über das jährliche Deckensanierungsprogramm (keine eigene Ausschreibung)
- Kopplung Markierungsarbeiten mit weiteren Markierungsarbeiten im Schwenningen (gemeinsame Ausschreibung)
- Notwenige Fahrradstraßenmarkierung (Sicherheitstrennstreifen) mit Verkehrsfreigabefarbe nach Deckensanierung

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

08

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 (SBA) Stralsund und dem Landesförderinstitut entstand eine nachhaltige und sichere Radwegeführung durch typische Mecklenburger Landschaft. Ökonomisch und ökologisch beispielhaft wird die Fahrradstraße ab 2024 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.

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 fuhren 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.

Projektmanagement:
- Stadt Ribnitz-Damgarten

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

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  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 Lückenschlus
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Bauzeit Januar bis Mai 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Sicherheit der Radfahrer*innen schützt am besten eine Fahrradstraße! Ökonomisch und ökologisch am günstigsten ist die Nutzung vorhandener Wege. Durch Zusammenarbeit unterschiedlicher Bauträger 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 die Landesstraße L 21 begleitenden Radweg durch typische Mecklenburger Landschaft geführt.

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

08

Die Teileinziehung als Fahrradstraße wurde vom Landkreis begleitet. Der Landwirt hat die Schlüssel für die Poller. Die Poller verhindern die Durchfahrt mit Pkw.

Die Fahrradstraße kann durch den Asphaltbelag und die Breite zwischen 3,00 und 3,50 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 sowie unter ökonomisch und ökologisch vorbildlichen Bedingungen sichere Verbindungen schafft, die sowohl für die Alltagsradfahrer*innen als auch für die Tourist*innen und fast alle weiteren Verkehrsteilnehmer*innen dauerhaft nutzbar sind.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

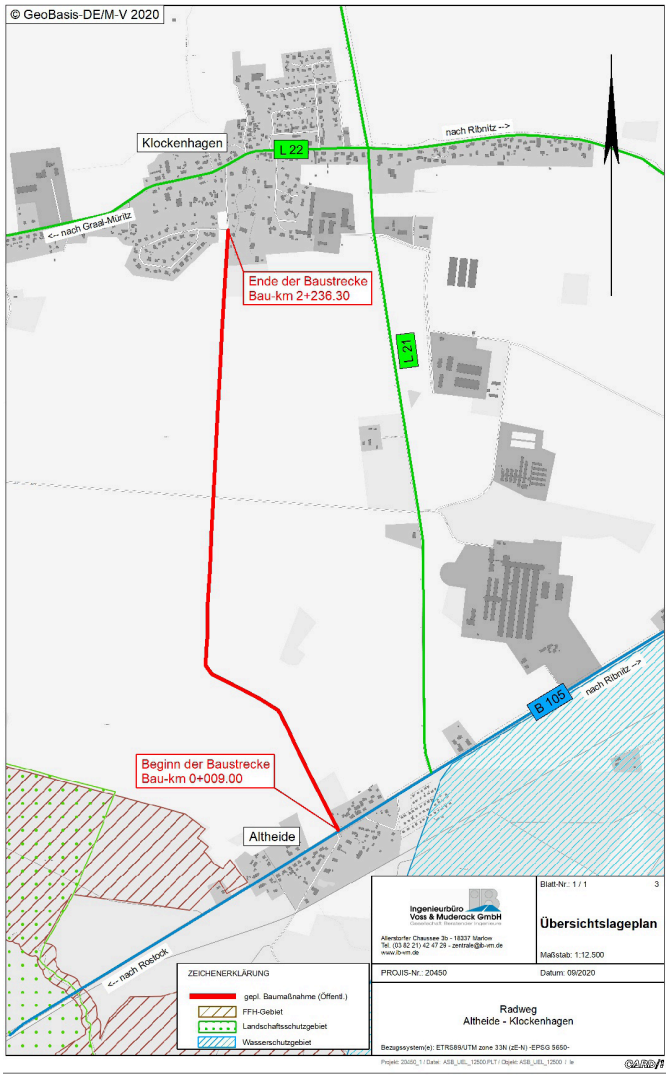
Die Fahrradstraße vernetzt dauerhaft Radwege und fördert umweltfreundliche Alltags- und Erholungswege für mindestens 35 Jahre. Sie ist von allen Altersgruppen nutzbar.

Die alternative Lösung der Nutzung eines vorhandenen Weges war ökonomisch (kein Flächenerwerb) und ökologisch (keine neue Flächenversiegelung) vorbildlich. Nachhaltig sicher ist die Fahrradstraße, weil sie durch die Teileinziehung für Pkw dauerhaft nicht mehr nutzbar ist.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Betreuung der Baumaßnahme wurde durch die Stadt Ribnitz-Damgarten übernommen, da das Straßenbauamt langfristig keine Kapazitäten gehabt hätte.

Die umgesetzte Lösung ist somit viele Jahre vorher fertig geworden. Nach Fertigstellung des Radweges Altheide–Gelbensande in diesem Jahr gewinnt der „Altheider Weg“ weiter an Bedeutung.



RADFAHREN IN DER EIFEL: VON 0 AUF 100!

09

Ausgangssituation: Eine Schulbefragung in der Stadt Bitburg im Jahr 2019 ergab einen Radverkehrsanteil von 1,5%. In der Stadt insgesamt dürfte er vermutlich unter 5% liegen. Während die Stadt Bitburg im Fernradwegenetz „Radwanderland Rheinland-Pfalz“ eingebunden ist und Fahrradtouristen in der Saison zum Stadtbild gehören, gibt es abseits der touristischen Routen nur wenig Radverkehrsinfrastruktur, die zudem meist nicht den aktuellen technischen Anforderungen entspricht. Bitburg ist damit eine typische „Starterkommune“ im ländlichen und topografisch schwierigen Raum.

Ziele: Großes Interesse für die Förderung des Alltagsradverkehrs wurde auf einer ersten Bürgerveranstaltung deutlich und setzte das Thema auf die kommunalpolitische Agenda. Ein Radverkehrskonzept wurde beauftragt, das ein Netz konzipierte und ein angepasstes Maßnahmenkonzept entwickelte. Definierte Ziele waren die schnelle Umsetzbarkeit und Sichtbarkeit des Radverkehrsnetzes sowie die Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen. Das Radverkehrskonzept wurde im Stadtrat einstimmig beschlossen.

Ergebnisse: Da bislang kaum Radverkehrsinfrastruktur an den Stadtstraßen vorhanden ist, werden dort, wo die Flächen vorhanden sind, Schutzstreifen markiert. In den Gewerbegebieten mit hohem Lkw-Anteil werden regelgerechte gemeinsame Geh- und Radwege ausgebaut. Zudem wurde im Teilprojekt „Schulradler“ ein „Grünes Netz“ abseits der Hauptstraßen konzipiert; hier werden Netzlücken durch Neubau geschlossen, Fahrradstraßen eingerichtet und durch eine einheitliche Markierung sichtbar gemacht. An den Schulen wurde der Hol- und Bringverkehr neu geordnet sowie vom Rad- und Fußverkehr entflochten. Zur Anbindung der Stadtteile und Nachbargemeinden werden landwirtschaftliche Wege alltagstauglich hergestellt. Querungsstellen werden mit Querungshilfen gesichert, die auch barrierefrei für den Fußverkehr nutzbar sind.

Matchwinner: Ein Erfolgsfaktor für die zügige Umsetzung ist die enge Zusammen-

Projektmanagement:

- Stadt Bitburg, Der Bürgermeister

Kontakt:

- Ansprechpartner: Joachim Kandels
- E-Mail: kandels.j@stadt.bitburg.de
- Projekthomepage: https://www.bitburg.de/eo/cms?_SID=NEW&_sprache=buerger&_bereich=artikel&_aktion=detail&idartikel=210428 und https://maps.viakoeln.de/de/map/radverkehrskonzept-bitburg_7#13/49.9699/6.5545

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Rheinland-Pfalz
- ZIEL:
  In topografisch schwierigem, vom MIV dominierten ländlichem Gebiet Radverkehr attraktiv zu machen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  128 Maßnahmen; 11,3 km Neu-/Ausbau; 51 km Markierungen; 0,3 km Fahrradstraße; Knotenpunkte; Überquerungen
- FINANZIERUNG:
  3,8 Mio. € „Stadt und Land“; 0,43 Mio. € Stadt; 70% umgesetzt
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Konzepterstellung: 2019 bis 2021
  Umsetzungsphase: seit 2022 Vorbereitungen, vorzeitiger Maßnahmenbeginn im April 2022, offizielle Förderzusage am 24.02.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel ist die schnelle Umsetzung und Sichtbarmachung eines Radverkehrsnetzes, um den bislang geringen Radverkehrsanteil kurzfristig zu steigern. Dies wird möglich durch die enge Zusammenarbeit aller Baulastträger und die intensive Kommunikation mit den lokalen Akteuren. Die Zivilgesellschaft ist aktiv am Prozess beteiligt, das Know-how der Alltagsexperten wird genutzt und die Abstimmungsergebnisse werden intern in die Gremien kommuniziert. So tragen alle die neue Radverkehrsförderung mit.

09

arbeit zwischen den Baulastträgern. Für die Stadt Bitburg treibt das Team Tiefbau die Umsetzung federführend voran, unterstützt von der Geschäftsstelle Gerolstein des Landesbetriebs Mobilität (LBM), die für die Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen verantwortlich ist.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die intensive Kommunikation mit den lokalen Akteuren. Im „Runden Tisch Radverkehr“ mit Vertretern der Polizei, des LBM, dem Behindertenbeauftragten, den Radsportfreunden Bitburg und der Politik werden alle Vorhaben fraktionsübergreifend vorbesprochen, diskutiert und ggf. angepasst, sodass die politischen Beschlüsse mit großer Mehrheit gefasst werden. Wichtig ist, dass die Zivilgesellschaft aktiv am Prozess beteiligt ist, das Know-how der Alltagsexperten genutzt und die Abstimmungsergebnisse intern in die Gremien kommuniziert werden. So tragen Politik, Verwaltungen auf allen Hierarchieebenen, Presse, Stadtgesellschaft, hier v.a. Schulen und große Arbeitgeber, die neue Radverkehrsförderung in der Stadt Bitburg mit.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Bislang wird der Verkehr in Bitburg und der gesamten Region Eifel vom MIV dominiert. Das E-unterstützte Radfahren wird zunehmend auch im topografisch schwierigen Bitburg und in ländlichen Regionen attraktiv, bislang aber vor allem im Freizeitradverkehr. Wir rücken nun den Alltagsradverkehr in den Fokus. Da die Fußverkehrsflächen in Bitburg meist auch sehr knapp bemessen sind, wird Radverkehr innerorts vor allem auf der Fahrbahn geführt. Hier wird über Markierungen sehr schnell und flächendeckend sichtbare Radverkehrsinfrastruktur geschaffen. Vor allem die kurzen und mittleren Wege aus den Ortsteilen in die Kernstadt und in die großen Gewerbegebiete sollen zukünftig verstärkt auf das Fahrrad verlagert werden. Damit sind durchaus klimarelevante Verlagerungen zu schaffen und die Verkehrswende kann auch im ländlichen, topografisch schwierigen Raum beginnen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die intensive Vor-Abstimmung und Beratung im „Runden Tisch Radverkehr“ und mit den Schlüsselpersonen der Stadtgesellschaft garantiert einen schnellen Einstieg in die Umsetzungsphase und eine hohe Akzeptanz der Umsetzungsergebnisse. Bauabwicklung komplett durch die Verwaltung. Bei allen zukünftigen Entwicklungsvorhaben wird Radverkehr mitgedacht.

RHEINQUERUNG FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER ZWISCHEN BINGEN UND RÜDESHEIM

10

Zwischen Mainz und Koblenz besteht keine Brückenverbindung. Diskussionen über einen Neubau einer klassischen Autobrücke laufen seit Jahren ergebnislos, weil wechselnde politische Mehrheiten in Verbindung mit Konflikten mit Ökologie und dem Weltkulturerbe eine Gemengelage schaffen, die ein solches Vorhaben bisher immer hat scheitern lassen. Eine kleine, leichte Brücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen Bingen und Rüdesheim stellt eine machbare Alternative dar.

Vergleichbare Brücken gibt es anderweitig überall. Eine entsprechende Brücke zwischen Österreich und der Slowakei hat bei einer Länge von 550 m 4,86 Mio. EUR gekostet. Davon hat die EU 80% übernommen.

Begründung
Wir diskutieren Themen wie Verkehrswende und sanften Tourismus. Die lokalen Politiker setzen immer noch auf klassische, teure und äußerst schwer realisierbare Autobrücke.

Im Jahr 2029 steht im Mittelrheintal die Bundesgartenschau an. Eine entsprechende Fußgänger- und Radfahrerbrücke wäre das länderverbindende architektonische Highlight.

Hier bietet sich die einmalige Gelegenheit, die Handlungsfähigkeit über Städte-, Kreis- und Bundesländergrenzen hinweg zur Verkehrswende zu demonstrieren.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Fußläufige Verbindung der beiden Bahnhöfe schafft durch die Verknüpfung von zwei Nahverkehrsverbünden ganz neue Möglichkeiten für Pendler. Aus der Petition wissen wir, dass zahlreiche Pendler bei einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke vom Kfz aufs Fahrrad oder auf den Fußweg umsteigen würden. Im Hinblick auf Klimamodelle und damit verbundene Phasen des Hoch-/Niedrigwassers eine 100% verfügbare Querung unabhängig von CO_2 emittierenden Fähren. Durch die Freiheit von Kfz ergibt sich für Touristen und Pendler eine ungewöhnlich hohe Aufenthaltsqualität (sanfter Tourismus).

Projektmanagement:
- Arbeitskreis „Grüne Welle“

Kontakt:
- Ansprechpartner: Stefan Schweitzer
- E-Mail: info@higasteg.de
- Projekthomepage: https://higasteg.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Rheinland-Pfalz
- ZIEL:
  Klimaneutrale Rheinquerung für Fußgänger und Radfahrer als Leuchtturmprojekt zur Verkehrswende
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Online-Petition gestartet
- FINANZIERUNG:
  Fördermittel auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene bis zu 80%
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2029

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Grüne Welle – Rheinquerung – Hildegardsteg
Für alle Fußgänger, Rad- und E-Bike-Fahrer zwischen Bingen und Rüdesheim. Kostenlose, ganzjährige Querungsmöglichkeit rund um die Uhr. Benutzbarkeit immer gewährleistet, auch bei Hoch- und vor allem Niedrigwasser. Direkte Anbindung zu den beiden Bahnhöfen von Bingen und Rüdesheim. Filigrane, günstige und schnell errichtbare Brückenkonstruktion. Fördermittel bis zu 80% stehen bereit. Außerhalb gelegen von NSG und im Konsenz mit der UNESCO-Regelung. Ökologisch.

NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE ZWISCHEN SCHIFFDORF UND SPADEN

11

Die Gemeinde Schiffdorf hat mit dem im Oktober 2023 abgeschlossenen Radwegeneubau zwischen den Ortschaften Schiffdorf und Spaden sowie dem Neubau einer Fahrradbrücke die Fahrradinfrastruktur im Gemeindegebiet erheblich verbessert.

Der rd. 1.200 m lange Radweg zwischen den Ortschaften Spaden und Schiffdorf wurde mit einer Ausbaubreite von 2,50 m zuzüglich Bankett neu gebaut. Bei dem ebenfalls erfolgten Neubau der rd. 27 m langen Fahrradbrücke wurde eine Breite von 3,00 m vorgesehen, um einerseits die Sicherheit bei Begegnungsverkehren zu erhöhen und andererseits eine ausreichende Breite für kleinere Wartungsfahrzeuge vorzuhalten. Der neu gebaute Radweg ist auf gesamter Länge mit Solarleuchten ausgestattet, damit eine sichere Nutzung auch bei Dunkelheit gewährleistet werden kann. Für das Gesamtprojekt wurden Fördermittel aus dem Förderprogramm Stadt und Land beantragt und bewilligt. Die Gesamtkosten für die Maßnahme liegen bei rd. 1,5 Mio. Euro.

Der Radweg, der die beiden größten Ortschaften der Gemeinde direkt miteinander verbindet, hat sowohl für den Alltagsverkehr als auch für Naherholungssuchende eine sehr hohe Bedeutung und wird stark frequentiert.

Bezogen auf die Wegeverbindung zwischen Schiffdorf und Spaden ist zu erwähnen, dass ein Radfernweg, eine Landkreisrundroute sowie zwei gemeindliche Fahrradrouten über diesen Verbindungsweg zwischen Schiffdorf und Spaden führen.

An dieser Strecke befindet sich mit dem technischen Baudenkmal „Schiffdorfer Stauschleuse“ und angeschlossener Gastronomie ein Routenhighlight, das gleichfalls von Radfahrern aus der Seestadt Bremerhaven gern besucht wird. Der Erhalt der Schiffdorfer Stauschleuse und der Radwegeverbindung wurden daher auch von der benachbarten Seestadt Bremerhaven ausdrücklich befürwortet.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Neubau Radweg und Fahrradbrücke; Erhalt des Ortsverbindungsweges
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fahrradweg seit Oktober 2023 nutzbar; Zunahme des Radverkehrs; Verbesserung der Sicherheit
- FINANZIERUNG:
  Förderung Stadt und Land sowie Gemeinde Schiffdorf
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Bauzeit von Juni bis Oktober 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit dem Bau des Radweges und der Fahrradbrücke konnte die wichtige Verbindung zwischen den beiden größten Ortschaften der Gemeinde Schiffdorf langfristig erhalten werden. Bereits kurz nach der Fertigstellung des Projektes konnte eine deutliche Steigerung der Nutzung festgestellt werden.

Projektmanagement:
- Gemeinde Schiffdorf

Kontakt:
- Ansprechpartner: Michael Dähn
- E-Mail: daehn@schiffdorf.de
- Projekthomepage: keine Angabe

NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE ZWISCHEN SCHIFFDORF UND SPADEN

11

Die Bedeutung von Schiffdorf mit seinen etwa 3.500 Einwohnern als Verwaltungs- und Schulzentrum mit der entsprechenden Infrastruktur und dem Einzelhandel zieht die Menschen aus der Ortschaft Spaden mit über 4.500 Einwohnern entsprechend in der Woche an, während der hohe Naherholungswert am Wochenende auch in die andere Richtung führt.

Der Weg mit dem Auto zurückgelegt beträgt ca. 10 bis 12 km und entspricht einer Fahrzeit von ca. 12 bis 15 Minuten. Aus unserer Sicht sprach auch diese Feststellung für eine Ertüchtigung des Radweges. Der Fahrweg beträgt nun nur 6,8 km für die Radfahrer und entspricht einer Fahrzeit von ca. 20 Minuten. Hier ist jetzt noch nicht der immer größer werdende Anteil an Pedelecs und Lastenrädern berücksichtigt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Diese Verbindung verspricht also, hier einen erheblichen Anteil zur Reduzierung der CO_2-Belastung beizutragen und zum anderen die Mobilitätswende mit einem ausgesprochen attraktiven Radweg den Menschen schmackhaft zu machen. Eine überzeugende Verbindung von Klimawende und Mobilitätswende setzt somit positive Signale zur Erreichung dieser wichtigen gesellschaftlichen Ziele.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch frühzeitige Einbindung versierter Fachbüros konnte ein qualifizierter Förderantrag auf den Weg gebracht und damit letztlich die Finanzierung des Projektes sichergestellt werden. Durch intensiven Austausch mit der Unteren Naturschutzbehörde konnte ein optimales Zeitfenster für die Durchführung der Baumaßnahme gefunden werden.

SMART, VERNETZT UND GRÜN – INTEGRIERTE RADVERKEHRSPLANUNG IN FRANKENBERG

12

Frankenberg (Eder) – ein autofreundliches Mittelzentrum im ländlichen Raum, dazu mit hügeliger Topografie – keine Fahrradstadt. Der Fluss Eder teilt die Stadt zudem in zwei Teile, in der Innenstadt nur durch zwei Autobrücken miteinander verbunden. Das war die Ausgangssituation vor der Erstellung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts 2020. Das Konzept baut auf den bestehenden integrierten Stadtentwicklungskonzepten auf, die enthaltenen Maßnahmen verknüpfen Radverkehrsplanung eng mit Stadtplanung. Ziele waren die Schaffung einer attraktiven und sicheren Fahrradinfrastruktur für Alltag, Freizeit und Tourismus sowie die deutliche Erhöhung des Radanteils am Modal Split. Mittel zur Zielerreichung waren vor allem Infrastrukturmaßnahmen und begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Grüne, blaue und graue Infrastruktur wurden fortan gemeinsam entwickelt, begleitende Räume mitgedacht und aufgewertet, Aufenthaltsqualitäten erhöht. Innerhalb von nur drei Jahren ist es gelungen, entlang der Eder und mitten durch die Innenstadt eine komplette Mobilitätsachse nicht nur zu planen, sondern auch zu bauen – größtenteils als komplett neue Wege abseits des motorisierten Verkehrs, teilweise als Fahrradstraßen. Dafür waren einige Lückenschlüsse notwendig, dazu grundlegende Umbauten der bestehenden Infrastruktur. Zentrale Bausteine der Konzeption sind drei neu gebaute, CO_2-neutrale und architektonisch attraktive Fahrradbrücken über die Eder (60, 80 und 95 m lang). Die Tragkonstruktionen der drei „Schwestern" bestehen aus unbehandeltem Holz, eingebunden in geschützter Bauweise.

Die Brücken stellen Verbindungen her, wo vorher keine waren. Zwei Stadtteile mit 4.500 bzw. 1.200 Menschen konnten nahmobil, sicher und direkt an die Innenstadt angebunden werden. Darüber hinaus wurden Alltagsziele wie Gewerbegebiete, Schulen und Behörden, Freizeit- und Tourismusziele wie Einkaufsstraße, Wildpark, Sportgelände und Ausflugsgastronomie mitgedacht und verknüpft. Alle überregionalen touristischen Fahrradwege, darunter der mit vier Sternen zertifizierte Eder-Radweg, wurden umgelegt und führen jetzt mitten durch die Stadt anstatt daran vorbei. Wegbegleitend finden sich Fahrradrastplätze, Abstellanlagen, Spielgeräte sowie eine Informations- und Servicestation mit Ladeschrank und Kartenmaterial. Die

Projektmanagement:

- Stadt Frankenberg (Eder)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sophie Berkenkopf
- E-Mail: berkenkopf.sophie@frankenberg.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Schaffung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsachse in der Innenstadt, Steigerung des Radverkehrs
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bau von drei CO_2-neutralen Brücken und rund 4 km Radweg, Attraktivierung des begleitenden Raums
- FINANZIERUNG:
  Über 16 Mio. Euro Bundes-, Landes- und Kommunalmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der Innenstadt Frankenbergs wurde entlang der Eder eine neue hochattraktive Radverkehrsachse geschaffen – für kurze und sichere Verbindungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten. Der Neubau von drei klimaneutralen Brücken und 4 km Radweg in drei Jahren hat einen nachhaltigen Effekt für die Nahmobilität in der Stadt. Das Projekt verknüpft beispielgebend und auf einzigartige Weise Radverkehrsförderung mit Stadtentwicklung und Aufenthaltsqualität und denkt begleitende Räume mit.

SMART, VERNETZT UND GRÜN – INTEGRIERTE RADVERKEHRSPLANUNG IN FRANKENBERG

12

Anbindung von Bahnhof, Bushaltestellen und neu geschaffenem Wohnmobilstellplatz sind Ausdruck des auch multimodalen Ansatzes. Die smarte, „mitlaufende“ Beleuchtung schont Tierwelt und Energieverbrauch bei gleichzeitig maximaler Sicherheit.

Wo mit dem Brücken- und Wegebau in den Naturraum eingegriffen wurde, hat eine Aufwertung stattgefunden: mit der Renaturierung von Ederzuflüssen und Bachläufen sowie der Anlage von Staudenbeeten, Nisthilfen für Wasservögel, begleitendem Hochwasserschutz und vielem mehr. Das Zusammendenken von Nahmobilität, Stadtentwicklung, Nachhaltigkeit, Naturerleben, Umwelt- und Artenschutz ist gelungen. Das Projekt ist damit beispielgebend für eine gelungene Verkehrswende im ländlichen Raum.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist elementarer Bestandteil des integrierten Projektansatzes, denn Nahmobilität wurde hier mit Ressourcenschonung, Langlebigkeit, Umwelt- und Artenschutz zusammengedacht, zahlreiche Projektteile wurden miteinander vernetzt. Die Voraussetzungen für eine beispielhafte Mobilitätswende im ländlichen Raum sind geschaffen.

Ressourcenschonend: Die drei neu gebauten Holzbrücken sind alle CO_2-neutral, dazu wartungsarm und durch die geschützte Bauweise langlebig wie Stahl- und Betonbauten. Mit der ökologischen, naturnahen und gleichzeitig wirtschaftlichen Konstruktion leistet die Stadt Pionierarbeit und trägt aktiv zum Klimaschutz bei.

Smart: Die im Naturraum der Ederauen installierte Wegbeleuchtung ist smart und „mitlaufend“, leuchtet nachts nur dann, wenn sich jemand nähert, und erlischt dann wieder. Das reduziert den Energieverbrauch und schont Tier- und Pflanzenwelt. Die helle Epoxidharzbeschichtung der Wege sorgt nachts für Sicherheit, tags bei Sonnenschein für niedrigere Temperaturen.

Grün: Zahlreiche Renaturierungsmaßnahmen begleiteten den Infrastrukturbau. Wo während des Projekts in den Naturraum eingegriffen wurde, erfolgten Ausgleichsmaßnahmen und eine Aufwertung des Geländes unter Berücksichtigung von Umwelt- und Artenschutz.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Agiler Planungs- und Bauprozess, z.B. mit Ausschreibung der Brückenbauwerke in mehreren Losen, Gleichzeitigkeit von verschiedenen Bauprojekten.

ERRICHTUNG EINER RAD-/FUSSWEGEBRÜCKE AUS RECYCLINGMATERIAL

13

https://www.sachsen-fernsehen.de/mediathek/video/neue-fussgaengerbruecke-ueber-goeltzschtalumgehung/

Im Bundesverkehrswegeplan wurde bereits in den 1990er-Jahren eine Ortsumgehung (OU) der B 169 im Bereich des Göltzschtals geplant. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Projekt wurde durch uns, die Stadt Auerbach/Vogtl., schon frühzeitig angeregt, die bei der Linienführung der OU zerschnittenen Rad- und Fußwegeverbindungen wiederherzustellen und bei der Planung bereits mitzudenken. Leider war der Rad- und Fußverkehr in den Jahren der Detailplanung in der Priorität der Verkehrsplanung nicht an vorderer Stelle. Im Zuge der späteren Errichtung der OU bis 2021 wurden durch Taleinschnitte und Straßenkreuzungen mehrere traditionelle Rad- und Fußwege ersatzlos zerschnitten. Damit wurde die Radverkehrsinfrastruktur im westlichen Bereich der Stadt Auerbach/Vogtl. stark beeinträchtigt.

Im Rahmen des NRVP 3.0 und des in diesem Zusammenhang ausgerufenen Förderprogramms „Stadt&Land“, in dem u.a. die Querung von Bundesverkehrswegen eine Förderpriorität darstellte, wurde durch die Stadt sofort die Möglichkeit gesehen, die abgeschnittene Rad-/Fußwegverbindung zwischen der Stadt Auerbach/Vogtl. und der Ortschaft Reumtengrün durch ein Brückenbauwerk über den Taleinschnitt der OU der B 169 wieder zu schließen. Um die Maßnahmen zügig anzugehen, wurden alle möglichen Projektbeteiligten frühzeitig in die Planung eingebunden und Vorüberlegungen zur Machbarkeit angestellt. Der zu überwindende Taleinschnitt war knapp 45 m breit und 7 m tief.

Als klar wurde, dass die Maßnahme förderfähig ist und Mittel aus dem Programm „Stadt und Land“ bereitstehen würden, wurde die Planung weiter qualifiziert und Grundstücksfragen wurden geklärt. Im Sinne eines nachhaltigen und schnellen Bauens wurden verschiedene Materialen und Technologien geprüft. Im Vordergrund stand dabei, ein wartungsarmes und langlebiges Bauwerk zu errichten, das außerdem keine längere Sperrung der Bundesstraße erfordert. Im Ergebnis wurde sich für eine vorgefertigte Brücke aus glasfaserverstärktem Recycling-Kunststoff mit einem Aluminiumkern entschieden. Damit wurde es möglich, die Brückenauflager sowie die Zu- und Abfahrten bei laufendem

Projektmanagement:
- Stadt Auerbach

Kontakt:
- Ansprechpartner: Knut Kirsten
- E-Mail: knut.kirsten@stadt-auerbach.de
- Projekthomepage: http://www.stadt-auerbach.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen
- ZIEL:
  Wichtiger Lückenschluss im Radwegenetz der Stadt Auerbach/Vogtl.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Planung und Errichtung einer Rad-/Fußwegebrücke
- FINANZIERUNG:
  KStB i.V.m. Programm „Stadt und Land“und EM der Kommune
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2022/2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Projekt stellt einen Lückenschluss einer wichtigen Verbindung für den Rad- und Fußverkehr dar, die infolge Planungsmängeln der Vergangenheit über viele Jahre unterbrochen war. Das Besondere am Projekt ist neben der Bauweise die Tatsache, dass Fehler früherer Planungen nicht als unverrückbar hingenommen werden, sondern Lösungen im Sinne der Mobilitätswende durch Fördermittel aus dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ korrigiert werden können.

ERRICHTUNG EINER RAD-/FUSSWEGEBRÜCKE AUS RECYCLINGMATERIAL

13

Betrieb zu errichten und den Verkehr nur für einen Zeitraum von wenigen Stunden zum Einheben der Fertigbrücke sperren zu müssen.

Mit Fertigstellung der Maßnahme im Sommer 2023 konnte eine wichtige Lücke im Rad- und Fußwegenetz der Stadt wieder geschlossen werden und ein bei der Planung entstandenes Defizit im Sinne der Mobilitätswende abgebaut werden. Es besteht nun eine qualitativ hochwertige und sichere Rad-/Fußwegeverbindung vom Göltzschtal-Radweg und Göltzschtal-Höhenradweg zu überregionalen Radwegen in Richtung Plauen und Falkenstein/Oelsnitz. Zudem wurden neben der Brücke noch 250 m neuer Radweg ergänzt, der künftig über eine Fahrradstraße fortgeführt werden soll.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit der Umsetzung der Maßnahme und der damit verbundenen Steigerung der Attraktivität der Radinfrastruktur wird ein Beitrag zu mehr Radverkehr geleistet und damit auch im Sinne der nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum ein Schritt getan. Zudem wurde bei der Auswahl der Baumaterialen der Brücke das Thema Nachhaltigkeit in besonderem Maße berücksichtigt. Die Brücke besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit Aluminiumverstärkung. Dabei wurde ein Anteil von Recyclingmaterialen verwendet. Der Lebenszyklus des Bauwerkes wird mit mind. 50 Jahren angegeben.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Frühzeitige Abstimmung mit allen Beteiligten vor Ort und paralleles statt schrittweises Herangehen. Die Zeit vom ersten Kontakt mit der Fördermittelbehörde bis zur Endabrechnung der Maßnahmen erstreckte sich von Mai 2021 bis zum Oktober 2023, die Zeit vom Antrag bis zur Eröffnung betrug 14 Monate.

ALTE LAHNBRÜCKE EINBAHNSTRASSE

14

Im Zuge des Verkehrsversuchs wird die Alte Lahnbrücke als Einbahnstraße in Richtung Süden (stadteinwärts) ausgelegt. Für den Radverkehr, den ÖPNV und die Rettungsdienste ist die Einbahnstraße in Richtung Norden (stadtauswärts) freigegeben. Der Radverkehr wird in Richtung Süden mit dem Kfz auf der Fahrbahn geführt. Hierbei gilt ein Überholverbot des Radverkehrs vom Kfz im Bereich der Alten Lahnbrücke. In Richtung Norden wird der Radverkehr auf einem Radweg getrennt von der Fahrbahn geführt. Der Radweg wird dabei östlich am Brückenturm der Alten Lahnbrücke vorbeigeführt und anschließend wieder auf die Fahrbahn geleitet.

Sollen Busse die Alte Lahnbrücke entgegen der Einbahnstraße überfahren, so müssen diese zuvor signaltechnisch angemeldet werden. Die Anmeldung der Busse geschieht dabei manuell mittels einer Fernbedienung.

Der Fußverkehr wird in beiden Richtungen auf baulich getrennten Gehwegen über die Alte Lahnbrücke geführt. Beide Gehwege führen auf der nördlichen Seite der Alten Lahnbrücke außerhalb des Brückenturms entlang.

Verkehrssicherheit:
Die Verkehrssicherheit ist für den beobachteten Untersuchungszeitraum für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Bis zum Termin des Austauschgesprächs wurden keine Verkehrsunfälle aufgrund der neuen Verkehrsführung gemeldet. Rettungseinsätze werden durch die neue Verkehrsführung ebenfalls nicht behindert. Die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr ist mittels des baulich getrennten Geh- und Radweges Richtung Norden und des markierten Radfahrstreifens Richtung Süden ebenfalls gewährleistet.

Verkehrsablauf:
Die Verkehrsqualität des Fuß- und Radverkehrs konnte durch die Einbahnstraßenregelung verbessert werden. Insbesondere das Überholverbot des Radverkehrs seitens des Kfz Richtung Süden und die Verkehrsführung für den Radfahrer Richtung Norden auf einem getrennten Radweg tragen positiv zu diesem Ergebnis bei.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Durch die Attraktivierung, zu Fuß oder mit dem Rad in die Innenstadt zu gelangen, wird Nachhaltigkeit erwirkt.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Ziel des Projektes war es, die Verkehrsqualität des Fuß- und Radverkehrs zu verbessern.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es konnte keine signifikante Verschlechterung des allgemeinen Verkehrsablaufes festgestellt werden.
- FINANZIERUNG:
  Über den Haushalt finanziert
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  17.03.2023 bis 17.03.2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Besondere an diesem Projekt ist, dass durch die Einbahnregelung auf der Alten Lahnbrücke Kraftfahrzeuge diese nicht mehr aus Richtung Innenstadt von Limburg überqueren können. Dies sollte dazu führen, dass der Fuß- und Radverkehr an Zuwachs gewinnt.

Projektmanagement:
- Stadt Limburg

Kontakt:
- Ansprechpartner: Mario Schöberl
- E-Mail: mario.schoeberl@stadt.limburg.de
- Projekthomepage: keine Angabe

15

Uns ist es gelungen, das gesamte Ortsgebiet flächendeckend als Tempo-30-Zone ausweisen. Damit erhöhen wir die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und im Besonderen der Radfahrer. Ein neues Beschilderungssystem, welches speziell auf Radfahrer und Fußgänger ausgelegt ist, leitet die Besucher zu den gefragtesten Einrichtungen im Gemeindegebiet. An exponierten Standorten wurden Radbügel zum sicheren Abstellen und Absperren der Räder errichtet. Der im Mai 2023 fertiggestellte Neubau einer Radbrücke über einen Bach fördert zudem den Radverkehr in die nahe gelegene Weltkulturerbestadt Bamberg. Auswertung von Mobildaten hat ergeben, dass dieser Knotenpunkt zu den Top 3 der meistfrequentierten Bereiche im Landkreis zählt. Aus diesem Grund wurde eine Querungshilfe für den sicheren Übergang dort errichtet. Beim alljährlich stattfindenden STADTRADELN beteiligt sich die Gemeinde Pettstadt seit dessen Beginn und konnte in den vergangenen Jahren zahlreiche Erfolge einfahren. Im abgelaufenen Jahr erradelte das Team im dreiwöchigem Aktionszeitraum 58.357 km und belegte damit den landkreisweiten 1. Platz in der Kategorie „Radaktivste Kommune pro Einwohner“! Diese Fahrradbegeisterung überträgt sich auch auf die Kleinsten, was sich im 3. Platz der meisten km von Kindertagesstätten im Landkreis widerspiegelt. Als Radverkehrsbeauftragter der Gemeinde freuen mich diese Erfolge besonders und bewegten mich zur Bewerbung für den diesjährigen Deutschen Fahrradpreis.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeit wird stets große Bedeutung geschenkt. Allein durch das Radfahren im STADTRADELN-Zeitraum wurden im Vergleich zur Autonutzung knapp 10 Tonnen CO_2 eingespart. Auch die flächendeckende Tempo-30-Zone im gesamten Ort vermindert den Abgasausstoß.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch die Ernennung eines „Radverkehrsbeauftragten“ konnten die Projekte effizienter bearbeitet werden.

Projektmanagement:

- Gemeinde Pettstadt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Schönhofer
- E-Mail: michael.schoenhofer@pettstadt.de
- Projekthomepage: http://www.pettstadt.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

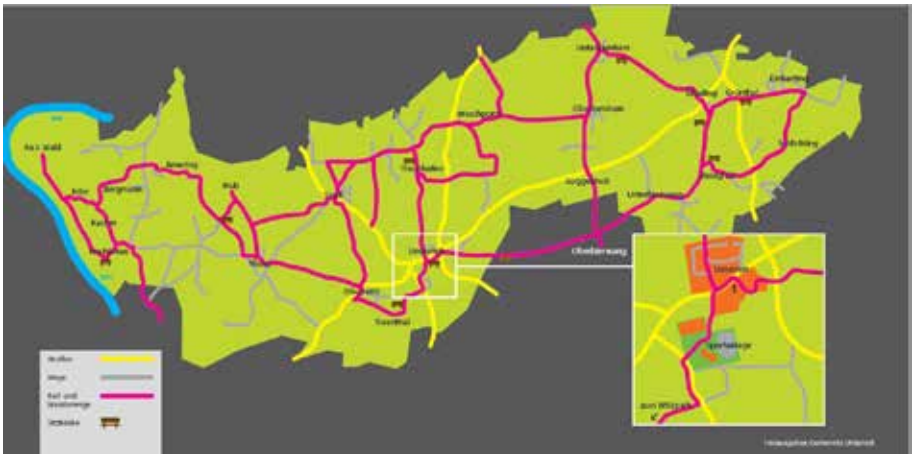
- BUNDESLAND: Bayern
- ZIEL: Radverkehr sichern und stärken
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Neue Radbrücke, Querungshilfe, Tempo-30-Zone, STADTRADELN, Radbügel, Besucherleitung, Radverkehrsbeauftragter
- FINANZIERUNG: Eigenmittel, Landkreiszuschuss, Städtebauförderung
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: 2022 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Gemeinde Pettstadt hat im Gegensatz zu den allermeisten Kommunen keinen überörtlichen Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen und deshalb eignet sich das Fahrrad als ideales Verkehrsmittel im Ort.

RADWEGE IN UNTERREIT

16



Die Gemeinde Unterreit hat einen Arbeitskreis gebildet, um zusammen immer wieder Verbesserungen herbeizuführen. Bei den monatlichen Treffen wurde besprochen, wo Teilstrecken zwischen bestehenden öffentlichen Feld- und Waldwegen ergänzt werden oder entlang von viel befahrenen Straßen neue Wege entstehen sollten, damit Radfahrer auf sicheren Wegen unterwegs sein können und nicht die gefährlichen Kreis- und Staatsstraßen zu unserem Wildfreizeitpark in Oberreith oder zum Sportplatz in Unterreit fahren müssen.

Ohne die Bereitschaft der Bauern, die Grundstücke für die Wege günstig an die Gemeinde zu verpachten, hätten wir den Radwegebau nicht vorantreiben können. Wir konnten sogar einen Bach überqueren, wo eine selbst angefertigte Holzbrücke montiert worden ist, nachdem auf Anfrage das Landratsamt eine Öffnung einer Leitplanke zuwege brachte. Mit dieser Maßnahme konnten zwei Wege zusammengeführt werden, was einen gefährlichen Umweg hinfällig gemacht hat. Die Holzbrücke wird auch vom gemeindlichen Kindergarten gerne genutzt, um auf kurzem und sicherem Weg mit den Kindern in den angrenzenden Wald gehen zu können. Entlang der nun langen Radfahrstrecke durch das gesamte Gemeindegebiet wurden auch selbst gefertigte Holzbänke aufgestellt. Zum Jahresende wurde ein Fest organisiert, bei dem an der Holzbrücke die Fuß- und Radwege eingeweiht wurden.

In diesem Jahr 2024 möchten wir einen ca. 600 m langen Wirtschaftsweg durch den Irlhamer Wald realisieren. Das Straßenbauamt veranlasste bereits letztes Jahr die Rohdung entlang der Staatsstraße 2092 durch diesen Wald, damit sie die Straße sanieren kann. In diesem Zuge möchte die Gemeinde einen Radweg bauen und somit für die Bürgerinnen und Bürger einen sicheren und gefahrlosen Radweg schaffen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Günstiger Fuß- und Radwegebau als Wirtschaftsweg mit natürlichem Kiesmaterial
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Beschädigte Wirtschaftswege hergerichtet, neue Wirtschaftswege eingebaut: 160–200 cm breit, ca. 850 lfm
- FINANZIERUNG:
  Gemeinde ca. 32.000 €, Zuschuss LRA Leitplanke 4.500 €
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Januar 2021 bis Oktober 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Aus finanzieller Not heraus kam der Gedanke, die benötigten Flächen nicht teuer zu kaufen, sondern anzupachten und mit Gestattungsverträgen zu sichern, um somit überhaupt Radwege zu realisieren. Diese Geh- u. Radwege werden nicht asphaltiert, sondern unauffällig u. umweltschonend mit kiesigem Mineralbeton in die Landschaft eingefügt. Das Mineralbeton-Material lässt sich mit seinem großen Anteil von Feinteilen sehr gut verdichten und leicht bei Rückbau woanders wieder einbauen. Nachhaltigkeit ist in der Gemeinde sehr wichtig.

Projektmanagement:
- Gemeinde Unterreit und Arbeitskreis „Unterreiter Radwege“

Kontakt:
- Ansprechpartner: Christian Seidl
- E-Mail: info.unterreit@gars.de
- Projekthomepage: http://www.unterreit.de

RADWEGE IN UNTERREIT

16

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Aus finanzieller Not heraus kam uns der Gedanke, die benötigten Flächen nicht teuer zu kaufen, sondern anzupachten und mit Gestattungsverträgen zu sichern, um somit überhaupt Radwege zu realisieren. Diese Geh- und Radwege werden nicht asphaltiert, sondern unauffällig und umweltschonend mit kiesigem Mineralbeton in die Landschaft eingefügt. Das Mineralbeton-Material lässt sich mit seinem großen Anteil von Feinteilen sehr gut verdichten und leicht bei Rückbau woanders wieder einbauen. Nachhaltigkeit ist für uns in der Gemeinde sehr wichtig.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Um die langen Teilstücke umsetzen zu können, benötigten wir ein Bagger- und Fuhrunternehmen aus dem Ort.

RADFAHRSTREIFEN ERSETZT RADFAHRVERBOT AUF NÖRDLICHEM INNENSTADTRING

Stadt Leipzig
Verkehrs- und Tiefbauamt

17

Der Straßenzug Willy-Brandt-Platz – Tröndlinring stellt den nördlichen Teil des die Leipziger Innenstadt umschließenden Promenadenringes dar. Dieser verknüpft alle Radialen im Kfz-, Straßenbahn- und Radverkehrsnetz. Die stadträumliche Barrierewirkung des Hauptbahnhof-Gleisvorfeldes sorgt zudem für eine ausgeprägte Bündelung von Verkehrsströmen auf dieser Achse, die im Leipziger Radverkehrsnetz als innergemeindliche Radschnellverbindung (IR II) eingestuft wird. Für den Radverkehr gab es im westlichen Abschnitt bisher kein Angebot, der Gehweg war für die Radnutzung zu schmal und selbst das Benutzen der Fahrbahnen im Mischverkehr war untersagt. Der Zweirichtungsradweg im Zuge der südlich parallel führenden Richard-Wagner-Straße bedeutet in Fahrtrichtung Ost-West eine zweimalige Querung des Straßenzuges mit deutlichen LSA-bedingten Zeitverlusten.

Nach Umsetzung der Maßnahme kann auf dem Straßenzug Willy-Brandt-Platz – Tröndlinring in Fahrtrichtung Ost-West erstmals eine komfortable Infrastruktur für den Radverkehr angeboten werden.

Voraussetzung dafür war die Umstellung des Signalisierungsregimes vor dem Hauptbahnhof. Während dort zuvor zwei Kfz-Verkehrsströme gleichzeitig als Fahrstreifen-Addition eingespeist wurden, erfolgt dies nun zeitlich getrennt, sodass für die Abwicklung des Kfz-Verkehres statt bislang vier Kfz-Fahrstreifen nun zwei ausreichen.

Im westlichen, bislang für den Radverkehr verbotenen Abschnitt Tröndlinring wurde von drei Kfz-Fahrstreifen einer in einen komfortablen Radfahrstreifen umgewandelt.

Für den mittleren Straßenabschnitt im Zulauf auf eine große Kreuzung wurde trotz nach wie vor hoher Kfz-Belegung ein Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) markiert. Dieser stellt eine direkte und zügig befahr-

Projektmanagement:

- Stadt Leipzig

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sebastian Lindhorst
- E-Mail: sebastian.lindhorst@leipzig.de
- Projekthomepage: https://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/radfahren-auf-dem-promenadenring

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

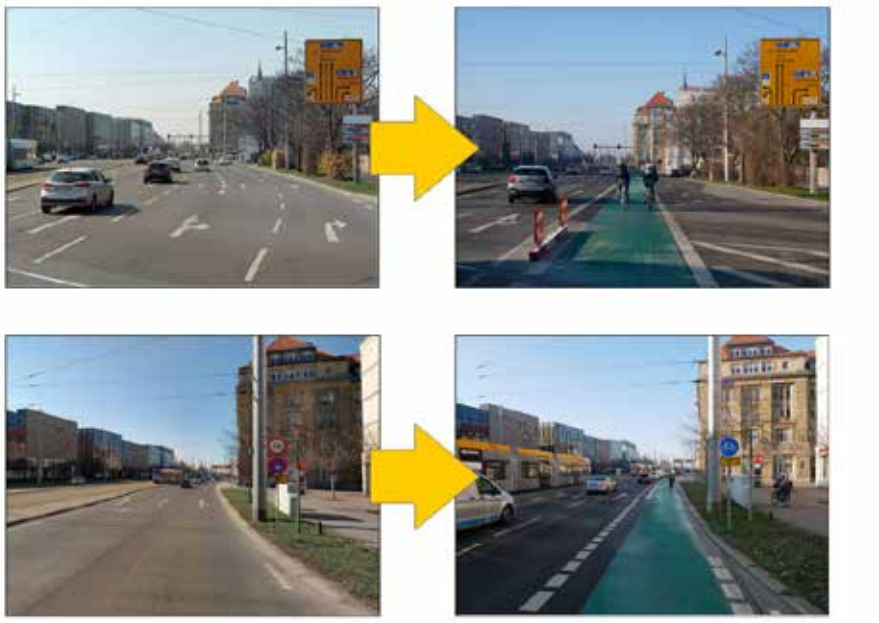
- BUNDESLAND:
  Sachsen
- ZIEL:
  Zentraler Lückenschluss im Radnetz auf einem bislang dem MIV vorbehaltenen Straßenabschnitt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Durchgängiger, breiter und zügig befahrbarer Radfahrstreifen, u.a. als Protected Bike Lane sowie RiM
- FINANZIERUNG:
  Stadt Leipzig, BMWK (Nat. Klimaschutzinitiative)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unter Aufgabe von Kfz-Fahrstreifen auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen konnte in zentraler Innenstadtlage erstmals ein komfortables Radfahrangebot als Radfahrstreifen auf ca. 600 m Länge angeboten werden. Dafür wurde das Signalisierungsregime unmittelbar vor dem Hauptbahnhof so umgestellt, dass dort zwei Kfz-Fahrstreifen entbehrlich wurden, in einem weiteren Abschnitt mit bisherigem Radfahrverbot wurde einer von drei Kfz-Fahrstreifen in einen Radfahrstreifen umgewandelt.

RADFAHRSTREIFEN ERSETZT RADFAHRVERBOT AUF NÖRDLICHEM INNENSTADTRING

17



bare Verbindung der beiden vorgenannten Abschnitte her. Vorbehalten gegenüber dieser Lösung wurde durch eine sorgfältige Gestaltung begegnet (deutliche Erkennbarkeit dank Einfärbung, auskömmliche Breite, passende Länge des Verflechtungsbereiches). Auch wurde hier der Verkehrsraum so umgestaltet, dass das Verhalten des Radverkehrs dank geradliniger und paralleler Führung für den Kfz-Verkehr schlüssig und vorhersehbar ist. Ein durch Leitborde gesicherter Abschnitt unmittelbar vor dem Verflechtungsbereich sichert das rechtzeitige Erkennen der parallelen Radverkehrsführung und verhindert ein vorzeitiges Befahren des Radfahrstreifens durch Kfz (Protected Bike Lane).

Diese Lösung stellt vorrangig ein Angebot für zügige und verkehrsaffine Radfahrende dar. Für den Erfolg der Gesamtmaßnahme ist relevant, dass sie auch für eher ungeübte Radfahrende als Angebot wahrgenommen wird (subjektive Sicherheit). Im konkreten Fall kann dies dadurch gewährleistet werden, dass im mittleren Abschnitt zusätzlich zum RiM weiterhin die bisherige Radinfrastruktur im Seitenbereich bei dort hinreichender Breite als freigegebener Gehweg zur Verfügung steht. Ein gemeinsames Angebot für beide Nutzergruppen bleibt einem ggf. zukünftigen Bauvorhaben vorbehalten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Mit der Maßnahme wird ein neues Angebot für den Radverkehr auf einer IR-II-Verbindung geschaffen. Es ist mit einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs in dem Bereich zu rechnen. Darüber hinaus hat das Projekt eine Strahlkraft für den fortlaufenden Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Leipzig. Als Resultat ist eine Verschiebung im Modal Split hin zum Radverkehr zu erwarten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Die anstehende Umstellung der Signalisierung wurde konsequent als Chance zur Umgestaltung des Fahrbahnquerschnitts genutzt. Weitere Maßnahmen konzentrierten sich überwiegend auf Markierungsarbeiten. Dazu wurde bewusst entschieden, einen Abschnitt als Radfahrstreifen in Mittellage auszuführen, obwohl diese allgemein als strittig diskutiert werden.

FAHR(G)RAD8 – DIE FAHRRADSTRASSE ENTLANG DES 8. LÄNGENGRADS

18

https://fahrgrad8.de/de/projekt

Die Stadt Bremerhaven verfolgt seit geraumer Zeit die Stärkung des Radverkehrs als einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduzierung von Treibhausgasen. Insbesondere aus der Öffentlichkeit wurde immer wieder der Wunsch an Politik und Verwaltung herangetragen, eine alternative Hauptverbindung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zu schaffen. Eine Verbindung, die attraktiver als die beiden stark belasteten Hauptverkehrsstraßen ist, indem sie durchgängig befahrbar und auch deutlich kürzer ist. Auf diesen Wunsch hin wurde das Projekt Fahr(G)Rad8 entwickelt: eine separate Fahrradtrasse durchs Grüne, die sowohl zügiges Vorankommen als auch eine hohe Aufenthaltsqualität verspricht. Die Bezeichnung greift das Thema des Klimahauses in Bremerhaven auf. Damit verortet sich Fahr(G)Rad8 regional und schlägt zugleich die Verbindung zum Klimaschutz, dem in diesem Projekt eine wichtige Bedeutung zukommt.

Durch die Nutzung und Entwicklung der erforderlichen Flächen erfolgt eine Aufwertung des Stadtbildes. Der angrenzende Stadtteil Wulsdorf zeichnet sich durch einen geringen Anteil an Grün- und Freiflächen, eine hohe Verkehrsbelastung und eine hohe Besiedlung aus. Die Fläche wird gegenüber konkurrierenden Flächennutzungen geschützt und gesichert. Das Projekt trägt zu einer Verbesserung der siedlungsnahen Grünversorgung und deren Erreichbarkeit für die Bewohner bei.

Die hohe Akzeptanz und Nutzung zeigt den Erfolg des Projektes und seine Eignung für den Deutschen Fahrradpreis. Die positive Resonanz ist beeindruckend und noch immer erfahren wir viel Zuspruch für dieses Projekt. Besonders sind in unseren Augen der integrative Ansatz, die umfangreiche Einbindung von Nachhaltigkeitsaspekten und die enge Zusammenarbeit mit vielen verschiedenen internen und externen Akteuren, die wir rückblickend sehr erfolgreich gemeistert haben. Hervorzuheben ist die Beteiligung von Jugendlichen und Kindern, die im Rahmen der Gestaltung eines Aufenthaltsbereichs intensiv einbe-

Projektmanagement:

- Magistrat der Stadt Bremerhaven, Projektleitung: Stadtplanungsamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Johanna Lichtenberg
- E-Mail: johanna.lichtenberg@magistrat.bremerhaven.de
- Projekthomepage: fahrgrad8.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bremen
- ZIEL:
  Neubau einer 3 km langen Fahrradstraße – weitestgehend 4 m Breite; Titel: Fahr(G)Rad8
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Komplette Umsetzung des Förderprojektes; Eröffnung im Oktober 2023
- FINANZIERUNG:
  Förderprojekt (NKI) mit städt. Komplementärmitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  01.07.2019 bis 31.10.2023 (Förderzeitraum)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Fahrradstraße schließt eine 3 km lange Netzlücke. Stadtquartiere und auch die Wohnquartiere mit den Erholungs-, Naturschutz- und Gewerbegebieten werden verbunden. Die Stärkung der Nahmobilität und von Durchlässigkeit sowie die Entwicklung und Qualifizierung eines brachliegenden Grünzugs stehen im Fokus. Drei Aufenthaltsbereiche bieten attraktive Möglichkeiten für Pausen. Dort wird auch die Klimarelevanz mit Informationsinseln thematisiert.

FAHR(G)RAD8 – DIE FAHRRADSTRASSE ENTLANG DES 8. LÄNGENGRADS

18

zogen wurden. Der Fahr(G)Rad8 ist ein herausragendes Projekt für den Radverkehr in Bremerhaven, es ist die einzige „echte Fahrradstraße“ in der Stadt. Die Trasse bietet viele Vorteile. Die Informationsinseln greifen wichtige Aspekte der Umweltbildung auf. Die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherung und Optimierung der Grünflächen kommen allen Einwohnenden der Stadt zugute. Wir sind überzeugt, dass Fahr(G)Rad8 ein wichtiges Vorbild für weitere ähnliche Projekte sein kann. Das Konzept ermöglicht die Fortführung der Trasse entlang des 8. Längengrads nach Norden. Durch den Aufbau einer sicheren und komfortablen Radwegeinfrastruktur streben wir eine Verlagerung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer verstärkten Nutzung von Fahrrädern an. Eine Verlagerung der Verkehre zugunsten des Radverkehrs fördert die Luftreinhaltung und den Lärmschutz, reduziert den CO_2-Ausstoß und trägt somit zum Klimaschutz bei.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeitsaspekt spiegelt sich in den Zielen der Radverkehrsförderung der Stadt Bremerhaven wider. Auch in der konkreten Maßnahme wurde das Thema immer wieder aufgegriffen, Nachhaltigkeit zieht sich wie ein roter Faden entlang des Fahr(G)Rad8. Das Ergebnis: klimafreundliche und nachhaltige Ansätze finden sich in vielen Details. So gibt es z.B. insektenfreundliche und energiesparende Beleuchtung entlang des Weges, Informationsinseln zu Umweltthemen, vielseitige Aufenthaltsbereiche und eine Kompensation durch standortangepasstes Gebüsch. Zusätzlich wurden 100 „Stadtklimabäume“ gepflanzt. Besonders hervorzuheben ist die Obstwiese, die mit 17 unterschiedlichen alten Obstsorten ausgestattet wurde, die zum Naschen einladen. Die Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wichtiger Bestandteil, um die Aspekte der Nachhaltigkeit erfolgreich zu kommunizieren und im Bewusstsein der Menschen zu verankern.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Das Vorhaben wurde so zügig wie möglich umgesetzt. Zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen konnten nicht ergriffen werden. Auch lag der Fokus auf der umfangreichen Beteiligung vielfältiger Akteure und der Berücksichtigung integrativer Aspekte, um für die Umsetzung eine breite Akzeptanz zu generieren und die Nachhaltigkeit der Maßnahme sicherzustellen.

LANDESRADVERKEHRSNETZ SACHSEN-ANHALT – LRVN 2020

FahrRadLand SACHSEN-ANHALT

SACHSEN-ANHALT #moderndenken

Zentrales Ziel des Projektes ist es, landesweit ein lückenloses und sicheres Alltagsradverkehrsnetz umzusetzen, um allen Menschen in Sachsen-Anhalt unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, sozialer Lage oder körperlichen Einschränkungen eine nachhaltige und selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen.

Aufgrund der personellen und finanziellen Situation des Landes und der Kommunen war absehbar, dass dieses Ziel mit der herkömmlichen Herangehensweise „jeder Baulastträger plant für sich“ nicht erreicht werden kann. Auf Landesebene wurde deshalb entschieden, einen neuen baulastträgerübergreifenden Ansatz zu verfolgen.

Was ist neu und innovativ:
Das Land und die Kommunen planen, realisieren und finanzieren das Landesradverkehrsnetz (LRVN) gemeinsam. So erfolgte die Planung losgelöst von Zuständigkeiten und den Vorgaben der Richtlinien für integrierte Netzplanung (RIN), denn alltagstaugliche Radwegeverbindungen sind selten länger als 10 km. Radverkehr beginnt in den Gemeinden. Im Ergebnis liegt ein mit allen Baulastträgern abgestimmtes Netzkonzept mit einer Gesamtlänge von rund 4.700 km vor.

Damit ein hochwertiges und sicheres LRVN entsteht, wurden gemeinsam mit den Landkreisen landeseigene Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen entwickelt, die über die geltenden technischen Regelwerke hinausgehen. Per Kabinettsbeschluss gelten die Qualitätsstandards nun nicht nur für den Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, sondern sind auch für Kommunen bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln (die vom Land administriert werden) verbindlich.

Aufgrund des baulastträgerübergreifenden Ansatzes kann die bereits vorhandene Infrastruktur vollständig für die Umsetzung des LRVN in Betracht gezogen werden. Das reduziert die Neuversiegelung von Flächen, schont personelle und finanzielle Ressourcen und beschleunigt die Umsetzung eines lückenlosen Netzes. Unterschiedliche Nutzungen wie Alltag, Freizeit und Tourismus sowie land-/forst-/deichwirtschaftliche Nutzungen werden gebündelt. Auf einer bedarfsgerecht ausgebauten Infrastruktur können so Synergieeffekte genutzt und parallele Infrastrukturen vermieden werden.

Das Land hat in 2023 unabhängig von der Baulast den Zustand des gesamten LRVN erfassen lassen. Im Ergebnis wird zeitnah eine einheitliche Zustandsbewertung für das Gesamtnetz vorliegen, auf deren Grundlage Maßnahmen und Bauprogramme entwickelt werden können. Die Aufstellung der Planungs- und Bauprogramme des Landes erfolgt nun erstmals unter direkter Einbeziehung der Landkreise und Gemeinden.

19

https://youtu.be/ST2ZKek6iiM?si=xXkmZlKaLRxH-v-K

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen-Anhalt
- ZIEL:
  Umsetzung eines Alltagsradverkehrsnetzes durch eine baulastträgerübergreifende Kooperationsstrategie
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Baulastträgerübergreifende Netzkonzeption, Investitionsprogramme, Zustandserfassung und -bewertung
- FINANZIERUNG:
  Landes-, EU- und Bundesmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2019 bis 2030 ff.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Land Sachsen-Anhalt hat sich das Ziel gesetzt, ein lückenloses und sicheres Alltagsradverkehrsnetz umzusetzen. Hierbei verfolgt Sachsen-Anhalt eine neue Planungs- und Umsetzungsstrategie. Bereits das Netzkonzept wurde losgelöst von den Vorgaben der RIN in Zusammenarbeit der Ministerien, Landesbehörden, Kommunen und Verbände geplant. Auch die Priorisierung der Maßnahmen, die Zustandserfassung und -bewertung sowie die Finanzierung der Umsetzung erfolgen nun baulastträgerübergreifend.

Projektmanagement:
- Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt in Kooperation mit der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt und den Kommunen des Landes Sachsen-Anhalt

Kontakt:
- Ansprechpartner: Stefanie Arnhold
- E-Mail: radverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de
- Projekthomepage: https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/landesradverkehrsnetz-2020

Für die Umsetzung des LRVN stehen bis 2028 mehr als 180 Mio. EUR Finanzmittel des Landes sowie Fördermittel der EU und des Bundes zur Verfügung. Aufgrund der baulastträgerübergreifenden Herangehensweise können erstmals kommunale Wege auch vollständig mit Bundes- bzw. Landesmitteln finanziert werden, wenn die Wegeverbindung dazu geeignet ist, einen fehlenden Radweg an einer Bundes- oder Landesstraße zu ersetzen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Aspekt der Nachhaltigkeit spielte bereits bei der Konzeption des Landesradverkehrsnetzes eine wesentliche Rolle.

Es wurde Wert darauf gelegt,

- dass die Nutzung bereits vorhandener Wegestrukturen Vorrang hat und die Neuversiegelung weiterer Flächen minimiert werden muss,
- dass parallele Doppelerschließungen auch mit Blick auf den Unterhaltung-/ Erhaltungsaufwand vermieden werden sollen und
- dass durch den bedarfsgerechten Ausbau ein Weg für mehrere Zielgruppen genutzt werden kann und damit Synergieeffekte entstehen.

Diese Herangehensweise reduziert die Eingriffe in Natur und Landschaft und minimiert den personellen und finanziellen Aufwand des Landes und der Kommunen sowohl bei der Umsetzung als auch bei der Unterhaltung des LRVN.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

19

- Mehrstufiger, digitaler und öffentlicher Beteiligungsprozess
- Kurzfristige Umsetzung durch Nutzung vorhandener Infrastruktur
- beschleunigte Umsetzung durch Zusammenarbeit der Baulastträger
- Beratungsleistungsleistungen für Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen
- Neue Wege der Finanzierung kommunaler Maßnahmen

GRÜNER UMFLUT-RADWEG

20

Zum Schutz vor Überflutungen in der Kernstadt Ahaus wurde in den 1970er-Jahren die Aa-Umflut als Entlastungsgewässer gebaut. Zusammen mit dem Ausbau des Gewässers wurde ein Betriebsweg in wassergebundener Bauweise angelegt.

Auf der Grundlage des Radverkehrskonzepts hat der Rat der Stadt im Jahr 2021 den Ausbau eines kombinierten Rad- und Gehwegs entlang der Aa-Umflut beschossen. Ziel ist es, den Radverkehr komfortabler, sicherer und schneller zu machen.

Gegebene Voraussetzungen durch den Weg entlang der Aa-Umflut:

- Der Umflutradweg ist tangential im Westen um die Kernstadt geführt.
- Radiale Straßenverbindungen aus den Ortsteilen Graes, Alstätte über Wessum, Wüllen und Richtung Innenstadt binden an.
- Weitere Anbindungswege als separat geführte Radwege oder auch abschnittweise als Fahrradstraße sind vorhanden oder werden ausgebaut.
- Der Umflutradweg dient als Verteilerring für die Radfahrenden in die Innenstadt aus den angrenzenden Wohngebieten und den Ortsteilen.
- Die Wegeführung ist Teil der 100-Schlösser-Route.
- Naturnah gestaltete Ausgleichsflächen, Sport- und Freizeitanlagen mit dem städtischen Freibad und dem Mariengarten am St. Marien-Krankenhaus liegen entlang der Strecke.

Durchgeführte Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung:

- In den Jahren 2021 und 2022 wurde die Rad-/Gehwegbreite in zwei Bauabschnitten auf 3 m in Asphaltbauweise erweitert.
- Der komplette asphaltierte Weg ist mit Beleuchtung ausgestattet. In den sensiblen Grünabschnitten wurde die Beleuchtung bedarfsabhängig, d.h. intelligent gesteuert, ausgeführt.
- Derzeit werden die Unterführungen von zwei klassifizierten Straßen als Betontrogbauwerke mit verbesserter Hochwassersicherheit ausgebaut.
- Im Zuge des Verteilerrings entsteht eine attraktive kreuzungsfreie oder bevorrechtigte Radwegeführung für die Radfahrenden aus den angrenzenden Wohngebieten und den Ortsteilen.
- Am Kreuzungspunkt mit einem querenden Radweg wurde ein Radfahrer-Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 10 m angelegt.

Im Laufe der Wegeführung nähert sich der ausgebaute Umflut-Radweg der Innenstadt. Hier ist die Querung des Adenauerrings die erste Barriere mit Lichtsignalanlage, die den Radfahrkomfort auf der Wegeführung einschränkt und nur mit Bedarfsanmeldung gekreuzt werden kann. Somit ist es folgerichtig und konsequent, auch hier eine höhenfreie Kreuzung aus-

Projektmanagement:

- Stadt Ahaus

Kontakt:

- Ansprechpartner: Richard Bömer
- E-Mail: r.boemer@ahaus.de
- Projekthomepage: https://www.stadt-ahaus.de/de/aktuelles/projekte/eintraege/planung/Gruener-Radweg.php

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Ganzjährige Verfügbarkeit eines attraktiven Weges entlang der Aa-Umflut für den Rad- und Fußverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ende 2023: 3 km Wegelänge sind asphaltiert inkl. Radfahrer-Kreisverkehr, Betontrogbauwerke erledigt
- FINANZIERUNG:
  Förderprogramm „Stadt und Land“ sowie Stadt Ahaus
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2024, Unterführung Adenauerring 2025/2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Grüne Umflut-Radweg dient als Verteilerring für den Radverkehr und bietet eine durchgehende vorberechtigte Radwegeführung. Der vorhandene Weg wurde auf 3 m Breite in Asphaltbauweise erweitert und beleuchtet. Ein Radwegekreuzungspunkt wurde als Radfahrer-Kreisverkehr angelegt. Derzeit werden die Straßenunterführungen als Betontrogbauwerke ausgebaut. Auf dem Weg in die Innenstadt ist geplant, die Querung des Adenauerrings folgerichtig und konsequent als höhenfreie Kreuzung auszubauen.

20

zubauen. Hierzu ist eine Vorplanung in Bearbeitung, sodass im Jahr 2024 weitere Planungsschritte folgen und ein Förderantrag zur Querung des Landesstraße L 570 gestellt werden kann. Ziel ist es, die Umsetzung in den Jahren 2025/2026 zu erreichen.

Durch die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis kann dieses Projekt ein Beispiel sein, wie aus vorhandenen örtlichen Strukturen und baulichen Einzelprojekten eine Gesamtanlage für den Radverkehr werden kann. Die konzeptionelle Gesamtdarstellung der priorisierten Radwegeroute Grüner Umflut-Radweg hat die Herangehensweise immer unterstützt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Alternativ zur Fahrt mit dem Auto entsteht hier in Ahaus ein attraktives Angebot für Radfahrende, auf dem Grünen Umflut-Radweg in die Innenstadt zu gelangen. Mobilitäts- und Klimawende bedeutet in Ahaus Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr.

In Ahaus werden traditionell die kurzen Wege in die Innenstadt und zur Schule mit dem Fahrrad zurückgelegt. Attraktivitätssteigerung bedeutet in Ahaus, den hohen Radverkehrsanteil witterungs- und jahreszeitlich unabhängig zu machen.

Das Zweitauto wird ganzjährig nicht gebraucht, da der Weg den Nutzenden ganzjährig zur Verfügung steht. Wetterschutzhütten stehen entlang der Wegestrecke. Die durchgängig installierte Beleuchtung entlang der Wegeverbindung ermöglicht die Nutzung des Radwegs auch in der dunklen Jahreszeit. Die adaptive Beleuchtung wird dem Bedarf und dem Naturraum gerecht und führt zur Energieeinsparung.

Die Wegepflege übernimmt der städtische Baubetriebshof. Im Herbst wird das Laub beseitigt. Die Wegestrecke wurde in den Winterdienst aufgenommen.

Im Rahmen der Ausbauarbeiten des vorhandenen Weges wurden die vorhandenen Materialien als Frostschutzschicht unter der neuen Asphaltdecke wieder eingebaut. Durch den Ausgleich von Retentionsvolumen führt die erhöhte Wegedecke nicht zur Reduzierung des Rückhaltevolumens im Hochwasserfall.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Das Gesamtprojekt setzt sich zusammen aus mehreren Bauprojekten mit unterschiedlichen Vorlaufzeiten bis zur baulichen Umsetzung. Durch die konzeptionelle Beschreibung der Radvorrangroute Grüner Umflut-Radweg sind die einzelnen Bauprojekte von Anfang an Bauteil eines Gesamtprojekts. Hier lohnt es sich, mehrere Teilaufgaben gleichzeitig anzugehen.

Deckenerneuerung in Asphaltbauweise mit Beleuchtung auf 3 km hergestellt

Betonbau der Trogbauwerke an den Unterführungen fertiggestellt

Radfahrer-Kreisverkehr fertiggestellt

PROMENADE KIRCHENPAUERKAI

21

Der Kirchenpauerkai ist Teil des Promenadensystems und Radwegenetzes der HafenCity in Hamburg. Er ermöglicht es Hamburgs Radfahrenden, direkt an der Elbe eine der attraktivsten Wasserlagen zu genießen und gleichzeitig eine sichere, direkte und behinderungsfreie Infrastruktur zu nutzen. Als Teilstück des Elberadwegs verbindet der Zweirichtungsradweg die Hamburger Innenstadt mit den Elbbrücken und führt damit in den Süden und Osten der Stadt und Metropolregion.

Neben den verkehrlichen Anforderungen wurden an die Promenade zahlreiche weitere funktionale und gestalterische Ansprüche gestellt. So erfordert das unmittelbar angrenzende, dicht besiedelte Baakenhafenquartier Erholungsräume für unterschiedliche Zielgruppen sowie Flächen für Biodiversität. Zudem sollte das Hafenflair gestalterisch aufgegriffen werden. Eine besondere Herausforderung ist in der HafenCity darüber hinaus der Umgang mit dem Hochwasserschutz, der zu unterschiedlichen Höhenniveaus der Promenaden und angrenzenden Wohnbebauungen führt. Insofern steht das Projekt für die sichtbare Stärkung des innerstädtischen und überörtlichen Radverkehrs in herausragender Atmosphäre im Rahmen einer klimasensiblen Stadtentwicklung. Es zeigt beispielhaft, wie vielfältige Ansprüche in einem Umfeld mit starker Flächenkonkurrenz durch eine zukunftsweisende multifunktionale Gestaltung zusammengebracht werden können. Freiraum- und Verkehrsplanung, Hochwasserschutz, Sportwissenschaftler:innen und Expert:innen für Barrierefreiheit haben hierfür beispielgebend zusammen gearbeitet.

Der Radweg und die Promenade befinden sich auf einem 30 m breiten Streifen zwischen Wohnbebauung und Wasserkante. 560 m sind fertiggestellt, im zweiten Bauabschnitt befinden sich weitere 440 m in der Umsetzung. Der Kai ist in verschiedene Bereiche unterteilt, wobei auf separate Wegeführungen für Fußgänger:innen und Radfahrende sowie auf barrierefreie Zugänge geachtet wurde. Hinzu kommen die Promenade, „Spiel- und Sporttaschen“, Kranplätze mit erlebbarem, maritimem Erbe sowie landschaftlich angelegte Vege-

Projektmanagement:

- HafenCity Hamburg GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Barbara Schwöppe
- E-Mail: schwoeppe@hafencity.com
- Projekthomepage: https://www.hafencity.com/kpk

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Schaffung einer fahrradfreundlichen, grünen Promenade mit Erschließungswirkung für Stadt und Region
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fertigstellung des ersten Bauabschnitts mit 560 m Länge inkl. Eröffnung mit Bürgerfest
- FINANZIERUNG:
  8,5 Mio. €, Realisierung: HafenCity Hamburg GmbH
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Erster Bauabschnitt von September 2021 bis Mai 2023. Zweiter Bauabschnitt folgt nach Realisierung der angrenzenden Gebäude im Elbbrückenquartier

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Radweg auf dem Kirchenpauerkai fügt sich als Abschnitt mit besonderen Erholungs- und Biodiversitätsqualitäten in den Elberadweg ein. Er ist Teil eines parkähnlichen, multifunktionalen Freiraums, der zum Bewegen, Ausruhen, Spielen und Sporttreiben einlädt und zugleich die besonderen Bedürfnisse der Radfahrenden berücksichtigt. Das Projekt zeigt, wie die Verknüpfung überörtlicher Fahrradinfrastruktur mit lokalen Qualitäten für Mensch und Natur als Ergebnis integrierter Planung gelingen kann.

PROMENADE KIRCHENPAUERKAI

21

https://www.youtube.com/watch?v=U8Ig1R4OtEA

tationsflächen mit rund 120 Bäumen und 60 einheimischen Sträuchern, die durch eine hügelige Struktur und ökologisch vielfältige Wildblumenwiesen gekennzeichnet sind. Entlang der Wiesentopografie verläuft eine beleuchtete Joggingstrecke mit Fallschutzbelag, die an drei Fitnessparcours – jeweils ausgestattet mit Geräten für Eigengewichtsübungen – und einer Spielfläche entlangführt.

Vor dem Umbau war der Kirchenpauerkai ein hafenwirtschaftlich genutzter Umschlagplatz. Teile des alten Kais wurden mit Wohnungen neu bebaut. Den internationalen freiraumplanerischen Wettbewerb gewann 2012 das Landschaftsarchitekturbüro Atelier Loidl für das gesamte Quartier Baakenhafen. Zwischen 2018 und 2021 schuf die HafenCity Hamburg GmbH in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro und den Expert:innen für Sport, Barrierefreiheit, Verkehr und Hochwasserschutz den Entwurf. Die Realisierung begann im März 2021.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit spielt in der gesamten HafenCity eine herausragende Rolle, sei es mit Blick auf ressourcenschonende, energieeffiziente Gebäude, grüne Freiräume oder klimafreundliche Mobilität. Dieses Prinzip kam auch bei der Neugestaltung des Kirchenpauerkais voll zum Tragen – sowohl im Hinblick auf die Förderung des Fahrradverkehrs und eine entsprechende Erhöhung des Modal Splits als auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte der Freiraumgestaltung und der Biodiversität.

Der ehemals fast vollständig versiegelte Kai wurde zur Hälfte durch einen der einheimischen Natur ähnelnden Park ersetzt, in dem heimische Sträucher und Bäume vorhanden sind. Teile des Parks haben Wiesenflächen in welliger Form, die dem Wind nachempfunden sein soll. Der Kai hat eine stark abwechslungsreiche Begrünung, die Lebensraum für heimische Insekten und Vögel schafft. Auch ökologisch vielfältige Wildblumenwiesen sorgen für verschiedensten Lebensraum.

Die andere Hälfte wurde für die aktive Nutzung durch Flanieren, Sport, Spiel und eben Radfahren ausgelegt. Dabei ist es dank der Einbettung des Kirchenpauerkais in zwei barrierefrei zugängliche U-Bahn-Stationen und eine S-Bahn-Station auch problemlos möglich, mit dem Fahrrad Streckenabschnitte je nach individuellem Bedarf zurückzulegen und mit dem öffentlichen Verkehr zu kombinieren und damit sowohl den Alltag als auch die Freizeit gänzlich ohne eigenes Auto zu gestalten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Realisierung in verschiedensten Bauabschnitten, je nach Realisierungsfortschritt der angrenzenden Wohnbebauung.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Radverkehrskonzepte und innovative bauliche Anlagen

ERSCHLIESSUNG METROPOLREGION HAMBURG – GEMEINDE SCHWANHEIDE

Vorab:
Im Detail werden diese Fragen auch im Konzept beantwortet. Der Link ist hier: https://drive.google.com/file/d/1Y1Vtmm6GAIvqh5tImjOGS5KICc_9gfZo/view?usp=sharing. Gerne können Sie mich bitte auch direkt unter lehmannuwe@gmx.net kontaktieren, sodass ich Ihnen die Dokumente zusenden kann.

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.

Hiermit 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, 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

Projektmanagement:
- Gemeinde Schwanheide

Kontakt:
- Ansprechpartner: Uwe Lehmann
- E-Mail: lehmannuwe@gmx.net
- Projekthomepage: https://drive.google.com/file/d/1Y1Vtmm6GAIvqh5tImjOGS5KICc_9gfZo/view?usp=sharing

22

https://drive.google.com/file/d/1Y1Vtmm6GAIvqh5tImjOGS5KICc_9gfZo/view?usp=sharing

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Mecklenburg-Vorpommern
- ZIEL: Länderübergreifender Lückenschluss bestehender Fahrradwege und Verlagerung der Verkehrsströme vom PK
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Umfrage/RAD-Wege-Konzept/Planungskonzept/Haushaltsplanung/Geplante Umsetzung einer Teilstrecke 2024
- FINANZIERUNG: Förderprogramm Stadt und Land sowie 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.

ERSCHLIESSUNG METROPOLREGION HAMBURG – GEMEINDE SCHWANHEIDE

22

WER und WANN? Und WO?
Das Konzept und die dazugehörigen Unterlagen (Fragebögen/Anträge u.Ä.) wurden 2021 ehrenamtlich durch vier Mitglieder der Gemeinde Schwanheide erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und dem Amt Boizenburg Land. Die Umsetzung soll ab 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 wurden sichergestellt.

Warum die Gemeinde Schwanheide?
Dieses Projekt ist ein gemeinschaftliches Projekt mit und für die Bürger und ist in der Art und Weise der Ausarbeitung und des „spürbaren“ Engagements außergewöhnlich. Die Erstellung des RAD-Wege-Konzepts und die dazugehörige Umsetzung, Planung und Kommunikation erfolgten hauptsächlich ehrenamtlich in der Freizeit.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Das Thema Nachhaltigkeit war/ist eine der größten Motivationen/Antreiber für das RAD-Wege-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.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
- Intensive Kommunikation mit allen beteiligten Stakeholdern
- Aktives Networking mit Stakeholdern und möglichen Entscheidungsträgern
- Gemeindeübergreifendes Treffen mit Bürgermeistern
- Viele ehrenamtliche Arbeiten v.a. im Bewerbungsprozess
- Regelmäßiger Agendapunkt in den Gemeindevertretungen
- Newsletter zur Information der Bürger
- Projektmanagement

RADVERKEHRSKONZEPT DES MARKTES MASSING MIT MASSNAHMENPLAN

23

Der Markt Massing im Landkreis Rottal a. Inn plant einige Projekte für den Radverkehr umzusetzen, die durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden sollen. Voraussetzung dafür ist die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, welches das ganze Gemeindegebiet umfasst.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch Verkehrsbeziehungen zwischen den Nachbargemeinden/-städten und dem Markt Massing für den Radverkehr aktiviert und verbessert werden können. Hierbei spielen Qualität und Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen im Alltags- und Freizeitverkehr, die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer eine große Rolle. Nach Aufzeigen der Mängel und Potenziale wurde ein in sich schlüssiges und auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt. Die wesentlichsten Maßnahmen wurden skizzenhaft in einem Maßnahmenkatalog dargestellt.

Der Oberzauner Weg war bislang ohne Fuß- und Radverkehrsanlagen ausgebaut und weitgehend anbaufrei. Die Geschwindigkeit von 50 km/h wird oft überschritten. Zusätzlich ist der Oberzauner Weg für eine nicht klassifizierte Straße relativ hoch belastet. Daher wurde im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme der Bau eines einseitigen straßenbegleitenden Gehwegs mit ausreichender Breite mit Freigabe für Radverkehr durchgeführt und bereits abgeschlossen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Förderung des Radverkehrs und somit Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs. Durch die zeitgleiche Ausführung beider Maßnahmen wurden Ressourcen eingespart (einmalige Baustelleneinrichtung und Tiefbauarbeiten, keine weiteren Aufgrabungen und Umleitungseinrichtungen erforderlich). Dadurch Kosteneinsparung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Im Rahmen einer Kanalbaumaßnahme wurde zeitgleich der Bau eines Gehweges mit „Radverkehr frei“ umgesetzt.

Projektmanagement:
- Markt Massing, PSLV Planungsgesellschaft

Kontakt:
- Ansprechpartner: Christian Thiel
- E-Mail: info@massing.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Umsetzung eines ausgearbeiteten Radverkehrskonzeptes nach Priorität und Möglichkeit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bau eines einseitigen straßenbegleitenden Gehwegs mit ausreichender Breite zurFreigabe für Radverkehr
- FINANZIERUNG:
  Stellung eines Förderantrages / eigene Mittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2022 bis 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Es wurde ein Radverkehrskonzept für das ganze Gemeindegebiet erstellt und dieses soll nach Priorität und Möglichkeit umgesetzt werden.

EIN RADNETZ FÜR EBERBACH

Im Rahmen von STADTRADELN im September 2020 in Eberbach hat sich eine teamübergreifende Fahrradinitiative gegründet in Zusammenarbeit mit mehreren Stadträten und im Austausch mit vielen Eberbacher BürgerInnen, auch mithilfe der Presse.

Das Hauptziel unserer Initiative ist es, den Anteil des Radverkehrs in Eberbach zu erhöhen, indem das Alltagsradfahren in Eberbach sicherer und angenehmer wird. Mit Alltagsradfahren meinen wir die Radfahrten von den Wohngebieten in die Schulen, zu den Arbeitsstellen und zum Einkaufen. Wir möchten die Stadt Eberbach unterstützen, indem wir ein Meinungsbild von möglichst vielen Eberbacher Radfahrenden erstellen.

Ergebnis ist eine priorisierte Liste der Hauptproblemstellen, eingebettet in einen Entwurf für ein Eberbacher Radkonzept. Im ersten Schritt galt es, die Problemstellen für Radfahrende zu erfassen. Dazu haben wir uns fünfmal getroffen, um Alltagsradwege in Eberbach zu fahren und gemeinsam zu bewerten. Parallel dazu haben wir weitere Verbesserungsvorschläge von Eberbacher Radfahrenden aufgenommen. Im zweiten Schritt haben wir die Problemstellen in Zusammenhang mit innerstädtischen Verbindungsrouten zwischen den Wohnvierteln einerseits und den Schulen, Arbeitsstellen und Einkaufsmöglichkeiten andererseits gebracht. Die Ausarbeitung wurde mit Fotos, Skizzen und Plänen anschaulich und verständlich gestaltet. Anschließend gaben wir allen Interessierten der Fahrradinitiative die Möglichkeit, die wichtigsten Problemstellen zu priorisieren.

Das Konzept wurde im Stadtrat vorgestellt und ausgedruckt an Herrn Bürgermeister Reichert übergeben.

Inzwischen hat Eberbach ein Mobilitätskonzept in Auftrag gegeben, unser Radkonzept wird u.a. als Grundlage für die Planungen genutzt. Vertreter der Radinitiative nehmen an den Besprechungen mit Stadt und Planungsbüro teil.

Warum sollte der Deutsche Fahrradpreis an eine Initiative in einer kleinen Stadt gehen?
Wir haben bei unserer Analyse keine zusammenhängenden Alltagsradwege in Eberbach entdecken können. Eine sich wiederholende Aussage von TeilnehmerInnen der Initiative war, dass früher viel mehr Rad gefahren wurde und dass das Radfahren über die Zeit zu unsicher geworden sei und heute deutlich weniger SchülerInnen

Projektmanagement:
- Die Radinitiative Eberbach: ein Arbeitskreis von Eberbacher BürgerInnen

Kontakt:
- Ansprechpartner: John Landis
- E-Mail: john.landis@gmx.net
- Projekthomepage: https://www.omano.de/download/41757/fahrradinitiative_zusammenfassung.pdf
- https://www.omano.de/download/41757/fahrradinitiative_bericht.pdf

24

https://youtu.be/d_T9PHj5Klw

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Eberbach fahrradfreundlicher zu gestalten und damit zu bewirken, dass mehr Fahrrad gefahren wird
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Am 17.12.2020 übergaben wir dem Stadtrat ein von uns ausgearbeitetes Fahrradkonzept.
- FINANZIERUNG:
  Arbeit erfolgte ehrenamtlich, Ausgaben privat.
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Seit August 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Eine kleine Gruppe von radfahrbegeisterten Menschen will durch ihr Engagement die Situation der Radfahrenden in Eberbach sicherer und attraktiver mitgestalten. Das Besondere daran ist, dass wir als kleine Gruppe und in vielen Arbeitsstunden das Stadtgebiet analysiert, Gefahrenstellen ausgemacht und diese mit Fotos und Beschreibungen dokumentiert haben. Dadurch entstand ein 56-seitiges Radkonzept. Besonders ist auch, dass die Beteiligung überparteilich war und auch Mitglieder des Stadtrates mitwirkten.

mit dem Rad fahren, ein Radschulwegplan liegt nicht vor. Eberbach hat kurze Wege, auch die steilen Lagen können inzwischen mit E-Bikes erreicht werden. Der Neckartalradweg führt durch Eberbach, viele Mountainbiker nutzen die angelegten Trails. Durch die gute S-Bahn-Verbindung könnten PendlerInnen auf Rad und Bahn umsteigen. Es gibt richtig viel Potenzial für die Veränderung hin zu einer fahrradbegeisterten Stadt. Gerade hier in der Kleinstadt (ca 14.000 Einwohner) könnte eine mutige Gestaltung der Radwege viel bewirken. Wir erhoffen uns durch den Preis den nötigen Anschub für ein attraktives sicheres Radnetz innerhalb von Eberbachs Mobilitätskonzept und für die zügige Umsetzung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Es gibt gute Gründe, den Radverkehr in Eberbach ab sofort ernsthaft zu fördern.

- Beitrag zum Klimaschutz: „Wenn Autofahrer für ein Drittel ihrer Wege von weniger als sechs Kilometern aufs Fahrrad umstiegen, würden sie nach Berechnungen des Umweltbundesamts pro Jahr 7,5 Millionen Tonnen CO_2 einsparen. Insgesamt ist der Verkehr in Deutschland für etwa 150 Millionen Tonnen CO_2 jährlich verantwortlich, für mehr als die Hälfte davon der Autoverkehr."
- Kommunen werden lebenswerter durch weniger Lärm, Abgase und verstopfte Straßen.
- Unterstützung der Wirtschaft: „Alltagsradlerinnen und -radler nützen auch dem Einzelhandel, denn mit dem Rad schaut man häufiger mal in der Innenstadt vorbei."
- Gesundheitliche Vorteile durch mehr Bewegung für die Radfahrenden und bessere Luft für alle. SchülerInnen, die mit dem Rad in die Schule fahren, gewinnen gesundheitliche Vorteile, vermehrte Selbstständigkeit und sogar deutlich bessere Konzentrationsfähigkeit.
- Entlastung des kommunalen Haushaltes (Radwege und Radstellplätze sind um Faktoren billiger als Straßen und Autoparkplätze)

Diese Zusammenstellung kommt von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Vorstellung des Konzeptes, Beteiligung an Radverkehrsschauen, Rad-Führung mit Bürgermeister und Stadtbaumeister, Infostand bei der Klimawerkstatt, Poolnudel-Aktionsfahrt, Überholabstandsmessung, fortlaufend Presseberichte, Beteiligung an ADFC-Aktionen wie Dank für das Radfahren im Winter und beim Parking Day, Beratungen zum Mobilitätskonzept

NEUGESTALTUNG DES FERNRADWEGES VOM MAIN ZUR ZENN IN LANGENZENN-LOHE

25

Ausgangssituation ist die Durchführung von im Rahmen des Radverkehrskonzeptes umzusetzenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes im Landkreis Fürth. Dies stellt einen Schritt zur Erreichung der Klimaziele dar.

Weitere Ziele:
Fahrrad- und aufenthaltsgerechte Umgestaltung für mehr Sicherheit, Klimagerechtigkeit und Lebensqualität, verbesserte Radverkehrsbeziehung für Komfort und Sicherheit am Radverkehrsnetz Langenzenn; Entschärfung einer gefährlichen Engstelle; Steigerung des Radverkehrsanteils sowie Verkehrsberuhigung durch die Umsetzung einer Fahrradstraße. Höchste Priorität hat die Förderung des Radverkehrs. Die Stadt Langenzenn trägt die Verantwortung für Entwurf, Planung und Durchführung. Die Planung liegt als Anlage bei. Daneben agiert der Landkreis mit seinem überörtlichen Radverkehrskonzept als Impulsgeber. Der Landkreis Fürth trägt den Titel „fahrradfreundlicher Landkreis“. 2016 wurde der Landkreis als zweiter Landkreis in ganz Bayern als fahrradfreundlicher Landkreis ausgezeichnet. Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs werden regelmäßig abgefragt und von einer Bewertungskommission überprüft.

Der Landkreis Fürth ist Gründungsmitglied der AGFK, die seit 2012 besteht. Die AGFK Bayern ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Landkreisen, Städten und Kommunen. Sie hat zum Ziel, die Nahmobilität und den Radverkehr im Sinne des Umweltschutzes zu fördern. Mit der Mitgliedschaft in der AGFK setzt sich der Landkreis das Ziel, sowohl den Alltagsradverkehr als auch den freizeitorientierten Radverkehr weiterzuentwickeln und attraktiver zu gestalten.

Um dieses Netz und dieses Ziel im Stadtgebiet zu verbessern, ist die Umsetzung des Projektes von überörtlicher Bedeutung und ein wichtiger Baustein für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Fürth.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Durch den geringen Einsatz von Ressourcen mit möglichst geringem baulichen Aufwand soll ein maximal möglicher positiver verkehrlicher Effekt erzielt werden. Ausgeführt werden die Teilherstellung des Radweges in Asphaltbauweise, die Versetzung einer Stützmauer sowie Markierungs- und Beschilderungsarbeiten.

Im Rahmen der Verkehrswende ist eine angebotsorientierte Verbesserung der Fahrradinfrastruktur essenziell wichtig, um Menschen den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Projektmanagement:
- Stadt Langenzenn – Fachbereich 4

Kontakt:
- Ansprechpartner: Michael Wittmann
- E-Mail: verkehrsbehoerde@langenzenn.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Fahrrad- und aufenthaltsgerechte Umgestaltung für mehr Sicherheit und Komfort
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausarbeitung der Entwürfe; Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und Unfallreduzierung am Knotenpunkt
- FINANZIERUNG:
  Ca. 140.000 €
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2024 bis 2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Neugestaltung eins Rad- und Gehweges an der Äußeren Windsheimer Straße und der Einmündung Langenbergweg (Fernradweg vom Main zur Zenn) mit Entschärfung des Knotenpunktes (gefährliche Engstelle am Einmündungsbereich); Errichtung einer Fahrradstraße in der Nähe des künftigen Dorfplatzes als innerörtlicher und attraktiver Lückenschluss im Radverkehrsnetz des Stadtgebietes und im überörtlichen Netz des gesamten Landkreises Fürth.

RADROUTE UNTER DER HOCHSTRASSE SÜD

Planung eines Radwegs unter der Hochstraße Süd

26

https://www.youtube.com/watch?v=BxlKTjODbwM&t=5s

https://youtu.be/BxlKTjODbwMh

Ausgangspunkt ist der Umbau von Ludwigshafens Hochstraßensystem: Der Abriss der Pilzhochstraße, einem Teil der Hochstraße Süd, im Jahr 2020 und die Planung des Ersatzneubaus boten die einmalige Chance, Radwegebeziehungen im städtischen Raum neu zu denken. In einem dialogischen Planungs- und Beteiligungsprozess erarbeitet die Stadtverwaltung eine valide Vorplanung, die sowohl im Ergebnis als auch vom Verfahren her auf eine große Akzeptanz bei Bürgerschaft, Politik und Medien stieß.

Die Planung: Unter der neuen Brücke soll eine neue und komfortable Radverbindung entstehen. Die Planung sieht eine rund 1,2 km lange, direkte Verbindung vom Hauptbahnhof zur Konrad-Adenauer-Brücke, die Ludwigshafen mit Mannheim verbindet, vor. Der neue Radweg ist Bestandteil des Radwegkonzepts, das zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie zur Mobilitätswende beitragen soll. Der Fokus liegt auf der intelligenten Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln. Das Projekt fungiert als integrativer Baustein im Radwegenetz von Stadt und Region. Ziel ist es, die Akzeptanz des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zu steigern und dadurch den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

Im Zuge der Vorplanung untersuchten Expert*innen unterschiedliche Lösungsvarianten. Die Stadtverwaltung hat die Vorschläge bewertet und die Öffentlichkeit frühzeitig im Rahmen eines crossmedialen Bürgerdialogs konsultiert. Die nun vorliegende Planung zeigt eindeutige Vorteile der neuen Radstrecke in den Punkten Sicherheit, Orientierung, Funktionalität und Komfort:

- Klare und sichere Radverkehrsführung mit einer baulichen Abgrenzung zwischen Radweg und Parkflächen
- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Beleuchtungskonzept, Wegfall von Angsträumen
- Klare Regelungen bei Querungen durch qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage
- Gute Integration ins vorhandene Netz
- Ausreichender Parkraum
- Gelungener Interessensausgleich aller Verkehrsteilnehmenden

Aufgrund der Haushaltssituation hat die Stadtverwaltung die Planung des Radwegs im Dezember 2022 vorerst zurückgestellt. Nach Klärung der finanziellen Rahmenbedingungen und laut des Beschlusses des Stadtrates von 7. November 2023 kann das Vorhaben fortgesetzt werden. Mit

Projektmanagement:

- Stadt Ludwigshafen am Rhein

Kontakt:

- Ansprechpartner: Björn Berlenbach
- E-Mail: bjoern.berlenbach@ludwigshafen.de
- Projekthomepage: http://www.ludwigshafen-diskutiert.de/node/268

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Rheinland-Pfalz
- ZIEL: Verbindung der Radverkehrsnetze in der Metropolregion und Sicherstellung multimodaler Mobilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Abgeschlossene Vorplanung mit Bürgerbeteiligung; Akzeptanz durch Bürgerschaft, Politik und Medien
- FINANZIERUNG: In Klärung mit dem Land Rheinland-Pfalz
- PROJEKTSTATUS: Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM: 2026 bis 2027

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Zur Umsetzung eines attraktiven, komfortablen und sicheren Radverkehrs für die Stadt Ludwigshafen wird das bestehende Radverkehrsnetz analysiert, optimiert und erweitert. Mitberücksichtigt werden alle notwendigen Bedürfnisse und Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen. Der Fokus liegt auf der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, um multimodale Mobilität in der Region zu ermöglichen. Die Planung geht mit einem crossmedialen Beteiligungsprozess einher.

einer weiteren Entwurfsplanung wurden die Fachleute bereits beauftragt. Dadurch werden die Voraussetzungen für Verhandlungen mit den Fördermittelgebern geschaffen. Der agile und dialogische Planungsprozess soll eine schnelle Umsetzung des Projektes im Anschluss der Baumaßnahmen an der Hochstraße Süd bis 2027 ermöglichen.

Die Auszeichnung soll anderen Kommunen als Inspiration und Motivation dienen, weitere Fahrradprojekte zu initiieren und Fahrradmobilität zu fördern. Dies trägt nicht nur zur Reduzierung von Verkehrsemissionen bei, sondern verbessert die Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Der partizipative Planungsprozess kann als Blaupause dazu dienen, mögliche Konflikte im Vorfeld auszuräumen und die Akzeptanz sowohl gegenüber der Planung als auch gegenüber der Verwaltung zu stärken.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Mit der Realisierung dieses Radwegs leistet die Stadtverwaltung Ludwigshafen einen Beitrag zur notwendigen Transformation im Verkehrssektor angesichts der Klimakrise.
- Ludwigshafen ist eine Stadt mit hohen Pendlerzahlen: Die Reduktion von Lärm und CO_2-Emissionen durch steigende umweltfreundliche Mobilität fördert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Radwegplanungen basieren auf einem multimodalen Ansatz und integrieren die Möglichkeit der Nutzung verschiedener Transportmittel.
- Der partizipative Planungsprozess fördert durch Transparenz und Dialogbereitschaft das Verständnis für Verwaltungshandeln und in der Folge die Akzeptanz von demokratisch legitimierten Entscheidungen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Agiler und lernender Planungs- und Entscheidungsprozess bei effektivem Einsatz vorhandener Ressourcen. Die aufeinander abgestimmten Planungsschritte ermöglichen eine einheitliche Gestaltung des Stadtraums. Die Planung wurde zum besseren Verständnis für den Bürgerdialog visualisiert. Der Planungsprozess selbst wurde dokumentiert.

AUF DEM RAD DURCHS KIRCHSPIEL MEDELBY

27

Im nördlichen Schleswig-Holstein an der Grenze zu Dänemark bildet das Kirchspiel Medelby einen Zusammenschluss von sechs Gemeinden des Amtes Schafflund, die im Rahmen des Verbundprojekts gemeinsam mit ihrer Nachbargemeinde Wallsbüll die Radverkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum verbessern und den Radverkehr im Alltag und im Bereich Tourismus fördern. Aufgrund größerer Distanzen im ländlichen Raum zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Schulen, Kinderbetreuung und Nahversorgung werden die meisten Wege mit dem Pkw erledigt. Mit dem Ausbau sicherer Radwege abseits der viel befahrenen Landstraßen können mehr Bürger*innen klimafreundliche Mobilitätsalternativen zum motorisierten Individualverkehr wahrnehmen. Darüber hinaus ist das Projektgebiet durch seine direkte Lage am deutsch-dänischen Fernradweg „Grenzroute“ durch einen ausgeprägten Fahrradtourismus geprägt. Um diesen auch im Interesse der hiesigen Gastronomie und Beherbergungsbetriebe zu stärken und die eigenen Sehenswürdigkeiten in der Region hervorheben zu können, sind Maßnahmen zum Ausbau der Wegweisung und Verbesserung von Rastplätzen im Rahmen des Verbundvorhabens vorgesehen.

In den Jahren 2022 bis 2026 erfolgt der Radwegausbau im Projektgebiet unter Beteiligung von sechs Gemeinden an neun Streckenabschnitten mit einer Gesamtlänge von ca. 11 km. Zusätzlich werden Abstellanlagen, Schutzhütten für Radfahrerinnen und Radfahrer und Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie eine Fahrradservicestation geschaffen, um die Attraktivität der Region für den Radverkehr im Alltag und im Freizeitbereich zu erhöhen.

Die hier beschriebenen Maßnahmen dienen nicht nur der Radverkehrsförderung innerhalb des Kirchspiels Medelby, sondern ermöglichen darüber hinaus auch die klimafreundliche Anbindung an umliegende Regionen im Bereich der Alltagswege und der Freizeitgestaltung. Die sternförmige Anbindung umliegender Gemeinden an lokale Ankerorte mit Funktionen der Daseinsvorsorge in strukturschwachen Regionen ist auch überregional als beispielhaft und übertragbar anzusehen.

Besonders hervorzuheben ist außerdem die enge Zusammenarbeit der Akteure aus dem kommunalen Umfeld mit lokalen und spezialisierten Partnern im Bereich Tou-

Projektmanagement:

- Klimaschutzregion Flensburg und Amt Schafflund mit seinen Gemeinden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Berg
- E-Mail: matthias.berg@ksm-region-flensburg.de
- Projekthomepage: https://www.kirchspiel-medelby.de/aktuelles/neuigkeit/zwischen-weesby-und-wallsbuell-17-millionen-euro-bundeszuschuss-fuer-neun-kilometer-fahrradweg/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Schleswig-Holstein
- ZIEL:
  Förderung des Alltagsradverkehrs und Stärkung des touristischen Radverkehrs im ländlichen Raum
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zwischen Weesby und Medelby wurde ein 1,6 km langer Radweg fertiggestellt und im Mai 2023 eröffnet.
- FINANZIERUNG:
  Gesamtinvestition: ca. 2,8 Mio. €
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  November 2021 bis März 2027

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt zielt auf die Schaffung von sicheren Radwegverbindungen im ländlichen Raum zwischen dem Ankerort Medelby und seinen Nachbargemeinden sowie in der Anbindung an das Oberzentrum Flensburg. Damit fokussiert es direkt die zentralen Herausforderungen der Erreichbarkeit von Versorgungszentren in schwach besiedelten Regionen unter dem Gesichtspunkt der Förderung klimafreundlicher Mobilität und dient gleichermaßen dem touristischen Radverkehr in der deutsch-dänischen Grenzregion.

27

rismus, Daseinsvorsorge und Klimaschutz. In der Folge können Bedarfe aus verschiedenen Perspektiven lokal gebündelt werden und verschiedene Zielgruppen von den entstehenden Angeboten profitieren. Durch die vielfältigen Maßnahmen erfolgt zudem eine Aufwertung des öffentlichen Raums und eine Steigerung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Mit den integrierten Maßnahmen des Gesamtvorhabens und der angestrebten Verkehrsverlagerung auf das Rad können zudem Treibhausgasminderungen von geschätzten 100 Tonnen CO_2 pro Jahr durch die Steigerung des Radverkehrs und die Schaffung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr erreicht werden.

Das Projekt ist modellhaft für regionale Entwicklungen von Radwegen in enger Zusammenarbeit mehrerer Gemeinden und wurde mit Bundesmitteln (NKI) mit 1.933.707€ gefördert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch den starken Ausbau des Radwegenetzes wird der Radverkehr sowohl für Alltagsfahrten als auch für die touristische Nutzung für alle Altersgruppen stark gefördert – und damit auch eine nachhaltige Mobilität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Umsetzung von Infrastrukturprojekten stellt sich insbesondere im ländlichen Raum oft langwierig dar. Um die Arbeiten an den vielen Streckenabschnitten so schnell wie möglich abzuschließen, werden von den ausführenden Stellen alle Planungs-, Vergabe- und Bautätigkeiten so getaktet, dass keine Leerlaufzeiten für Planer und Tiefbauer entstanden.

FERKELTAXENRADWEG

28

https://www.youtube.com/watch?v=O_mdBB6iVUo&t=3s

Nachdem die Gemeinden Eilsleben, Erxleben und Hohe Börde die Flächen der ehemaligen Bahnstrecke Eilsleben–Haldensleben im Jahr 2015 erworben hatten, wurde 2021 die Arbeitsgruppe Ferkeltaxenradweg gegründet. Der Name Ferkeltaxe stammt aus dem Volksmund und beschreibt den auch auf dieser Strecke eingesetzten Schienenbus. Da er zeitweilig in rot/rosafarbig in Erscheinung trat, entwickelte sich der liebevolle Name „Ferkeltaxi“. Die benannten Gemeinden liegen in einem radwegarmen Bereich, mit zahlreichen durch das Projektgebiet führenden Fernverkehrsstraßen (A 2, B 1, B 245, B 246a, L 24, L 25). Deshalb ist das Ansinnen der Arbeitsgruppe „Ferkeltaxenradweg“ die Entwicklung eines Alternativradwegs. Da das Land Sachsen-Anhalt die Möglichkeit der alternativen Wegführung für Radwege über alte Bahntrassen per Gesetz schuf, können die Anliegergemeinden nun ihren Grunderwerb aus dem Jahr 2015 sinnvoll einsetzen. Über Verwaltungsvereinbarungen mit dem Land Sachsen-Anhalt wurden Regelungen zur Durchführung und Finanzierung geschlossen. Die Gemeinden bringen die (Bahn-)Grundstücke ein, übernehmen die Projektsteuerung und finanzieren die Planung. Das Land finanziert die Baukosten. Dadurch waren die größten Hemnisse (Grunderwerb und Projektsteuerung) beseitigt. Einzelne Abschnitte werden nun in Jahresscheiben realisiert. Ein erster Abschnitt wurde 2023 eingeweiht. Für Abschnitt Nummer 2 erfolgt am 05.03.2024 der Spatenstich und für Abschnitt 3 laufen derzeit Umweltkartierung und Planung. Auf straßenbegleitende Radwege hätte die Region hier an dieser Stelle noch viele Jahre gewartet, da der Grunderwerb ja häufig der Grund für gescheiterte oder verzögerte Radwegprojekte ist. Das Radwegprojekt wird ergänzt durch Lehrtafeln, Rastplätze und umfangreiche Gehölzpflanzungen.

Projektmanagement:

- Arbeitsgruppe Ferkeltaxenradweg, bestehend aus den Gemeinden Eilsleben, Erxleben und Hohe Börde

Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Arnold
- E-Mail: martin.arnold@gemeinde-erxleben.de
- Projekthomepage: http://www.ferkeltaxenradweg.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

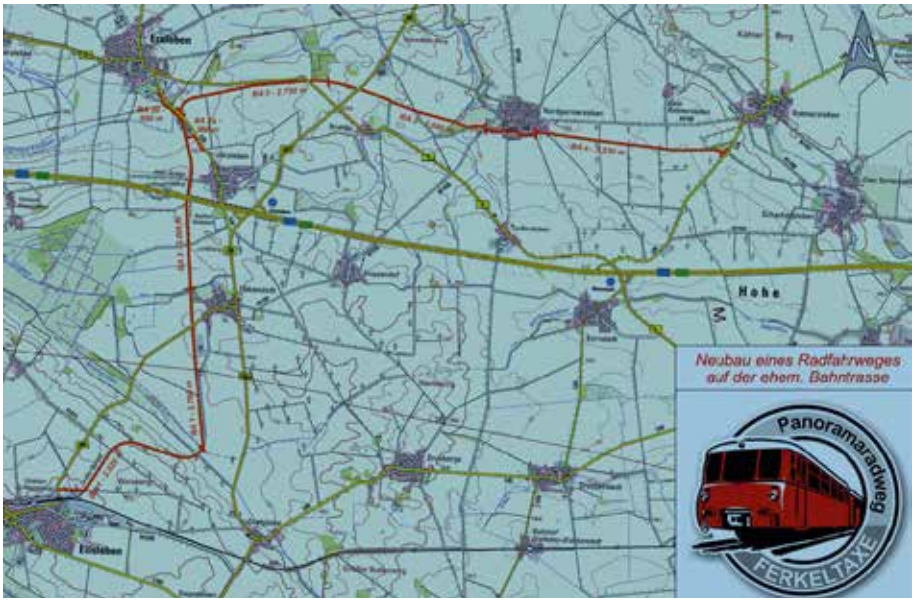
- BUNDESLAND:
  Sachsen-Anhalt
- ZIEL:
  Realisierung eines Radwegs zwischen Eilsleben und Hundisburg auf einer ehemaligen Bahnstrecke
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Einweihung 1. Bauabschnitt am 26.08.2023 – Bauanlaufberatung 2. Bauabschnitt am 12.12.2023
- FINANZIERUNG:
  Gemeinde-, Landes- und Bundesmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Ziel ist die Realisierung eines durchgängigen Radwegs auf der ehemaligen Bahnstrecke Eilsleben–Haldensleben. Die ca. 28 km lange Strecke verläuft vom Grundzentrum Eilsleben quer durch die Magdeburger Börde bis nach Hundisburg vor den Toren der Kreisstadt Haldensleben. Dabei werden mehrere Ortschaften des Landkreises Börde tangiert sowie eine Querverbindung zwischen dem Aller-Radweg und dem Aller-Elbe-Radweg. Der Holunder- und der Städtepartnerschaftsradweg werden tangiert.

FERKELTAXENRADWEG

28



Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, da eine bereits erschlossene Bahnstrecke genutzt wird.
- Vorhandener Bahnschotter kann als Unterbau benutzt werden, sodass Baumaterialien eingespart werden.
- Den hier lebenden Menschen wird ermöglicht, Alltagswege erstmals überhaupt mit dem Fahrrad zu erledigen – dies war bisher nur bei Nutzung vielbefahrender Straßen möglich und ist deshalb unterblieben.
- Der Ferkeltaxenradweg ist eine sinnvolle Querverbindung von bestehenden überregionalen Radwegen und ein wichtiger Lückenschluss im Radwegstreckennetz.
- Der Erholungswert bei Nutzung des Ferkeltaxenradwegs ist höher als bei einem straßenbegleitenden Radweg, da die Wegführung abseits des motorisierten Verkehrs erfolgt.
- Der Radweg schafft Anschluss an das Streckennetz der Bahn.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Straffe Projektführung
- Weitsichtiger Ankauf der Flächen der ehemaligen Bahnlinie 2015
- Nutzung veränderter Gesetze (alternative Wegführung)
- Gründung einer Radweginitiative
- Überzeugungsarbeit in den Gemeinderäten
- Gute Kommunikation zwischen Gemeinden und Landesbehörden

PREMIUMROUTE 1

29

Im Alltagsverkehr mit dem Rad von Verden über Achim nach Bremen auf der Premiumroute 1: In Achim wurde die Realisierung des Achimer Abschnitts dieser Premiumroute als Radschnellweg im Jahr 2018 mit breiter Mehrheit im Rat der Stadt Achim beschlossen, um dem im Leitbild der Stadt verankerten Thema Klimaschutz, spezifisch der nachhaltigen Mobilität und vor allem dem Radverkehr, gerecht zu werden.

Die Premiumroute 1 wird Verden über Achim mit Bremen auf über 70 km verbinden. Der Verlauf orientiert sich an den vielen Bahnhöfen, die wichtige Verkehrsknotenpunkte des Umweltverbundes darstellen. Im Achimer Stadtgebiet ist der Radschnellweg 11,5 km lang sowie – durchgehend sicher und komfortabel befahrbar: von der Landesgrenze zu Bremen bis zum Bahnhof Baden, ampelfrei mit lediglich einer zu querenden Hauptstraße. Baubeginn war im Sommer 2023, die Fertigstellung ist für 2026 vorgesehen. Begonnen wurde mit den Abschnitten, in denen noch keine komfortable Radwegeverbindung vorhanden war. Die Premiumroute 1 ist eine besondere Fahrradroute, die sich im Achimer Stadtgebiet deutlich von herkömmlichen Radwegen unterscheidet. Eine eigene, durchgängige und breite Trasse vom Umland in die Zentren bietet ein sicheres, störungsfreies und komfortables Fahrradfahren.

In Bremen wird die Premiumroute 1 von Bremen-Nord bis in den Bremer Südosten als Radvorrangroute realisiert. In Achim werden zurzeit erste Abschnitte des Radschnellwegs hergestellt, um an der Landesgrenze beide Routen aufeinandertreffen zu lassen. So entsteht eine komfortable und schnelle direkte Verbindung mit dem kürzesten Weg von A(chim) nach B(remen)! Im Rahmen der Premiumroute 1 ist ein Konzept für eine intelligente energiesparende und insektenfreundliche Beleuchtung konzipiert, die den Radschnellweg umweltschonend ausleuchtet. Ein System mit Solarpaneelen an den Lampenmasten ermöglicht eine autarke Energieversorgung von mehreren Tagen und die punktuelle Ausleuchtung von befahrenen Abschnitten in der Nacht.

Der Einbau von mehreren Wurzelbrücken

Projektmanagement:
- Stadt Achim

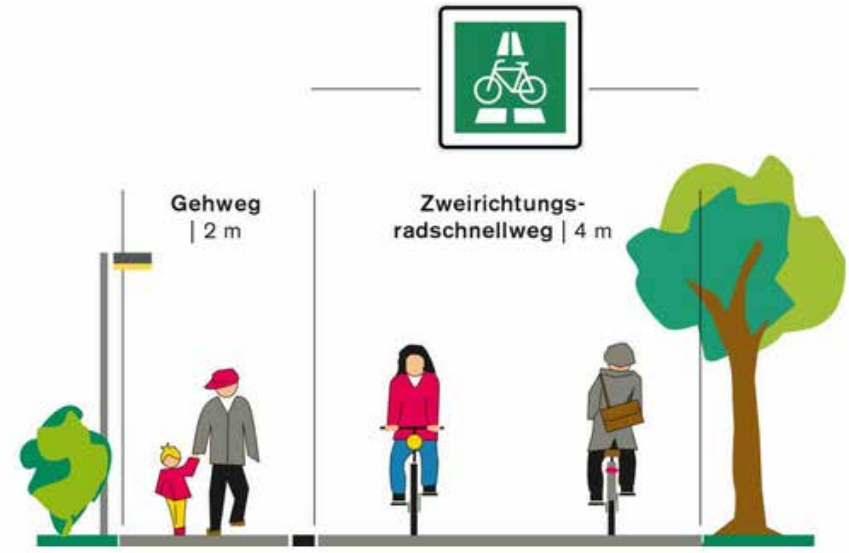
Kontakt:
- Ansprechpartner: Simon Zerfowski
- E-Mail: s.zerfowski@stadt.achim.de
- Projekthomepage: https://www.rasch-achim.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Pendlerverkehre: sicher und schnell mit dem Fahrrad!
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Politischer Beschluss — Entwurf bis Realisierung – 1. Teilabschnitt ab April 2024 befahrbar
- FINANZIERUNG:
  75% Bund – 15% Land – 10% Stadt
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2018 bis 2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Pendlerverkehre: sicher und schnell mit dem Fahrrad von Bremen-Nord bis zum Süden von Verden: Die Städte Bremen, Achim und Verden planen mit den angrenzenden Kommunen eine Radwegverbindung mit einer Länge von rund 70 km und damit auch die Verbindung von 22 Bahnhöfen und Haltepunkten. Während in Bremen und Verden erste wichtige Abschnitte als Radpremiumroute ausgebaut werden, plant und baut die Stadt Achim auf 11,5 km einen durchgängigen und beinahe kreuzungsfreien Radschnellweg.

29



hat (und wird) das Fällen von zahlreichen Bäumen verhindert und gleichzeitig werden die Wurzelschutzbrücken das Hochdrücken des Asphalts durch Baumwurzeln vermeiden. Eingriffe in den Baumbestand konnten so weitgehend minimiert werden.

Da Radverkehr weder an kommunalen noch an Landesgrenzen haltmacht, ist die Abstimmung mit Bremen, Verden und den angrenzenden Kommunen sowie dem regionalen Kommunalverbund Bremen/Niedersachsen e. V. von hoher Bedeutung. Diese und weitere geplante Radpremiumrouten in der Region werden durch ein abgestimmtes einheitliches Design „sichtbar“ sowohl in der politischen und fachlichen Kommunikation wie auch für die Radfahrenden im Straßenraum.

Mit der Umsetzung der Radpremiumroute 1 von Verden bis Bremen werden wesentliche Pendlerströme von der Straße aufs Rad verlagert und bringen damit den Klimaschutz nachhaltig voran.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Stadt Achim hat den Klimaschutz fest in ihrem Leitbild verankert. Der Ausbau der Radinfrastruktur ist dabei ein maßgeblicher Bestandteil, um die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu senken, indem der Umstieg vom MIV zum Umweltverbund gefördert und ermöglicht wird. Der Radschnellweg verbindet dabei das Umland mit den Zentren und ermöglicht seinen Nutzer*innen, insbesondere auch den Pendler*innen, ein nachhaltiges, sicheres und komfortables Fahrradfahren.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die beteiligten Kommunen realisieren auf ihren Gebieten eigenständig die Radpremiumroute, wobei nur die Anbindungspunkte und die Außendarstellung (einheitliches Design/Logo, Routenführung und Bezeichnung) aufeinander abgestimmt werden. Auf langwierige Vorabsprachen und endlose Definitionen von Standards wurde bewusst verzichtet.

ERSTE BUNDESSTRASSE ALS EINBAHNSTRASSE – NUR RADFAHREN IN BEIDE RICHTUNGEN!

Auf einer Länge von 500 m ist 2023 die Kaiserstraße/B 256 in Waldbröl als bundesweit erste Bundesstraße zur Einbahnstraße umgestaltet und eingeweiht worden. Tempo 30 ist durchgehend angeordnet. Nach anfänglicher Skepsis konnten dafür die Straßenverkehrsbehörde, Straßen.NRW und sogar das Bundesverkehrsministerium mit einer soliden Planung eines Einbahnstraßenrings in Waldbröl überzeugt werden. Vor der Neugestaltung hatte dieser Abschnitt der Bundesstraße einen knappen Gehweg, viele Parkplätze, gar keine Fahrradinfrastruktur und sehr viel motorisierten Individualverkehr (DTV ca. 10.000 Kfz/Tag).

Die Einrichtung der Einbahnstraße auf der Bundesstraße konnte nur möglich gemacht werden, weil in Gegenrichtung ebenfalls neue Einbahnstraßen einschließlich Fahrradinfrastruktur geschaffen wurden: Dazu gehört u.a. die parallel verlaufende Bahnhofstraße, hier wurde in Gegenrichtung ebenfalls eine Einbahnstraße eingerichtet, davon profitiert insbesondere der neue Fuß- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m. So profitiert die Stadt von mehreren neuen Fahrradachsen durch die Stadtmitte hindurch: Wer auf dem Rad durch die Stadtmitte fährt, findet in beide Richtungen hochwertige Fahrradinfrastruktur.

Zurück zur Kaiserstraße/B 256: Die wiederholten Piktogramme sowie Rotfärbung des Sicherheitsstreifens in Gegenrichtung erhöhen die Sichtbarkeit und Sicherheit für alle Radfahrenden. Die Kreuzungsbereiche wurden mit Fahrradschleusen, separaten Fahrradaufstellbereichen sowie Fahrradampeln durchdacht gestaltet.

Der motorisierte Individualverkehr nimmt nun eine Entschleunigung, weniger Parkmöglichkeiten sowie einen kleinen Umweg in Gegenrichtung in Kauf. Hingegen erfahren der Fuß- und insbesondere der Radverkehr eine massive Steigerung der Sicherheit und des Komforts. Neue Fahrradabstellanlagen ergänzen das Angebot auf dem gesamten Abschnitt. Von dieser Umgestaltung geht eine deutliche Signalwirkung aus: Push- und Pull-Maßnahmen könnten in einer Stadtmitte kaum deutlicher gesetzt sein. Mehr Radverkehr, weniger Kfz-Verkehrsbelastung und Lärm sowie eine gesteigerte Attraktivität der Innenstadt sind somit erlebbar geworden.

Der kreisweiten Straßenverkehrsbehörde liegen keine Beschwerden zur neu gestalteten Kaiserstraße vor, insofern geht man davon aus, dass sich diese neue Verkehrsführung bewährt hat.

Diese Entwicklung kommt bei allen Radfahrenden gut an: Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2022 hat sich das Feedback der Radfahrer in der Kategorie „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ unmittelbar zu einem regionalen Bestwert entwickelt. Auch der lokale ADFC sieht darin ein echtes Leuchtturmprojekt.

Das Projekt wurde ca. 2014–2019 geplant und 2019–2023 gebaut. Im Mai 2023 wurde die Bundesstraße mit einem Fest eingeweiht (vgl. Video-Link).

Projektmanagement:

- Stadt Waldbröl

Kontakt:

- Ansprechpartner: Rudolf Bergen
- E-Mail: rudolf.bergen@waldbroel.de
- Projekthomepage: https://www.youtube.com/watch?v=jeRxPJb5jLU

30

https://www.youtube.com/watch?v=jeRxPJb5jLU

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Den Platz zugunsten des Radfahrens neu verteilen, Attraktivierung der Innenstadt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fertigstellung der Neugestaltung: bundesweit erste Bundesstraße als Einbahnstraße
- FINANZIERUNG:
  Städtebauförderung sowie Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2019 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Weniger Pkw-Verkehr, mehr Fahrradkomfort! Das ist das deutliche Ergebnis der umfassenden Neugestaltung der B 256, der Kaiserstraße in Waldbröl. Erstmalig in Deutschland ist es gelungen, eine Bundesstraße zur Einbahnstraße umzuwandeln. Zudem ist Tempo 30 angeordnet, mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und weniger Pkw-Stellplätze ergänzen die durchdachte Planung. Weniger Lärm, mehr Aufenthalts- und Wohnqualität sowie mehr Radverkehr liegen ebenfalls eindeutig auf der Hand.

RADVERKEHRSFREUNDLICHE NEUAUFTEILUNG DER SCHILLERSTRASSE

31

Die Schillerstraße war als vierstreifige Kfz-Trasse angelegt. Sie stellte im Norden Aschaffenburgs einen Ringschluss um die Innenstadt her und belastete den dortigen Stadtteil Damm in hohem Maße mit Kfz-Verkehr. Die negativen Auswirkungen waren Staus in den Hauptverkehrszeiten, hohe Fahrgeschwindigkeiten in den Randzeiten, ein hoher Schwerverkehrsanteil, Verkehrsgefährdungen, eine hohe Trennwirkung der Straße sowie Geruchs- und Lärmemissionen. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität an der gesamten Achse und im Ortsteilzentrum war massiv beeinträchtigt. Der gesamte Abschnitt hatte auf 1,6 km Länge keine Radverkehrsanlagen und einen dementsprechend sehr geringen Radverkehrsanteil.

Am westlichen Anschluss des Abschnittes befindet sich der verkehrsreichste Knotenpunkt der gesamten Stadt. Er stellt die Verbindung der Bundesstraßen B 8 und B 26, der Schillerstraße sowie der Ebertbrücke als Teil der Ringstraße her. Der lichtsignalgeregelte Knoten befindet sich in der Zuständigkeit und Straßenbaulast des Staatlichen Bauamtes. An diesem Knoten war die Radverkehrsführung in höchstem Maße benachteiligt. Es gab bei zwölf Fahrbeziehungen aus und in alle Richtungen bis zu 34 (!) wartepflichtige Stellen für den Radverkehr. Hier konnte durch kleine, aber zielgerichtete Maßnahmen und die Neuanlage von Radverkehrsfurten eine Reduzierung der wartepflichtigen Stellen auf 15 erreicht werden.

Im Jahr 2015 wurde das Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg beschlossen. In diesem war die Schillerstraße als Radhauptroute 1. Ordnung im Alltagsradverkehr definiert. Im Jahr 2017 wurde die Aschaffenburger Ringstraße durch den Neubau des „Nordrings“ (= Bahnparallele) vervollständigt. Dadurch verlor die Schillerstraße ihre Funktion als Teil der Ringstraße im Norden der Stadt und ein Rückbau der vierstreifigen Trasse konnte beginnen. Der Stadtrat hatte die Entlastung des Stadtteils Damm und den Rückbau der Schillerstraße als wichtiges politisches Ziel beschlossen. Entsprechende Planungen wurden demzufolge unterstützt und die erforderlichen Gelder trotz angespannter Haushaltslage bereitgestellt.

Das Gesamtergebnis ist ein großer Erfolg. Der gesamte Umweltverbund konnte deutlich gestärkt werden. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil Damm wurde stark erhöht durch die Reduzierung der Belastungen des Kfz-Verkehrs und dessen Emissionen. Auch durch die erhöhten Widerstände in der Schillerstraße konnte der Kfz-Verkehr auf den Nordring verlagert werden. Für den Radverkehr sind breite und vor allem auch durchgängige Radfahrstreifen entstanden. Damit ist die Fahrradachse nun sicher befahrbar und entspricht dem Standard einer wichtigen Radhauptroute im Alltagsradverkehr nach dem Rad-

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Radverkehrsfreundliche Neuaufteilung der Verkehrsfläche in der Schillerstraße auf 1,6 km Länge
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Durchgängige und sichere Radverkersanlagen in der Schillerstraße
- FINANZIERUNG:
  Weniger als 1,0 Mio. EUR in sechs Jahren
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2017 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die vierstreifige Schillerstraße in Aschaffenburg-Damm wurde durch die Neuaufteilung der Verkehrsfläche sukzessive in eine attraktive Radverbindung umgestaltet. Das Besondere dabei ist der relativ geringe Mitteleinsatz von weniger als 1,0 Mio. EUR für eine 1,6 km lange städtische Achse mit zahlreichen Knotenpunkten. Im letzten Abschnitt wurde auf eine bauliche Erneuerung verzichtet und nur durch Abfräsen der Deckschicht eine Grundlage zur Neumarkierung der Verkehrsfläche geschaffen.

Projektmanagement:

- Stadt Aschaffenburg, Amt für Stadtplanung und Klimamanagement, Radverkehrsbeauftragter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jörn Büttner
- E-Mail: joern.buettner@aschaffenburg.de
- Projekthomepage: https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Radverkehr/Neuigkeiten/DE_index_4742_94292.html

RADVERKEHRSFREUNDLICHE NEUAUFTEILUNG DER SCHILLERSTRASSE

31

verkehrskonzept. Im Bereich des Ortsteilzentrums sind die Radfahrstreifen auch für den Buslinienverkehr freigegeben, um diesen ebenfalls zu beschleunigen und attraktiver gestalten zu können. Insbesondere für Fußgänger hat sich die Trennwirkung der Schillerstraße stark vermindert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Förderung des gesamten Umweltverbundes wirkt weit über die Förderung des Radverkehrs hinaus als Beitrag für eine langfristig umweltfreundlichere Mobilität. Die Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität wird dem Stadtteil neue Möglichkeiten für Wohnen, Gastronomie und Einzelhandel bieten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Beim letzten Umbauabschnitt zur Umverteilung des Straßenraumes gab es 2023 keine finanziellen Möglichkeiten zum vollständigen Neuaufbau des Fahrbahnbelags. Um das Projekt dennoch durchführen zu können, wurde lediglich die bestehende Deckschicht abgefräst und auf Basis dieser etwas raueren Asphaltoberfläche wurde dann neu markiert.

MEHR SICHERHEIT FÜR RADFAHRENDE – ENDLICH PLATZ IN STUTTGART-KALTENTAL

32

Die Böblinger Straße führt auf etwa 700 m durch den Ortsteil Kaltental. Die Ortsdurchfahrt ist mit Wohn- und Gewerbehäusern bebaut, die teilweise über eigene Stellplätze verfügen. Durch die Straße führt in Mittellage ein eigenständiger Stadtbahnkörper, der die Bergauf- und Bergabfahrbahn voneinander trennt. Auf der jeweiligen Richtungsfahrbahn gab es je einen Kfz-Fahrtstreifen sowie einen Schutzstreifen für den Radverkehr. Entlang der Straße wurde beidseitig geparkt und zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen gab es teilweise keinen Sicherheitstrennstreifen.

Mit der Novellierung der StVO im April 2020 wurde der Überholabstand von 1,5 m rechtlich bindend eingeführt. In dem beschriebenen Querschnitt in der Böblinger Straße wurde dadurch ein Überholen des Radverkehrs ohne Missachtung des Überholabstands unmöglich. Durch bürgerschaftliches und politisches Engagement wurde der Fokus auf dieses Thema gelenkt.

In einem ersten Schritt wurde im Rahmen der breit aufgestellten Stuttgarter Sicherheitskampagne „Miteinander läufts besser“ auf den gesetzlichen Überholabstand zwischen Kfz und Fahrrad aufmerksam gemacht. Mithilfe von Plakaten, Brückenbannern und Informationen in Bus- und Stadtbahnen wurden die Bürgerinnen und Bürger über die Regelung informiert. Zusätzlich wurde das neu eingeführte Verkehrszeichen zum Überholverbot einspuriger Fahrzeuge an neuralgischen Stellen des Abschnitts angeordnet.

Um die Wirkung der ersten Maßnahmen zu quantifizieren, fanden verschiedene Messungen statt. Zum einen wurde der Abschnitt von Radfahrenden befahren, die den „OpenBikeSensor“ zur Abstandsmessung benutzen und ihre Erkenntnisse der Stadtverwaltung regelmäßig spiegelten. Zum anderen wurden Kameramessungen durch die Hochschule Karlsruhe durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass trotz des Verbots 90% der potenziellen Überholvorgänge auch tatsächlich realisiert

Projektmanagement:

- Landeshauptstadt Stuttgart

Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Hasenäcker
- E-Mail: martin.hasenaecker@stuttgart.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Einrichtung einer eigenständigen Radverkehrsinfrastruktur, um enge Kfz-Überholabstände zu vermeiden
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Die Maßnahme ist umgesetzt. Positive Rückmeldungen und weiter steigende Radverkehrsmengen
- FINANZIERUNG:
  Die Finanzierung erfolgte aus eigenen Mitteln.
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2022

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kaltentaler Abfahrt in der Böblinger Straße ist ein wichtiges Teilstück der Radverbindung zwischen der Stuttgarter Innenstadt und dem Stadtbezirk Vaihingen, die den Talkessel mit der Filderebene verbindet. Jährlich nutzen über eine Million Radfahrende diesen Abschnitt mit seiner großen Steigung, an dem ein angemessenes Radverkehrsangebot bisher fehlte. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraums wurden breite Radfahrstreifen geschaffen, um das Problem der zu engen Überholabstände zu beheben.

MEHR SICHERHEIT FÜR RADFAHRENDE – ENDLICH PLATZ IN STUTTGART-KALTENTAL

32

werden und bei diesen der Abstand zum größten Teil geringer als 1,0 m war. Bis zu 25% der Überholvorgänge wurden sogar mit weniger als 0,5 m Abstand durchgeführt. Damit war klar, dass Beschilderung und Appelle an die Autofahrenden allenfalls als flankierende Maßnahmen dienen konnten.

Aufgrund dieser Erkenntnisse und der weiterhin hohen Beschwerdelage wurde eine Planung erarbeitet, die anstelle der insgesamt 100 Längsparkplätze einen 2,25 m (+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen) breiten Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen vorsieht. Die Parkraumerhebungen ergaben, dass im Ortsteil Kaltental der Parkdruck nicht zu hoch ist und ein gewisser Anteil fremdparkender Fahrzeuge festgestellt werden konnte. Im Rahmen zweier Informationsveranstaltungen und einer Ortsbegehung mit den Anwohnenden wurde die Planung erläutert und diskutiert. Ein kleiner Ersatzparkplatz mit 15 Stellplätzen konnte angeboten werden.

Da die Planung ausschließlich eine Erneuerung der Fahrbahndecke sowie Markierungsarbeiten vorsah, konnte der Radfahrstreifen im August 2022 rasch nach dem politischen Beschluss (03/2022) eingerichtet werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Lösung sollte in höchstem Maß für die Sicherheit der Radfahrenden sorgen. Daher war es auch von hoher Bedeutung das Projekt schnell sowie kosten- und materialschonend umsetzen zu können. Mit reinen Markierungs- und Fahrbahndeckenarbeiten konnte das gelingen. Durch die verbesserte Infrastruktur in diesem kritischen Abschnitt wird ein weiterer Umstieg vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad erwartet. Die Zählungen der Radfahrenden verzeichnen an diesem Teilstück steigende Zahlen von Pendlerinnen und Pendlern. Auch die Rückmeldungen der Radaktiven auf die Verbesserungen sind durchweg positiv, wie zum Beispiel beim Stuttgarter ADFC: https://stuttgart.adfc.de/artikel/radfahrstreifen-in-kaltental-ein-voller-erfolg-2

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Um das Projekt möglichst schnell umzusetzen, wurde die Maßnahme zur Erprobung bis August 2024 als Verkehrsversuch eingeführt. Dies diente einerseits der besseren Akzeptanz vor Ort und andererseits der Evaluierung der Einhaltung des gesetzlichen Überholabstandes. Auf Fördermittel wurde zugunsten einer schnellen Umsetzung in diesem Fall verzichtet.

ERRICHTUNG VON ZWEI WARNSIGNALANLAGEN FÜR MEHR SICHERHEIT VON RADFAHRERN

33

Auf dem Stadtgebiet der Stadt Nordhorn waren zwei Bundesstraßenabfahrten der Osttangente in der Vergangenheit immer wieder unfallauffällig. Hauptverursacher waren Fahrzeuge, die von der Osttangente abfuhren, auf den Wehrweg bzw. Frensdorfer Ring einbogen und dabei den bevorrechtigten Radverkehr auf dem straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg übersahen.

Im Jahr 2014 wurde zunächst die Abfahrt am Wehrweg in der 3-Jahres-Karte 2012–2014 als Unfallhäufungsstelle registriert. Die Unfallkommission empfahl daraufhin die Entfernung der Zeichen „Vorfahrt achten“ und die beidseitige Aufstellung des Zeichens „Halt! Vorfahrt achten“ (Stoppschild) in Verbindung mit einer Haltlinie und Rötung der Radfahrerfurt. Die Maßnahmen wurden noch im Dezember 2014 umgesetzt.

Im Jahr 2016 wurde die Abfahrt am Frensdorfer Ring unfallauffällig in der 3-Jahres-Karte 2014–2016. Trotz Freischneiden des Sichtdreiecks kam es in 2017 zu weiteren Unfällen mit Radfahrbeteiligung. Daraufhin wurde auch dort die Beschilderung geändert, eine Haltlinie markiert und die Radfahrerfurt gerötet.

Ausschlaggebend für die Planungen zur Warnsignalanlage war die erneute Unfallhäufung an der Abfahrt Wehrweg in den Jahren 2016–2018. In diesem Zeitraum kam es zu vier Vorfahrtsmissachtungen gegenüber Radfahrern. Die Situation wurde Ende 2018 in der Unfallkommission beraten. Für die Abfahrt Frensdorfer Ring wurde im Jahr 2018 zwar kein Unfall mit Radfahrbeteiligung registriert, dennoch ist die Stelle aufgrund der baugleichen Situation und Problematik mitbetrachtet worden. Beide Stellen befinden sich auf Hauptfahrradachsen aus dem Stadtteil ins Zentrum von Nordhorn. Der Vorschlag, die Vorfahrtsregelungen zu ändern, die Radwegfurten zu entfernen und damit den Radverkehr unterzuordnen, war nicht im Sinne des Landkreises und der Stadt. In enger Abstimmung mit der Unfallkommission konnte in Anlehnung an eine Musterlösung der BASt für die beschriebene Problematik folgende Maßnahme erarbeitet und umgesetzt werden.

Die Maßnahme sieht die Errichtung einer Warnsignalanlage vor, die den motorisierten Verkehr durch optisches Signal auf querende Radfahrer hinweist. Die Signalgeber werden an den Masten der Stoppschilder installiert. Damit kein Gewöhnungseffekt durch Dauerblinken eintritt, werden in den Radwegen Detektoren zur Erfassung des Radverkehrs verlegt. Sobald ein Radfahrer die Detektoren überfährt, werden die Blinklichter aktiviert. Nach Abmeldung der Radfahrer bzw. einer festgelegten Zeit werden die Signalgeber wieder dunkel.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr unter Erhalt der Radwegbevorrechtigung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Beseitigung von Unfallhäufungsstellen
- FINANZIERUNG:
  Landkreis GB, Stadt NOH, Bundesförderung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

An zwei Bundesstraßenabfahrten wurden Warnsignalanlagen installiert, die den motorisierten Verkehr durch ein optisches Signal auf querenden Radverkehr hinweisen. Durch Detektoren wird der Radverkehr auf den Radwegen erfasst. Daraufhin werden die Warnsignalanlagen aktiviert, ein Signal beginnt zu blinken und warnt so den untergeordneten motorisierten Verkehr vor dem bevorrechtigten Radverkehr. Ein Gewöhnungseffekt durch dauerhaftes Blinken der Signalanlage wird dadurch verhindert.

Projektmanagement:

- Landkreis Grafschaft Bentheim – Kreisstraßen und Mobilität und Stadt Nordhorn – Amt für Straßenbau, Entwässerung und Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Kampert
- E-Mail: info@nordhorn.de
- Projekthomepage: keine Angabe

ERRICHTUNG VON ZWEI WARNSIGNALANLAGEN FÜR MEHR SICHERHEIT VON RADFAHRERN

33

Straßenbaulastträger für die Abfahrten ist die Bundesrepublik Deutschland. Der Erhalt der Vorfahrt für den Radverkehr war Landkreis und Stadt so wichtig, dass diese die Planungs- und Baukosten sowie die Unterhaltung der Warnsignalanlagen übernommen haben.

Die bauliche Umsetzung erfolgte an beiden Stellen zeitnah. Seit Fertigstellung wurde an beiden Abfahrten jeweils ein Verkehrsunfall mit Radfahrbeteiligung registriert (03/2021 bis 12/2023).

EIN BESONDERER KILOMETER MOBILITÄTSWENDE – VELOROUTE 5 IN HAMBURG-BARMBEK

Der aus den Zeiten der autogerechten Stadt stammende Magistralencharakter auf den beiden Hauptverkehrsstraßen Hufnerstraße und Reesestraße in den Hamburger Stadtteilen Barmbek-Nord und -Süd, mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung für den Autoverkehr und schmalen, teilweise alten und kaputten Nebenflächen für den Rad- und Fußverkehr, ist unzeitgemäß und unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszahlen überdimensioniert. Ein wesentliches Ziel dieses Projektes war es, eine insgesamt nutzungsgerechtere Flächenverteilung vor dem Hintergrund der Hamburger Strategie zur Mobilitätswende zu erzielen, indem ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für den Autoverkehr durch beidseitig angelegte überbreite Radfahrstreifen ersetzt wurde. In dem Projekt konnten erstmalig gleich zwei neue Infrastrukturelemente realisiert werden, die 2022 mit der Fortschreibung der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) eingeführt wurden: die Protected Bike Lane und der Kopenhagen Radweg, die beide eine bauliche Trennung vom Autoverkehr und vom Fußverkehr bieten. Dadurch bietet die Veloroute ein besonders hohes Maß an subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit für Radfahrende und Zufußgehende. Durch die überwiegende Etablierung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wurde zudem der Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr aufgehoben. Wo früher Radfahrende auf einem Zweirichtungsradweg in den Nebenflächen den Knoten Hufnerstraße/Wiesendamm mühsam in zwei Schritten überqueren mussten, können sie nun in einer Grünphase passieren. Am zuvor lichtsignalisierten Knoten Hufnerstraße/Poppenhusenstraße kann nun mittels Kreisverkehr gefahren werden, ohne an einer Lichtsignalanlage halten zu müssen. Für die Radfahrenden, die stadteinwärts fahren wollen und aus nördlicher Richtung kommen, gibt es einen baulich abgetrennten Bypass außerhalb der Kreisfahrbahn. Darüber hinaus wurden die Knotenpunkte im Planungsgebiet radverkehrsgerecht ausgebaut mit Radaufstelltaschen für das indirekte Linksabbiegen. Roteinfärbungen verdeutlichen den Platz von Radfahrenden gegenüber dem motorisierten Verkehr. Durch die Belagsänderungen, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Schulwegsicherung in der Brucknerstraße ist eine attraktive Verbindung für Radfahrende aller Altersklassen entstanden. Mit rund 120 neuen Fahrrad- und Lastenradbügeln konnte die Abstellsituation im öffentlichen Raum deutlich verbessert werden. Radfahrende und Zufußgehende können auf dem neu ge-

Projektmanagement:

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

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kira Kresin
- E-Mail: mobilitaet@hamburg-nord.hamburg.de
- Projekthomepage: https://www.hamburg.de/hamburg-nord/fachbereich-tiefbau/17411020/veloroute5/

34

https://www.youtube.com/watch?v=NrxVdCYVaP8

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Hoher Ausbaustandard zur Steigerung des Fahrkomforts und des Sicherheitsgefühls für den Rad- und Fußverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Neuaufteilung des Straßenraums zur Stärkung des Umweltverbundes, hohe Zufriedenheit von NutzerInnen
- FINANZIERUNG:
  Bundes- („Stadt und Land“) und Hamburger Haushaltsmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Planungsprozess: ca. Oktober 2019 bis August 2022 | Bauzeitraum: August 2022 bis August 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem ca. 1,0 km langen Abschnitt in Hamburg-Barmbek konnte ein wichtiger Lückenschluss der Veloroute 5 umgesetzt werden, bei dem den Forderungen des Hamburger Radentscheids nach mehr baulich geschützter Radinfrastruktur entsprochen werden konnte. Der Straßenraum wurde zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu verteilt und die favorisierte Lösung des Kopenhagener Modells zur Konfliktminimierung zwischen Radverkehr, Fußverkehr und fließendem Verkehr erprobt.

34

schaffenen Straßenabschnitt zügig, sicher, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Dieses Projekt zeigt einmal mehr, dass durch adäquate Beteiligung und Abwägung aller Nutzungsinteressen ein Einklang geschaffen werden kann, der Strahlkraft für zukünftige Projekte aufweist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt ist Bestandteil des Hamburger Veloroutennetzes, dessen Umsetzung im Hamburger Klimaplan im Bereich der Mobilitätswende verankert ist. Das Hamburger Veloroutennetz erstreckt sich auf einer Gesamtlänge von ca. 280 km mit 14 Routen, von denen mittlerweile ca. 70% baulich fertiggestellt werden konnten. Das Hamburger Veloroutennetz ist als Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs festgelegt worden, um den Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen zu erhöhen. Konkret wurden in dem Projekt die umweltfreundlichen Verkehrsarten Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und ÖPNV (zwei neue Bushaltestellen) gefördert und damit die Mobilitätswende unterstützt. Während des Planungsprozesses wurden sowohl Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt als auch im Bauprozess einwandfreie Materialien und Absperrelemente wieder verwendet, um zum einen die Kosten zu reduzieren und zum anderen den Recyclingprozess zu unterstützen. Im gesamten Abschnitt wurden Baumscheiben vergrößert, Flächen entsiegelt und als Grünfläche oder als frühlingsblühende Wiesen in Form von Geophyten (z.B. Krokussen) ausgebildet. Zudem konnte eine positive Baumbilanz durch zwölf Neupflanzungen erreicht werden, die einen wichtigen Beitrag für Hamburgs Stadtklima leisten und die Stadt grüner und lebenswerter erscheinen lässt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Nein

PRAXISERPROBTE LÖSUNG FÜR ENGSTELLEN IM RADVERKEHR

DER ORTENAU KREIS

35

Der Ortenaukreis hat 2021 einen innovativen Rad-/Gehweg als Lückenschluss zwischen dem RadNETZ BW an der B 3 und Lahr-Hugsweier an der K 5339 gebaut und die Radverkehrsführung über die vorhandene DB-Brücke stark verbessert. Im vorherigen Ausbauzustand war die Verbindung für den Rad-/Fußverkehr aufgrund des starken Verkehrsaufkommens mit hohen Risiken verbunden. Kfz müssen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite vor der Brücke halten (Ampelregelung) und der Radverkehr hat Vorrang. Für den Radverkehr ist eine Fahrspur mit Betonschutzwänden verkehrssicher abgetrennt. Nun können auch schwächere Verkehrsteilnehmende, wie Kinder oder ältere Menschen, selbstaktiv am Verkehr teilnehmen.

Da der Radweg auf beiden Seiten direkt bis an die Brückenkappe herangeführt wird, ist nur ein kleiner Abschnitt von ca. 45 m auf der Brücke von der Ampelregelung betroffen. Es hat sich gezeigt, dass diese Form der Verkehrsführung von allen Verkehrsteilnehmenden besser angenommen wird als eine Signalregelung über die gesamte Rampe hinweg mit weit vorgelagerter Sperrung, wie im Falle des Projekts an einer Landesstraße in räumlicher Nähe.

Das Modell ist auf andere Fälle übertragbar und für Engstellen jeglicher Art besonders geeignet. Sollte z.B. ein Brückenbauwerk für die Anlage eines separaten Rad-/Gehwegs zu schmal, eine Verbreiterung aus statischen oder auch wirtschaftlichen Gründen nicht oder erst längerfristig möglich sein und auch die Neuanlage einer separaten Rad-/Gehwegbrücke ausscheiden, bietet sich dieser Aufbau an. Insbesondere bei Ausbauprojekten entlang von Bahnstrecken oder übergeordneten Straßen und dem damit verbundenen Neubau vieler Brückenbauwerke kann eine halbseitige Sperrung als Sofortmaßnahme umgesetzt werden. Die Lösung ist kurzfristig, kostengünstig, ressourcenschonend und mit verhältnismäßig wenig Personaleinsatz umsetzbar. Auch vonseiten des Betriebsdienstes ist diese Praxislösung nach Implementierung einfach zu unterhalten. Die Abtrennung der Spur für den Radverkehr mit Betonschutzwänden ist unbedingt zu

Projektmanagement:

- Landratsamt Ortenaukreis, Straßenbauamt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Luise Markert
- E-Mail: luise.markert@ortenaukreis.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Verkehrssichere Querung von Engstellen, Lückenschlüsse Radnetz, Bevorrechtigung Radverkehr
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Verkehrssicherheit erhöht, gute Akzeptanz aller Verkehrsteilnehmenden, Radverkehr attraktiviert
- FINANZIERUNG:
  Kreis (Haushaltsmittel), Förderung (LGVFG-RuF BW), Anteil Stadt
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2021 - fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wo die Anlage baulich getrennter Radwege an Engstellen nicht möglich ist, hat der Ortenaukreis eine praxiserprobte Lösung entwickelt: Kfz müssen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite vor der Engstelle halten (Ampelregelung) und der Radverkehr hat Vorrang. Für den Radverkehr ist eine Fahrspur mit Betonschutzwänden verkehrssicher abgetrennt. Beim Radweg zwischen Hugsweier und der B 3 entlang der K 5339 wird dieses Modell bereits angewendet, der Einsatz für weitere Projekte wird geprüft.

PRAXISERPROBTE LÖSUNG FÜR ENGSTELLEN IM RADVERKEHR

35

empfehlen. Zwar gibt es auch Ansätze, den Radverkehr mit Schutzstreifen oder Piktogrammketten auf der Fahrbahn besser sichtbar zu machen, jedoch wird die Verkehrssicherheit dadurch nur subjektiv erhöht.

Der Ortenaukreis prüft den Einsatz an anderen Engstellen. Voraussetzung ist, dass direkt an einen baulich angelegten Radweg angeschlossen werden kann, die einspurige, signalisierte Strecke möglichst kurz ist und keine Einmündungen in diesem Bereich sind. Der Ansatz wurde auch auf Landes- und Bundesebene für den besonderen Vorbildcharakter und die gute Übertragbarkeit prämiert: (3. Platz Landespreis Radinfrastruktur BW 2022 und eines der 20 Gewinnerprojekte im Wettbewerb „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2023.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Ressourcen und Kosten einsparen durch intelligente Lösung für Engstellen (keine neuen oder temporären Brücken), Förderung Radverkehr als wichtige Säule klimafreundlicher Mobilität, Beitrag zum Ziel des Landes BW, bis 2030 20% Radverkehrsanteil zu erreichen (im Ortenaukreis bereits 2021 mit 21% übertroffen, s. Modal-Split-Erhebung im Rahmen der „Mobilitätsbefragung Ortenaukreis 2021“), Radverkehrsförderung auch in „Politischen Leitlinien für die Mobilität im Ortenaukreis“ verankert

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, gemeinsames Ziel: Verkehrssicherheit des Radverkehrs kurzfristig signifikant er-'höhen.

VERKEHRSVERSUCH „BUERSCHE STRASSE“

Stadt Gladbeck

36

Auf der Buerschen Straße, Hauptverkehrsstraße mit vier Fahrstreifen und begrüntem Mittelstreifen, wichtige Verbindung von Gladbeck nach Gelsenkirchen, existiert in weiten Abschnitten keine Radverkehrsführung. Zentrumsnah wurde in den 1990er-Jahre je ein Fahrstreifen zu einer Kombination aus Radfahrstreifen und Parkstreifen umgewidmet. So fortschrittlich der Ansatz war, so wenig regelkonform und verkehrssicher ist der zwischen Mittelstreifen und Seitenraum „eingequetschte“ Radfahrstreifen heute. Fahrzeuge überholen regelwidrig, unachtsam geöffnete Türen gefährden Radfahrende zusätzlich. Damit geriet die Buersche Straße in den Fokus von ADFC und städtischer Verkehrsplanung. Erklärtes Ziel: die Einrichtung einer regelkonformen, durchgängigen und verkehrssicheren Radverkehrsführung auf der gesamten Buerschen Straße.

Daher wurde durch die Verwaltung in 2021 eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die ergebnisoffen alle Möglichkeiten zur Neuaufteilung aufzeigte und deren Stärken, Schwächen und Konsequenzen beurteilte. Im Ergebnis wurde deutlich: Mit einem Vollumbau bieten sich langfristig große Chancen, eine zukunftsfähige Straßenraumgestaltung für alle Nutzer:innen zu erreichen. Jedoch ist angesichts der Ausgangslage eine kurzfristige Anpassung der Verkehrsführung dringend geboten.

Daher hat die Verwaltung im zweiten Schritt eine kurzfristig umsetzbare Planung erarbeitet, welche die Planungsziele erfüllt, aber letztlich eine Abwägung zwischen kostenfreien Stellplätzen und einer regelkonformen Radverkehrsführung erforderte. Über Parkraumerhebungen und Analysen des Nutzer:innenverhaltens wurden im Vorfeld wichtige Erkenntnisse gewonnen. Die Planung sieht sogar die Schaffung von neuen, kostenfreien Stellplätzen vor, um lokale Bedarfe abzufedern.

Der großen Skepsis vor allem auf politischer Seite konnte über die Empfehlung

Projektmanagement:
- Stadt Gladbeck

Kontakt:
- Ansprechpartner: Kathrin Webers
- E-Mail: verkehrsplanung@stadt-gladbeck.de
- Projekthomepage: gladbeck.verkehrsversuch.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Einrichtung einer regelkonformen und komfortablen Radverkehrsführung / Protected Bike Lane
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Wegfall Stellplätze wurde kompensiert, Radfahrstreifen wird genutzt, keine zusätzliche Nachfrage.
- FINANZIERUNG:
  Städtische Haushaltsmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2023 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Vorher eine Hauptverkehrsstraße bis in das Zentrum von Gladbeck, 1,5 km, 10.000 Fahrzeuge am Tag, ein üppig bewachsener Mittelstreifen, ca. 280 kostenfreie Stellplätze, gar keiner oder ein zu schmaler Radfahrstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen, nachher eine durchgängige, verkehrssichere, regelkonforme und komfortable Protected Bike Lane im Tausch für ca. 190 kostenfreie Stellplätze.

36

begegnet werden, die Umsetzung zunächst als Verkehrsversuch auf ein Jahr zu befristen und zu evaluieren. Der politische Beschluss erfolgte im März 2023. Die Markierungsarbeiten begannen im Juli 2023 zum Start der Sommerferien. Derzeit befindet sich der Verkehrsversuch „Buersche Straße“ damit auf der Halbzeit.

Besonders war von Beginn an die Beteiligung des Runden Tischs Nachhaltige Mobilität, ein informelles Gremium, in dem Fachverwaltung, ADFC, Verkehrsunternehmen, Polizei, Beiräte und Vertreter:innen der Fraktionen regelmäßig zu Fragen der Mobilität zusammenkommen. Der Runde Tisch hat früh Einblicke in die Machbarkeitsstudie erhalten, an der Auswahl von Vorzugsvarianten selbst mitgewirkt und fungierte als Multiplikator während der Erarbeitungsphase.

Zusätzlich ist der Verkehrsversuch in das Forschungsprojekt „Gladbecker Mobilität für alle“ in Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen eingebettet. Die Verwaltung hat zudem ein Kommunikationsbüro beauftragt, zuständig für Aktionstage, Informationsmaterial, FAQ und die Betreuung einer Hotline.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Verkehrsversuch zielt auf die Erprobung einer verkehrssicheren und komfortablen Radinfrastruktur und setzt damit den Anreiz, nachhaltig, ökologisch und gesundheitsfördernd in Gladbeck unterwegs zu sein. Ein Großteil der Flächen für Stellplätze wurde nur von einer überschaubaren Gruppe genutzt, im Rahmen des Verkehrsversuchs werden sie dem fließenden Radverkehr und damit einer größeren Zahl an Verkehrsteilnehmer:innen zugänglich gemacht. Gleichzeitig zeigt der Verkehrsversuch, dass auch ohne Eingriff in den bis zu 9 m breiten, baum- und gehölzbestandenen Mittelstreifen und ohne Vollumbau diese Ziele erreicht werden können. Der Verkehrsversuch setzt damit auch einen Akzent zum sorgsamen Umgang mit städtischen Ressourcen und grüner Infrastruktur.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch die Kooperation mit der Universität Duisburg-Essen im Rahmen des Forschungsprojektes „Gladbecker Mobilität für alle“ konnten Kurzinterviews, Online-Befragungen, Parkraumerhebungen und Verkehrserhebungen durch Ressourcen außerhalb der Stadtverwaltung gewonnen werden. Das Projekt kann dadurch auf einer breiteren Datenbasis evaluiert werden.

FAHRRADBUZZER: FRÜHANFORDERUNG VON AMPELSCHALTUNGEN

Im Radverkehrskonzept der Stadt Aschaffenburg wurde eine Netzhierarchie ausgearbeitet und Hauptrouten im Alltagsradverkehr wurden identifiziert. Diese sind besonders zu stärken und sollen möglichst komfortabel und mit geringen Wartezeiten nutzbar sein. An den Einsatzstandorten treffen Radhauptrouten 1. Ordnung mit den Hauptrouten des Kfz-Verkehrs auf zumeist klassifizierten Straßen aufeinander. Im Bestand lässt die hohe Belastung mit Kfz-Verkehr nur relativ kurze Freigabezeiten für den Fuß- und Radverkehr zu und die Freigabe erfolgt zudem nur auf aktive Anforderung. Die Radfahrenden müssen bis zum Anforderungsdrücker vorfahren, um überhaupt eine Freigabe zu erhalten. Je nach der aktuell laufenden Umlaufphase im Lichtsignalprogramm kann es lange dauern, bis eine Freigabe erfolgt.

Durch die Fahrradbuzzer als vorgezogene Anforderungsdrücker entsteht an allen vorgesehenen Einsatzstandorten ein zeitlicher Vorteil und mehr Fahrkomfort. Die Fahrradbuzzer ermöglichen teilweise ein direktes Durchfahren ohne Anhalten oder sie verkürzen die Wartezeiten deutlich, ohne dabei die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte einzuschränken. Zudem wurde die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Das Überfahren bei Rotlicht findet an den freien Rechtsabbiegern nicht mehr statt, da ein Anhalten nicht mehr erforderlich ist. An den Radialstraßen gibt es durch die frühere Anforderung am Fahrradbuzzer andere Aufstellorte bei der Querung. Diese Aufstellorte sind nun nicht mehr im Bereich wartender Zufußgehender und Radfahrender und verringern die Konflikte.

Als Erfahrungsgewinn ist festzustellen, dass die Fahrradbuzzer insbesondere bei den freien Rechtsabbiegern ohne Integration in die Gesamtsteuerung des Knotens idealtypisch funktionieren. Sie erfreuen sich einer sehr hohen Akzeptanz. Die Radfahrenden hatten den Sinn und Zweck der Anforderungsknöpfe schon erkannt, bevor die ersten Plakate montiert und die Pressemitteilung erstellt worden war. Wie an den freien Rechtsabbiegern können die Fahrradbuzzer auch an Anforderungsampeln auf freier Strecke idealtypisch funktionieren. An großen Knotenpunkten, wo das Drücken der Anforderung ohne unmittelbare Wirkung ist (aber mit Zeitgewinn), muss die Maßnahme verstärkt kommuniziert werden. Denn nicht jedem ist verständlich, dass die gesamte Knotensteuerung nicht sofort auf eine einzelne zusätzliche Anforderung regieren kann.

Die Kosten der Maßnahme sind insbesondere im Vergleich zu anderen Kosten im Bereich der Verkehrstechnik sehr gering. Auch das Verhältnis der Kosten zum Gewinn an Sicherheit und Zeit ist sehr gut.

37

https://www.youtube.com/watch?v=YL4n-ks19Bk

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Vermeidung von Standzeiten der Radfahrenden an Knotenpunkten und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es wurden zehn Fahrradbuzzer an fünf Knotenpunkten realisiert. Sie erfreuen sich sehr hoher Akzeptanz.
- FINANZIERUNG:
  90.000 EUR für zehn Fahrradbuzzer an fünf Knotenpunkten
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2022 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Fahrradbuzzer sind eine Frühanforderung von Ampelschaltungen zur Vermeidung oder Reduzierung von Standzeiten an Knotenpunkten. Es ist gerade im Alltagsradverkehr eine große Komforterhöhung, während der Fahrt die Schaltung der nächsten Ampel aktivieren zu können und dann idealerweise direkt bei Grün durchfahren zu können. Die Fahrradbuzzer sind neu und innovativ und das Verhältnis der Kosten zum Gewinn an Zeit und Sicherheit ist sehr gut.

Projektmanagement:

- Stadt Aschaffenburg, Amt für Stadtplanung und Klimamanagement, Radverkehrsbeauftragter

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jörn Büttner
- E-Mail: joern.buettner@aschaffenburg.de
- Projekthomepage: https://www.aschaffenburg.de/Buerger-in-Aschaffenburg/Strasse-und-Verkehr/Radverkehr/Neuigkeiten/DE_index_4742_93698.html

FAHRRADBUZZER: FRÜHANFORDERUNG VON AMPELSCHALTUNGEN

37

Die Fahrradbuzzer sind neu und innovativ und in dieser Form noch nicht aus anderen Städten bekannt. Sie sind auch eine Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit. Die Presse wurde beteiligt und die Maßnahme wurde öffentlich und natürlich auch kontrovers diskutiert. Die Fahrradbuzzer wurden konzeptionell vom Radverkehrsbeauftragten im Stadtplanungsamt erarbeitet und durch die Abteilung Verkehrstechnik des Tiefbauamtes betreut und umgesetzt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Förderung des Radverkehrs ist gerade an Alltagsradrouten ein großer Beitrag für eine langfristig umweltverträglichere Mobilität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

TRIANGEL – DAS SCHNELLE KLIMAFREUNDLICHE RADWEGE-3-ECK IM KREIS STEINFURT

38

https://youtu.be/RsvH6CpY5LY

Die Triangel im Westen des Kreises Steinfurt verknüpft die Kommunen Metelen, Ochtrup, Wettringen, Neuenkirchen, Rheine und Steinfurt über ehemalige Bahntrassen zu einer durchgehenden Veloroute. Mit einer Gesamtlänge von 62 km ist sie die längste zusammenhängende Radwegeverbindung im Kreis.

Die Triangel setzt als erste Veloroute des Kreises neue Maßstäbe für schnelle, sichere und komfortable Radwege und beschleunigt den Radverkehr auf den Wegen zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen. Mit dem Ausbau der Bahntrassenradwege auf eine Breite von 3 m, dem Umbau von Wirtschaftswegen in enger Abstimmung mit der Landwirtschaft, der Einrichtung von Fahrradstraßen, der Neuanlage einer Brücke über eine Bundesstraße, dem Umbau von mehr als 150 Knotenpunkten für einen bevorrechtigten Radverkehr und der Beleuchtung auf Abschnitten im Innenbereich konnten die Qualitätsstandards der Radwege deutlich erhöht werden.

Folgende weitere Maßnahmen wurden umgesetzt:

- Anlage einer „intelligenten“ Ampel zur Bevorrechtigung des Radverkehrs an einer Landesstraße
- Neuanlage von Fahrradboxen
- Einrichtung von Bikesharing-Systemen
- Informationsvermittlung zu kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement
- Öffentlichkeitsarbeit einschl. Planungsradtouren
- Kampagne zur „Gegenseitigen Rücksichtnahme“ der Verkehrsteilnehmenden
- Vernetzung von Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern über die Kreisgrenzen hinaus

Projektziele sind die Förderung des Alltagsradverkehrs durch Ertüchtigung des bisher eher touristisch genutzten Radverkehrsnetzes als Beitrag zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur, zur Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von

Projektmanagement:

- Kreis Steinfurt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Udo Schneiders
- E-Mail: udo.schneiders@kreis-steinfurt.de
- Projekthomepage: http://www.kreis-steinfurt.de/triangel

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Einrichtung einer integrierten Fahrradstraße auf rd. 62 km in sechs Kommunen im Veloroutenstandard
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Abschluss aller Aus- und Umbaumaßnahmen und weiterer Projektbausteine im Mai 2023
- FINANZIERUNG:
  BMWK, Kreis Steinfurt, Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  01.03.2020 bis 31.05.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Kreis Steinfurt sowie die Kommunen Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen haben mit der Triangel auf einer Länge von rd. 62 km eine schnelle und sichere Radwegeverbindung geschaffen. 160.000 Bürgerinnen und Bürger im Projektraum profitieren in ihrem Mobilitätsalltag von den neuen und bevorrechtigten Radwegen. Die Triangel unterstützt eine neue Mobilitätskultur, bereichert das radtouristische Angebot des Kreises Steinfurt und trägt zum Klimaschutz bei.

TRIANGEL – DAS SCHNELLE KLIMAFREUNDLICHE RADWEGE-3-ECK IM KREIS STEINFURT

38

Emissionen sowie die Förderung der Gesundheitsvorsorge durch vermehrtes Radfahren und nicht zuletzt für einen verbesserten Klimaschutz. Bei allen Maßnahmen haben Aspekte der Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung höchste Priorität.

Damit die Vorzüge der neuen Infrastruktur langfristig sichergestellt sind, wurden die sog. Kreisradwege als neue Radverkehrsinfrastruktur beispielgebend eingeführt. Die Unterhaltung auf Grundlage eines einheitlichen Standards sowie die Verkehrssicherung außerhalb geschlossener Ortslagen gehen auf den Kreis über. Zur Gewährleistung dieser Aufgaben hat der Kreistag eigens den Beschluss gefasst, die Kreisstraßenmeisterei personell und maschinell besser auszustatten.

Die Umsetzung des Projekts begann im März 2020. Die letzten Maßnahmen wurden bis zum 31.05.2023 abgeschlossen. Die Gesamtkosten des Projekts beliefen sich auf rd. 7,10 Mio. Euro. 70% der zuwendungsfähigen Ausgaben wurden vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

Insgesamt wird die Triangel nicht nur regional als beispielgebendes integriertes Radverkehrsprojekt wahrgenommen, sondern erfährt mindestens landesweit Beachtung. Dies wurde u.a. durch Rückmeldungen von Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten im Rahmen diverser Vernetzungstreffen deutlich.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Kreis Steinfurt hat zusammen mit den sechs Anrainerkommunen ein Projekt realisiert, das die Zielsetzungen einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätswende in idealer Weise umsetzt. Ziel der Triangel ist es, eine neue Mobilitätskultur jenseits des Autos zu schaffen. Das Projekt hat dabei in erster Linie die Alltagsradfahrenden im Blick.

Im Bereich Nachhaltigkeit verfolgte das Projekt unterschiedliche Schwerpunkte:

- Zählungen und Haushaltsbefragungen zur Mobilität/Modal Split im Kreis Steinfurt belegen, dass im Triangel-Projektraum in den letzten Jahren ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen generiert und die Bürgerinnen und Bürger zu einem vermehrten Fahrradfahren animiert werden konnten.
- Durch das Bikesharing-System zwischen dem Bahnhof Ochtrup und dem Designer Outlet Center konnte die Anbindung an die starke Achse des SPNV zwischen den Oberzentren Münster und Enschede (Niederlande) gestärkt werden.
- Adaptive Solarleuchten, die nur bei Bedarf leuchten, tragen zur Energieeffizienz bei, sparen Lichtemissionen ein und sind damit besonders insektenfreundlich.

Alles in allem vereint die Triangel somit Infrastrukturentwicklung und Klimaschutz und ist ein Leuchtturmprojekt für nachhaltige Mobilität im Münsterland.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Regelmäßiger Austausch der Lenkungsgruppe als strategisches Koordinations- und Entscheidungsorgan (Videomeetings, Vor-Ort-Termine)
- Projektkommunikation und Austausch von Unterlagen (mit den Kommunen und Projektpartnern) über eine digitale Austauschplattform
- Projektcontrolling anhand eines Projektstrukturplans in Form von Aufgabenlisten

RADVERKEHRSBESCHLEUNIGUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN

39

In einer Zeit, in der klimaneutrale Nahmobilität einen immer höheren Stellenwert im Straßenverkehr einnimmt, reagiert das Tiefbauamt auf diese Entwicklung, indem es gezielt Anpassungen an der verkehrlichen Infrastruktur vorantreibt. Insbesondere die steigende Anzahl von Fahrrädern und E-Bikes auf den Straßen verlangt nach Maßnahmen, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Im Fokus des Projektes stehen dabei Lichtsignalanlagen, deren Optimierung spezifisch auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgerichtet wird.

Die Grundidee hinter diesen Anpassungen liegt in der frühzeitigen Erfassung und Beschleunigung von Radverkehrsströmen, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten. Hierfür sind neu zu berechnende Signalprogramme und erweiterte Sensorik an den Lichtsignalanlagen entscheidend. Diese sollen es ermöglichen, den Radverkehr effizient zu steuern und die Reisezeit für Radfahrende zu verringern. Besondere Anwendungsbereiche dieser Maßnahmen sind die geplanten sternförmigen Velorouten, die die City mit den Stadtteilzentren verbinden sollen, sowie der Radschnellweg Ruhr (RS1), der als bedeutende Radverkehrsachse die Stadt Dortmund in west-östlicher Richtung durchqueren wird.

Im Gegensatz zur grünen Welle, wie sie aus dem Kfz-Verkehr bekannt ist, handelt es sich bei diesen Anpassungen nicht um eine durchgehende Grünphase. Die Herausforderung besteht vielmehr darin, die Geschwindigkeitsunterschiede der Radfahrenden zu berücksichtigen und eine frühzeitige Erfassung zur Verlängerung bestehender Grünphasen zu ermöglichen. Hier kommt es nicht nur auf die Erkennung von Radfahrenden an sich an, sondern auch auf die Differenzierung zwischen Radfahrenden, Zufußgehenden und insbesondere dem motorisierten Individualverkehr. Hierfür werden spezielle Detektionstechnologien wie Radardetektoren und Wärmebildkameras eingesetzt, die eine präzise Unterscheidung ermöglichen. Durch die entsprechenden Detektoren an den Lichtsignalanlagen ist die Radverkehrsbeschle- Dies erhöht die Barrierefreiheit.

Projektmanagement:

- Tiefbauamt Stadt Dortmund

Kontakt:

- Ansprechpartner: Fabian Menke
- E-Mail: fahrradbeauftragter@dortmund.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Signalprogramme und Sensorik an Lichtsignalanlagen optimieren die Querung für Radfahrende.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  17 von insgesamt 37 geplanten Knotenpunkten wurden mit erweiterter Sensorik aufgerüstet.
- FINANZIERUNG:
  Landesförderung 95 % bis von 2022 bis 2025
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Dortmund sieht vor, den Radverkehr auf den geplanten Velorouten und dem Radschnellweg Ruhr in Knotenpunkten weitgehend zu bevorrechtigen. Insbesondere auf diesen Routen können durch neue Signalprogramme und erweiterte Sensorik an Lichtsignalanlagen Radverkehrsströme frühzeitig erfasst und beschleunigt werden. Grünphasen werden mithilfe der Technik verlängert und Wartezeiten durch automatische Frühanforderung verringert.

RADVERKEHRSBESCHLEUNIGUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN

39

Die Auswahl der Lichtsignalanlagen, die für diese Optimierungen infrage kommen, erfolgt in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachbereichen. Gemeinsam wurden bereits Lichtsignalanlagen identifiziert, an denen die Installation von Frühanforderungen und aktiven Verlängerungsmöglichkeiten für Radfahrende sinnvoll erscheint. Dies zeigt, dass die Maßnahmen nicht nur theoretisch diskutiert werden, sondern bereits in der Praxis Anwendung finden.

Bisher wurde keine Abfolge von mehreren Lichtsignalanlagen gefunden, an der sich die Einrichtung einer grünen Welle für Radfahrende anbieten würde. Die Anpassungen an Lichtsignalanlagen erfolgen daher individuell und bedarfsgerecht, wobei nicht nur die technischen Aspekte, sondern auch die städtische Infrastruktur und die Anforderungen der Radfahrenden selbst berücksichtigt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Diese Maßnahme ist ein Baustein von vielen, um die Verkehrsinfrastruktur an die sich wandelnden Anforderungen einer nachhaltigen Mobilität anzupassen. Die Förderung des Radverkehrs und die Schaffung optimaler Bedingungen für Radfahrende tragen nicht nur zur Reduzierung von CO_2-Emissionen bei, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als umweltfreundliche Alternative im urbanen Raum.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

ZUKUNFTSMOBILITÄT FÜR KINDER – SCHULSTRASSEN FÜR DEUTSCHLAND

40

https://youtu.be/B-eP3A7mG-c

Imagine! „Alle Kinder müssen in der Lage sein, morgens allein zur Schule zu gehen. Wer ist denn gegen Straßen, die für Kinder sicher sind?“ An diesem „Narrativ“ von Prof. Dr. Marco te Brömmelstroet (Mobilitätstag NRW 2022) setzt auch Kidical Mass (KM) mit ihrer Schulstraßen-Kampagne an. Unter „Schulstraße“ ist ein Set an Maßnahmen und Regeln zu verstehen, das Kindern im Umfeld von Schulen oder Kitas die Teilhabe an Mobilität und die Verbesserung von Verkehrssicherheit ermöglicht. Dafür werden eine oder mehrere Straßen im Umfeld einer Schule (oder Kita) für den Kraftverkehr gesperrt – und somit zugleich für den nicht motorisierten Verkehr freigegeben. Die Sperrung wird i.d.R. zeitlich auf eine halbe bis eine Stunde zu Schulbeginn und Schulende begrenzt (temporäre Schulstraße). Das Umfeld einer Schule kann aber auch dauerhaft autofrei gestaltet werden, um ganztägig Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen zu schaffen (permanente Schulstraße).

Beide Modelle können in Form einer als Versammlung angemeldeten Aktion erlebbar gemacht bzw. ausprobiert werden. Genau das macht KM seit 2021.

KM hat 2021 in Köln erste eintägige bzw. einwöchige Schulstraßen-Aktionen auf die Straße gebracht. Für für die beiden „Pionierschulen“ fassten die zuständigen Bezirksvertretungen noch im gleichen Jahr Beschlüsse. Inzwischen liegen in sieben der neun Kölner Stadtbezirke Beschlüsse für Schulstraßen vor. Rund 30 Schulen und Kitas in Köln haben eine Aktion zusammen mit KM durchgeführt. Die Stadt Köln hat das Konzept von KM aufgegriffen und in 2023 vier Pilotprojekte ins Leben gerufen.

Parallel hat KM das Konzept „Schulstraße“ bundesweit verbreitet. Mehrere Kommunen sind dem Kölner Beispiel gefolgt und haben Pilotprojekte initiiert, u.a. Berlin, Bonn, Dresden, Essen und Ulm.

Gleichzeitig berichteten Kommunen über die große Rechtsunsicherheit im Bereich „Schulstraße“. Deshalb haben KM Aktionsbündnis, Deutsches Kinderhilfswerk und VCD ein Rechtsgutachten zu Schulstraßen beauftragt. Das Gutachten weist eindeutig nach, dass Kommunen vielfältige Möglichkeiten haben, Schulstraßen temporär oder dauerhaft einzurichten. Das Straßenverkehrsrecht und das Straßenrecht bieten

Projektmanagement:

- Kidical Mass Aktionbündnis c/o Stadt mit Platz gUG (haftungsbeschränkt)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simone Kraus
- E-Mail: kontakt@kinderaufsrad.org
- Projekthomepage: https://kinderaufsrad.org/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Schulstraßen erlebbar machen und etablieren, straßenrechtliche Möglichkeiten aufzeigen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiche Aktionen und Lobbyarbeit, Pilotprojekte in Köln und anderen Kommunen 2023 ausgelöst
- FINANZIERUNG:
  Ehrenamtliches Engagement, Spenden, Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schulstraßen sind Leuchtturmprojekte zur Förderung der sicheren, aktiven Kindermobilität. Sie bieten ein enormes Potenzial für die Mobilitätswende. Seit 2021 verbreitet Kidical Mass das Konzept bundesweit. Die Stadt Köln startete 2023 vier Pilotprojekte. Weitere folgten, u.a. in Berlin, Bonn, Dresden, Essen und Ulm. Ein von Kidical Mass, Deutsches Kinderhilfswerk und VCD beauftragtes Rechtsgutachten zeigt vielfältige Möglichkeiten zur temporären oder dauerhaften Einrichtung von Schulstraßen auf.

ZUKUNFTSMOBILITÄT FÜR KINDER – SCHULSTRASSEN FÜR DEUTSCHLAND

40

nach geltender Rechtslage zahlreiche Optionen, die Straßen nur für den nicht motorisierten Verkehr freizugeben und damit für ein sicheres Schulumfeld für die Kinder zu sorgen: z.B. mittels Teileinziehung, als Fahrradstraße, mit dem Nachweis der qualifizierten Gefahrenlage oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Zur Vereinfachung der Umsetzung fordert KM die Verankerung von Schulstraßen in der StVO (Bsp. Österreich). Darüber hinaus sollen Schulen und Kitas in die Radverkehrsnetze integriert werden (vgl. NRVP 3.0). Hierzu betreibt KM Lobbyarbeit u.a. bei der Verkehrsministerkonferenz. Ein weiterer Erfolg ist ein für NRW angekündigter Schulstraßen-Erlass.

Fazit à la Prof. te Brömmelstroet: „Wir wissen, wie wir es machen müssen, machen wir die Straßen vor den Schulen autofrei – jetzt! Die Kinder haben das Recht darauf."

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Schulstraßen sowie ihre Begleitung und Absicherung durch rechtliche Maßnahmen tragen dazu bei, dem seit Beginn der Motorisierung bestehenden und weiterhin ungebrochenen Trend der Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum entgegenzuwirken. Sie nehmen sich der berechtigten Sorge von Eltern an, ihre Kinder alleine auf stark befahrenen Straßen in die Schule gehen oder mit Fahrrad zur Schule fahren zu lassen. Schulstraßen können hier Abhilfe schaffen und bieten eine Art geschützten Raum für Kinder, in denen sie ihre Mobilität frei entfalten und entwickeln können. Dabei beschränkt sich deren Funktion nicht nur auf das flüssige Vorankommen „von A nach B" und die Verkehrssicherheit der Kinder. Ebenso wichtig sind eine selbstbestimmte Mobilität, das Gefühl von Selbstwirksamkeit und Bewegungsfreude sowie die Entwicklung kommunikativer Fähigkeiten im Verkehr.

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 und die gesamte Gesellschaft. Sie machen auch einfach Spaß!

RADLOGISTIK-HUB AM VIEHHOF

41

https://www.instagram.com/reel/CvecziLocaX/?igshid=NjIwNzIyMDk2Mg

München ist die Paket-Hauptstadt Deutschlands, in keiner anderen Stadt werden so viele Pakete geliefert. Mit dem Radlogistik-Hub wollen wir die Zustellung auf der letzten Meile stadtverträglicher gestalten. Ziel ist, Abgase, Unfälle und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu reduzieren. Besonders in den verdichteten Innenstadtbereichen gibt es ein großes Potenzial für eine platzsparende Logistik.

Mit dem innovativen Logistikzentrum fördert die Landeshauptstadt München unterschiedliche Geschäftsmodelle der Lastenradlogistik – neben der klassischen Paketzustellung ist dies auch die Baustellen- und Firmenbelieferung. Damit bietet der Radlogistik-Hub den Logistikunternehmen eine attraktive Plattform, um in die Lastenradlogistik einzusteigen oder sie weiter auszubauen. Auch die Förderung einer Verknüpfung von Geschäftsmodellen ist geplant, z.B. in Form einer Erweiterung der bestehenden Geschäftsmodelle auf einen integrierten Radlieferservice für die Geschäfte der Innenstadt. Laut einer Studie des EU-geförderten CycleLogistics-Projekts können 51% aller motorisierten Transporte in europäischen Städten auf Lastenräder und -anhänger verlagert werden – 69% der privaten und 31% der gewerblichen Fahrten.

In einer eng bebauten Stadt wie München mangelt es vor allem an geeigneten Flächen für die Radlogistik. Der Radlogistik-Hub am Viehhof soll vorführen, wie ein erfolgreicher Betrieb trotz beengter Verhältnisse möglich ist. Das Pionierprojekt soll als Basis für die Planung eines Hub-Netzwerks auf Stadtgebiet dienen, für das auch EU-Fördergelder fließen werden. Ziel ist, ein Netzwerk von 15 bis 20 Hubs einzurichten, in denen die Infrastruktur immer gemeinschaftlicher genutzt wird.

Die neue Anlage wurde auf einer Fläche der Markthallen München des Kommunalreferats von der städtischen P+R GmbH errichtet und wird von dieser im laufenden Betrieb verwaltet. Das Projekt wird im Rahmen der strategischen Allianz „Mobile Zukunft München“ (MZM), die mit vielfältigen Initiativen die Verkehrssituation im

Projektmanagement:

- Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christiane Behrisch
- E-Mail: christiane.behrisch@muenchen.de
- Projekthomepage: https://muenchenunterwegs.de/angebote/der-erste-radlogistik-hub-muenchens-am-viehhof

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Förderung der Radlogistik durch Schaffung eines „Showrooms“ für innovative Lieferkonzepte
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Hub wurde im August mit Vermietung aller Container medienwirksam eröffnet und ist seitdem in Betrieb.
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel und Fördergelder, Betrieb durch Mieten
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2023 bis 2026 (oder länger, je nach Flächenverfügbarkeit)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Radlogistik-Hub des Mobilitätsreferats wollen wir auch Skeptiker*innen zeigen, dass sich die Lastenradlogistik zu einem professionellen, leistungsstarken und vor allem stadtverträglichen Standbein der urbanen Logistik entwickelt hat. Das ist ein weiterer wichtiger Schritt für die Verkehrswende in München. Fünf Logistikunternehmen stellen vom Viehhof aus auf der letzten Meile Pakete an Privatpersonen zu sowie Waren und Paletten an Gewerbeunternehmen, Handwerksbetriebe und Baustellen.

RADLOGISTIK-HUB AM VIEHHOF

41

Großraum München verbessern will, von der IHK für München und Oberbayern unterstützt und vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr finanziell gefördert. Das Mobilitätsreferat setzt damit nach nur acht Monaten einen Auftrag des Stadtrats aus der Wirtschaftsverkehrsstrategie „Urbane Logistik“ um. Sie ist eine Teilstrategie der „Mobilitätsstrategie 2035“, dem Fahrplan für die Verkehrswende in München.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Förderung klimaneutraler und stadtverträglicher Zustellung von Waren im urbanen Raum
- Ausschöpfung des vollen Potenzials der Radlogistik (ca. 30% des gesamten Lieferverkehrs im Stadtgebiet)
- Förderung der Integration von Geschäftsmodellen der Radlogistik zur besseren Finanzierbarkeit

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Beschleunigungsfaktoren waren das Ziel, den Hub pünktlich zur IAA Mobility zu eröffnen, und die Tatsache, dass die Eröffnungsveranstaltung hochkarätig politisch besetzt war.

NEU: DREI FAHRRADBOXEN FÜR CHEMNITZ

42

Die Idee des Projektes begründet sich aus stetigen Forderungen aus der (Rad fahrenden) Bürgerschaft, mehr sichere Abstellanlagen, besonders auch für hochqualitative Fahrräder, im Stadtgebiet anzubieten. Die Stadt Chemnitz ist dem Förderaufruf des Sonderprogramms Stadt und Land gefolgt und hat innerhalb des Verkehrs- und Tiefbauamtes die Idee entwickelt. Drei Standorte an besonders wichtigen Stellen im Stadtgebiet (Innenstadt, Vorplatz Hauptbahnhof, vor dem Hörsaalzentrum der Technischen Universität) wurden für das Konzept ausgewählt. Besonders für Chemnitz ist, dass es diese Arten von Abstellanlagen in Chemnitz bisher nicht gab und damit ein Quantensprung im Bereich qualitativ hochwertiger Anlagen erzielt wird.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Gemäß dem Gedanken „Angebot schafft Nachfrage" im Bereich von mehr Abstellanlagen erhoffen wir eine steigende Nutzung des Fahrrades als wichtigen Baustein für nachhaltige Mobilität in Chemnitz. Sollte die Nachfrage an den ausgewählten Standorten nicht den Erwartungen entsprechen, können die Anlagen mit geringem Aufwand an neue Standorte umgesetzt werden.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch intensiven Einsatz mehrerer Mitarbeiter konnte das Projekt innerhalb des Zeitplans umgesetzt werden.

Projektmanagement:

- Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Chemnitz

Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexander Kirste
- E-Mail: alexander.kirste@stadt-chemnitz.de
- Projekthomepage: https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/fussgaenger_radfahrer/fahrradgaragen/index.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen
- ZIEL:
  Schaffung attraktiver, witterungs- und diebstahlgeschützter Abstellanlagen (72 Stellplätze insgesamt)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Eröffnung der Boxen am 01.12.2023 – Monitoring zur Nutzung beginnt gerade erst.
- FINANZIERUNG:
  Sonderprogramm Stadt und Land
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In Chemnitz wurden im Jahr 2023 drei neue Fahrradboxen aufgestellt. Diese qualitativ hochwertigen Abstellanlagen für Fahrräder, die für alle öffentlich zugänglich sind, sind ein Novum für Chemnitz (bis auf eine Fahrradbox einer privaten Initiative). Die Boxen sind doppelstöckig ausgeführt und laden durch die gute Zugänglichkeit und ansprechende Gestaltung zur Nutzung ein.

RADBOX.NRW – B+R-BUCHUNGS- UND ZUGANGSSYSTEM FÜR NRW

43

Beispielanwendung:
https://youtu.be/cOUjafjpoOg

Die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote ist einer der Schlüssel für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich und für die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Flexible, sichere und digitale B+R-Anlagen an Mobilstationen als attraktive Umsteige- oder Zugangsorte sind dabei zentraler Bestandteil.

Der Betrieb des Buchungs- und Zugangssystems für digitale verschließbare Fahrradabstellanlagen – radbox.nrw – startete 2022. Das gemeinsam von go.Rheinland und NWL für ganz NRW entwickelte System funktioniert herstellerunabhängig und bietet Kommunen und Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Anlagen jeder Größe und Art aufzuschalten. Bis heute sind über 65 Fahrradabstellanlagen und Schließfächer mit nahezu 2.000 Stellplätzen buchbar.

Über Web und App können Stellplätze zentral und einfach gesucht, gebucht und bezahlt werden. Flexible Buchungszeiträume von einer Stunde bis zu einem Jahr sind möglich, die Bezahlung erfolgt digital. Rabatte für ÖPNV-Kund*innen erhöhen die Attraktivität. Die Öffnung der Anlagen erfolgt mit TAN-Nummer, QR-Code, E-Ticket oder direkt über die App.

Digitale Fahrradabstellanlagen werden derzeit in den Kommunen in der Regel über einzelne Hersteller angeboten. Diese nutzen dann ein eigenes System, sodass die Nutzer*innen sich mehrfach registrieren müssen. Zusätzlich wird die Beschaffung weiterer Anlagen anderer Hersteller oder Typen erschwert und hohe laufende Kosten für den Betrieb der IT-Anwendungen sind die Folge.

Mit radbox.nrw übernehmen go.Rheinland und NWL Entwicklung, Bereitstellung und Betrieb eines zentralen Buchungs- und Zugangssystems für alle Kommunen und Verkehrsunternehmen in ihren Verbandsgebieten. Die Lizenzen für alle angeschlossenen Fahrradabstellanlagen werden kostenfrei bereitgestellt.

Zusätzlich fördern go.Rheinland und die

Projektmanagement:

- go.Rheinland GmbH, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Andre Katzenberger
- E-Mail: andre.katzenberger@gorheinland.com
- Projekthomepage: https://www.radbox.nrw

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Fahrradparken in NRW – herstellerunabhängig, digital und flexibel – das ist deutschlandweit einmalig.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 65 Fahrradabstellanlagen von drei Herstellern mit nahezu 2.000 Stellplätzen in über 35 Kommunen
- FINANZIERUNG:
  Insgesamt ca. 1 Mio. €, gefördert vom Land NRW
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Entwicklung von 2020 bis 2024, danach dauerhaft laufender Betrieb

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
radbox.nrw ist das deutschlandweit einzige herstellerunabhängige Buchungs- und Zugangssystem für verschließbare Fahrradabstellanlagen. Alle bestehenden und neuen Anlagen in NRW können über eine Universalschnittstelle angebunden werden – von der Fahrradbox bis zum Bike-Tower. Der Kundenzugang zum System wird durch Integration in bestehende landes- und verbundweite sowie unternehmenseigene Apps und Webdienste möglichst einfach gestaltet. Zudem soll eine radbox-App eingeführt werden.

RADBOX.NRW – B+R-BUCHUNGS- UND ZUGANGSSYSTEM FÜR NRW

43

beiden anderen NRW-Zweckverbände Investitionen in die Errichtung von Fahrradabstellanlagen an den Haltepunkten des ÖPNV.

Bei der Beschaffung von Fahrradabstellanlagen steht go.Rheinland den Kommunen und Verkehrsunternehmen mit Rahmenverträgen und Musterausschreibungsunterlagen zur Seite. So wird von der Konzeption bis zur Umsetzung eine einfache und zentrale Möglichkeit geboten, digitale, verschließbare Fahrradabstellanlagen zu installieren. Schlüsselvergabe und lange Wartelisten entfallen durch die flexible Buchung. Auch die Verwaltung und Abrechnung erfolgen komplett über radbox.nrw. Durch ein zentrales Infoportal sowie Werbematerialien können Kommunen ihre Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen und radbox.nrw zielführend bewerben.

Die Möglichkeit zum Buchen und Bezahlen eines sicheren Fahrradabstellplatzes in der gewohnten App reduziert Zugangshemmnisse.

In Summe trägt radbox.nrw zum Ausbau der digitalen Vernetzung der Mobilitätsangebote und zu einer höheren Attraktivität des Umstiegs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei. Sicheres Fahrradparken am Bahnhof und an der Bushaltestelle wird flexibler und zuverlässiger.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Fahrradfahren ist nicht nur gesund, sondern schützt als emissionsfreie Fortbewegungsart auch das Klima. Sichere Fahrradabstell- bzw. B+R-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen sind zentraler Bestandteil bei dem Ausbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes sowie dem Neu- und Ausbau schneller Radwegeverbindungen in NRW. In Verbindung mit radbox.nrw als zentralem digitalen Buchungs- und Zugangssystem werden das Fahrrad als An-/Abreiseverkehrsmittel bei Nutzung des ÖPNV und somit die nachhaltige Fortbewegung mit dem Fahrrad insgesamt attraktiver.

Die Digitalisierung ermöglicht den Betreibern eine Optimierung der Auslastung der Anlagen sowie den Kund*innen Kostenvorteile bei Nutzung des ÖPNV und eine hohe Flexibilität bei den Buchungszeiträumen. So können Kund*innen bei radbox.nrw zwischen Kurzzeit- (Stunde, Tag, Woche) und Langzeittarifen (Monat, Halbjahr, Jahr) wählen. Ein System zur Buchung und Bezahlung aller Anlagen in NRW trägt zur Nachhaltigkeit bei. Fahrradparken wird durch radbox.nrw sicherer, verlässlich und flexibel.

Ergänzend bietet go.Rheinland den Kommunen im Verbandsgebiet eine umfassende Beratung sowie die Bereitstellung von Fördermitteln und Dienstleistungen zur vernetzten Mobilität und bei der Errichtung von Mobilstationen an und setzt sich im Interesse der Nutzer*innen für einheitliche Standards ein. So können beispielsweise Fahrradboxen mit Anschluss an radbox.nrw mit wenig Aufwand über einen von go.Rheinland bereitgestellten Rahmenvertrag ohne eigene Ausschreibung beschafft werden. Ebenso ist die Nachrüstung bestehender Anlagen für radbox.nrw berücksichtigt. Für 2024 ist darüber hinaus eine Erweiterung des Rahmenvertrags um weitere Fahrradabstellanlagen (z.B. Sammelgaragen und offene überdachte Fahrradparker) geplant. So wird die Errichtung sicherer Fahrradinfrastruktur noch einfacher und nachhaltiger.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Das Angebot eines zentralen Buchungs- und Zugangssystems in Kombination mit Beratung, Bereitstellung von Fördermitteln und Dienstleistungen zur vernetzten Mobilität (z.B. Rahmenverträge für Fahrradabstellanlagen, Mobilstationen) hilft den Kommunen Zeit, Aufwand und Kosten beim flächendeckenden Rollout von sicherer Fahrradinfrastruktur zu sparen.

AUSTAUSCH UND ERWEITERUNG DER FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN AM BAHNHOF

Bereits 2016 wurde im Stadtrat der Antrag gestellt, dass neue Fahrradabstellanlagen am Bahnhof errichtet werden sollen.

Laut DB-Bedarfsermittlung verfügte die Stadt über insgesamt 478 B+R-Stellplätze am Bahnhof. Die damals existierenden Stellplätze konnten die steigende Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten nicht decken. Es herrschte ein unübersichtliches Chaos. Die Abstellanlagen waren zudem nicht ADFC-zertifiziert.

Laut DB-Bedarfsanalyse wurden mind. 200 bis max. 300 neue Stellplätze benötigt. Ziel war die Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten sowie der Austausch der Altanlagen, um somit den Umstieg vom Auto auf Bike & Ride zu verbessern. Nachdem langjährige Verhandlungen mit der der Bahn bzgl. der Grundstücksnutzung scheiterten, konnte eine erfolgreiche Umsetzung erst nach dem Kauf des Grundstückes 2020 gestartet werden.

November 2021: Ausgetauscht wurden 232 Stellplätze (bestehende Anlage unter dem Holzdach). Allerdings konnte vorher nur ca. die Hälfte der Stellplätze genutzt werden, da diese nicht ADFC-zertifiziert und die Abstände daher viel zu gering waren. An diesem Standort wurden 149 neue, nutzbare Stellplätze geschaffen. Die Reihenbügelanlage „Fahrradparker – Beta XXL“ sind vom ADFC geprüft und zertifiziert. Die Tiefe der Reihenbügel beträgt ca. 70 cm. Mit einem Abstand von 50 cm zueinander und der abwechselnd angeordneten Hoch- und Tiefeinstellung wird ein komfortables Ein- und Ausparken der Fahrräder gewährleistet.

Frühjahr 2022: neben dem Austausch der bestehenden Altanlagen wurden zusätzlich 276 Stellplätze (überdachte und beleuchtete Doppelstockanlagen) neu zugebaut. Hierfür wurden mehr als die Hälfte der dort existierenden Autoparkplätze „geopfert". Anstelle von 51 Pkw-Stellplätzen gibt es jetzt nur noch ca. 20 Stellplätze. Um Radlern einen besonderen Service zu bieten, wurde der Gehweg abgesenkt und zusätzlich wurden neue Einfahrten geschaffen. Zudem erfolgte eine Abtrennung zum Bereich der Pkw-Stellplätze.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Beitrag zur Verkehrswende: Förderung der klimafreundlichen Kombination aus Fahrrad und Bahn. Ziel: der Umstieg vom Auto hin zum ÖPNV

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ja, Kauf des Grundstückes (nachdem langjährige Verhandlungen bzgl. der Grundstücksnutzung mit der Bahn scheiterten). Arbeitsstunden kommunaler Bauhof (Tiefbauarbeiten, da keine Firma zur zeitnahen Umsetzung gefunden werden konnte): 1.373 h

Projektmanagement:
- Stadt Moosburg an der Isar (Bike & Ride Offensive)

Kontakt:
- Ansprechpartner: Melanie Falkenstein
- E-Mail: melanie.falkenstein@moosburg.de
- Projekthomepage: https://www.moosburg.de/radabstellanlagen-nav

44

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

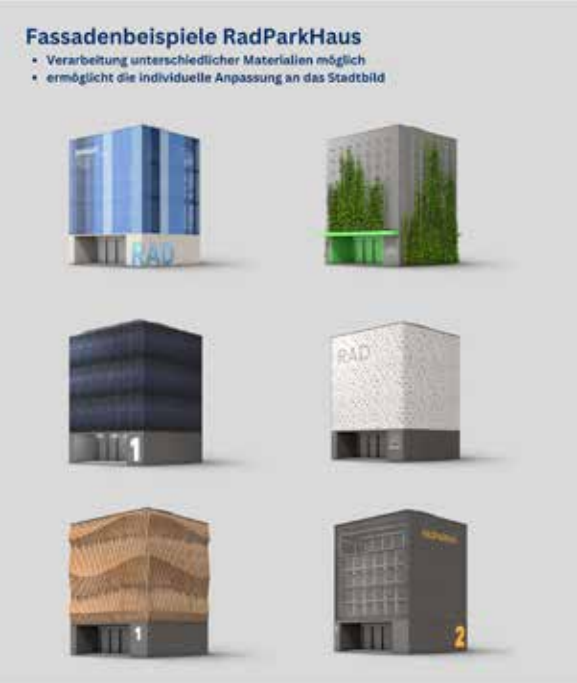
- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Förderung der klimafreundlichen Kombination aus Fahrrad und Bahn
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehr Komfort am Bahnhof: über 400 neue, ADFC-zertifizierte Fahrradparkplätze; weniger Chaos
- FINANZIERUNG:
  Gesamtkosten: 316.606,46 €, Förderung: 228.599,00 €
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2016 bis 2022

AUSSCHLAGGEBEND FÜR DIE AUSZEICHNUNG

Austausch der bestehenden Fahrradständer gegen ADFC-zertifizierte Fahrradabstellmöglichkeiten sowie zusätzliche Erweiterung der Abstellmöglichkeiten am Bahnhof in Moosburg, um somit den Umstieg vom Auto auf Bike & Ride zu verbessern. Die Stadt Moosburg hat dabei keine Mühen gescheut und nach langjährigen Verhandlungen, bei denen es bzgl. der Grundstücksnutzung zu keiner Einigung gekommen war, das Grundstück von der DB abgekauft und die Hälfte der dortigen Autoparklätze „geopfert“.

VOLLAUTOMATISCHES RADPARKHAUS

RadParken by krauth technology



45

Die steigende Nutzung von Fahrrädern als umweltfreundliches Verkehrsmittel hat die Notwendigkeit unterstrichen, angemessene Parkmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Die Ausgangssituation zeigt eine Lücke in der Fahrradinfrastruktur, die das Fehlen sicherer und praktischer Abstellmöglichkeiten betrifft. Die Idee hinter dem Projekt RadParHaus besteht darin, hochwertige, sichere und benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen zu schaffen, um die Attraktivität des Fahrradfahrens zu erhöhen. An strategischen Standorten, wie z.B. in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen, können Pendler ihr wertvolles Fahrrad in nur wenigen Sekunden bedienerfreundlich und diebstahlsicher über ein separates Eingangstor in einer räumlich abgetrennten Box abstellen. Es ist uns gelungen, Planung und Design unter Berücksichtigung von Sicherheit, Kapazität und Nutzerfreundlichkeit mit Einsatz moderner Technologien wie Zutrittssysteme, Überwachungskameras oder digitale Buchungssysteme zu vereinen. Das innovative und vollautomatische Steuerungskonzept ermöglicht in Stoßzeiten ein gleichzeitiges Einchecken von bis zu zwölf Fahrrädern und es gibt keine Wartezeiten. Über fünf Ebenen werden bis zu 120 Fahrräder auf zehn Paletten verteilt und eingelagert. Dadurch wurde eine hohe Akzeptanz und Auslastung in den bestehenden Projekten erreicht. Über eine individuelle Fassadengestaltung wurden die Gebäude in das vorhandene Stadtbild eingepasst. Optionale Schließfächer mit Lademöglichkeit von Akkus können integriert werden. Eine Begrünung des Daches oder eine PV-Anlage auf dem Dach bzw. an den Fassadenflächen ist genauso möglich. Auch bei der Standortwahl, wie z.B. an Schulen, Unternehmen, Multifunktionshallen und Campus-Projekten, bietet unsere Lösung einen Mehrwert zur Nutzung des Bikes und zur Förderung des Fahrradverkehrs.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Es trägt zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei, verbessert die Lebensqualität in städtischen Gebieten und zeigt eine eindeutige positive Resonanz von Nutzern. Das teure E-Bike kommt nicht nur in der Freizeit, sondern auch auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule und zu Veranstaltungen in regionaler Nähe zum Einsatz. Die entstandenen Schrottplätze an Bahnhöfen können nach und nach aufgelöst werden, ein „second bike“ ist nicht mehr nötig.

Projektmanagement:

- Fa. krauth technology GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Reiner Springer
- E-Mail: reiner.springer@krauth-online.de
- Projekthomepage: http://www.krauth-technology.de/radparken

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Förderung von nachhaltigen, automatisierten und effizienten Fahrradparklösungen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Realisierung von drei Projekten in Offenburg, Ravensburg und Waiblingen
- FINANZIERUNG:
  Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2013 bis 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das RadParkHaus ist eine vollautomatisch betriebene Parkgarage für Fahrräder und E-Bikes. Das Gebäude ermöglicht eine hohe Kapazität (bis zu 120 Fahrräder) auf geringer Grundfläche (ca. 64 m²). Fahrräder können diebstahlsicher und vor Witterungseinflüssen geschützt geparkt werden. Tore auf beiden Seiten des Gebäudes ermöglichen das zeitgleiche Einchecken von bis zu zwölf Fahrrädern. Zu Stoßzeiten im Pendlerverkehr ein echter unique selling point (USP) für Nutzer.

MOBILSTATIONEN IM QUARTIER – MIQ

46

https://youtu.be/Uf7XHHYx_3I

Die Elberfelder Nordstadt in Wuppertal stand vor Herausforderungen durch hohen Parkdruck. Zum Beispiel war das die Behinderung von großen Kraftfahrzeugen, wie Bussen, Abfallsammelfahrzeugen und der Feuerwehr, oder die Lärmbelästigung der Anwohnenden durch Parkplatzsuche. Das Auto spielt dennoch eine vorrangige Rolle in dem Stadtteil, zum einen durch die Topografie, zum andern durch den Mangel an möglichen (sicheren) Fahrradabstellplätzen.

Um diese Herausforderung anzugehen, schloss sich das Projektkonsortium, bestehend aus dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, der Bergischen Universität Wuppertal, der Neue Effizienz gGmbH und dem Verein „Unternehmer/innen für die Nordstadt“ zusammen.

Das Projekt „Mobilstationen im Quartier“ entstand, um zentrale integrierte Mobilitätslösungen zu schaffen. Nach zwei großen Quartiersveranstaltungen wurde beschlossen, die Mobilstation mit einer Fahrradgarage für sechs Lastenräder und zwölf herkömmliche Fahrräder, drei Carsharing-Parkplätzen, einer Fahrradreparaturstation sowie öffentlichen Fahrradhaltebügeln und dem direkten Zugang zum ÖPNV (Bus) zu bauen. Ziel war es, den Umstieg auf nachhaltige Mobilität zu fördern und dadurch langfristig den Parkdruck zu mindern. Zusätzlich wurde das Konzept eines Quartiers-Hubs entwickelt, um weitere Bedarfe im Quartier zu erfüllen. Quartiers-Hubs ergänzen eine Mobilstation um weitere Angebote, die nicht direkt die Mobilität betreffen, aber trotzdem auf eine Verkehrsverminderung abzielen (z.B. Paketabholstationen, Regiomaten, Schließfächer etc.).

Der Projektverlauf zwischen November 2021 und März 2023 gliederte sich in verschiedene Meilensteine. Zunächst wurden zwei Quartierskonferenzen (M1) abgehalten, um Bedarf und Wünsche zu ermitteln. Nach Konzeption und Bau der Mobilstatio-

Projektmanagement:

- Neue Effizienz gemeinnützige GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christoph Pusch
- E-Mail: pusch@neue-effizienz.de
- Projekthomepage: https://mobilstationen-im-quartier.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Fahrradverkehr aktiv fördern: Bündelung von Mobilitätsangeboten und Fahrradgaragen im Quartier
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erbaute Mobilstation, ausgebuchte Fahrradgarage, positive Resonanz der Anwohnenden
- FINANZIERUNG:
  1,1 Mio. Euro (Land NRW, EU: EFRE 2014 bis 2020)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  01.11.2021 bis 31.03.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der Wuppertaler Nordstadt, die mit gründerzeitlichen Gebäuden geziert, aber auch durch einen hohen Parkdruck geprägt ist, entstand in enger Abstimmung mit den Anwohnenden eine neue Mobilstation. Diese bietet eine abschließbare Fahrradgarage, ÖPNV-Anschluss und Carsharing und fördert dadurch den Umstieg auf nachhaltige Mobilität und mindert langfristig den Parkdruck. Die erarbeiteten Finanzierungs- und Betriebsmodelle machen das Projekt beispielhaft für andere Quartiere.

46

nen (M2) erfolgte die feierliche Eröffnung. Die Entwicklung einer Quartiers-Hub-Typologie (M3) folgte, gefolgt von der Ausarbeitung von Betreiber- und Finanzierungsmodellen (M4) für wirtschaftliche Nachhaltigkeit und Übertragbarkeit.

Die Mobilstation erfreut sich großer Beliebtheit: Alle Fahrradstellplätze in der Garage sind vermietet und der Carsharing-Anbieter ist zufrieden mit der Annahme des Standortes. Das Projekt fungiert als Wegweiser für künftige Mobilitätslösungen. Ökologisch mindert es CO_2-Emissionen, sozial schafft es Raum für Interaktionen. Finanzierungs- und Betriebsmodelle dienen als Blaupausen für andere Quartiere.

„Mobilstationen im Quartier" zeichnet sich durch einen holistischen und partizipativen Ansatz aus. Es löst konkrete Herausforderungen im Ölberg-Quartier und bietet innovative Lösungen. Die übertragbaren Finanzierungsmodelle sind exemplarisch für die Entwicklung zukunftsträchtiger Mobilität und setzen Standards für soziale Inklusion und ökologische Nachhaltigkeit. Der erfolgreiche Verlauf, die hohe Nutzerakzeptanz und die gesellschaftliche Partizipation machen das Projekt einzigartig und würdig für den Wettbewerbserfolg.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ökologisch:
- Förderung von Radverkehr durch die Möglichkeit, das private (Lasten-) Fahrrad sicher abzustellen
- Bündelung von Mobilitätsangeboten: (Lasten-)Fahrradstellplätze, Carsharing, ÖPNV
- Reduzierung von CO2-Emissionen durch zentralen Standort

Sozial:
- Minderung der Notwendigkeit, ein privates Auto zu besitzen (Luxusgut)
- Reorganisation des öffentlichen Raums für soziale Interaktionen

Wirtschaftlich:
- Entwickelte Finanzierungs- und Betriebsmodelle
- Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote für diverse Bevölkerungsgruppen

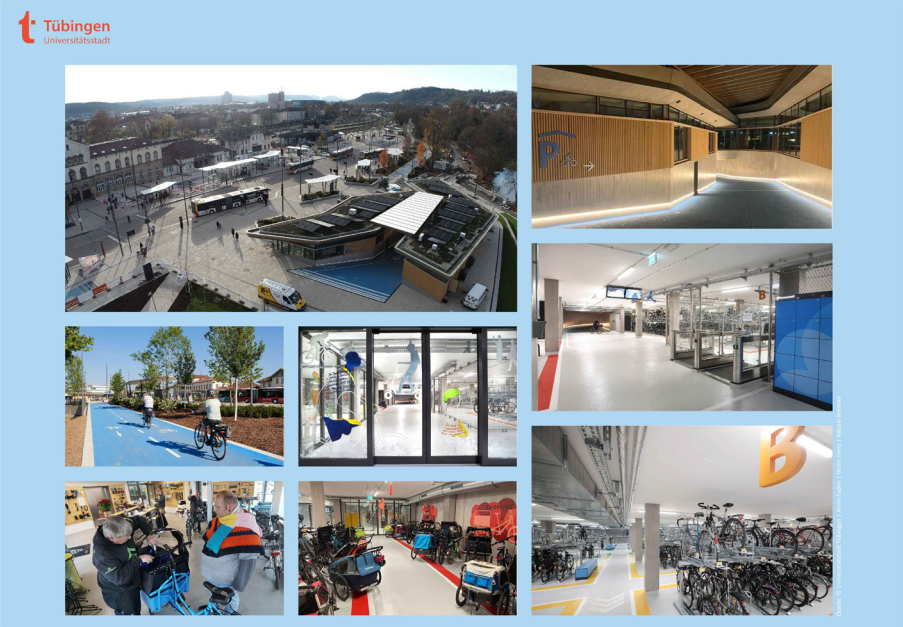
Gesamtphilosophie:
- Streben nach ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit
- Vorreiterrolle für zukunftsträchtige Mobilitätslösungen in anderen Quartieren

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Das Projekt wurde durch einen strukturierten Projektablauf mit klaren Meilensteinen beschleunigt. Quartierskonferenzen (M1) ermöglichten eine frühzeitige Identifikation von Bedarf und Wünschen und sorgten für breite Akzeptanz. Darauf folgten Konzeption und Bau der Mobilstation, gefolgt von entwickelten Betreiber- und Finanzierungsmodellen (M2–M4).

BLAUE DREHSCHEIBE TÜBINGEN – RADSTATION MIT FAHRRADTIEFGARAGE

47



Die Umgestaltung des Europaplatzes (Bahnhofsumfeld mit Zentralem Omnibusbahnhof und Radparkierungen) ist der zentrale Baustein des Sanierungsgebietes „Südliches Stadtzentrum“ in Tübingen. Die übergeordneten Ziele waren: Neubau des ZOB, Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Rad, Fuß, Bus und Bahn, Realisierung zentraler Radverkehrsachsen und sicherer Radparkierungen.

Der Schwerpunkt lag auf der attraktiven Gestaltung der funktionalen Angebote und der öffentlichen Räume sowie einem klaren Statement für zukunftsweisende Radmobilität im Sinne einer Stadtgestaltung aus der Perspektive des Menschen. Das markante Blau der Tübinger Klimaschutzinitiative „Tübingen macht blau“ findet sich als Erkennungsmerkmal für eine umweltfreundliche Mobilitätsform in der Gestaltung der Radinfrastruktur wieder.

Für eine optimale Anbindung von insgesamt vier Fahrradabstellanlagen mit rund 2.000 Parkplätzen im direkten Bahnhofsumfeld wurde für den Radverkehr eine 4,5 m breite durchgängige und separat geführte Radverbindung – „das Blaue Band“ – geschaffen.

Ganz zentral, gegenüber dem Bahnhofsgebäude und vor dem Busbahnhof gelegen, befindet sich die zentrale Radstation mit 1.100 Plätzen in einer Radtiefgarage. Zwei Drittel der Plätze sind kostenlos und rund um die Uhr nutzbar. 270 Plätze werden als extra gesichertes Parken mit eigenen Zugangsschleusen angeboten. Weitere 140 Plätze werden als Garderobenparken angeboten. Für Sonderräder wie Dreiräder, Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger gibt es eigene Parkplätze.

Die Radstation als Mittelpunkt des Europaplatzes ist ein auffälliger Holzbau, mit begrüntem Dach inklusive Photovoltaik. Für eine optimal vernetze Infrastruktur stellt es neben diebstahl- und wettergeschützten Parkplätzen viele weitere Serviceange-

Projektmanagement:

- Universitätsstadt Tübingen, Projektleitung Europaplatz und Fachabteilung Verkehrsplanung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Katrin Korth
- E-Mail: katrin.korth@tuebingen.de
- Projekthomepage: https://www.tuebingen.de/radfahren/34974.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Zentrale Mobilitätsdrehscheibe für Fuß, Rad, Bahn, Bus mit einer Radstation mit Fahrradtiefgarage
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  2.000 Fahrradparkplätze, eine Radstation mit Radtiefgarage, Werkstatt, Waschanlage, Verleih, Café, WC
- FINANZIERUNG:
  14,5 Mio. €, Förderung über LGVFG BW und NKI
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2019 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

2.000 Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof, über gesicherte eigenständige Fahrradwege mit dem Radwegenetz verknüpft, 1.100 Plätze in der zentralen Radstation mit Fahrradtiefgarage, integriertes Café als sozialer Treffpunkt, Gestaltung barrierefrei, inklusive hohen architektonischen Anspruchs, Betrieb durch inklusive Unternehmen, Serviceangebote: Schließfächer, Waschen, Reparieren, Fahrradverleih mit Pedelecs, Lasten- und Sonderrädern sowie öffentlichem WC.

BLAUE DREHSCHEIBE TÜBINGEN – RADSTATION MIT FAHRRADTIEFGARAGE

47

bote zur Verfügung: Fahrradverleih für Pedelecs und Sonderräder, öffentliches WC, WC für ALLE, Reparaturwerkstatt, Fahrradwaschanlage, Schließfächer und ein Café. Alle Bausteine und Serviceangebote sind barrierefrei und inklusiv.

Die Radtiefgarage wird über eine flache, beheizte, 5,0 m breite Zufahrtsrampe erschlossen. Die Tiefgarage ist hell, freundlich, bunt und mit Kunst versehen. Sie hebt sich ab vom düsteren Parkhausklischee. Es wurde ein direkter Zugang von der Radtiefgarage zum Bahnhof geschaffen.

Herausgekommen ist ein Projekt mit einmaliger Erkennbarkeit und Leuchtkraft, einer eindeutigen Zielsetzung im Sinne der Mobilitätswende mit multimodalem Ansatz, einer klaren Botschaft für eine zukunftsorientierte Radmobilität, mit bestmöglicher Verknüpfung von Funktion und Gestaltung einschließlich Kunst sowie dem sozialen Ansatz mit der Integration sozialer und integrativer Angebote.

Weitere Informationen:
https://www.tuebingen.de/radfahren/31481.html#/31940
https://www.xn--radstation-tbingen-x6b.de/
https://www.tuebingen.de/europaplatz/31616.html

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Ausgangspunkt war die Überlegung, was Radverkehr für Angebote braucht, um ein Gamechanger in der Mobilitätswende zu werden. Nachhaltigkeit wurde durch die intensive Bürgerbeteiligung, die Einbindung in eine umfassende Gesamtstrategie und die multimodale Verknüpfung für den Umweltverbund geschaffen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Für das Projekt wurden funktionale und gestalterische Ziele vorgegeben und ein Fertigstellungszeitpunkt definiert. Durch die Struktur einer Stabsstelle mit weitreichenden Planungs- und Baukompetenzen war Schnelligkeit möglich. Beschleunigend war die intensive Beteiligung bis hin zu einer planungs- und baubegleitenden Projektgruppe mit Bürger:innen.

RADSTATION OSNABRÜCK HBF

48

https://www.youtube-nocookie.com/embed/v11E2L3GMBY?rel=0&controls=1&autoplay=1&loop=1&color=red&showinfo=0

Als Ersatz für die zu kleine, 20 Jahre alte Radstation sollte eine zeitgemäße, großzügig dimensionierte neue Radstation am Hauptbahnhof (Hbf) geschaffen werden. Initiiert von der Stadt Osnabrück, gemeinsam geplant mit und umgesetzt durch die Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft mbH (OPG), wurde das UG der Bahnhofsgarage komplett umgebaut. Ein vom Autoverkehr getrennter, repräsentativer Zugang mit einer befahrbaren Rampe wurde direkt am Hbf-Vorplatz angelegt.

Auf 4.000 m² wurden über 2.300 Stellplätze für Tages- und Abo-Kundinnen und -Kunden, Lasten- und Sonderräder sowie eine Werkstatt, eine Waschanlage, Ladestationen und ein Mietfahrräder realisiert. Von der Radstation gelangt man direkt zum Gleis – ein großer Vorteil für eilige Bahnfahrende. Mit dem Stellplatzangebot ist die Radstation Osnabrück die zweitgrößte in Deutschland.

Die Bauzeit betrug eineinhalb Jahre, die Baukosten beliefen sich auf ca. 5 Mio. €, etwa 50% gefördert durch den Bund (Nationale Klimaschutzinitiative) und das Land Niedersachsen (Landesnahverkehrsgesellschaft).

Für den Betrieb wurde ein externer Betreiber gewonnen. Die Radstation wurde am 1. April 2023 eröffnet. Neben dem Radparken werden Serviceangebote wie Reparatur, Schließfächer mit Ladefunktion, Leihräder und Radwaschanlage geboten. Sie ist während der Öffnungszeiten (Mo–Fr 5–23 Uhr; Sa, So und feiertags 7–23 Uhr) durchgängig personell besetzt. In einer Probephase wird aktuell der Bedarf an Abholung in den Nachtzeiten durch einen Rufservice getestet.

Die Radstation wird schon gut angenommen. Zum Jahresende 2023 standen hier Räder von über 700 Dauer-Parkerinnen und -Parkern mit Monats- bzw. Jahresverträgen. Im Tagesparkbereich fanden über 15.700 Parkvorgänge statt.

Mit der endgültigen Herstellung der – momentan provisorisch angelegten – Zuwegung als Radboulevard in 2024/25 wird

Projektmanagement:

- Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft mbH (OPG); Stadt Osnabrück

Kontakt:

- Ansprechpartner: Wigand Maethner
- E-Mail: bauer@osnabrueck.de
- Projekthomepage: https://www.parken-osnabrueck.de/fahrrad/radstation-osnabrueck.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Niedersachsen
- ZIEL: Umbau des UG der Bahnhofsgarage zu einer Radstation mit 2.300 Stellplätzen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Inbetriebnahme 1. April 2023
- FINANZIERUNG: Kosten ~ 5 Mio. €, ~ 50% Förderung Bund + Land Nds.
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: Umbau Dezember 2021 bis April 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Über 2.300 Stellplätze, Werkstatt, Waschanlage, Ladestationen, Mietfahrräder, direkter Zugang zum Gleis – die neue Radstation am Hauptbahnhof in Osnabrück kann sich sehen lassen. Für 5 Mio. € wurden die 4.000 m² im Untergeschoss des Parkhauses Bahnhofsgarage umgebaut. Seit dem 1. April 2023 können die Kunden anrollen. Mit der zweitgrößten Radstation Deutschlands ist ein Highlight und ein wichtiges Angebot für Pendlerinnen und Pendler sowie andere Fahrradfans entstanden.

RADSTATION OSNABRÜCK HBF

48

die radfahrfreundliche Umgestaltung des Hauptbahnhof-Vorplatzes abgeschlossen.

Mit der zweitgrößten Radstation Deutschlands ist ein Highlight und ein wichtiges Angebot für Pendlerinnen und Pendler und andere Fahrradfans entstanden. Die Aufgabe von Kfz-Stellplätzen und der Mut, eine so groß dimensionierte Radstation zu schaffen, zeigen den Willen der Stadt Osnabrück und der OPG, die Mobilitätswende voranzutreiben.

Videolinks:
https://www.youtube-nocookie.com/embed/v11E2L3GMBY?rel=0&controls=1&autoplay=1&loop=1&color=red&showinfo=0

https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=OlwFwYH5p6A

https://www.ardmediathek.de/video/ndr-info/norddeutschlands-groesste-radstation-eroeffnet-in-osnabrueck/ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS8yNzVjODhjYy02ODllLTRmZWUtYTYxYiO1MzBmZTBhMGVjMDI

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Umnutzung eines bestehenden Gebäudes statt Neubau.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Koordinierte Förderbeantragung durch Stadt und OPG bei verschiedenen Förderprogrammen. Beauftragung des Architekturbüros, das ursprünglich die Bahnhofsgarage gebaut hat und deshalb Baustruktur und Statik gut kennt. Einbinden eines Projektleiters der Stadtwerke Osnabrück. Gemeinsame Beauftragung und Umbau privater und öffentlicher Freiflächen.

FIETSVLONDER

49

Auf eine Anregung des VCD hin hat sich die Stadt Kempen eine Fietsvlonder eines niederländischen Unternehmens angeschafft (https://www.fietsvlonder.nl/de/ – bestellt im Herbst 2022, geliefert Anfang Januar 2023). Die Fietsvlonder ist so konzipiert, dass sie von ihren Abmessungen her auf einen konventionellen Pkw-Parkplatz (am besten Längsparker) passt. Die Fietsvlonder besteht aus einer Plattform mit insgesamt fünf fest montierten Anlehnbügeln darauf, sodass auf der Plattform bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden können. Mithilfe der Fietsvlonder kann an vielen verschiedenen Standorten im Stadtgebiet getestet werden, ob es einen Bedarf an fest installierten Fahrradanlehnbügeln geben könnte.

Das Aufstellen/Umstellen der Fietsvlonder muss mittels Kranwagen geschehen. Dafür entstehen bei uns in der Stadt zusätzliche Kosten, da unser Baubetriebshof kein adäquates Fahrzeug dafür hat. Aus diesem Grund lassen wir die Fietsvlonder auch immer mind. zwei Monate an einem Standort stehen, bevor wir diese wieder umsetzen. Außerdem muss natürlich auch regelmäßig kontrolliert werden, ob die Anlehnbügel auf der Fietsvlonder auch durch Radfahrende genutzt werden. Da auch das einen erhöhten Aufwand bedeutet (die Kontrolle erfolgt einfach als Sichtkontrolle) und damit ein ausreichender Datensatz zustande kommt, um den Standort nachher bewerten zu können, wird die Fietsvlonder nicht ständig versetzt. Ob ein Standort gut oder weniger gut angenommen wird, wurde nicht an harten Kriterien festgemacht, sondern durch das Fachpersonal selbst festgelegt. Im Laufe der Zeit und mit immer mehr Standorten ergeben sich mehr Erfahrungswerte, auf die dann im weiteren Verlauf zurückgegriffen werden kann.

Der erste Standort wurde bspw. nicht so gut angenommen, was aber u.a. auch den Wetterverhältnissen (Aufstellung von Januar bis März 2023) geschuldet sein könnte. Der zweite Standort wurde dann schon wesentlich besser angenommen, sodass sich hier nach einigen Wochen Standzeit entschieden wurde, den genutzten Pkw-Stellplatz (Längsparker) umzubauen und diesen mit insgesamt vier Fahrradanlehnbügeln auszustatten, sodass dort eine dauerhafte Möglichkeit geschaffen wurde, dass Radfahrende dort ihr Fahrrad sicher anschließen können.

Das Ziel der Fietsvlonder ist es also, einen evtl. vorhandenen Bedarf an Anschließmöglichkeiten herauszufinden, bevor infrastrukturell Stellplätze umgebaut werden.

Projektmanagement:

- Stadt Kempen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Lomanns
- E-Mail: michael.lomanns@kempen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Bedarfsermittlung von Fahrradanlehnbügeln im innerstädtischen Bereich mittels Fietsvlonder
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Unterschiedliche Bedarfe wurden ermittelt. Ein Pkw-Stellplatz wurde umgewandelt in einen Fahrradstellplatz
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Kempen hat sich Anfang 2023 eine Fietsvlonder angeschafft. Mit deren Hilfe können mobil im Stadtgebiet verschiedene Standorte ausprobiert werden, ob dort ein Bedarf an Fahrradanlehnbügeln besteht. Die Fietsvlonder ist so konzipiert, dass sie auf einen Längsparkplatz für einen Pkw passt, sodass dieser dann im Zuge der Bedarfsermittlung ggf. umgebaut werden kann zu einem „Fahrradstellplatz“ mit mehreren Fahrradanlehnbügeln. Dies wurde auch im Stadtgebiet bisher schon einmal so umgesetzt.

FIETSVLONDER

49

Das zusätzliche Bereitstellen von Fahrradanlehnbügeln dient zum einen der Förderung des Radverkehres in der Stadt, so wie es sich die Stadt Kempen auch zum Ziel gesetzt hat mit dem beschlossenen Radverkehrskonzept. Zum anderen dient es auch der Verkehrssicherheit, denn an einigen Stellen treten Engstellen im Gehwegbereich auf, wenn dort vermehrt Fahrräder abgestellt werden.

Die bisherigen Standorte wurden verwaltungsintern ausgesucht/abgestimmt. Weitere Standorte im Laufe des Projektes können ggf. auch bei Bürger*innen, Vereinen und sonstigen Engagierten abgefragt werden, sodass diese an dem Projekt partizipieren können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Fietsvlonder selbst ist z.T. aus nachhaltigen Rohstoffen geschaffen. Durch die Bedarfsermittlung kann erkannt werden, wo seitens der Radfahrenden überhaupt Bedarfe sind, sodass nicht ein Pkw-Stellplatz umgebaut wird und damit Ressourcen eingesetzt werden für einen Standort, der dann im Nachhinein gar nicht angenommen wird.

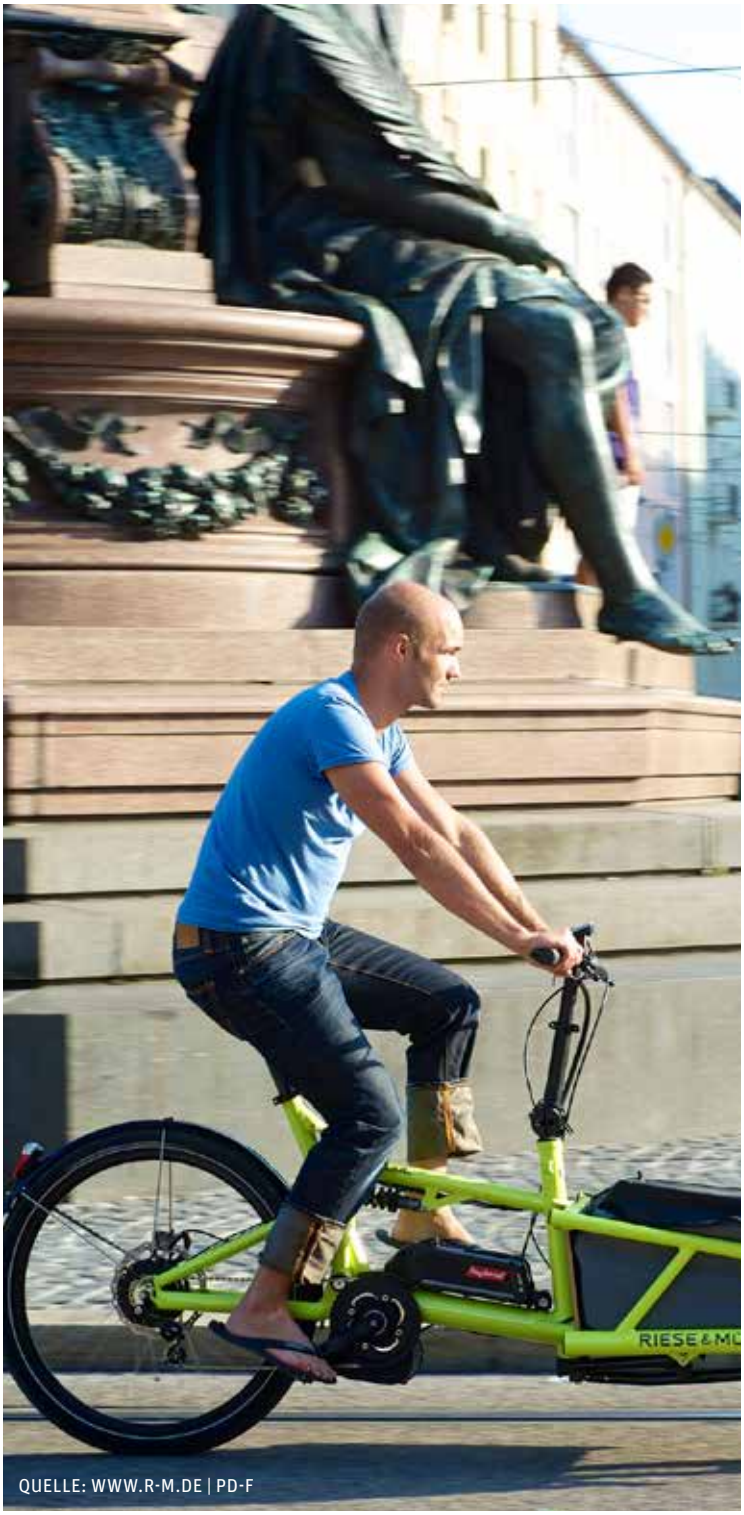
Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Bei dem umgebauten Stellplatz haben wir eine vorhandene Baustelle genutzt, die dort für Kanal- und Leitungsarbeiten eingerichtet war und Teile der Straße und eben jenes Stellplatzes abgesperrt hatte. Bevor die Sperrung etc. wieder aufgehoben wurde, haben wir die Möglichkeit genutzt, den Stellplatz umzubauen.

Vorher

Nachher

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

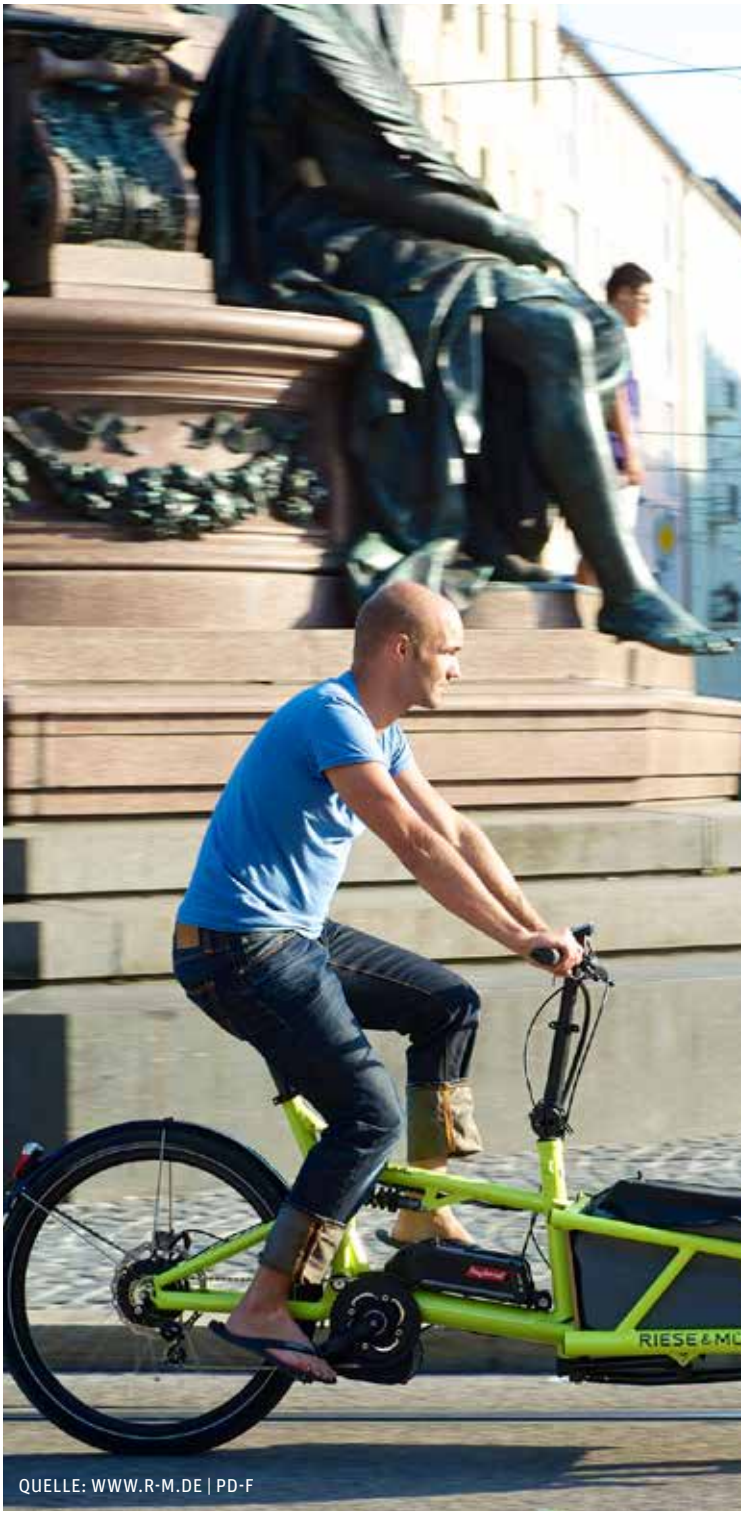
SERVICE & KOMMUNIKATION



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

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Fahrradverleihsysteme und Fahrradservice



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

FAHRRADPARKEN ZU GROSSVERANSTALTUNGEN

50

Erfurt konnte sich den mittelalterlichen Charme bewahren und überzeugt Besucher und Bewohner mit einer lebendigen und schönen Innenstadt. Zusätzlich wird die historische Altstadt durch eine Vielzahl von Festen, Konzerten und Märkten belebt. Durch die baulichen Gegebenheiten der historischen Stadt kommt es gerade bei Veranstaltungen zu Flächenproblemen. So befinden sich zum Beispiel viele Radbügel im Umfeld von prägnanten Anlaufstellen, wie dem Rathaus, der Krämerbrücke oder dem Erfurter Dom. Im Alltag sind diese Orte wichtige Ziele für Fuß- und Radfahrer und während Veranstaltungen auch beliebte Treff- und Startpunkte zum gemeinsamen Flanieren. Das Umfeld dieser prägnanten Standorte steht gerade auch bei (Groß-) Veranstaltungen im Fokus. Das bedeutet, dass viele feste Radbügel im Altstadtbereich abgebaut werden müssen, damit dort Bühnen oder Verkaufsstände ihren Platz finden können. Das damit verbundene ungeordnete Abstellen von Fahrrädern sorgte oftmals für Probleme – vor allem bei seh- oder mobilitätseingeschränkten Personen. Aus diesem Grund beschloss das Tiefbau- und Verkehrsamt zunächst zehn transportable Module mit jeweils zehn Abstellplätzen für den Veranstaltungssommer 2023 anzuschaffen. Zusätzlich erwarb die Stadtverwaltung Beachflags, die nach Installation der mobilen Radbügel auf die neuen Abstellanlagen hinweisen.

Erstmals zum Einsatz kam das System beim Krämerbrückenfest, dem größten Volksfest Thüringens, Mitte Juni 2023. Schon da zeigte sich, wie nötig die Abstellmöglichkeiten gebraucht werden. Bereits während des Aufbaus wurde ein Großteil der 50 Radbügel belegt. Schnell entschied man sich deshalb weitere Radbügel anzuschaffen, sodass heute 200 temporäre Radabstellplätze bei Bedarf zur Verfügung stehen. Weitere Anwendung fanden die Bügel bei den Domstufenfestspielen, beim Erfurter Oktoberfest, bei Konzerten auf dem Domplatz und während des Weihnachtsmarktes – immer mit großem Zuspruch. Das Feedback der Radfahrer ist durchweg positiv.

Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Landeshauptstadt Erfurt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Büschke
- E-Mail: dirk.bueschke@erfurt.de
- Projekthomepage: https://www.erfurt.de/ef/de/service/aktuelles/pm/2023/144817.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Thüringen
- ZIEL:
  Durch temporäre Radabstellanlagen wird das Fahrradparken während Großveranstaltungen erleichtert.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Die zusätzlichen Radbügel werden gut angenommen. Sie sind nach dem Aufstellen nahezu ausgelastet.
- FINANZIERUNG:
  20.000 € für 200 zusätzliche Radabstellplätze.
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit Juni 2023 kommen die mobilen Radbügel zum Einsatz.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die temporären Radabstellanlagen in Form von mobilen Radbügeln helfen dabei, die Spitzenbelastung von Radparkplätzen bei (Groß-)Veranstaltungen im Innenstadtbereich abzufedern. Die Anzahl und Standorte der zusätzlichen Abstellmöglichkeiten werden individuell an jedes einzelne Veranstaltungsformat angepasst.

50

Damit kommt die Stadtverwaltung Erfurt ein Stück weit ihrer Verpflichtung nach, die Belange des Fuß- und Radverkehrs noch mehr in den Fokus der täglichen Arbeit zu rücken. Dazu hatte sie sich mit der Unterzeichnung der vom Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft initiierten „Thüringer Charta für Fuß- und Radverkehr“ 2023 bekannt.

Größte Herausforderung bei der Projektumsetzung: Da alle Veranstaltungen ein unterschiedliches Anforderungsprofil besitzen, müssen die Standorte für die mobilen Abstellanlagen im Vorfeld genau geplant und festgelegt werden. Vor allem die Platzverfügbarkeit und die personellen Kapazitäten, die zum Aufstellen und Abbauen der Anlagen benötigt werden, sind dabei herausfordernd.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir möchten die Besucher der Veranstaltungen dazu animieren, mit einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel anzureisen. Um die Hürde für (potenzielle) Radfahrer zu verringern, ist es besonders wichtig, dass auch genügend und ordentliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Ort der Veranstaltung verfügbar sind.

Ab dem Jahr 2024 sollen die temporären Radabstellanlagen auch an private Veranstalter und Vereine verliehen werden. Damit soll erreicht werden, dass die Module nur eine geringe Zeit im Lager verbringen und stattdessen ihrer Bestimmung im öffentlichen Raum möglichst ganzjährig nachkommen können.

Langfristig ist der Einsatz der mobilen Radbügel als ein Puzzlestück für die Etablierung des Fahrrads als alltägliches Fortbewegungsmittel zu sehen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Abstimmungen zur Standortwahl der Module wurden überwiegend digital durchgeführt. Diese Methode hat das begrenzte Zeitbudget der Verantwortlichen weniger stark belastet.

UMSTEIGEN BITTE ... MIT DER KINDER KLIMA KUTSCHE

Die Fahrradmobilität ist eine wichtige Säule der Mobilitätswende. Die Strecken zur KiTa werden doppelt zurückgelegt und sind bei den z.T. längeren Wegen in unserer Flächengemeinde nicht unerheblich am CO_2-Ausstoß im Verkehrssektor beteiligt. Das Prokjekt KINDER KLIMA KUTSCHE soll dazu beitragen, in diesem Sektor die Fahrradmobilität nachhaltig zu stärken.

Wir konnten einen lokalen Fahrradhändler für das Projekt begeistern, der uns zu günstigen Konditionen vier neue, voll versicherte und ausgestattete Cargo-Bikes für sechs Monate vermietet. Durch lokale Sponsoren (eine Bank und mehrere kleinere Betriebe) konnten wir das Projekt weitestgehend finanzieren. Für den symbolischen Preis von 10 € pro Woche konnten die Fahrräder ausgeliehen werden.

Mit Begleitung der lokalen Presse und bunt gestalteten Plakaten an den Kindertagesstätten wurde das Projekt an zwei Einrichtungen (eine Krippe und ein Kindergarten) gestartet. Zur Vermeidung von Ressourcenverschwendung konnten die Nutzungs- und Versicherungsbedingungen sowie die ausführliche Projektbeschreibung über einen QR-Code abgerufen werden. Mit der Unterschrift unter dem Ausleih- und Rückgabeformular gaben die Ausleiher*innen dazu ihre Zustimmung. Die Ausleihzeit sollte möglichst zwei Wochen, mindestens aber eine betragen und ermöglichen, das Fahrrad auch in der Freizeit zu nutzen. Die einzige Verpflichtung bestand im Ausfüllen eines Abschlussfragebogens. Die Fahrräder wurden mit dem auffälligen Logo des Projektes versehen und waren dadurch auch öffentlich gut sichtbar. Dieses Beispiel sollte Schule machen und hat sich inzwischen auf fünf Einrichtungen erweitert; ein bis zwei weitere sind für die letzten Wochen angefragt. Mindestens vier Räder waren während der STADTRADELN-Kampagne der Gemeinde in der Kinderkrippe unterwegs, die im Landkreis Leer den 1. Platz für die meisten gefahrenen Kilomater gemacht hat. Insgesamt wurden nach bisherigen Auswertungen in den Leihzeiträumen zwischen 50 und 300 km mit einem Rad gefahren. Im Rahmen einer begleitenden Fotokampagne über Instagram wurde zur Halbzeit des Projektes ein hochwertiger Fahrradhelm verlost. Ein weiterer Preis wird bei der Abschlussverlosung am Ende des Projektes ausgegeben. Zeitnah nach Ende des Projektes wollen wir alle Ausleiher*innen zu einem öffentlichen Austausch einladen. Auf dieser Grundlage wollen wir Unterstützer*innen weitere Schritte bei der Förderung der Fahrradmobilität gewin-

Projektmanagement:

- OV Bündnis 90/Grüne Overledingerland, People4future Papenburg/Westoverledingen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hedwig Daute
- E-Mail: hedwig.daute@web.de
- Projekthomepage: http://www.gruene-overledingerland.de

51

https://instagram.com/gruene_overledingerland

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Steigerung der Motivation, den Transport von Kindern zur KiTa mit dem Fahrrad zurückzulegen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 50 teilnehmende Familien mit sehr positiver Rückmeldung und vielen gefahrenen Kilometern
- FINANZIERUNG:
  Sponsoring von lokaler Bank und einigen Betrieben
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  11.08.2023 bis 29.02.2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch eigene positive Erfahrungen wollen wir die Motivation und Akzeptanz erhöhen, die Kinder mit dem Fahrrad zur KiTa zu bringen, um damit zum Klimaschutz beizutragen und die Gesundheit zu fördern. Der Transport mit einem Lastenrad ist dabei sehr komfortabel, bringt aber bei einer Anschaffung hohe Kosten mit sich. Unser öffentlichkeitswirksam begleitetes Projekt ermöglicht eine intensive Probephase bei nur symbolischer Kostenbeteiligung, fördert klimafreundliche Mobilität, spart CO_2 und Parkraum.

51

nen, z.B. ausreichend und sichere Fahrradwege, angepasste Abstellflächen sowie weitere öffentliche Aktionen, auch in Zusammenarbeit mit dem ADFC.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine große Bedeutung: Einsparen von Ressourcen durch onlinebasierte Information.

Gewinnung von neuen Akteur*innen für die nachhaltige Verbesserung der Fahrradinfrastrukrur sowie Steigerung der Akzeptanz von Fahrradfahrer*innen mit Lastenrädern im Straßenverkehr. Ziel ist es, zusammen mit dem ADFC eine zivilgesellschaftliche Gruppierung zur Förderung dieser Ziele zu gründen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Öffentlichkeitsarbeit durch die lokale Presse, Verbreitung über soziale Medien (Homepage, Facebook/X, Instagram), persönliches Werben, Plakate

OBERLEDINGERLAND

„Kinder Klima Kutsche“: Lastenräder ausprobieren

UMWELT Neues Angebot in Flachsmeer und in Völlenerkönigsfehn für Eltern – Erste Anfragen dazu sind eingegangen

DONAU DONKEYS – REGIONALES BIKESHARING

52

https://youtu.be/_Oh5_hX59R4

Lastenrad-Sharing soll die Straßen entlasten, Mobilität flexibilisieren und beschleunigen. Kommunen, Unternehmen und Bürger haben daran Interesse. Deshalb entstand das Projekt „Donau Donkeys“. Kommunen bezuschussen die Installation mit 1.000 € pro Jahr pro Rad. Unternehmen bezuschussen durch Werbung auf den Lastenrädern und ihren Mitarbeitern stehen pro unterstütztem Rad 20 x 2 Stunden pro Monat kostenfreie Miete zur Verfügung. Hosts pflegen und überwachen die Räder, erhalten so die Einsatzfähigkeit der Räder und können mit 70% Reduktion selbst ausleihen. Dieser Gemeinwohlansatz führt zu mehr Miteinander, hoher Auslastung und einem aktiven Beitrag zur Schadstoffreduktion in der Luft.

Wir installieren auf unsere Kosten oder finanziert durch Firmen-Sponsoring solare, netzungebundene Ladesäulen und netzgebundene Wallboxen an den Sharing-Standorten. Das Laden ist nicht nur für die Räder der Donau Donkeys kostenlos, sondern für jedermann. Mit den Solar-Ladesäulen mit integriertem Stromspeicher können auch dort Räder laden, wo das Legen von Stromanschlüssen zu teuer wäre.

Wer sich bei Donau Donkeys registriert, ist auch Teil des europaweitern Räder-Pools des dänischen Systems Donkey Republic. Deren Software as a Service (SaaS) für Mobility as a Service (MaaS) ermöglicht unseren Kunden, in ganz Europa dort Räder auszuleihen, wo Donkey-Republic-Räder angeboten werden.

MaaS ist eine wichtige Säule für die Mobilitätswende, denn „nutzen statt besitzen“ zeichnet sich auch für Lasten-Pedelecs immer mehr ab. Wer nur einige Male pro Woche oder täglich nur für ein bis zwei Stunden ein Lastenrad benötigt, ist mit Donau Donkeys deutlich wirtschaftlicher unterwegs, als wenn er/sie das Rad kaufen würde. Diesen Trend und die Entlastung der Stellflächen unterstützen wir. Räder sollen fahren und nicht stehen. Gemeinschaftlich finanziert und involviert bewirken sie den größten Impuls für alle Beteiligten.

Mittlerweile haben zwölf Kommunen deutschlandweit – von ganz klein bis hin zur Universitätsstadt Regensburg – 150 Donau-Donkey-Räder installiert und sowohl die Auslastung als auch die Kostensituation ist für alle Beteiligten positiv.

Projektmanagement:

- Feine Räder GmbH Regensburg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulrich Schmack
- E-Mail: ulrich.schmack@feine-raeder.de
- Projekthomepage: https://donau-donkeys.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Radsharing bis zum Ende denken: Räder, Ladeinfrastruktur, Fuhrparkmanagement, Kompatibilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zwölf Kommunen, 150 Sharing-Räder, über 2.500 registrierte Nutzer, 1.000 nicht registrierte Spontannutzer
- FINANZIERUNG:
  Je ein Drittel: Kommunen, Sponsoren, User
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit April 202 bis heute

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Lastenrad-Sharing-Projekt „Donau Donkeys“ ermöglichen wir Lastenrad-Nutzung in Stadt und Land, damit Menschen die autoersetzenden Lasten-Pedelecs nutzen können. Der intelligente First Level Support über Hosts sowie unsere günstige Pedelec-Ladeinfrastruktur garantieren bürgernahe und günstige Mobilität. Zwölf Kommunen unterstützen das Gemeinwohl-Sharing heute und neue sind in Vorbereitung. Über 2.500 registrierte Nutzer, 50 Hosts und vier Partner-Fahrradläden setzen das Konzept bereits um.

52

In Ausschreibungen konnten wir uns als wirtschaftlichster Anbieter durchsetzen. Unsere hocheffizienten Prozesse, höchste Qualität der Räder und die Services, die wir bieten, überzeugen. So installieren wir schnell und unkompliziert die Leihstationen, warten sie mit unseren Hosts und kontrollieren wöchentlich die Räder selbst, reparieren vor Ort und transportieren sie bei schweren Schäden mit einem Fahrradanhänger in die lokalen Werkstätten. Wir bleiben konsequent autofrei auch im Service. Die Räder sind ausgestattet mit Smart Locks, GPS-Sendern und allem, was Sicherheit und Komfort benötigen.

Wir verfolgen auch mit dem Projekt „Donau Donkeys“ das Zielsystem der Gemeinwohlökonomie und wollen spätestens 2025 eine Gemeinwohlbilanz für die Feine Räder GmbH erstellen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Unser Projekt ist, wie alles, was Feine Räder auf die Straße bringt, inspiriert von unserer Vision, saubere Mobilität umzusetzen, nachhaltig mit Material und anderen Ressourcen umzugehen und Menschen zusammenzubringen. Denn nur, wenn die Maßnahme sozial, ökonomisch und ökologisch für alle Sinn macht, ist sie nachhaltig. Und das ist unser Projekt „Donau Donkeys“.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Viel persönliches Engagement, Förderung über BAFA-Bundesmittel, Schneeballeffekt durch sehr zufriedene Kommunen und Unternehmen, also Empfehlungen. Wir haben natürlich Plakate, Newsletter, Miniflyer und Pressearbeit gemacht. Wir möchten in 2024 unsere Kommunikationsaktivitäten verstärken und Kommunen und Unternehmen aktiver ansprechen als bisher.

sigo

Förderung nachhaltigen Reisens und Tourismus durch E-Lastenradsharing an Hotels und Bahnhöfen:
In einem wegweisenden Vorhaben plant Sigo den Aufbau eines flächendeckenden E-Lastenradsharings, insbesondere an Hotels und Bahnhöfen, um nachhaltiges Reisen und Tourismus zu unterstützen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf Familien. Das Greet Hotel in Darmstadt ist das erste Hotel mit einer eigenen E-Lastenrad- und Pedelec-Station, die in einem umfassenden Sharing-Netzwerk eingebunden ist.

Die Herausforderung:
Die Ausgangssituation zeigt, dass viele Familien während ihres Urlaubs gerne vor Ort auf Fahrräder zugreifen möchten. Allerdings besteht das Problem, dass es häufig kein passendes Mobilitätsangebot für Kinder gibt. E-Lastenräder bieten eine Lösung für dieses Problem. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten und des Verwaltungsaufwands sind viele Hotels und touristischen Orte jedoch zögerlich.

Die Lösung:
Sigo präsentiert eine umfassende Lösung mit einem Komplettpaket aus Hardware, Software und Service. Dies ermöglicht Hotels und touristischen Orten den einfachen Zugang zu E-Lastenrädern, ohne sich um die Herausforderungen der Anschaffung und Verwaltung kümmern zu müssen. Das Angebot erstreckt sich nicht nur auf Hotels, sondern auch auf Bahnhöfe, um eine nahtlose und nachhaltige Mobilität während der Reise zu gewährleisten.

Pilotprojekt am Greet Hotel Darmstadt:
Das Greet Hotel in Darmstadt fungiert als Vorreiter, indem es die erste E-Lastenrad- und Pedelec-Station vor der Tür hat. Dies dient nicht nur als Beispiel für andere Hotels, sondern betont auch die Praktikabilität und den Nutzen für Gäste, insbesondere für Familien, die von dieser umweltfreundlichen Mobilitätsoption profitieren können.

Kommunikationsstrategie und Verbreitung:
In mehreren Kommunen, in denen bereits ein gutes Angebot an E-Lastenrädern an Bahnhöfen und in der Nähe von Hotels besteht, laufen bereits Maßnahmen zur Kommunikation des Angebots von Sigo. Durch gezielte Marketing- und Informationskampagnen werden potenzielle Interessenten, darunter Hotels, Tourismusverbände und Reisende, auf die Vorteile des E-Lastenradsharings aufmerksam gemacht.

Sigo positioniert sich als Vorreiter und Lösungsanbieter, um nachhaltiges Reisen und Tourismus, insbesondere für Familien, zu fördern. Das umfassende Angebot an E-Lastenrädern, kombiniert mit einem effizienten Servicepaket, soll eine breite Akzeptanz in der Tourismusbranche finden und einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Eine sehr große Bedeutung

Projektmanagement:
- sigo green GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Martin Patri
- E-Mail: patri@sigo.green
- Projekthomepage: keine Angabe

53

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Innovativ und wegweisend: Aufbau von E-Lastenradsharing an Hotels und Bahnhöfen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Umsetzung ist an mehreren Standorten erfolgt und positive Rückmeldungen.
- FINANZIERUNG:
  Eigenwirtschaftlich
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Nachhaltige Reiseerlebnisse für Familien durch E-Lastenradsharing. Als Vorreiter im europäischen Tourismus mit E-Lastenradstationen an Hotels und Bahnhöfen fördern wir die Möglichkeiten für umweltbewusstes Reisen. Der Ausbau eines flächendeckenden Angebots erfolgt mit Partnern aus Politik und Wirtschaft.

MOBILITÄTSBOTSCHAFTER EMIL

54

Emil wurde im Dezember 2023 zum Mobilitätstag NRW in die Messe Essen eingeladen (1). Auf den Hinweis, dass er bei Eisglätte und Sturm nicht an der Veranstaltung teilnehmen könne, wurde entgegnet, der Lkw könne ihn ja schon am Wochenende anliefern. Es steht natürlich außer Frage, dass eine Anlieferung per Lkw für Emil völlig ausgeschlossen ist. Diese kleine Anekdote macht aber deutlich, dass wirklich gelebte Mobilitätswende selbst bei Fachakteuren noch nicht angekommen ist. Emil lebt das Thema Mobilitätswende mit jeder einzelnen Speiche und fährt immer mit positivem Beispiel voran, ohne dabei jedoch dogmatisch zu sein. Die Botschaft #radelnmachtglücklich transportiert Emil über Instagram und verknüpft Klimaschutz dabei so mit positiven Emotionen (2).

In der analogen Welt holt Emil die Cargobike Roadshow nach Kamen, er organisiert 100 E-Bikes für die internationalen Gäste sowie für die Stadtgesellschaft zum großen Partnerschaftsfest, er kümmert sich ums STADTRADELN sowie ums Frostpendeln, er beteiligt sich an der jährlichen Lastenradparade des ADFC, er bringt den Radstationsservicewagen zu Reparaturtagen sowie die Aktion Licht der AGFS an die Schulen und auch auf Kreisebene bringt er sich aktiv ein, wenn es z.B. darum geht, die Europäische Mobilitätswoche mit Leben zu füllen. All diese Bausteine machen das Thema Mobilitätswende auf lokaler Ebene erlebbar, über #MobilitätswendezumAnfassen erreicht es dann digital auch die Menschen außerhalb von Kamen.

Er macht regelmäßig Exkursionen und nimmt die Menschen mit auf seine Reisen. Ein ganz besonderes Highlight steht Ende Januar 2024 an: eine Fahrt nach Paris als kostenlose Mobilitätsbildungsreise, an der Jeder von der Couch aus teilnehmen kann.

Emils bester Freund ist Erwin. Ein klassisches Pedelec, was sich zum täglichen Langstreckenpendeln über 50 km zur Arbeit eignet. Erwin hat innerhalb von 15 Mo-

Projektmanagement:
- Stadt Kamen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Stefanie Haake
- E-Mail: stefanie.haake@stadt-kamen.de
- Projekthomepage: https://www.instagram.com/emil_und_der_klimaschutz/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Das Thema Mobilitätswende positiv besetzen, Verzichtsnarrative gegen positive Emotionen austauschen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mobilisierte Stadtgesellschaft, 1.400 Reisbegleiter und 25.000 erreichte Konten (90 Tage) auf Instagram
- FINANZIERUNG:
  Rad FöRiNah, 0 € Kampagne, 150 € Wartung/Jahr
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Ende 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Lastenrad Emil der Stadt Kamen ist bundesweit der erste Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast, der als Verwaltungs(draht)esel Verwaltungshandeln mit der digitalen Welt verknüpft. Er begeistert die Menschen für das Fahrrad. Seine Vorbildfunktion kann man nicht bei einer teuren Medienagentur kaufen und dennoch ist sie unfassbar kostbar. Emil informiert niederschwellig, er erreicht in einer großen Kontinuität unfassbar viele Menschen und kostet dabei letztlich „nichts“.

54

naten gewaltige 10.000 km erradelt und dabei festgestellt, dass Matsche gar nicht wehtut (3). Insbesondere diese Erkenntnis hat dazu geführt, dass ein Zweitauto im Oktober 2023 verkauft werden konnte. Emil berichtet über diese Chronologie einer persönlichen Mobilitätswende und ermutigt die Menschen immer wieder, sich ebenfalls mit ihm auf die Reise zu machen. Er greift aber auch immer wieder andere klimarelevante Themen auf, wie z.B. Müllvermeidung, Ressourcenschutz, Ernährung sowie Biodiversität. Mit praktischen und anschaulichen Beispielen zeigt er auf, das Klimaschutz auf ganz unterschiedlichen Ebenen sehr einfach in den Alltag integriert werden kann.

Mit diesen positiven Geschichten stopft Emil ein eklatantes Kommunikationsloch auf der administrativen Ebene. Um die Menschen zu erreichen, braucht es heute mehr als die klassische Pressemeldung. Diese neuen Formen der städtischen Kommunikation und Partizipation haben bundesweit Modellcharakter. Aus diesem Grund hat er es 2023 auch in die Plan-F-Publikation „Impulse für die kommunale Fahrradmobilität“ (Kruse, Steinrücke) geschafft.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Mobilitätswende braucht positive Denkanstöße. Lebt man dies den Menschen vor, werden Denkprozesse in Gang gesetzt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein!

LADEPÄUSCHEN

Trotz höherer Akkuleistungen: Aufgrund längerer Fahrstrecken und häufiger Nutzung müssen auch E-Biker*innen mal einen Zwischen-Tankstopp einlegen. Dies gilt sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Eine öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes aufzubauen ist aufwendig und teuer. Pro Ladeschrank kommen schnell mehr als 5.000 € zusammen. Für ein Gebiet wie den Kreis Unna mit seinen zehn Kommunen wären für ein flächendeckendes E-Bike-Ladenetz (min. zehn Stationen pro Kommune) umfassende Investitionen nötig. Der Kreis Unna fand einen anderen Weg: Öffentliche Einrichtungen, Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen oder Kirchen bieten jetzt E-Biker*innen ein kostenloses „Ladepäuschen“ an.

Die Teilnahme am Ladenetz erfolgt durch eine kurze schriftliche Erklärung zur Mitwirkungsbereitschaft gegenüber den Projektinitiatoren, die im Gegenzug „Ladepäuschen“-Aufkleber an die Institution ausgeben. Im Eingangsbereich der jeweiligen Institution angebracht, verdeutlicht der Aufkleber, dass dort – mit dem eigenen Ladekabel – kostenfrei geladen werden kann.

Das Netz umfasst über 100 „Ladepäuschen“-Stationen, die zur Europäischen Mobilitätswoche 2023 im Kreis Unna eröffnet werden konnten. Damit ist dieses öffentliche und kostenlose Ladenetz das größte E-Bike-Ladenetz in Deutschland. Und es sind noch viele weitere Stationen, z.B. entlang der Emscher, in der Planung. Eine Übersicht der Stationen gibt es derzeit auf der Homepage des Kreises Unna. Aktuell wird daran gearbeitet, die Daten nutzerfreundlich über etablierte Apps (mobil.NRW, Komoot, OSM …) oder über Hintergrundsysteme wie die MDD NRW verfügbar zu machen.

Das Projekt soll dazu führen, dass mehr Wege mit dem E-Bike zurückgelegt werden. Es ist einer von vielen Bausteinen, um den Bürger*innen im täglichen Leben vor Augen zu führen, dass es Alternativen zum Auto gibt und diese komfortabel genutzt werden können. Die Bürger*innen werden so beim Einkaufen oder beim Gang zur Verwaltung angeregt, über ihre Alltagsmobilität nachzudenken und diese aktiv zu hinterfragen.

Der Schwerpunkt des Ladepäuschens liegt derzeit noch im Kreis Unna. Über überregionale Multiplikatoren wie den EGLV, den RVR, die Bäckerei Grobe sowie den ADFC NRW soll das Ladepäuschen weiterwachsen.

Das Ladepäuschen sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil es zeigt, wie gut die Kooperation verschiedener Akteure, unter Zuhilfenahme von überschauba-

Projektmanagement:
- Kreis Unna, VKU, Kreiskommunen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Birgit Heinekamp
- E-Mail: birgit.heinekamp@kreis-unna.de
- Projekthomepage: http://www.kreis-unna.de/mobilitaetswoche

55

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Lademöglichkeiten für E-Bikes zur Verfügung stellen; Bewusstseinsbildung des Mobilitätsverhaltens
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 100 Ladepunkte im Kreis Unna, dabei zahlreiche Kooperationen, z.B. mit EGLV
- FINANZIERUNG:
  Aufkleber werden über „Regelgeschäft“ finanziert
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Das Projekt hatte seinen Auftakt in der Europäischen Mobilitätswoche 2023 und wird fortlaufend ausgebaut.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Durch das „Ladepäuschen“ wird es E-Biker*innen ermöglicht, ihren Akku unterwegs kostenlos aufzuladen. Es wird lediglich das eigene Netzteil benötigt, um den Akku anzuschließen. Durch das Engagement der Projektbeteiligten wurden über 100 Partner-Institutionen gefunden, die durch einen gut sichtbaren Aufkleber ihre Teilnahme am Projekt kenntlich machen, Tendenz steigend! Intention ist es, dass E-Bike als echten „Gamechanger“ der Mobilitätswende in das Bewusstsein der Menschen zu rücken.

55

ren Finanzmitteln, einen sehr guten und skalierbaren Beitrag für die Mobilitätswende bieten kann.

Zudem werden zahlreiche Akteure darauf hingewiesen, welche Vorteile für sie selbst und für die Region ein fahrradfreundlicher Service hat. Sie werden niedrigschwellig als Partner*innen für eine umweltfreundliche Mobilität mobilisiert und eingebunden. Außerdem sollen dadurch andere Regionen auf das Projekt aufmerksam gemacht werden und die Teilnahme in Erwägung ziehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Das Projekt soll einen positiven Impact auf den Modal Split im Kreis Unna haben, indem es mehr Menschen dazu bringt, die täglichen Wege mit dem Rad zurückzulegen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ja. Es wurden alle wesentlichen Multiplikatoren rund um das Rad schnellstmöglich involviert, um schnell viele Institutionen zu erreichen und für das Ladenetz zu gewinnen.

GO!

56

Auf einem 2.950 m² großen Grundstück in Düsseldorf-Bilk wurden unter dem Namen „GO“ in den vergangenen drei Jahren 71 Eigentumswohnungen neu errichtet, die im 3. Quartal 2023 bezogen wurden. Bereits bei der Planung wurde festgelegt, dass nur gut die Hälfte der Wohnungen auch über einen Pkw-Stellplatz in der Tiefgarage verfügen sollen. Auf der anderen Seite sollte ein flexibles Fahrzeugangebot für die Bewohner/-innen bereitstehen. Green Moves hat dafür mit dem Bauunternehmen GARBE ein Konzept entwickelt und in der Folge umgesetzt: Eine Mobilitätsstation bietet einen E-Pkw, zwei E-Lastenräder und drei Pedelecs. Die Fahrzeuge können einfach via App reserviert und genutzt werden. Die Pkw-Stellplätze wurden auf Wunsch mit 5,5-kW-AC-Wallboxen mit übergreifendem Lastmanagement und Abrechnungsmöglichkeiten ausgerüstet, die auch Dienstwagenmodelle abbilden. Das komplette Mobilitätssystem ging planmäßig im August 2023 in Betrieb und wird nun weiter von Green Moves betrieben, gewartet und abgerechnet.

Das Projekt hatte schon beim Bau des Quartiers die Wirkung, dass durch die Mobilitätsstation Tiefgaragenstellplätze eingespart wurden. Bei Einzug der Bewohner/-innen hat es die Wirkung, dass sich nicht jeder Haushalt einen eigenen Fuhrpark anschaffen muss. Beides spart massiv Ressourcen. Folglich werden in der Umgebung weniger Parkflächen benötigt. Die ausschließliche Nutzung von Strom aus nachweislich erneuerbaren Energien für alle Fahrzeuge bewirkt eine drastische Verringerung einer Vielzahl von Schadstoffemissionen wie CO_2, NOx, Feinstaub und Quecksilber. Außerdem emittieren Elektromotoren weniger Lärm als Verbrenner. Der vielseitige Fuhrpark der Mobilitätsstation ermöglicht es, immer genau das Fahrzeug zu nutzen, das notwendig ist – für kleinere Transporte bspw. ein Lastenrad statt eines Pkws. Die einfache Verfügbarkeit kleiner, leichter Fahrzeuge ermuntert zum Ausprobieren und Nutzen. Hervorzuheben sind hier die E-Lastenräder, die viele Nutzungsfälle von Pkw abdecken können, und das mit ca. 30-fach kleinerem ökologischem Fußabdruck. Hier kommen hochwertige Markenräder zum Einsatz, um beim Erstkontakt mit einem Lastenrad ein optimales Fahrerlebnis zu ermöglichen. Das hochwertige Wallbox-Angebot erleichtert den Umstieg von fossil betriebenen auf Elektroautos.

Projektmanagement:

- Green Moves GmbH & Co. KG

Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Ernst Raupach
- E-Mail: info@green-moves.de
- Projekthomepage: https://go-neueswohnen.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Disruptive Verringerung des ökologischen Fußabdrucks im Individualverkehr bei maximalem Komfort
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Reduzierung von Pkw-Stellplätzen und Fahrzeugen in Wohnquartier durch Nutzung einer Sharing-Station
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanzierung (Dienstleistungsvertrag)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Umsetzung: Januar bis August 2023; Betrieb: seit August 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In einem Wohnquartier wurde ein innovatives Mobilitätskonzept umgesetzt, bestehend aus einer Sharing-Station mit verschiedenen E-Fahrzeugen sowie netzdienlicher Ladeinfrastruktur für die Tiefgaragenplätze. Das Besondere ist die Kombination aus Umweltschutz und Komfort im Verkehrssektor: Durch das 24/7-Mobilitätsangebot direkt vor der Haustür wurde die Zahl der Pkw-Stellplätze für 71 Wohnungen auf 46 reduziert – und damit der entsprechende Fuhrpark. Das schont disruptiv natürliche Ressourcen.

GO!

56

Um Klimaziele zu erreichen, Emissionen zu senken und mehr Flächen für Wohnen, Freizeit, Kultur etc. nutzbar zu machen, gibt es für den Individualverkehr drei bekannte Wege:
1) Umstieg von Erdöl als Kraftstoff auf erneuerbare Energien.
2) Nutzung kleiner, leichter Fahrzeuge durch flexible Fuhrparks.
3) Geteilte Fahrzeug-Nutzung (Sharing).
Alle drei Wege werden hier mit innovativen Technologien verwirklicht. Das Mobilitätsangebot ist komplett digitalisiert: Die Anmeldung für die Mobilitätsstation erfolgt via Website, die Fahrzeug-Nutzung via Handy-App. Die Wallboxen verfügen über ein netzdienliches Lastmanagement, Fernentstörung und via IT-Backend modernste Abrechnungsmöglichkeiten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Motivation für das Mobilitätskonzept im GO-Projekt war, ein Mobilitätsangebot bereitzustellen, das disruptiv nachhaltiger ist als der Status quo und gleichzeitig maximale Lebensqualität bietet. Daher hat Nachhaltigkeit eine fundamentale Bedeutung für das Projekt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Das Projekt war in den straffen Zeitplan der Errichtung des gesamten Wohnquartiers eingebettet. Der Zieltermin wurde durch den Einsatz adäquater Projektmanagement-Methoden eingehalten. Dazu trug auch die enge Zusammenarbeit mit dem Bauträger des Quartiers bei.

MOBILSTATION MITTE ALTONA

Im Neubauquartier Mitte Altona sind wir seit Ende 2017 Quartiersmanager im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg Altona, finanziert durch die Investoren. Unsere drei Hauptaufgaben umfassen die Förderung von zeitgemäßer Mobilität, Inklusion und Nachbarschaft. 2017 wurden die ersten, Ende 2020 die letzten Wohnungen im Quartier bezogen mit nun ca. 3.500 EW.

Zeitgemäße Mobilität
In der Mobilstation haben wir seit 2018 einen Lastenradverleih etabliert. Die Bewohner des Quartiers können hier aktuell sechs vielseitig zu nutzende E-Lastenräder ausleihen sowie einen elektrisch betriebenen Anhänger, der mit fast jedem normalen Fahrrad gezogen werden kann. Die Leihgebühren betragen 1 €/h. Die Fahrzeuge der Mobilstation bieten der Nachbarschaft in dem autoarm geplanten und gebauten Quartier Mobilitätsalternativen zu einem eigenen privaten Pkw bzw. sie können diese Alternativen unter Anleitung erst einmal ausprobieren. Angesichts der hohen Zahl an Familien wurden kürzlich weitere Räder angeschafft, die insbesondere für den Transport von Kindern geeignet sind.

Die Lastenräder werden von unserem Kooperationspartner Kitendo Mobility GmbH an die Kunden ausgegeben. Kitendo betreibt zudem in der Mobilstation eine Reparaturwerkstatt für private Räder und Lastenräder und wird den Verleih voraussichtlich in veränderter Form über das Projektende im Oktober 2024 hinaus in der Mobilstation weiterbetreiben, wenn die Subventionierung des Verleihs beendet wird.

Inklusion
Die Zusammensetzung unseres Fuhrparks haben wir mit dem Forum „EINE MITTE für ALLE“ abgestimmt. In dem Forum sind seit 2012 Menschen aktiv, die Inklusion in den Planungsprozess für das Quartier eingebracht haben und sich nun für ein inklusives Miteinander in Mitte Altona engagieren. Sie haben wertvolle Hinweise für die Ausstattung des Angebotes in der Mobilstation gegeben und machen dies noch. Auf ihre Initiative haben wir das Rolli-Rad angeschafft: Nach unserer Kenntnis ist es das erste und immer noch einzige ausleihbare Rad in Hamburg, mit dem auch Menschen im Rollstuhl mitgenommen werden können. Daneben hatten wir die erste ausleihbare Rikscha in Hamburg, also ein Rad, mit dem zwei weitere erwachsene Menschen gefahren werden können.

Nachbarschaftliches Engagement
Die Einnahmen aus dem Lastenradverleih stehen vollständig für nachbarschaftliches Engagement zur Verfügung. Das Forum entscheidet über die konkrete Verwendung. Finanziert wurden z.B. Nachbarschaftsfeste, Urban-Gardening-Projekte, ein Tauschhäuschen, die Einrichtung einer Hundeauslaufzone etc. Daneben werden aus der Mobilstation heraus nachbar-

57

https://videos.mitte-altona.info/willkommen_in_mitte_altona_gebaerdenvideo_mit_untertitel.mp4

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Implementierung eines niedrigschwelligen Lastenradverleihs im Neubauquartier Mitte Altona
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Lastenradverleih wird intensiv genutzt und ist bei den Bewohnern sehr beliebt.
- FINANZIERUNG:
  Investoren im Neubaugebiet Mitte Altona
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Oktober 2018 bis Oktober 2024 ff.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit dem Lastenradverleih in der Mobilstation Mitte Altona werden in einem Projekt gleichzeitig zeitgemäße Mobilität, Inklusion und nachbarschaftliches Engagement gefördert. Durch die Verknüpfung verschiedener Elemente profitiert das Quartier mehrfach von dem Verleih und von weiteren Service-Angeboten. Mit den Einnahmen aus dem Verleih werden nachbarschaftliche Aktivitäten finanziert: Je mehr gefahren wird, umso mehr Aktionen können unterstützt werden.

Projektmanagement:
- ProQuartier Hamburg GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Mathias Eichler
- E-Mail: mittealtona@proquartier.hamburg
- Projekthomepage: https://mitte-altona.info

schaftliche Aktivitäten im Quartier unterstützt durch kostenfreie Ausgabe von Pavillons, Tischen und Bänken, Sackkarre, Bollerwagen und von „Gießbert“, dem Bewässerungsmobil für Urban-Gardening-Projekte im Quartier.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltige Aspekte finden sich in verschiedenen Ausprägungen im Projekt:

- Vorhalten von umweltfreundlichen, stadtverträglichen Mobilitätsangeboten, mit passenden Fahrzeugen für verschiedene Nutzungsanforderungen
- Attraktive, einfach zu nutzende Fahrzeuge, die Spaß bringen und damit nicht den Ruch von Verzicht innehaben
- Hohe Akzeptanz durch Verankerung des Projekts in der Nachbarschaft – Verknüpfung des Projekts mit nachbarschaftlichem Engagement
- Verknüpfung mit naturfördernden Maßnahmen im Quartier, z.B. durch Pflanzaktionen
- Sicherung von wesentlichen Teilen des Angebotes über Projektende hinaus

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Nein

57

FREIE LASTENFAHRRÄDER FÜR JUNGE FAMILIEN IN LEVERKUSEN

58

In Leverkusen gibt es keinen kostenlosen Verleih von Lastenfahrrädern für die Beförderung von kleinen Kindern bis zu zehn Jahren. Unsere Vorbilder sind das Kölner System „Kasimir“ und der ADFC Rhein-Berg.

Die jungen Familien können während oder nach der kostenlosen Ausleihung ihre Erfahrungswerte für den Kauf eines Lastenfahrrads einfließen lassen. Wir möchten eine positive Entscheidung zum Kauf solcher oder ähnlicher Lastenfahrräder fördern. Für die Nutzung bzw. Erprobung eines Lastenfahrrads wird die Frage: Frage „Kaufen wir jetzt ein Auto, oder doch ein Lastenfahrrad?“ entscheidend sein. Wir als ADFC Leverkusen wollen mit der kostenlosen Ausleihung bis zu einem Monat eine Entscheidungshilfe geben.

Wir fördern mit unserem Projekt nicht nur ein Umdenken in der Mobilität, sondern auch die Nachhaltigkeit durch den Einsatz eines Lastenfahrrads. Wir tragen durch den vermehrten Einsatz von Lastenfahrrädern zur Verlangsamung des Klimawandels bei.

Die Zusammenfassung unseres Handelns:

- Die Maßnahme ermöglicht die kostenlose Ausleihe an alle Familien mit Kindern bis zu zehn Jahren.
- Wir bieten Unentschlossenen das kostenlose „Ausprobieren“ an.
- Wir streben ein Umdenken in der Mobilität an.
- Wir fördern die Ressourcenschonung.
- Wir fördern die sportliche Betätigung durch die Nutzung des Lastenfahrrads.
- Mit dem Lastenrad können junge Eltern mit ihren Kleinkindern am Radtourenprogramm des ADFC Leverkusen teilnehmen.
- Wir tragen zur Verkehrsberuhigung bei.
- Wir erleichtern den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad.
- Wir fördern die Nachhaltigkeit durch den Einsatz des Lastenrads.
- Wir tragen mit der regelmäßigen Ausleihe zu einer sauberen Stadtluft und zu einer Klimaverbesserung bei.
- Wir streben an, in Leverkusen zum Multiplikator für Lastenfahrräder zu werden.
- Wir werden den jungen Familien die Fördermöglichkeiten beim Erwerb eines Lastenfahrrads vermitteln und unterstützen sie bei der Antragstellung.

Wir begleiten das soziale Projekt „Freie Lastenfahrräder für junge Familien in Leverkusen“ medial. Die Presse, Radio Leverkusen sowie die WDR Lokalzeit werden informiert. Wir wollen auch, dass unsere Förderer genauso (wenn es gewünscht wird) in den Fokus der Öffentlichkeit rücken.

Der ADFC Leverkusen will mit diesem Angebot der kostenlosen Ausleihung des Chike-E-Kids auch die Mitgliederwerbung fördern. Dabei hilft uns auch die Erhöhung der Präsenz des ADFC Leverkusen durch das Lastenfahrrad in unserer Stadt.

Der ADFC Leverkusen strebt für Leverkusen, analog zum Kölner System „Kasimir“, die Einführung von freien Lastenfahrrä-

Projektmanagement:

- ADFC Leverkusen e. V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Kurt Krefft
- E-Mail: kurt.krefft@adfc-lev.de
- Projekthomepage: https://leverkusen.adfc.de/Aktuelles

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Mit der kostenlosen Ausleihe des Lastenrads den jungen Eltern eine Entscheidungshilfe geben
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Projekt läuft seit 20.11.2023 – Ergebnisse stehen noch aus.
- FINANZIERUNG:
  Finanzierung lief über Zuschüsse und Spenden.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Ab 20.11.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Lastenfahrrad für den Kindertransport wird an junge Familien (oder Großeltern) bis zu einem Monat kostenlos ausgeliehen. Das Besondere an dem Projekt ist ebendiese kostenlose Ausleihung bis zu einem Monat. Wir geben den Nutzern die Möglichkeit, ein Lastenfahrrad über diesen langen Zeitraum kostenlos zu testen. Dadurch fördern wir nicht nur die Mobilitätswende, sondern geben auch ein Beispiel dafür, wie sich die Nachhaltigkeit in der Mobilität rechnen kann.

FREIE LASTENFAHRRÄDER FÜR JUNGE FAMILIEN IN LEVERKUSEN

58

dern an. Die ersten Gespräche mit möglichen Partnern haben eine positive Resonanz ergeben.

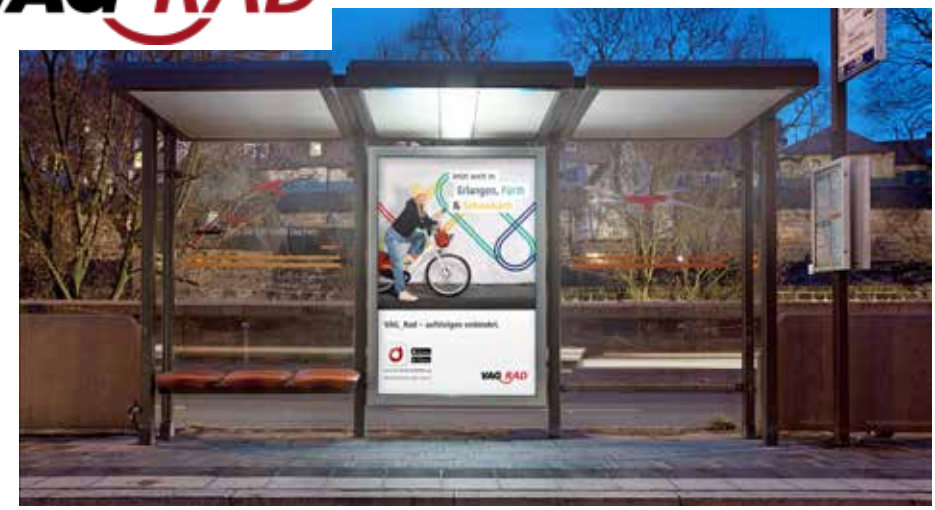
Durch weitere finanzielle Unterstützung wird der ADFC Leverkusen sein soziales Projekt „Freie Lastenfahrräder für junge Familien in Leverkusen“ im Februar 2024 ausweiten und ein zweites E-Bike-Lastenfahrrad kaufen und für dieses Projekt einsetzen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Nachhaltigkeit hat eine sehr große Bedeutung in diesem sozialen Projekt. Siehe „Zusammenfassung unseres Handelns“.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Wir haben vor der Einführung des Projektes die Medien ausführlich informiert. Im weiteren Verlauf werden alle Kitas über die Elternbriefe informiert. Öffentliche Aushänge bei der Stadtverwaltung und im Einzelhandel vervollständigen das Marketing.

INTERKOMMUNALE KOOPERATION: ERWEITERUNG DES FAHRRADVERLEIHSYSTEMS VAG_RAD

59



Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) ist der Mobilitätsdienstleister der Stadt Nürnberg. Mit dem VAG_Rad wurde die bis dahin aus U-Bahn, Straßenbahn und Bus bestehende VAG-Flotte im Jahr 2019 ergänzt und optimal in den Mobilitätsverbund eingebunden. Die Integration von VAG_Rad als viertes Verkehrsmittel der VAG erfolgte mit dem Ziel, ein nahtloses Umsteigen ohne Nutzungs- und Tarifhürden zu ermöglichen und gleichzeitig die letzte Meile durch eine vollständige Integration in das ÖPNV-Abo zu revolutionieren.

Durch ein interkommunales Bestreben zwischen den Städten Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach konnte im Jahr 2023 eine gemeinsame Zweckvereinbarung unterzeichnet werden, wodurch die VAG ihr Erfolgsrezept von VAG_Rad auf die Städteachse zum Jahr 2024 übertragen kann. Hierdurch wird der zentrale Siedlungsraum in Mittelfranken mit ca. 850.000 Einwohner*innen durch ein interkommunales und tarifintegriertes Fahrradverleihsystem gemeinsam unter einer Dachmarke erschlossen. Die zugrunde liegenden Beschlüsse in den Stadträten wurden jeweils einstimmig beschlossen.

Besonderes Highlight: Eine klare Abo-Kund*innenstrategie. Kund*innen der VAG und des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) erhalten monatlich 600 Freiminuten für das VAG_Rad und das VAG_LastenRad gutgeschrieben. Dies gilt auch für Deutschland-Ticket-Kund*innen und Studierende aus dem Gebiet des VGN, die Inhaber*innen des Ermäßigungstickets Bayern sind. Das VAG_Rad zeichnet sich durch besondere Markentreue und Nutzerfreundlichkeit aus und behauptet mit einem Startpreis von 0,10 € sowie einem Minutenpreis von 0,10 € die Preisführerschaft im Mikromobilitätsmarkt. Durch die im Abonnement enthaltenen Freiminuten werden die Nutzungshürden gesenkt und der Umweltverbund gefördert.

Die Tiefenintegration in die digitale und nutzerfreundliche Mobilitätsplattform NürnbergMOBIL der VAG spielt dabei eine tragende Rolle. Über einen zentralen Zugangskanal können die Kund*innen auf alle Services der VAG zugreifen und bspw.

Projektmanagement:

- VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefan Linnert
- E-Mail: slinnert@gmx.net
- Projekthomepage: http://www.vagrad.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Interkommunales Fahrradverleihsystem ab 2024 mit einer App für alle Mobilitätsangebote der Region
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehr als 1,2 Mio. Ausleihen in Nürnberg in 2023; Zweckvereinbarung geschlossen; Tarifliche Integration
- FINANZIERUNG:
  Gemeinschaftlich mit VAG als Projektträger
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  25. Januar 2024 bis mindestens 24. Januar 2027, Verlängerung um 2 x 2 Jahre möglich

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf Basis konstruktiver interkommunaler Zusammenarbeit wird das Erfolgsmodell von VAG_Rad im Jahr 2024 auf die Nachbarstädte Erlangen, Fürth und Schwabach ausgedehnt. Der Rollout umfasst 2.500 Fahrräder, 90 Stationen und vier Flexzonen. Durch ein einfaches und günstiges Preissystem mit 600 Freiminuten pro Monat für Abo- und D-Ticket-Kund*innen gebündelt in einer multimodalen App, ist VAG_Rad als wesentliches Element im Umweltverbund besonders nutzerfreundlich.

INTERKOMMUNALE KOOPERATION: ERWEITERUNG DES FAHRRADVERLEIHSYSTEMS VAG_RAD

59

die multimodale Verbindungsauskunft (inkl. VAG_Rad mit Reservierungsfunktion) nutzen, Tickets kaufen, Fahrräder und E-Scooter ausleihen oder via Chatfunktion in den direkten Kundendialog treten.

Für den Rollout des neuen Systems ab 25. Januar 2024 wurden beim Dienstleister nextbike by TIER zum Start 2.500 Fahrräder sowie rund 90 Stationen bestellt. Integraler Bestandteil des Fahrradverleihsystems sind Flexzonen, die die Kernstadtgebiete von Nürnberg, Fürth und Erlangen abdecken und so noch bessere Mobilitätsketten in den dicht besiedelten Zentren ermöglichen. Eine weitere Flexzone im Nürnberger Stadtteil Langwasser rundet das Tür-zu-Tür-Angebot ab.

Für die kommenden Jahre setzt die VAG mit ihren Partnern in den Nachbarstädten auf einen weiteren Ausbau des Gesamtsystems. Bei entsprechendem Erfolg und hoher Akzeptanz in der Bevölkerung ist ein optionaler Ausbau auf bis zu 4.400 Fahrräder und 155 Lastenräder sowie eine schrittweise Umstellung auf Pedelecs möglich.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Thema Nachhaltigkeit ist die Triebfeder von VAG_Rad. Seit dem Start des Systems unterstützt die VAG mit VAG_Rad die Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Nürnberg. Die Integration in das ÖPNV-Abo bzw. in das D-Ticket erschließt VAG_Rad als vollwertiges, zusätzliches Verkehrsmittel. Durch das wachsende Angebot wird der Umwelt- und Mobilitätsverbund zusätzlich noch attraktiver. Mehr Kund*innen werden zum Umsteigen bewegt, das MIV-Verkehrsaufkommen dadurch reduziert. Lärm- und CO_2-Emmissionen werden eingespart. Die Städte werden dadurch lebenswerter. Parkplätze und Straßen könnten folglich zurückgebaut werden.

Seit Oktober 2021 ergänzen Lastenräder das VAG_Rad-System. Das macht nachhaltiges Transportieren von bspw. Einkäufen o.Ä. noch attraktiver. Es werden nachweislich Autofahrten ersetzt. Im Zuge der Ausschreibung hat die VAG besonderen Wert auf langfristige Lebenszyklen gelegt. So wird ein großer Teil der bestehenden VAG_Rad-Flotte durch eine technische Generalüberholung auch im neuen Fahrradverleihsystem zum Einsatz kommen.

Durch das gemeinschaftliche Angebot der vier Partnerkommunen ist VAG_Rad auch wirtschaftlich nachhaltig. So werden personelle und finanzielle Ressourcen optimal gebündelt. Auch im Marketing verfolgt man einen gemeinsamen Außenauftritt, der die Verbundenheit der vier mittelfränkischen Städte symbolisiert.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Erstgespräche zur interkommunalen Erweiterung: Januar 2022
- Gründung einer interkommunalen Projektgruppe mit turnusmäßigen Austauschrunden: laufend seit Januar 2022
- Schließung der Zweckvereinbarung zwischen den Städten: Dezember 2022
- Veröffentlichung der Ausschreibung: Januar 2023
- Zuschlagserteilung an den Dienstleister: Oktober 2023
- Start: Januar 2024

MOBIBIKE

60

Im Auftrag der Stadt Dresden hat die DVB im Jahr 2020 das wegweisende Projekt MOBIbike ins Leben gerufen. Mit ursprünglich 1.000 Fahrrädern gestartet, war es das klare Ziel, die flexible, nachhaltige und multimodale Mobilität in Dresden zu fördern und gleichzeitig die Vision von der DVB als modernem Mobilitätsdienstleister voranzutreiben.

MOBIbike entwickelte sich rasch zu einem integralen Bestandteil des Dresdner ÖPNV und der umfassenden Produktwelt unter der Dachmarke „MOBI“. Neben dem ursprünglichen Bikesharing-Angebot wurden Lösungen wie MOBIcargobike, MOBIcar, MOBIshuttle und die MOBIapp entwickelt, die eine stetig wachsende Anzahl von Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.

Durch intensive User-Experience-Testings flossen Nutzerbedürfnisse in die Gestaltung der multimodalen Marke und ihrer Ausstattungselemente ein. Die moderne Designsprache unter dem einladenden Slogan „MOBI – Fahr doch, was du willst!“ stärkte die Identität und Verbreitung des Angebots wesentlich. Im Jahr 2022 waren bereits 62% der Dresdner Bevölkerung mit MOBI vertraut.

Die hohe Angebotsqualität seitens des Partners nextbike by TIER, eine moderne Vermarktung und die gezielte Einführung neuer Angebote trugen dazu bei, den Adoptionsprozess des Produkts voranzutreiben. Von August 2020 bis Ende 2023 wurden über 4,5 Mio. Ausleihen verzeichnet, wobei allein im Jahr 2023 60.000 Personen das MOBIbike nutzten. Das im Herbst 2023 eingeführte Pilotprojekt MOBIcargobike mit zehn Lastenrädern verzeichnete innerhalb der ersten drei Monate bereits 1.500 Ausleihen.

Aufgrund der steigenden Nachfrage wurde das hybride System aus festen und virtuellen Rückgabemöglichkeiten im Jahr 2023 verstärkt und auf über 1.500 Räder erweitert, um etwa 60% der Dresdner Bevölkerung an ihrem Wohnort zu erschließen. Für das Jahr 2024 plant die DVB die Erweiterung der Radflotte auf 2.000 Räder, um über 80% zu erschließen und die Verfügbarkeit von Rädern weiter zu erhöhen.

Projektmanagement:

- Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden

Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexander Volokhov
- E-Mail: alexander.volokhov@dvbag.de
- Projekthomepage: https://www.mobi-dresden.de/mobibike

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen
- ZIEL:
  Mit MOBIbike als Teil des ÖPNV das beste öffentliche Bikesharing-System in Deutschland etablieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Rasante Durchdringung: 4,5 Mio. Ausleihen seit Start, 60.000 Nutzende 2023, 62% Bekanntheit (2022)
- FINANZIERUNG:
  LH Dresden und Kooperationen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  August 2020 bis mind. März 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

MOBIbike hat sich durch die Integration in den ÖPNV, ein innovatives Konzept und eine ansprechende Vermarktung in Rekordtempo zu einem stark nachgefragten Bikesharing-Produkt entwickelt – egal ob für Dresdner, Pendler oder Gäste. Mit der modernen und multimodalen Dachmarke „MOBI“ fördert und entwickelt die DVB Sharing-Angebote ganzheitlich und erfolgreich als Bestandteil des ÖPNV, um die Verkehrswende auf kommunaler Ebene voranzutreiben. Dresden investiert damit wirksam in die Zukunft der Mobilität.

MOBIBIKE

60

Die Erfolgsgaranten des Systems sind die über 60 MOBIpunkte – Mobilitätsstationen, die individuelle und geteilte Mobilitätslösungen wie Informationssäulen, ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und E-Ladeinfrastruktur bündeln. Diese Infrastruktur wird durch attraktive Produkte, Marketing und Tarife ganzheitlich angeboten. So profitieren DVB-Abokunden und Kooperationspartner von 30 Freiminuten je MOBIbike-Fahrt. MOBIpunkte nehmen eine herausragende Stellung im MOBIbike-System ein, bieten feste Stationen und belohnen die Nutzer mit zehn Freiminuten als Anreiz für eine geordnete Rückgabe.

Die MOBI-Angebote steigern die Attraktivität des ÖPNV für neue Zielgruppen und vervollständigen den Umweltverbund, indem sie Nutzungsanlässe abdecken, die der klassische ÖPNV allein nicht bieten kann. Durch den Angebotsausbau kann eine wirksame Abkehr vom Pkw-Besitz erzielt werden. MOBIbike ist in kurzer Zeit zu einem festen Bestandteil der alltäglichen Mobilität vieler Dresdner geworden, fördert die ÖPNV- sowie die Fahrrad-Nutzung und dient anderen Städten als Vorbild.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit neuen Produkten wie dem MOBIbike fördert die DVB nachhaltige Mobilitätslösungen als Alternative zum privaten Pkw. Wie die anderen Produkte der MOBI-Welt ergänzt es als öffentliches Sharing-Angebot systemimmanente Angebotslücken des Umweltverbundes bei bestimmten Zwecken, Zielen und Nutzergruppen. Damit wird der Umweltverbund als System gestärkt und negative externe Effekte des Verkehrs wie Emissionen und Platzbedarf werden gesenkt. Allein durch die Nutzung aller Angebote an MOBIpunkten werden derzeit jährlich 6.400 Tonnen CO_2-Äquivalente eingespart. Durch weiteren Angebotsausbau wird in der Gesamtstadt ein multimodales, bedarfsgerechtes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert. Getreu dem Motto:
„MOBI – Fahr doch, was du willst!“

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Seit 2018 ermöglicht eine bereichsübergreifende Task Force eine beschleunigte Planung und Errichtung der MOBIpunkte. Monatlich wurde im Schnitt ein MOBIpunkt realisiert. Die Task Force trug auch zur reibungslosen Erweiterung und Einführung von MOBIcargobike bei, wodurch das Teilprojekt an zehn Standorten in nur sechs Monaten erfolgreich umgesetzt wurde.

MODELLVORHABEN „BIKESHARING-SYSTEM DER KIELREGION IN LÄNDLICHEN RÄUMEN“

61

Seit 2019 betreibt die KielRegion das Bikesharing-System „SprottenFlotte“. Ziel war von Anfang an, explizit auch städtische Randgebiete und ländliche Räume zu erschließen, um hier für eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes zu sorgen. Die Etablierung des regionalen Bikesharing-Systems als Ergänzung zum ÖPNV ist ein zentrales Anliegen, um nicht nur den Radverkehr, sondern den gesamten Umweltverbund zu stärken und die Abhängigkeit vom MIV zu senken. Nach dem erfolgreichen Start 2019 und der Erweiterung in die Städte Preetz, Plön, Rendsburg und Eckernförde im Jahr 2021 wurde 2023 durch Unterstützung aus Landesfördermitteln des Programms „Ab aufs Rad“ die Umsetzung dieses Pilotprojektes möglich.

Zur Erprobung des Bikesharing-Systems in ländlichen Räumen wurden zwei Gebiete in der KielRegion ausgewählt: die Ämter Hüttener Berge (Kreis Rendsburg-Eckernförde) und Probstei (Kreis Plön). Die Gebiete eignen sich besonders gut, weil sie zwischen den Gemeinden gute Fahrraddistanzen aufweisen und eine gute Ergänzung zum bestehenden Netz der SprottenFlotte sind. Beide Gebiete sind außerdem von hoher (rad)touristischer Relevanz.

Nachdem der Förderantrag der KielRegion im ersten Halbjahr 2023 bewilligt worden war, konnte der Betrieb im Juli 2023 starten. So sind bereits 29 neue Stationen der SprottenFlotte in den zwei Ämtern errichtet worden (18 im Amt Probstei und elf im Amt Hüttener Berge). Im weiteren Projektverlauf wurde und wird der Modellversuch mittels Kommunikationskampagnen beworben, laufend evaluiert und in enger Abstimmung mit den beteiligten Kommunen sowie den Nutzer:innen verbessert und angepasst. Der Projektzeitraum liegt bei drei Jahren, um eine ausreichend lange Testphase und eine aussagekräftige Bewertung zu ermöglichen.

Das Projekt zeichnet sich u.a. dadurch aus, dass in knapp 20 ländlichen Kommunen mit z.T. nur wenigen Hundert Einwohner:innen ein (Rad-)Mobilitätsangebot zur Verfügung gestellt und dieses erprobt werden kann. Maßgeblich für die Umsetzung sind neben den Kommunen und Ämtern die Radverkehrsstrategie 2030 des Landes SH, das damit verbundene Förderprogramm und die (personellen) Ressourcen bei der KielRegion. Insofern ist das Projekt nicht

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Schleswig-Holstein
- ZIEL:
  Erprobung des Bikesharings in ländlichen Räumen im Rahmen eines Modellvorhabens
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Rund 150 Räder an 29 Stationen ausleihbar – ca. 6.700 Fahrten im ersten Halbjahr
- FINANZIERUNG:
  Landesförderung, Kommunale Zuschüsse, Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Juli 2023 bis Juli 2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Modellvorhaben erweitert das in städtischen Gebieten der Region erfolgreich betriebene Bikesharing-System „SprottenFlotte“ im ländlichen Raum der KielRegion. Das Projekt leistet einen Beitrag zur Gleichstellung der Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land, indem das Mobilitätsangebot verbessert wird und Herausforderungen, Potenziale und Bedürfnisse in ländlichen Räumen besser abschätzbar werden.

Projektmanagement:
- KielRegion GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Benno Hilwerling
- E-Mail: b.hilwerling@kielregion.de
- Projekthomepage: https://www.kielregion.de/mobilitaetsregion/sprottenflotte/

nur ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen (Fahrrad-)Mobilität, sondern stellt auch ein Best-Practice-Beispiel für die gute Zusammenarbeit zwischen vier unterschiedlichen Verwaltungsebenen dar.

Die SprottenFlotte als bereits etablierte Marke mit hoher regionaler Identifikation sowie der günstige Preis (30 Minuten je Ausleihe kostenlos) sorgen für eine geringe Einstiegshürde. Nutzer:innen können die Räder außerdem in allen anderen angeschlossenen Gebieten nutzen. Sogar die Nutzung von E-Bikes und Lastenrädern ist an allen Stationen und für alle Nutzer:innen möglich. Es findet durch die auffälligen grünen Räder ein Beitrag zur Sichtbarkeit der Fahrradmobilität im ländlichen Raum statt und Bewohner:innen wie auch Gäste werden zur Nutzung der Fahrräder animiert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Übergeordnete Ziele sind ist die Stärkung des Umweltverbunds und die Verringerung des MIV. Im Projekt selbst wird außerdem großer Wert auf die Langlebigkeit und Reparierbarkeit der eingesetzten Fahrräder gelegt. Dies war bereist bei Ausschreibung ein wichtiger Bewertungsfaktor. Zudem werden notwendige Fahrtzwecke des Services (Reparatur, Umverteilung, Austausch der Akkus bei E-Bikes etc.) kombiniert, um unnötige Fahrten zu vermeiden. Innerstädtische Fahrten werden zudem nach Möglichkeit mit dem Fahrrad und speziellen E-Lastenrädern bewältigt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

61

- Bestehende Erfahrungen, Projektmanagement und Kanäle zu Verwaltung der Ämter und Gemeinden, um sehr schnell den Betrieb zu starten (drei Monate von Förderzusage bis Betriebsstart)
- Einholen der politischen Beschlüsse parallel zur Stellung des Förderantrags
- Einsatz eigener personeller Ressourcen
- Übergangsweiser Einsatz von überholten Rädern aus Bestand

MIETFIETS MÜNSTERLAND

STADTWERKE MIETFIETS

Es bestand das Problem, dass eine Taktung zwischen Bus und Bahn auf dem Land oftmals sehr schwierig ist und man vielleicht noch in einen Ortsteil mit dem ÖPNV bzw. SPNV kommt, aber eben nicht zu seinem Wohnort. Der Ruf nach mehr ÖPNV ist schnell da – man wird es jedoch niemals schaffen, jeden Ort mit guter Taktung von Bus und Bahn zu vernetzen. Der Fahrermangel schlägt durch und es macht auch keinen Sinn, noch mehr leere Busse durch die Gegend fahren zu lassen. Daher haben wir die MietFiets-Stationen an Knotenpunkten und in jedem Ortsteil installiert. Man kann sich nun appbasiert ein Elektrorad ausleihen und bis zur Station im Heimatdorf fahren. Die Leihzeit läuft, bis man es in eine dort vorhandene Station wieder einkoppelt. Nunmehr besteht die Möglichkeit, die letzten 2 bis 3 km per Elektrorad zu fahren und man kommt zumindest „nach Hause“! Die Verfügbarkeit der Fahrräder ist online sichtbar und ein Servicedienst sorgt wöchentlich dafür, dass die Fahrräder ausgewogen an den Stationen verfügbar sind. Mittlerweile machen die Stadt Coesfeld, die Stadt Borken und die Gemeinden Heiden und Reken bei dem System mit und es gibt schon zwölf Stationen. Man kann nunmehr beispielsweise von Coesfeld nach Reken fahren und das Rad dort einfach stehen lassen. Viele Bürgerinnen und Bürger sparen sich nun zumindest einen Weg (mit dem Zug hin, per Rad zurück) und sind nun auch bei unpassendem Fahrplan oder bei Bus- und Zugausfällen flexibel – „man kommt wenigstens weiter“! Auch die Anbindung eines Gewerbegebietes an eine Bahnstation ist mit diesem System gelungen. Die nächste Station wird an einer Schnellbushaltestelle im Außenbereich gebaut zur Entlastung des TaxiBusses.

Nach meiner Meinung wird in der aktuellen Diskussion zu viel Wert auf Fahrradparkhäuser gelegt – der Ausbau von genormten Fahrradstationen bietet gerade auf dem Land ein riesieges Potenzial und ist viel preiswerter als der Ausbau von Bus und Bahn. Weitere Informationen findet man unter http://www.mietfiets.de. Ich stehe auch gerne persönlich für Rückfragen zur Verfügung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Eine sehr hohe, da wir es schaffen, die „letzte Meile“ klimaneutral zu absolvieren, und eine Alternative zum Pkw sowie zum Ausbau von Bus und Bahn bieten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Es wurden unkonventionell hohe gemeindliche Mittel eingesetzt.

Projektmanagement:
- Gemeinde Reken / EMERGY Führungs- und Servicegesellschaft mbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Manuel Deitert
- E-Mail: m.deitert@reken.de
- Projekthomepage: https://mietfiets.de

62

https://www.facebook.com/watch/?v=167189261214027

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Ein überregionales Netz von Mietfahrradstationen in ländlichen Strukturen schaffen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bislang sind zwölf Stationen in zwei Kreisen und vier Gemeinden errichtet worden.
- FINANZIERUNG:
  Gemeindliche Finanzierung / NRW
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Viele kennen die Leihfahrradstationen aus großen Städten wie Berlin oder Barcelona – doch leider gibt es kaum Modelle im ländlichen Raum. Gerade zur Ergänzung der Nahmobilität zwischen Dörfern bieten diese Leihfarradstationen jedoch ein riesiges Potenzial – Voraussetzung ist, dass die Buchung einfach erfolgt (appbasiert), Fahrräder zur Verfügung stehen und regelmäßig zurückgebracht werden und man auch ortsübergreifend einheitliche Systeme fährt! Zwölf Stationen in COE, BOR, Heiden und Reken!

DIGITALES E-LASTENRAD-SHARING IM KREIS COESFELD

Gemeinsam.
Digital.
Im Kreis Coesfeld.

63

https://youtu.be/cMweeO1WbNE

https://www1.wdr.de/lokalzeit/fernsehen/muensterland/video-lokalzeit-muensterland---2348.html

Im Kreis Coesfeld wird das Projekt „Digitales E-Lastenrad-Sharing“ als interkommunales Kooperationsprojekt von sechs kreisangehörigen Kommunen umgesetzt. Koordiniert wird das Projekt durch die Digitalagentur Kreis Coesfeld. Seit dem Pilotprojekt in Nordkirchen im Mai 2022 expandierte das Vorhaben erfolgreich in weitere Städte und Gemeinden, sodass mittlerweile 19 Standorte realisiert werden konnten. Das digitale Lastenrad-Verleihsystem wird über die chayns-App der Fa. tobit betrieben und ermöglicht nicht nur die Buchung und Bezahlung der E-Lastenräder, sondern auch den schlüssellosen Zugang zu den speziell angefertigten Lastenradgaragen. Die Räder bieten eine umweltfreundliche Alternative für Alltagsfahrten und können bequem für Einkäufe, sperriges Gepäck oder den Transport von Kindern genutzt werden. Der Fokus liegt auf kurzen und mittleren Distanzen, für die das Fahrrad häufig das schnellste Verkehrsmittel ist. Zielgruppe des Projekts ist die Bevölkerung, die die E-Lastenräder für ihre Alltagswege nutzen kann. Durch die Platzierung der Boxen in Wohnquartieren ist das Angebot gut erreichbar. Die digitale Abwicklung über die chayns-App ist nutzerfreundlich und ermöglicht eine flexible und kontaktlose Buchung. Nach einer einmaligen Registrierung können die E-Lastenräder zu einem Preis von in der Regel einem Euro pro Stunde ausgeliehen werden. Ein besonderes Merkmal des Projekts ist die eigens entwickelte Fahrradgarage mit PV-Anlage und Batteriespeicher. Diese ermöglicht einen autarken Betrieb der Boxen, macht einen Stromanschluss überflüssig und trägt somit zur ökologischen Nachhaltigkeit bei. Die Ziele des Projekts sind vielfältig: Es leistet einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, indem es den individuellen Beitrag zur geteilten Mobilität fördert. Gleichzeitig beinhaltet das Projekt eine soziale Komponente, da es auch Haushalten mit geringeren Einkommen die Nutzung von Lastenrädern ermöglicht. Aufgrund geringer Betriebskosten für App und Instandhaltung von Boxen und Lastenrädern ist der Betrieb des Sharings relativ kostengünstig und bindet kein Personal. Der Schlüssel zur Realisierung ist die von den Kommunen umgesetzte Digitalisierung, die einen spürbaren Mehrwert für Nutzende bietet, indem sie

Projektmanagement:

- Digitalagentur Kreis Coesfeld

Kontakt:

- Ansprechpartner: Mathias Raabe
- E-Mail: mathias.raabe@kreis-coesfeld.de
- Projekthomepage: https://www.kreis-coesfeld-digital.de/aktuelle-projekte/e-lastenrad-sharing/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Mehr fürs Radfahren gewinnen, mehr soziale Teilhabe, nachhaltige Mobilität und Klimaschutz fördern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit 2022 wurde in sechs Kommunen an 19 Standorten ein digitales E-Lastenradsharing etabliert.
- FINANZIERUNG:
  Komm. Trägerschaft, Fördermittel und Nutzergebühren
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Sommer 2022 fortlaufend: Das Projekt ist langfristig angelegt.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Kreis Coesfeld ist ein digitalisiertes E-Lastenrad-Sharing als interkommunales Kooperationsprojekt entstanden. Autarke Lastenradgaragen mit PV-Anlage, Batteriespeicher und durch eine App buch- und steuerbar. Einzigartig durch dezentrale Aufstellung im Quartier und digitales Verleihsystem, schlüssellos und flexibel. Klimaschutz vor Ort mit geteilter Mobilität, dabei sozial inklusiv und wirtschaftlich, da nahezu ohne Betriebskosten. Wegweisend für nachhaltige Fortbewegung im Kreis Coesfeld.

63

einen einfachen und flexiblen digitalen Mobilitätszugang ermöglicht. Das Projekt befindet sich in der Umsetzungsphase, wobei weitere Schritte wie der Ausbau des Projekts und eine kreisweite Bewerbung und Evaluierung geplant sind. Partner und Sponsoren unterstützen das Vorhaben, das in kommunaler Trägerschaft umgesetzt wird. Die Kommunen nutzten verschiedene Wege, um das Projekt zu fördern und zu finanzieren, u.a. durch die Bezirks- und Landesregierung. Das Projekt bietet einen innovativen Ansatz für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum und kann als Vorbild für andere Regionen dienen. Die Digitalisierung wird effizient genutzt, um eine umweltfreundliche Mobilitätslösung zu schaffen, die zugleich sozialen Zusammenhalt fördert und kostengünstig ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit spielt eine zentrale Rolle in unserem Projekt. Insbesondere fördert es den Übergang von CO_2-emittierenden Fahrzeugen zu emissionsfreien E-Lastenrädern. Darüber hinaus trägt das Projekt dazu bei, umweltschädliche Verhaltensmuster zu überdenken und aufzulösen. Die Präsentation alternativer Fortbewegungsmittel im öffentlichen Raum und nah am Wohnort regt dazu an, über andere Mobilitätsmöglichkeiten als das Auto nachzudenken, und motiviert Menschen dazu, vielfältigere (und emissionsärmere) Fortbewegungsmittel zu nutzen.

Das Projekt dient zudem vielen Bürgern als Einstieg in die Sharing Economy, bei der Ressourcen gemeinschaftlich und damit nachhaltiger genutzt werden. Es trägt zur Verringerung des Verkehrsaufkommens vor Ort bei und ist platzsparender als konventionelle Transporter oder Pkws. Zugleich erfolgt der Betrieb der Abstellboxen und das Laden der E-Lastenräder über PV-Anlagen mit Batteriespeichern auf den Dächern der Boxen. Durch die Nutzung erneuerbarer Energien werden Emissionen vermieden und die Bevölkerung wird im Sinne der Vorbildfunktion sensibilisiert.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch den interkommunalen Erfahrungsaustausch in der gemeinsam gegründeten Digitalagentur für den Kreis Coesfeld konnte das Projekt auf sechs kreisangehörige Kommunen ausgeweitet werden. Durch die interkommunale Zusammenarbeit in der Agentur konnten zahlreiche Synergieeffekte genutzt werden, die das Projekt beschleunigt haben.

LARA TO GO | E-LASTENRADVERLEIH UND AUSBAU DER ÖRTLICHEN PHOTOVOLTAIK (PV)

64

https://www.youtube.com/watch?v=wGYoaquK-Bk

Initiator des E-Lastenrad-Sharing-Projekts „LaRa to go“ ist die regionale Energieagentur Rems-Murr gGmbH. Sie wurde 2008 durch den Landkreis und die Stadt Waiblingen gegründet. Als unabhängige und neutrale Beratungsstelle informiert sie Privatpersonen, Kommunen, Schulen und Unternehmen zu Fragen der Energieeinsparung, der effizienten Energienutzung sowie zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Eben dieser Gedanke, ein attraktives und umweltfreundliches Mobilitätsangebot mit dem Ausbau der Photovoltaik und der Energiewende in den Kommunen voranzubringen, war die Triebfeder für das E-Lastenrad-Sharing-Projekt „LaRa to go“. Mit Eingang der Projektförderbewilligung wurde mit den teilnehmenden Kommunen die Agenda des innovativen Mobilitätsprojekts festgelegt. Experten-Netzwerke vor Ort beteiligten sich bei der Suche nach attraktiven Ausleihstandorten für die Räder und die dazugehörenden Wall-Boxen. Moderne, sichere und leistungsstarke E-Lastenräder wurden öffentlich ausgeschrieben und bestellt, eine Ausleih-App programmiert, ein Kommunikationsdesign entwickelt und der Name gefunden: „LaRa to go“. Zusammen mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) gab es zum Projektstart in den jeweiligen Kommunen Informationsveranstaltungen mit Fahrtrainings, die sehr gut besucht wurden. Durch gezieltes Training konnte das Fahrverhalten positiv beeinflusst und die Fahrsicherheit gestärkt werden. Vorurteile oder Hemmnisse gegen ein leichtes Handling des Lastenrads konnten durch professionelle Einweisung und Hilfe beim ersten Testen genommen werden. Die Projektvorstellung bei Märkten, Festen und selbst konzipierten Veranstaltungen mit lokalen Klimabündnissen und anderen NGOs erhöhte den Bekanntheitsgrad von LaRa. Gleichzeitig wurde dabei das Energieberatungsangebot der Energieagentur beworben, was die Nachfrage nach Photovoltaik-Checks in den Kommunen erhöhte. So konnte die Kernidee des Projekts, nämlich die Energiewende mit Schwerpunkt PV-Ausbau und die Stärkung einer nachhaltigen modernen Mobilität in den Kommunen zu verknüpfen, erfolgreich transportiert werden. Die Idee kam gut an: Innerhalb

Projektmanagement:

- Energieagentur Rems-Murr gGmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anita Kaupert
- E-Mail: a.kaupert@ea-rm.de
- Projekthomepage: http://www.laratogo.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  E-Lastenrad-Sharing-Projekt fördert Verkehrs- und Energiewende mit PV-Ausbau im Rems-Murr-Kreis.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 150 Personen nutzen 20 E-Lastenräder in acht LKR-Kommunen, über 300 durchgeführte PV-Beratungen.
- FINANZIERUNG:
  219.952,18 € EFRE-Mittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  Förderzeitraum: 25.02.2022 bis 31.05.2023, danach eigenwirtschaftliche Fortführung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

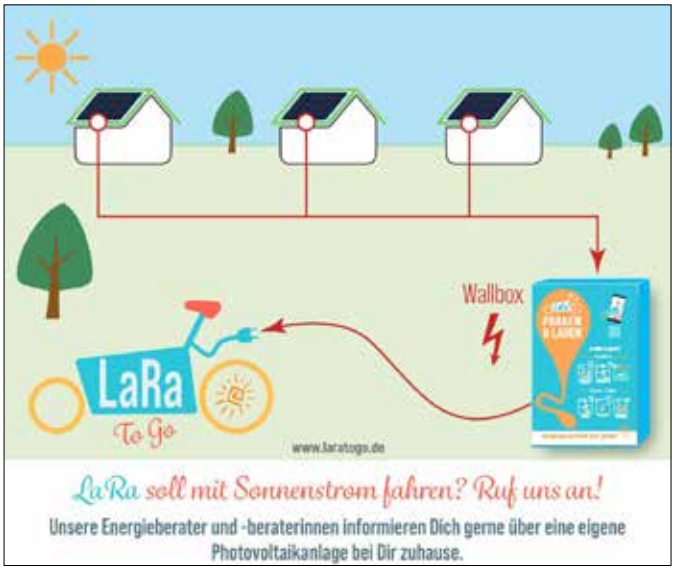
Das E-Lastenrad-Sharing-Projekt „LaRa to go“ befördert die Mobilitäts-, Energie- und Klimawende im Rems-Murr-Kreis. Es ist ein Projekt der Energieagentur Rems-Murr gGmbH mit aktuell 21 Rädern in acht örtlichen Kommunen. Es wird sukzessive weiter ausgebaut. Inbetriebnahmen, Kooperationsveranstaltungen mit NGOs, Fahrtrainings und saisonale Aktionen sorgen für eine breite Berichterstattung zu nachhaltiger Mobilität. Gleichzeitig wird mit Energieberatungen der PV-Ausbau in den teilnehmenden Kommunen forciert.

64

von nur sechs Wochen haben sich fast 100 Nutzer*innen für den E-Lastenradverleih registriert. Über 300 PV-Beratungen wurden 2023 durchgeführt. Eine LaRa-Balkonkraftwerk-Kampagne ist für 2024 geplant. Das Projekt in ansprechendem Design profitiert von einer hohen Akzeptanz und Nachfrage für Sharing-Angebote. Es trifft den Zeitgeist, sich nachhaltig ökologisch zu verhalten und dabei auch Fahrspaß mit dem Rad zu haben. Gleichzeitig ist der Lastenrad-Verleih mit App, Erklär-Videos und Hotline unkompliziert und günstig: Die erste Jahresgebühr von 25 Euro wird in ein Nutzungsguthaben umgewandelt. LaRa eignet sich hervorragend als niederschwelliger Einstieg für weitere Themen der Energiewende. Die Kernidee des innovativen Projekts, Verkehrs- und Energiewende zu verbinden, hat gut funktioniert. Viele Synergieeffekte entfalten für den Klimaschutz vor Ort ihre Wirkung und suchen Nachahmer.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
40% der Autofahrten in Kommunen sind kürzer als 5 km. Gerade auf diesen kurzen Distanzen kann das E-Lastenfahrrad eine echte Alternative zum Auto sein, wenn es darum geht, kleinere Transporte zu erledigen. Bei einer Fahrt von 2 km spart man 280 Gramm CO_2.

Photovoltaik ist wichtiger Faktor beim Ausbau der Erneuerbaren.



FAHRRADVERLEIHSYSTEM (FVS) IN LEVERKUSEN – WUPSIRAD UND WUPSILASTENRAD

wupsi Rad
wupsi LastenRad

65

https://www.instagram.com/p/C2HYLEAIvgl

Die wupsi GmbH ist eine kommunale Mobilitätsdienstleisterin in Leverkusen und Teilen des Rheinisch-Bergischen Kreises, welche die öffentliche Mobilität durch ein breites Portfolio an Mobilitätsangeboten prägt. Neben dem klassischen ÖPNV zählen auch Carsharing, Bikesharing, Fahrradparken, On-Demand-Verkehr, Mobilstationen und der Aufbau einer Mobilitätsplattform dazu. Seit 2019 ergänzt das FVS wupsiRad mit 300 Fahrrädern das öffentliche Mobilitätsangebot der Stadt Leverkusen. Im Jahr 2021 wurde die Flotte um 30 Pedelecs ergänzt, im Jahr 2022 kamen mit dem wupsi LastenRad zehn E-Lastenfahrräder hinzu.

Das Ziel:
Die Schaffung umweltfreundlicher Alternativen zum MIV, aber auch die gezielte Verknüpfung mit dem ÖPNV zur Schaffung von Anreizen, um den Umweltverbund nachhaltig zu stärken. Der Erfolg: Bis zum Jahr 2023 wurden die Fahrräder auf diese Weise ca. 266.000-mal ausgeliehen, es registrierten sich insgesamt rd. 20.000 Menschen. Die Zahlen an Ausleihen und Registrierungen wachsen stetig (mit Ausnahme der zwei Pandemiejahre). wupsiRad und wupsiLastenRad gehören mittlerweile fest zur Mobilitätslandschaft von Leverkusen und sind für viele Nutzenden fester Bestandteil ihrer täglichen Mobilität.

Das Besondere:
Stammnutzer des ÖPNV nutzen die Fahrräder mit ihrer VRS-Chipkarte zu stark vergünstigten Konditionen. Die Fahrt mit den Standard-Fahrrädern ist in diesem Falle sogar die ersten 30 Minuten gratis. Mit den drei Fahrradtypen ist für jeden etwas dabei, ganz egal ob es bergauf geht, ins Büro oder zum Baumarkt. Charakteristisch für wupsiRad und wupsiLastenRad ist auch die räumliche Verknüpfung mit dem ÖPNV. Viele der über 70 Verleihstationen befinden sich direkt an Mobilitäts-Hubs oder Bushaltestellen, andere befinden sich dort, wo bislang kein ÖPNV vorhanden ist. So lässt sich die letzte Meile noch einfacher und schneller zurücklegen – und genau hier knüpft das FVS der wupsi an. Der Modal Split zeigt, dass die meisten in Leverkusen zurückgelegten Wege kürzer als 5 km sind und noch mit dem Pkw zurückgelegt werden. Eine Besonderheit stellen auch die „Gemeinsamen Stationen" in den Grenzgebieten zu den Nachbarkommunen dar. Hier können Fahrräder aller

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Flächendeckendes FVS in Leverkusen zur Förderung umweltfreundlicher und intermodaler Mobilität
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Stadtweiter Aufbau und Ausbau des FVS, besondere Verknüpfung mit ÖPNV und FVS der Nachbarkommunen
- FINANZIERUNG:
  Mittel des städtischen Haushalts
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  März 2019 bis mindestens März 2029, Fortführung wahrscheinlich

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Fahrradverleihsystem (FVS) der wupsi setzt sich aus dem wupsiRad (betrieben durch nextbike) und dem wupsiLastenRad (betrieben durch Green Moves) zusammen und ergänzt das öffentliche Mobiltitäsangebot seit 2019 in Leverkusen. Durch die herausragende Integration in den ÖPNV und die Verknüpfung mit den FVS der Nachbarkommunen prägt es die städtische Mobilität mittlerweile nachhaltig.

Projektmanagement:
- wupsi GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Tanja Schmitz
- E-Mail: tanja.schmitz@wupsi.de
- Projekthomepage: http://www.wupsirad.de und http://www.wupsilastenrad.de

FAHRRADVERLEIHSYSTEM (FVS) IN LEVERKUSEN – WUPSIRAD UND WUPSILASTENRAD

65

angrenzenden FVS abgestellt und ausgeliehen werden – eine unkomplizierte und pragmatische Lösung zur Überwindung von kommunalen Grenzen, an welchen die Fahrt mit dem Leihrad im Normalfall gezwungenermaßen endet.

Die Vision:
Ein flächendeckendes FVS für Leverkusen. Ab April 2024 wird das FVS der wupsi erneut ausgeweitet. Die Anzahl an Stationen und die Fahrradflotte werden sich diesmal mehr als verdoppeln und der Anteil an Pedelecs wird erhöht. Auf diese Weise werden zahlreiche Einwohner Leverkusens erstmals an das FVS der wupsi angebunden und viele neue Ziele können mit dem FVS direkt erreicht werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit hat in vielerlei Hinsicht eine wichtige Bedeutung für das FVS der wupsi. Intermodale Reiseketten werden durch die Bündelung von Mobilitätsangeboten der wupsi an zahlreichen Mobilitäts-Hubs im Stadtgebiet gefördert. Auch das FVS der wupsi profitiert hiervon, da dessen Nutzung vereinfacht wird und somit für den Kunden an Attraktivität gewinnt. Die Vereinfachung von intermodalen Reiseketten trägt auf diese Weise nachhaltig zur Reduzierung des MIV und zu einer Verbesserung des Stadtklimas bei. Die Auswahl an verschiedenen Fahrradtypen trägt dazu bei, die letzte Meile unter Nutzung des FVS zu attraktiveren. Durch die Einrichtung von wupsiRad-Stationen auf Flächen von Kooperationspartnern, wie Covestro, Bayer oder der EVL, werden lokale Partnerschaften gefördert und neue Zielgruppen angesprochen. Das FVS der wupsi leistet auf diese Weise auch einen Beitrag zur betrieblichen Mobilität in Leverkusen und auch die E-Lastenfahrräder werden nicht nur durch die zuständigen Stationspartner betrieblich genutzt. Durch die Popularität von wupsiRad und wupsiLastenRad, das positive Image der Marke und den positiven Effekt des gesamten Systems hat sich das FVS der wupsi als fester Bestandteil des kommunalen Mobilitätsangebotes etabliert und prägt die städtische Mobilität mittlerweile nachhaltig. Das FVS leistet damit einen essenziellen Beitrag zur Erreichung der im Mobilitätskonzept Leverkusen definierten Maßnahmen und Ziele. Zudem wurde Leverkusen im „Fahrradklima-Test 2023“ des ADFC ausgezeichnet, da dort insbesondere das FVS in der Einzelbewertung und im Vergleich zu ähnlichen Orten positiv hervorgehoben wurde.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
- Effizientes und zielorientiertes Projektmanagement durch partnerschaftliche Zusammenarbeit von Aufgabenträger, wupsi und Dritten
- Kooperationen mit lokalen Akteuren (z.B. Bayer, Covestro, EVL, TSV Bayer 04)
- Ergänzung des Stationsnetzes auf Flächen der Kooperationspartner
- Künftige Einbindung lokaler Wohnbaugesellschaften

HANNAH – LASTENRÄDER EINFACH TEILEN!

66

Die Menge privat genutzter Lastenräder wächst in deutschen Großstädten vierstellig pro Jahr. Deren Käufer:innen brauchen sie meist täglich, weshalb aktuelle Sharing-Modelle für diese Gruppe nicht infrage kommen – ein Ergebnis unserer 13-jährigen Erfahrung im Lastenrad-Fachgeschäft.

Gegenüber aktuellen Käufer:innenprofilen gibt es eine viel größere, eher unerreichte Gruppe: die Gelegenheitsnutzer:innen! Sie schaffen sich wegen des geringeren Bedarfs kein privates Lastenrad an und lösen Transporte oft noch konservativ.

Die Freien Lastenradinitiativen sind die Vorreiter des Teilens von Lastenrädern und HANNAH gehörte zu den Pionieren ihrer Art. Die neue HANNAH ist jetzt die Lösung, die diesen noch unerreichten Gruppen zum eigenen und zugleich geteilten Lastenrad verhilft!

Der Fokus sind Kleingruppen: Nachbarschaften aller Art, Freundeskreise, Vereine, Initiativen, Wohnheime, Kulturprojekte – viele dieser Gruppen brauchen das neue HANNAH-Portal.

Zunächst ist HANNAH eine Online-Plattform, auf der Interessierte die Möglichkeiten zum Teilen eines Lastenrades einsehen und erfahren können, wie vielfältig andere bereits teilen: von Stadtteilinitiativen, die zehn geförderte Lastenräder öffentlich anbieten – das ist weiterhin möglich – über Kirchengemeinden bis zum Kinderkrankenhaus, das den Eltern ihrer Patient:innen ein nicht öffentliches Rad anbietet. Rund 30 Gruppen nutzen bereits das Portal und verwalten über 60 Lastenräder für die vielfältigsten Bedürfnisse!

Anschaffungs- und Unterhaltskosten werden in den jeweiligen Gruppen geteilt: über Leasing, monatliche Beträge, Nebenkostenabrechnung oder Einmalzahlung. Selbst Tarife per App-Buchung sind möglich, die Überschüsse für ein Straßenfest generieren können. Wichtig sind uns Wege, die einfach und mit um die 15 € pro Person im Monat tragbar sind – ohne öffentliche Fördermittel!

Von der geteilten Finanzierung bis zum Service- und Wartungspaket durch unsere mobile Werkstatt bietet das neue HANNAH-System alles, um das Teilen so einfach und elegant wie möglich zu halten. Die Gruppe entscheidet über Lastenradmodell, Ausstattung und Zubehör – das Rad gehört ganz der Gruppe und diese gestaltet es nach ihren Bedürfnissen!

Der Leih-Alltag ist simpel: Das E-Lastenrad parkt z.B. geschützt im Hof, die Wallbox befindet sich ebenda – für alle Akkuformen anpassbar. Über die App können die von der Gruppe im Portal freigeschalteten Nutzer:innen das Lastenrad im Kalender

Projektmanagement:
- VELOGOLD GmbH & Co KG, ADFC Region Hannover e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Lars Wichmann
- E-Mail: hallo@hannah-lastenrad.de
- Projekthomepage: https://www.hannah-lastenrad.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Einfaches Teilen von Lastenrädern, insbesondere für private Gruppen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Nach 18 Monaten über 60 priv. und öffentl. Lastenräder von 30 Gruppen mit 10.500 Nutzungen!
- FINANZIERUNG:
  Landeshauptstadt Hannover und VELOGOLD GmbH je 45.000 €
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Juli 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Mobilitätswende braucht noch viel mehr Lastenräder, doch viele scheuen den hohen Preis, da sie es nicht täglich brauchen. HANNAH steht für nachbarschaftliches Teilen von Lastenrädern in privaten Gruppen aller Art. Dieser Fokus ist neu in Deutschland und hat zugleich hohes Potenzial gegenüber allen bisherigen Bemühungen im öffentlichen Lastenradverleih. Eine App, ein E-Schloss und verschiedene Wallboxen machen es den Gruppen ganz leicht, ihr eigenes Lastenrad zu installieren und zu verwalten.

HANNAH – LASTENRÄDER EINFACH TEILEN!

66

einsehen und Zeiträume reservieren, eines der wichtigsten Features für den Alltag. Mit der App öffnet sich das Schloss – los geht's!

HANNAH ist bewusst auf eine Partnerschaft mit privaten Gruppen und Initiativen aller Art ausgelegt und beweist mit über 10.000 Nutzungen binnen 18 Monaten und viel gutem Feedback aus dem Alltag, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Ein Preis würde nicht nur das HANNAH-Team Weiterentwickler belohnen, sondern allen beteiligten Gruppen zugutekommen – für eine gelingende Mobilitätswende!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Gemeinschaftliches Teilen schont per se Ressourcen und E-Lastenräder ersetzen nicht nur Pkw-Fahrten, sondern auch Pkw-Besitz. Gerade Großstädte brauchen die Mobilitätswende, um den Straßenraum zu entzerren, gefahrloser, gesünder und freundlicher zu gestalten. Unkompliziertes Lastenrad-Teilen ist dabei ein wichtiger Baustein. Der Betrieb und die Nutzung des HANNAH-Portals kommen ohne Fördermittel aus und sind sozial gestaltet: Es kann über viele Wege überschaubar finanziert und einfach realisiert werden.

HANNAH ist für Gruppen, denen bisher aus verschiedenen Gründen der Einstieg in die Lastenradnutzung fehlte. Die technisch smarten Lösungen sind universell einsetzbar und sorgen für konfliktfreien, einfachen Zugang. Gruppen identifizieren sich viel mehr mit ihrem eigens ausgewählten, unmittelbar wohnortnahen Lastenrad, pflegen und nutzen es deshalb mehr als vergleichbare öffentliche Angebote. Diese ansteckende Freude an der gemeinschaftlichen Nutzung schafft Nachahmer:innen – in der Nachbarschaft und darüber hinaus.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Kompetenzen in Konzeption und Design sowie Expertisen mit Freien Lastenradinitiativen sowie Lastenrädern liegen im Team VELOGOLD, die Partnerschaft zum ADFC Region Hannover e.V. ist eine ideale Ergänzung. So lag die Weiterentwicklung zu diesem Portal auf der Hand, beschäftigen wir uns doch ausschließlich mit Lastenrädern – beruflich wie privat!

EIN LEIHRADSYSTEM FÜR DIE PRIGNITZ

67

Das Technologie und Gewerbezentrum Prignitz GmbH (TGZ) ist die Wirtschaftsförderung für die Städte Wittenberge und Perleberg und eng mit der gesamten Prignitz verbunden. Um für Gäste die Mobilitätslücke „Fahrrad“ zu schließen und für Einwohner und Pendler die letzte Meile autofrei zu erschließen, baut das TGZ eines der ersten flächendeckenden Leihradsysteme in einer ländlichen und dünn besiedelten Region auf.

Wittenberge, Perleberg und die gesamte Prignitz befinden sich in einem Transformationsprozess. Aus dem einst durch Einbruch früherer Industriebetriebe und starker Abwanderung von Einwohnern „abgehängten“ Landstrich soll mitten zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin eine nachhaltig aufstrebende Region werden. Moderne Mobilität und Sharing-Angebote sind Bausteine für Lebensqualität und damit für Zuzug. Mit der aktuellen Aufbruchstimmung in der Prignitz, die durch verschiedene Projekte, wie den Summer of Pioneers, beschleunigt wurde, kommen mehr und mehr Großstädter in den Landkreis. Diese nutzen die mit Regional- und Fernzügen guten Bahnanbindungen in die beiden Großstadtregionen sowie in die Landeshauptstädte Schwerin und Magdeburg. Für die letzte Meile zum Wohn- oder Arbeitsort soll das Leihradsystem eine Alternative zum Auto bieten. Das Projekt möchte den ÖPNV mit dem Leihradsystem verbinden und so nahtlose Mobilität gewährleisten.

Gäste und Pendler, die mit der Bahn in die Region kommen, finden an den Prignitzer Bahnhöfen Wittenberge, Perleberg und Bad Wilsnack bereits die via App einfach buchbaren Leihräder. Weitere virtuelle Leih- und Abgabestationen sind an wichtigen Punkten der Städte installiert und können durch den Betreiber mit wenigen Klicks im System angepasst werden. Durch die GPS-Technologie sind die „Stationen“ im Stadtraum flexibel und ohne Installationen von Equipment möglich. Zwei Lastenräder für besondere Nutzungen und Transporte können in Wittenberge bei Partnern, wie z.B. einer Apotheke, kostenfrei online via „Flotte Brandenburg“ ausgeliehen werden. Mittelfristig sollen diese und weitere Lastenräder in ein gesamtes einfaches Leihsystem via App integriert werden.

Projektmanagement:

- Technologie und Gewerbezentrum Prignitz GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Götz
- E-Mail: mobilitaet@tgz-prignitz.de
- Projekthomepage: https://tgz-prignitz.de/projekt/bikesharing/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Brandenburg
- ZIEL:
  Aufbau eines dauerhaften und flächendeckenden Leihradsystems für die dünn besiedelte Prignitz
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Flotte aus 50 Leihrädern in drei Städten der Prignitz und zwei Lastenräder in Wittenberge
- FINANZIERUNG:
  Förderungen, Vermietungen, Verkauf Werbeflächen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Juli 2021 fortlaufend.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein flächendeckendes Leihradsystem für die Prignitz, das unterschiedliche Nutzungen ermöglicht und Menschen dazu bewegt, ihr Auto stehen zu lassen oder ganz ohne eigenen Pkw mobil zu sein. Das TGZ Prignitz konnte mit Donkey Republic ein international etabliertes Bikesharing-System gewinnen, das sonst eher in Metropolen und Großstädten zu finden ist. Das Projekt bringt urbane Mobilitätsstrukturen in die ländliche Region, um das Leben für Einwohner, Touristen und Zuziehende attraktiver zu machen.

EIN LEIHRADSYSTEM FÜR DIE PRIGNITZ

67

Für die Wartung und Reparatur der Radflotte arbeitet das TGZ mit lokalen Partnern zusammen. Unter anderem übernimmt die Lebenshilfe Prignitz den Standort Wittenberge und gibt damit Menschen mit Behinderung Arbeit.

Ein Ziel des Projektes ist, neben den aktuell teilnehmenden Städten Wittenberge, Perleberg und Bad Wilsnack weitere Prignitzer Kommunen für das übergreifende Mobilitätsangebot zu gewinnen. Mittelfristig soll sich die Unterhaltung des Leihradsystems finanziell durch die Einnahmen aus Mietgebühren und Werbung an den Rädern selbst tragen.

Übergeordnete Ziele des Projektes sind:
1. Bikesharing im ländlichen Raum etablieren
2. Verstetigung eines modernen Mobilitätskonzepts in der gesamten Region
3. Ausbau und Absicherung vorhandener Verkehrsstrukturen im ÖPNV
4. Sensibilisierung für Umwelt, Energie und Nachhaltigkeit

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit im Sinne von CO_2-Einsparung und Ressourcenschonung ist ein wichtiger Aspekt. Von Januar 2023 bis September 2023 konnten 782 kg CO_2 eingespart werden. Ebenfalls nachhaltig soll sich das moderne Bikesharing-Angebot auf die Daseinsvorsorge und Lebenszufriedenheit von Menschen in der Prignitz auswirken. Auffällig ist, dass die Leihräder vermehrt in der Abend- und Nachtzeit genutzt werden, wenn das bereits spärliche ÖPNV-Angebot nicht mehr verfügbar ist.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Partnerschaften und Kooperationen mit lokalen und regionalen Akteur*innen, wie Kommunen, Verbänden und Unternehmen

REALLABOR LASTENRAD „ELBFIETS“

ELBFIETS
Reallabor Lastenrad

68

Die Beliebtheit und Verbreitung von Lastenfahrrädern hat insbesondere im städtischen Raum in den letzten Jahren stark zugenommen. Diese Entwicklung spiegelt den wachsenden Trend wider, alternative, umweltfreundliche Fortbewegungsmittel zu nutzen und die individuelle Mobilität nachhaltig zu gestalten. Lastenfahrräder haben sich als effiziente und praktische Transportmittel bewährt, die nicht nur den Verkehr entlasten, sondern auch zu einer Reduzierung der Umweltbelastung beitragen. Im ländlichen Raum sind Lastenfahrräder dagegen noch weniger stark verbreitet. Hier bestehen nach wie vor hohe Autodichten und -abhängigkeiten – so auch in den ländlich geprägten Vier- und Marschlanden des Hamburger Bezirks Bergedorf.

Vor diesem Hintergrund wurde das Reallabor Lastenrad „ELBFIETS“ mit dem Ziel initiiert, die Mobilitätswende auch im ländlichen Raum sicht- und insbesondere erlebbarer zu machen sowie Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen zu erlangen. Über einen Zeitraum von April bis Juli 2023 erhielten 15 Haushalte die Möglichkeit, ein Lastenrad für vier Wochen kostenfrei mit nach Hause zu nehmen und in ihrem Alltag zu testen. Dies ermöglichte nicht nur die praktische Erprobung des E-Lastenrads, sondern diente auch dazu, Erkenntnisse über die Alltagstauglichkeit und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu gewinnen.

Das Projekt wurde intensiv beworben und stieß mit über 220 Bewerbungen auf ein sehr großes Interesse. Die ausgewählten Haushalte erhielten eine Schulung zur Lastenradnutzung und wurden während des Projekts regelmäßig zu ihren Erfahrungen befragt. Insgesamt wurde im Laufe des Projekts eine Gesamtstrecke von 3.270 km zurückgelegt. Fast die Hälfte der Teilnehmenden fuhr dabei häufiger als vorher geplant mit dem Lastenrad. Auch das Feedback war positiv. Der Fahrspaß sowie ökologische und gesundheitliche Aspekte waren motivierende Faktoren. Für Familien war die Möglichkeit, gemeinsam mit Kindern etwas zu unternehmen, ein Treiber zur Lastenradnutzung, während Teilnehmende ohne Kinder den einfachen Transport von Gegenständen schätzten.

Das Reallabor Lastenrad „ELBFIETS“ zeigt, dass die gezielte Förderung von Lastenfahrrädern in ländlichen Gebieten einem Bedürfnis der Bewohner:innen entspricht und einen Beitrag dazu leistet, Lastenrä-

Projektmanagement:
- Bezirksamt Bergedorf

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jacob Sürie
- E-Mail: klimaschutz@bergedorf.hamburg.de
- Projekthomepage: https://www.hamburg.de/bergedorf/reallabor-lastenrad-elbfiets/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Mobilitätswende im ländlichen Raum sicht- und erlebbar machen sowie Mobilitätsverhalten erforschen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Großes Interesse und positive Resonanz = Lastenräder funktionieren auch im ländlichen Raum.
- FINANZIERUNG:
  Ca. 47.000 Euro
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  April bis Juli 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Um die Mobilitätswende auch in den ländlich geprägten Vier- und Marschlanden sicht- und erlebbar zu machen, haben 15 Haushalte im Rahmen des Reallabors Lastenrad „ELBFIETS“ ein E-Lastenrad in ihrem Alltag getestet. Dabei wurden wichtige Erkenntnisse zur Alltagstauglichkeit der Räder sowie zum Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen gewonnen. Die Ergebnisse zeigen, dass Lastenfahrräder auch ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende im ländlichen Raum sind.

REALLABOR LASTENRAD „ELBFIETS“

68

der im ländlichen Raum zu etablieren und die Mobilitätskultur zu verändern. Dabei ist das Reallabor eingebettet in einen größeren Prozess, bei dem der Bezirk Bergedorf die Weichen für eine nachhaltige Mobilitätswende in den Vier- und Marschlanden stellt.

- https://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/neuengamme/article238820321/E-Lastenrad-statt-Auto-So-liefen-die-ersten-Testwochen.html
- https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Bergedorf-Projekt-mit-E-Lastenraedern-ausgewertet,bergedorf610.html

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Das Ziel des Reallabors ist eine nachhaltige Veränderung der Mobilitätskultur.
- Im Rahmen des Projekts wurden Autofahrten durch Fahrten mit Lastenfahrrädern ersetzt.
- Einige Teilnehmende möchten sich nach dem Projekt selbst Lastenfahrräder oder E-Bikes anschaffen, ein Teilnehmer plant die Abschaffung eines Pkws.

YOONIT PRO – E-BIKE YOUR BUSINESS

69

Im Jahr 2021 haben wir das YOONIT Mini Cargobike mithilfe einer Kickstarter-Kampagne auf den Markt gebracht. Das Ziel ist, die Zahl der Fahrrad fahrenden Personen zu erhöhen und mit dem kompakten Mini Cargobike eine attraktive Alternative zum Auto zu bieten.

Das YOONIT Mini Cargobike ist das Leichtgewicht unter den Transporträdern und ideal für den urbanen Raum. Mit unterschiedlichen Lastenträgern bietet es vielfältige Transportlösungen für den Alltag – die Einkäufe nach Hause, die Kleinen in den Kindergarten, sperriges Material zur Arbeit oder mit dem Hund in den Park. Alles ist möglich! Das Rad lässt sich durch den Austausch des Lastenträgers immer wieder an verschiedene Transportgegebenheiten anpassen.

Zusätzlich zu den privaten Käufer:innen kamen mit der Zeit immer mehr Anfragen von Unternehmen, dem Handwerk und Kommunen zur Nutzung des Mini Cargobikes als Werks- oder Lieferfahrzeug im urbanen Raum. Wir beschlossen, die nötigen Anpassungen am Mini Cargobike vorzunehmen und das YOONIT PRO auf den Markt zu bringen. Wichtige Anforderungen für das YOONIT PRO waren: die kompakte Vielseitigkeit erhalten, platzsparender Transport und Lagerung des Bikes, nachhaltige Nutzung für Aufbauten und Transportboxen, verstärkte Ausfallenden für Anhänger, verstärkter Kickstand unterhalb der Ladung, Lenkungsdämpfer für optimales Fahrverhalten, Werbeflächen am Rahmen und auf Transportboxen.

Um eine hohe Qualität, kurze Transportwege und eine enge Abstimmung zu gewährleisten, werden alle Produkte in Hamburg entwickelt und in Deutschland und in den Niederlanden gefertigt.

Unser Projekt „YOONIT PRO – E-Bike your Business“ sollte den Wettbewerb gewinnen, weil unser Mini Cargobike neue Maßstäbe für die E-Mobilität setzt. Als wachsender Teil der umweltfreundlichen Transportlösung in der Stadt bietet das E-Lastenrad vielseitige Möglichkeiten, einen Mehrwert für Mensch und Natur und erleichtert die Navigation auf Straßen und Fahrradwegen, ohne Stau und Parkplatzsuche. Wir bieten das vielseitige und zukunftsfähige Lastenrad für die urbanen Anforderungen und Bedürfnisse. Das YOONIT PRO Mini Cargobike ist das Multi-Tool für die nachhaltige Fahrradmobilität.

Projektmanagement:
- uuio GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Pia Cohrs
- E-Mail: hello@yoonitbikes.com
- Projekthomepage: https://www.pro.yoonitbikes.com/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Das kompakte E-Lastenrad als umweltfreundliche Transportlösung vor allem in Städten etablieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erste Verkäufe an den Handel, produzierendes Gewerbe und Kommunen
- FINANZIERUNG:
  Unternehmensintern (uuio GmbH) und privat
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Das Mini Cargobike für maximale Mobilität: YOONIT PRO ist kompakt, leicht und setzt auf Multi-Use mit verschiedenen Transportlösungen: ein Bike plus diverse wählbare Frontaufbauten. Mit 177,5 cm ist es kürzer als ein normales Rad und barrierefrei – es passt in Aufzüge oder Kleintransporter, ist für Menschen unterschiedlicher Körpergrößen geeignet und leicht zu fahren. Mit kraftvoller Unterstützung durch den Shimano-Motor geht es mühelos voran. Das Bike ist optional erweiterbar durch Lastenanhänger.

YOONIT PRO – E-BIKE YOUR BUSINESS

69

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Durch die Möglichkeit, verschiedene Lastenträger und Aufbauten mit dem YOONIT PRO Mini Cargobike zu nutzen, passt sich das Bike flexibel an unterschiedliche Gegebenheiten an und bietet einen nachhaltigen Nutzen im Sinne der Circular Economy. Mit unserem Mini Cargobike lassen sich Euro-Boxen und -Behälter als Mehrwegbehältnisse einsetzen – so wird das Liefern und Abholen von Waren umweltverträglich vereinfacht.

Außerdem haben wir einen wiederverwendbaren Ladungsträger entwickelt, in dem unser Bike hochkant ausgeliefert werden kann. Dies ist effizient, platzsparend und sinnvoll für die Auslieferung und Rückholung von Leihfahrrädern oder für den Leasingbereich.

Wir nutzen als Verpackungsmaterial recyclingfähiges Material und Kartonagen und verzichten bewusst auf Folien. Die Betriebsanleitung gibt es digital abrufbar und nicht in gedruckter Form.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Durch den Multi-Use-Ansatz unseres YOONIT Mini Cargobikes waren bereits einige Voraussetzungen für die Anforderungen der gewerblichen Variante gegeben. Wir haben neue Anforderungen identifiziert, bewertet, haben bestimmte Aufgaben ausgelagert, um neue Strategien planen und die Produktentwicklungen ausarbeiten zu können.

AUFBAU EINER FAHRRADSERVICESTATION AM BÜRGERPARK IN WIENBERGEN

70

Die Samtgemeinde Grafschaft Hoya liegt an dem beliebten Weser-Radweg, welcher allein im Jahr 2022 von über 28.000 Radlern befahren wurde. Gerade im ländlichen Raum werden die Fahrradhändler und damit auch die Reparaturmöglichkeiten für Radtouristen weniger. Um dennoch die Möglichkeit für notwendige Reparaturen zu bieten, eignen sich kleine Fahrradservicestationen am Wegesrand. Eine solche Servicestation wurde in diesem Sommer am Bürgerpark in der Gemeinde Wienbergen installiert. Besonders an dem Projekt ist, dass die Initiative direkt von den Anwohnern kam. Diese Gemeinschaft pflegt seit Jahren den dortigen Bürgerpark. In Eigenregie wird in den Sommermonaten der Sonnenschirm für eine schattige Auszeit der Radfahrer aufgespannt. Auch können sich die Radtouristen ein kühles Getränk an dem dort aufgestellten Kühlschrank nehmen. Dieser wird von den Wienberger Anwohnern stetig gefüllt. Im Frühjahr 2022 überlegten diese sich, dass dort für die Radfahrer eine Fahrradstation zusätzlichen Service bieten würde. Häufiger haben Radtouristen an den anliegenden Höfen gefragt, ob sie ihr Rad dort aufpumpen könnten. Durch eine Bewilligung des Antrags wurden die finanziellen Mittel für das Jahr 2023 schließlich im Haushalt der Samtgemeinde Grafschaft Hoya eingeplant. Geliefert werden sollte die Fahrradservicestation jedoch nicht an die Gemeinde, sondern an einen Anwohner aus Wienbergen direkt. Die Gemeinschaft wollte das Aufstellen der Station selbst übernehmen und goss so auch das Fundament selbst. Die Stabsstelle Wirtschaft, Tourismus und Kultur unterstützte dieses Vorhaben gern, denn ein solch guter Zusammenhalt innerhalb einer Gemeinde verdient besondere Wertschätzung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

In unserem Projekt spielten zwei Arten der Nachhaltigkeit eine Rolle: die soziale Nachhaltigkeit durch das Handeln der Anwohner der Gemeinde und die ökologische Nachhaltigkeit durch die Förderung des Radverkehrs.

Projektmanagement:

- Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Brosch
- E-Mail: m.brosch@hoya-weser.de
- Projekthomepage: https://www.grafschaft-hoya.de/portal/meldungen/fahrradservicestation-jetzt-auch-in-der-gemeinde-hilgermissen-905001776-21520.html?rubrik=905000001

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

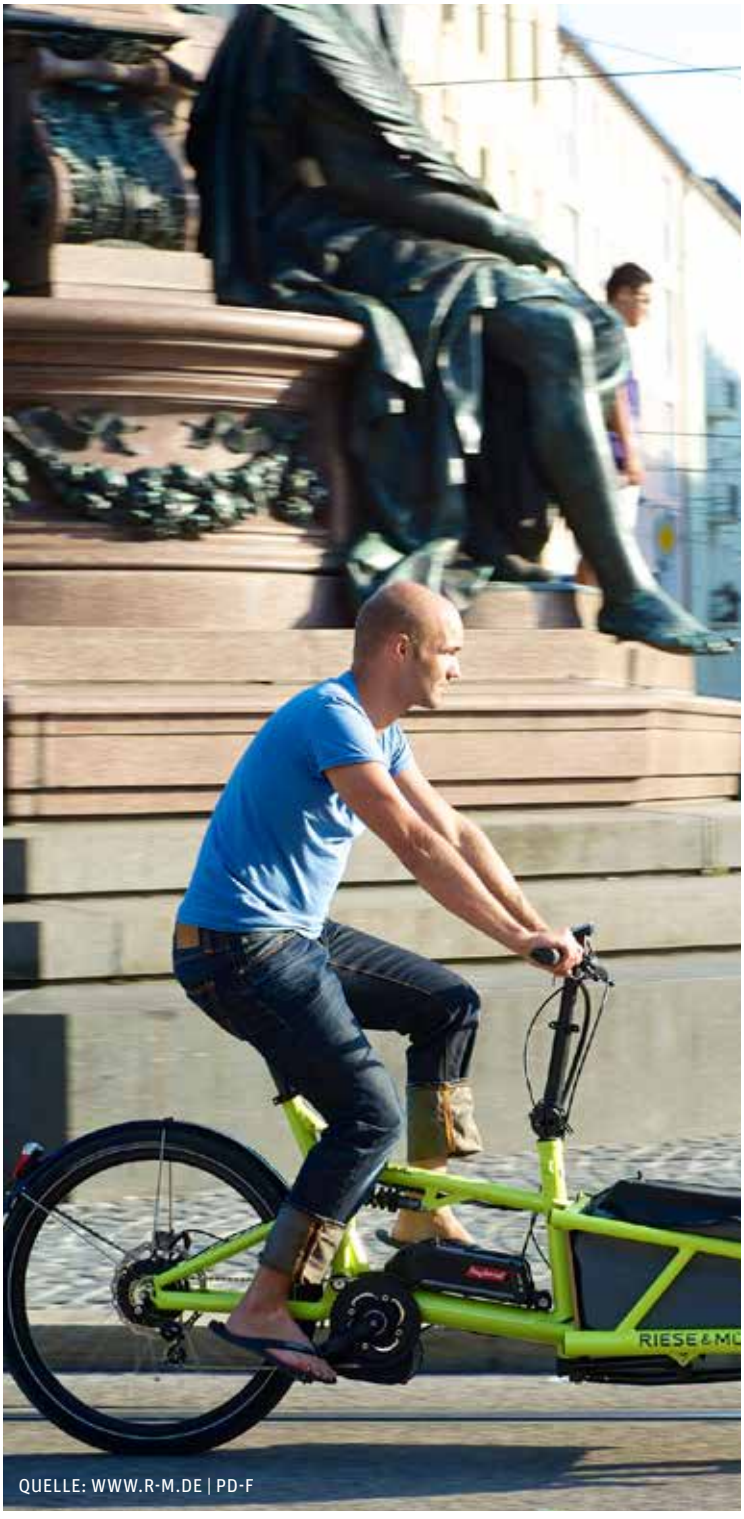
- BUNDESLAND: Niedersachsen
- ZIEL: Attraktivitätssteigerung des Rastplatzes Wienbergen am Weser-Radweg
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Das Angebot wird von den Radfahrern gut angenommen.
- FINANZIERUNG: 2.284,80 €
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: 06.04.2022 bis 01.09.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Es wurde eine Fahrradservicestation am Rastplatz im Bürgerpark in Wienbergen installiert. Das Besondere an dem Projekt ist, dass die Idee von den Anwohnern selbst stammt. Nach der Bewilligung durch den Rat der Gemeinde Hilgermissen und der Bereitstellung der finanziellen Mittel durch die Samtgemeinde Grafschaft Hoya wurden alle vorbereitenden Maßnahmen wie z.B. das Gießen des Fundaments von den Initiatoren übernommen. Auch die eigentliche Installation erfolgte allein durch die Gemeinschaft.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Radtourismus, Events & Plattformen



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

DIGITALE FAHRRAD-SCHNITZELJAGD „WO IST GUSTAVS RAD“

71

Im Frühjahr 2022 wurde mit der „Wo ist Gustav“-App eine Schnitzeljagd für Zufußgehende von der Tourist-Information Fürth veröffentlicht. Durch das positive Feedback der Nutzenden entstand die Idee zur Erweiterung um eine Fahrradversion.

Ziel der Entwicklung einer Fahrrad-Schnitzeljagd ist es, auch Personen anzusprechen, die (noch) nicht fahrradaffin sind. Begeisterte der Fußgängerversion sollen durch die Erweiterung der App auf das Fahrrad gebracht werden. Durch die Routenführung auf sicheren Radwegen sollen sich die Nutzenden dabei stets wohlfühlen und die Vorteile des Radfahrens selbst entdecken.

Zielgruppe sind Kinder ab zehn Jahren sowie auch Erwachsene. Durch die Möglichkeit, zwischen zwei verschiedenen Versionen wählen zu können sollen möglichst viele von dem kostenlosen Angebot profitieren. Die beiden Versionen unterscheiden sich in der Routenlänge (12 vs. 19 km) sowie in der Anzahl, der Schwierigkeitsstufe und der Formulierung der Rätsel.

Inhaltlich ist die Schnitzeljagd als eine Verfolgungsjagd durch Fürth aufgebaut. In der App lernen die Spielenden Gustav und Hermine kennen, mit denen eine schöne Radtour durch Fürth geplant ist. Doch als plötzlich Gustavs neues Fahrrad verschwindet, kann dieses nur durch das Lösen aller Rätselstationen wiedergefunden werden. Während ihrer Suche durch Fürth kommen die Freunde an einer Fahrrad-Servicestation, einer Fahrradstraße und einer Fahrradbrücke über die Regnitz vorbei. Hierdurch lernen sie wichtige Radinfrastrukturen kennen.

Die App ist benutzerfreundlich gestaltet und beinhaltet unter anderem eine Karte, welche den Weg zur nächsten Station anzeigt sowie ein Chatfenster, in dem Gustav und Hermine mit den Spielenden in „Echtzeit“ Nachrichten austauschen.

Einen besonderen Reiz erlangt die Schnitzeljagd außerdem durch die Einbindung der realen Umwelt. So müssen die Rätselnden beispielsweise ein verborgenes Fahrrad finden, eine Attrappe einer Haus-

Projektmanagement:

- Stadt Fürth

Kontakt:

- Ansprechpartner: Luca Beisenwenger
- E-Mail: luca.beisenwenger@fuerth.de
- Projekthomepage: https://www.tourismus-fuerth.de/erleben-geniessen/stadtspaziergaenge/wo-ist-gustav

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Interessierte anhand einer digitalen und interaktiven Fahrrad-Schnitzeljagd für das Radfahren begeistern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreicher Launch der App im Mai 2023 und seither anhaltendes Interesse der Bürgerschaft
- FINANZIERUNG:
  100% Stadt Fürth (ca. 10.000 €)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Mai 2022 bis Mai 2023 (Die Nutzung der App ist dauerhaft möglich.)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Innerhalb der interaktiven App „Wo ist Gustav“ lösen die Nutzenden knifflige Rätsel und werden auf ihrem Fahrrad auf attraktiven Fahrradrouten durch Fürth geleitet. Die innovative App wurde von einem jungen Entwicklerteam eigens für die Stadt Fürth programmiert und ist kostenlos nutzbar. Im Stil eines Outdoor-Exit-Games kann die Stadt so spielerisch auf dem Rad erlebt werden. Während der Schnitzeljagd werden neben der Fürther Geschichte auch wichtige Radinfrastrukturen nähergebracht.

DIGITALE FAHRRAD-SCHNITZELJAGD „WO IST GUSTAVS RAD“

71

türklingel betätigen oder den Code einer versteckten Schlüsselbox knacken. Bei erfolgreichem Abschließen der etwa dreistündigen Tour kann man sich eine Fahrradklingel mit unserem Logo „Fürth fährt Rad“ an der Tourist-Information abholen.

Der Release der App zu den Pfingstferien 2023 bot besonders Familien eine Gelegenheit, die freien Tage auf dem Fahrrad zu verbringen. Die Downloadzahlen zeigen aber auch, dass das Angebot auch nach der Veröffentlichung Nachfrage erlangt. Insgesamt wurde die „Wo ist Gustav“-App 3.601-mal heruntergeladen und insgesamt sehr positiv bewertet.

Durch die Zusammenarbeit zwischen der Tourist-Information, der Verkehrsplanung und einem dreiköpfigen Team, bestehend aus dem App-Entwickler und zwei Fürther Rätselbegeisterten mit historischem und pädagogischem Hintergrund, entstand eine einzigartige Schnitzeljagd, die nicht nur innovativ, unterhaltsam und touristisch wertvoll ist, sondern auch die Ziele der Radverkehrsförderung unterstützt.

Eine Demoversion der App für den Browser ist unter folgendem Link verfügbar: https://www.lukasduerrbeck.de/wo-ist-gustav/

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch die Radschnitzeljagd werden auch noch nicht aktive Radfahrende zur Nutzung ihres Fahrrads motiviert und zugleich wird eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit für wichtige Radinfrastrukturen (z.B. Fahrrad-Servicestation, Fahrradstraße) sowie für gut ausgebaute Wegstrecken in Fürth geleistet. Hierdurch schaffen wir einen Anreiz zum Radfahren und bieten den Nutzenden die Möglichkeit, die Vorteile des Radfahrens eigenständig zu entdecken. Das Projekt ist außerdem ressourcenschonend, da das digitale Angebot langfristig und ohne weiteren Aufwand verfügbar ist.

„QUALITÄTSOFFENSIVE RADTOURISMUS“ EINFÜHRUNG KNOTENPUNKTSYSTEM

72

Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung des Radtourismus im Oldenburger Münsterland sollte eine qualitativ hochwertige, lückenlose radtouristische Infrastruktur mit integriertem Knotenpunktsystem entwickelt und umgesetzt werden. Schließlich bietet der Landkreis Vechta aufgrund der weitläufigen und vielfältigen Landschaft beste Voraussetzungen für einen Radurlaub oder einen Tagesausflug mit dem Rad. Das Gemeinschaftsprojekt wurde zusammen mit den zehn Kommunen des Landkreises Vechta, den Tourist-Informationen sowie dem Verbund Oldenburger Münsterland umgesetzt. Neben einem integrierten Knotenpunktsystem, das im Landkreis Vechta nun das „Radeln nach Zahlen“ ermöglicht, wurde erstmalig eine kreisweite Radwanderkarte sowie ein Tourenbuch entwickelt und fertiggestellt. Die Radwanderkarte sowie das Tourenbuch geben Radlerinnen und Radlern neben den örtlichen Themenradrouten auch einen Überblick über die überörtlichen Radrouten. Wir konnten ehrenamtliche Bürgerinnen und Bürger gewinnen, die zweimal jährlich die ausgeschilderten Strecken kontrollieren auf fehlende oder verdrehte Schilder, sodass Mängel nach Meldung sofort ausgebessert werden können.

Finanziert wurde das Projekt aus dem LEADER-Programm sowie dem Nds. GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Der übrige Betrag wurde vom Landkreis Vechta sowie den angehörigen Kommunen finanziert.

Eingeweiht wurde das neue Radwegeleitsystem mit Knotenpunktsystem im April 2018 mit dem Anradeltag „Rup up’t Rad!“ in Lohne. Hierfür machten sich aus allen zehn Kommunen des Landkreises Vechta Radlerinnen und Radler bei Sternfahrten auf den Weg nach Lohne, um das neue Radwegeleitsystem zu eröffnen. Daneben wurden viele weitere Besucherinnen und Besucher durch das vielfältige Programm in die Lohner Innenstadt gelockt.

Gewinnen sollte unser Projekt insbesondere deshalb, weil Radfahren nicht nur in großen Städten immer mehr an Bedeutung gewinnt, sondern auch im ländlichen Raum immer bedeutungsvoller wird.

Projektmanagement:

- Landkreis Vechta

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stephanie Themann
- E-Mail: 2651@landkreis-vechta.de
- Projekthomepage: https://www.landkreis-vechta.de/bildung-und-freizeit/tourismus.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Niedersachsen
- ZIEL: Qualitativ hochwertige radtouristische Infrastruktur im gesamten Landkreis Vechta
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Einführung Radwegeleitsystem mit integriertem Knotenpunktsystem, kreisweite Radwanderkarte und Tourbook
- FINANZIERUNG: 300.000 € LK Vechta, Kommunen und Leaderförderung
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: 2016 bis 2018

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landkreises Vechta und der angehörigen Kommunen. Hierbei wurde ein Radwegeleitsystem mit integriertem Knotenpunktsystem entwickelt und umgesetzt, sodass nun ein „Radeln nach Zahlen“ im Landkreis möglich ist. Durch die kreisweite Umsetzung mit zeitgleicher Entwicklung einer kreisweiten Radwanderkarte sowie eines Tourenbuches fand eine komplette Neuaufstellung des „Radangebotes“ für Touristinnen und Touristen und Einheimische statt.

„QUALITÄTSOFFENSIVE RADTOURISMUS“ EINFÜHRUNG KNOTENPUNKTSYSTEM

72

Weiterhin wurde neben der Umsetzung des neuen Radwegeleitsystems mit Knotenpunktsystem nicht nur die Infrastruktur gestärkt und weiterentwickelt, sondern auch die Kommunikation rund um das Thema Radfahren gestärkt. Zudem bietet das Projekt optimale Voraussetzungen dafür, kontinuierlich weiterentwickelt zu werden. So wurde bereits eine Vernetzung des Knotenpunktsystems mit dem Landkreis Oldenburg entwickelt, sodass Radlerinnen und Radler auch kreisübergreifend nach Zahlen radeln können (Eröffnung des Knotenpunktsystems im Landkreis Oldenburg im Frühjahr 2020). Die Vernetzung des Knotenpunktsystems mit dem Landkreis Oldenburg wird neben der Darstellung auf den Informationstafeln der Knotenpunkte in den betroffenen Gemeinden auch in der Radwanderkarte berücksichtigt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Laut Studie des Umweltbundesamts können bis zu 30% Autofahrten durch das Fahrrad ersetzt werden. Das bedeutet, dass ca. ein Drittel der Autofahrten durch das Fahrrad ersetzt und dadurch die Umweltbelastung verringert werden kann. Durch multimodale Mobilitätskonzepte und moderne Technologien zeichnet sich das Fahrrad als nachhaltige Alternative und Teil einer umweltbewussten Verkehrswende aus. Radfahren bedeutet für uns und unsere Umgebung eine umweltschonende, klimafreundliche und gesunde Fortbewegung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

In den zehn Kommunen wurde jeweils ein Ansprechpartner eingeteilt, sodass die Umsetzung in feinster Abstimmung mit dem Planer und dem Landkreis Vechta organisiert werden konnte.

Landkreis Vechta
STARKE ARGUMENTE.

Die Lohner Innenstadt während der Veranstaltung „Rup up't Rad!“
Foto: Landkreis Vechta/Meller

Hochradakrobat Jens Ohle.
Foto: Stadt Lohne/Muth

QUALITÄTSOFFENSIVE RADWEGENETZ INN-SALZACH

inn salzach
ECHT OBERBAYERN

73

https://www.youtube.com/channel/UC3VG-OMxmp4OXl4-Ct4MEWMw

In vier Jahren von der Fahrrad-Peripherie zur ADFC-RadReiseRegion: Mit der „Qualitätsoffensive Radwegenetz“ ist es der Inn-Salzach-Region gelungen, sich als attraktive Fahrradregion für Gäste und Einheimische gleichermaßen zu präsentieren und sich unter den TOP-Radregionen Deutschlands zu positionieren. Dabei war aller Anfang schwer: Nicht nur, dass die 55 Kommunen der Region eine sehr heterogene Ausgangslage in ihrer Radinfrastruktur besaßen und ebenso verschiedenartige Vorstellungen von der Umsetzung der Qualitätsoffensive hatten, auch zeigte eine vorgelagerte Befragung, dass eine Mehrzahl der Gäste und Einheimischen mit dem bestehenden Radwegenetz und der Beschilderung unzufrieden war. Um eine erfolgreiche Durchführung garantieren zu können, wurde die Qualitätsoffensive in vier Teilprojekte aufgeteilt: Planung, Beschilderung, erstmalige Öffentlichkeitsarbeit und Weiterentwicklung zur ADFC-RadReiseRegion.

Die Ziele waren ambitioniert: Erhöhung der Identifikation mit der Region, Stärkung der regionalen Erholungs- und Freizeitangebote, Etablierung des Radwegenetzes als Standortfaktor, Qualitätssteigerung im Radtourismus und Erhöhung der regionalen Wertschöpfung durch Verlängerung der Gäste-Aufenthaltsdauer. Die Projektträgerschaft und die finanzielle Abwicklung des Projekts übernahm der Tourismusverband Inn-Salzach. Ein wichtiger Bestandteil der „Qualitätsoffensive“ war die Entwicklung von 24 Themenradtouren, die auf dem neuen Wegenetz führen und das Kernstück der Radregion Inn-Salzach bilden. Die Thementouren haben Längen zwischen 28 und 85 km, unterteilen sich in Tages- und Etappentouren und sind thematisch ausgerichtet nach Kategorien wie „sportlich“, „kulturell“ oder „am Wasser“. Zu den Eckpfeilern der „Qualitätsoffensive“ gehören neben Erarbeitung und Digitalisierung eines durchgängigen Radwegenetzes und Aufbau der Thementouren folgende Maßnahmen: Verbesserung der Wegequalität, einheitliche Beschilderung nach FGSV, Etablierung eines Qualitätsmanagements und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Einzigartig ist der Umfang der „Qualitäts-offensive“, der sich mit Zahlen nur unzureichend darstellen lässt: 1.450 km Radwegenetz wurden befahren, fotodokumentiert und mit GPS-Kameras erfasst; 2.570 Schilderstandorte wurden überprüft; fast 2.400 Hauptwegweiser

Projektmanagement:
- Tourismusverband Inn-Salzach

Kontakt:
- Ansprechpartner: Josef Geisberger
- E-Mail: josef.geisberger@inn-salzach.com
- Projekthomepage: http://www.inn-salzach.com

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Entwicklung der Inn-Salzach-Region (Landkreise Altötting und Mühldorf) hin zu einer Fahrradregion
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiche Etablierung der Region als Fahrradregion und Auszeichnung als ADFC-RadReiseRegion
- FINANZIERUNG:
  LEADER-Förderung, Landkreise, Kommunen, Eigenkapital
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2016 bis 2020

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Projekt „Qualitätsoffensive Radwegenetz“: innerhalb von vier Jahren Entwicklung der Inn-Salzach-Region hin zu einer Fahrradregion inkl. Auszeichnung mit dem Qualitätssiegel einer ADFC-RadReiseRegion. Das Projekt zeichnet sich zum einen durch seinen starken interkommunalen Charakter aus: Beteiligt waren zwei Landkreise sowie 55 Städte, Märkte und Gemeinden. Zum anderen können der hohe Kooperationsgrad sowie das schiere Ausmaß des Projekts als einzigartig bezeichnet werden.

73

und über 3.200 Zwischenwegweiser wurden aufgestellt; Recherchen und Nachprüfungen zu 370 POIs wurden angestellt. Daneben wurden unzählige Abstimmungsgespräche mit Behörden, Ämtern und Kommunen, Förderstellen, Planungsbüros und Grafikagenturen, Radexperten und touristischen Leistungsträgern, Bauhofmitarbeitern und Radwegepaten geführt.

Doch die Anstrengungen haben sich gelohnt: Die Inn-Salzach-Region weist heute ein erstklassiges Radwegenetz auf, das von Einheimischen und Gästen gleichermaßen genutzt und geschätzt wird. Die touristischen Kennzahlen haben sich messbar verbessert und die Region wurde 2020 als zu dem Zeitpunkt erst fünfte ADFC-RadReiseRegion in ganz Deutschland ausgezeichnet.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat für das Projekt eine ganz entscheidende Bedeutung. Zum einen ist es erklärtes Ziel des Projektträgers und aller Projektbeteiligten, mit dem Fahrradtourismus eine ökologisch nachhaltige Form des Tourismus zu fördern. Dadurch, dass das ausgebaute Radwegenetz nicht nur von Touristen, sondern auch von Einheimischen befahren wird, nutzen diese immer häufiger das Fahrrad anstelle des Autos für ihre Alltagsfahrten.

Zum anderen wird das Projekt mit der erfolgreichen Zertifizierung zur ADFC-RadReiseRegion (2020) nicht zu den Akten gelegt. Vielmehr läuft die „Qualitätsoffensive“ kontinuierlich weiter. Ein hauptamtlicher Qualitätsbeauftragter sorgt zusammen mit vielen ehrenamtlichen Radwegepaten und in Kooperation mit zahlreichen Partnern (kommunale Bauhöfe, Kreisbauhöfe, Straßenmeistereien, staatliche Bauämter etc.) dafür, dass das installierte Qualitätsmanagement umgesetzt und weiter ausgebaut wird. Eine nachhaltige Qualitätsentwicklung und -sicherung ist damit garantiert.

Äußeres Zeichen dieser kontinuierlichen Maßnahmen ist die 2023 erfolgreich durchgeführte Re-Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion, die turnusmäßig alle drei Jahre erfolgt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Der zum Projektstart festgelegte Zeitplan (Umsetzung innerhalb von vier Jahren) konnte eingehalten werden. Umfangreiche Abstimmungsprozesse mit zahlreichen Projektbeteiligten und der Projektumfang standen einer darüber hinausgehenden Beschleunigung der Projektumsetzung entgegen.

RADFAHRENDE WILLKOMMEN – FAHRRADFREUNDLICHE GASTRONOMIE

74

Zusammen sind wir stark! Wir sind Touristiker und Klimaschützer aus den Städten des Märkischen Kreises sowie Mitglieder des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.). Wir arbeiten eng mit dem Märkischen Kreis und dem Sauerland Tourismus e.V. zusammen und bringen viel Expertise mit. Gemeinsam investieren wir viel Freude und Leidenschaft in das Projekt, um eine geprüfte, einheitliche und nachhaltige Qualität für Einheimische und Gäste zu gewährleisten und den Klimaschutz im wunderschönen Sauerland zu fördern.

Für die Teilnahme an dem Projekt müssen die Gastgeber und Gastronomen Kriterien erfüllen, die auf Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) MK basieren. Durch die Zertifizierung eines Betriebes und dessen Kennzeichnung wird signalisiert: Dieser Betrieb ist in Hinblick auf seine Fahrradfreundlichkeit geprüft und erfüllt die Voraussetzungen – hier sind Radfahrende gerne gesehene Gäste, denen fahrradfreundliche Services zur Verfügung stehen. Interessierte Betriebe können jederzeit in das Projekt einsteigen und sich zertifizieren lassen - und das kostenfrei.

Durch die Teilnahme erhält man das Zertifikat „Fahrradfreundliche Gastronomie“ sowie das werbewirksame Logo zum Aushang und für die Medien-, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Darstellung auf der Projekthomepage „www.fahrradfreundlichegastronomie.de“, auf den städtischen/touristischen Internetseiten der teilnehmenden Städte und in den relevanten Tourenprogrammen sowie auf einer Google-Karte, die über die Touristikerinnen und Touristiker gepflegt werden. Projektflyer, Social-Media Beiträge und das kostenlose Bereitstellen von Werkzeugsets durch unseren Partner „Busch und Müller“ gehören ebenso dazu.

Durch die Zusammenarbeit der Städte, des ADFC MK und des Märkischen Kreises soll flächendeckend u.a. auch ein neues touristisches Segment entstehen, das nachhaltig ist und stetig weiterentwickelt wird. Geplant sind verschiedenste Radtouren, basierend auf der Vielseitigkeit der zertifizierten Betriebe. Zum Beispiel: Der Start erfolgt mit einem Frühstück in der zertifizierten Filiale der Goldbäckerei Grote in Plettenberg. Gut gestärkt geht es weiter in den Nachbarort Balve-Garbeck, um im zertifizierten Wirtshaus Syrie das Mittagessen einzunehmen ...

Hierzu gibt es regelmäßige Treffen. Die ersten Touren sollen als Aktions-Touren beim „Stadtradeln“ in 2024 stattfinden, an dem der Märkische Kreis mit allen seinen Kreisstädten teilnimmt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ein wesentlicher Aspekt unseres Engagements ist die Qualitätssicherung und Entwicklung in der fahrradfreundlichen Gastronomie, wobei der ADFC eine zentrale Rolle spielt. Durch Überprüfungen und Beratungen stellt der ADFC/teilnehmende Städte sicher, dass die Betriebe die Kriterien einhalten und/oder sogar ausbauen. Die Überprüfungen und Beratungen gewährleisten, dass die fahrradfreundliche Gastronomie nicht nur ein Label bleibt, sondern eine lebendige Praxis wird.

Projektmanagement:

- Hönnetal/Sauerland-Touristik e.V. & das Stadtmarketing Iserlohn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anna Schulte
- E-Mail: a.schulte@balve.de
- Projekthomepage: http://www.fahrradfreundlichegastronomie.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Nordrhein-Westfalen
- ZIEL: Aufbau einer einheitlichen, geprüften und nachhaltigen Qualität für Radfahrende
- BISHERIGE ERGEBNISSE: 50 zertifizierte Betriebe im Märkischen Kreis (seit Projektstart 03.2023)
- FINANZIERUNG: Ehrenamt, Städte, Vereine, Projektpartner
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Projekt ist nicht zeitlich Begrenzt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Projekt 'Radfahrende Willkommen - Fahrradfreundliche Gastronomie' füllt die Lücke eines einheitlichen Zertifizierungssystems. Wir zertifizieren bereits fahrradfreundliche sowie interessierte Betriebe, um geprüfte, einheitliche und nachhaltige Qualität für Einheimische und Gäste sicherzustellen. Dies fördert den Klimaschutz und unterstützt den Aufbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

RADFAHRENDE WILLKOMMEN – FAHRRADFREUNDLICHE GASTRONOMIE

74

Unser Projekt zielt darauf ab, Anreize zu schaffen, um das Radfahren zu fördern. Durch den Aufbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur möchten wir es für Einheimische und Gäste attraktiver machen, das Fahrrad als Transportmittel zu wählen. Dies umfasst die Bereitstellung von sicheren Fahrradparkplätzen und Wartungsmöglichkeiten in den Betrieben sowie die Schaffung eines Netzwerks von Gastronomiebetrieben, die sich gezielt an Radfahrer richten. So wird eine umweltfreundliche und gesundheitsbewusste Mobilität unterstützt, die zugleich das lokale gastronomische Angebot bereichert.

Indem wir einladende Anlaufpunkte für Radfahrer schaffen und ihnen hochwertige Dienstleistungen bieten, tragen wir dazu bei, dass mehr Menschen das Fahrrad als praktisches und angenehmes Fortbewegungsmittel betrachten.

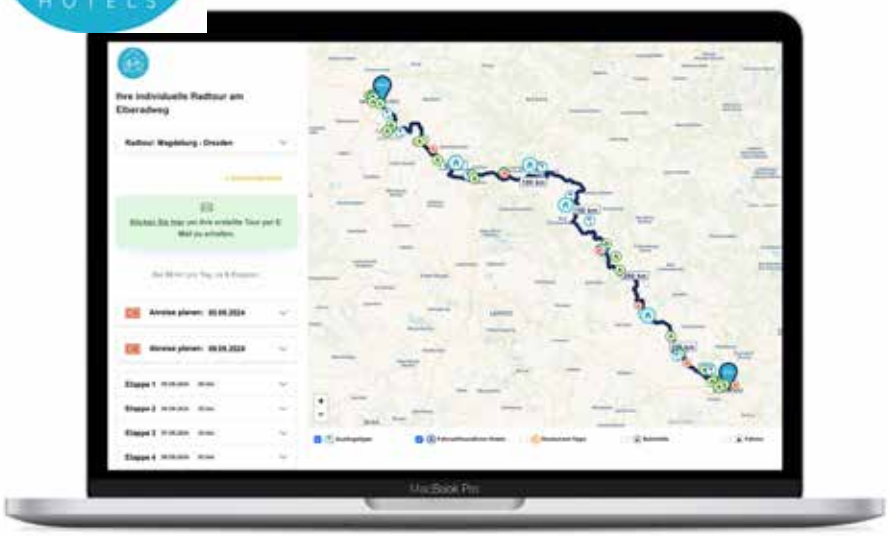
Dieses Engagement für eine fahrradfreundliche Gastronomie im Einklang mit nachhaltigen Praktiken fördert nicht nur den Klimaschutz, sondern macht unsere Region auch zu einem attraktiven Ziel für umweltbewusste Reisende und Fahrradbegeisterte.

Und das Schöne ist, das Projekt wächst, und in kürzester Zeit kommen immer mehr zertifizierte Betriebe hinzu.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Dieses breit gefächerte Netzwerk ermöglicht es, umfassende Strategien zu entwickeln und effizient umzusetzen. Durch diese gebündelten Kräfte und das Engagement aller Beteiligten wird das Projekt „Fahrradfreundliche Gastronomie“ effektiv vorangetrieben, um eine nachhaltige, attraktive und fahrradfreundliche Gastronomielandschaft zu schaffen.

FAHRRAD-HOTELS



75

https://youtu.be/xHpGfVZIevI

Die Idee zu Fahrrad-Hotels hatten wir vor zehn Jahren, entstanden durch unsere erste sehr planungsintensive Radtour an der Ostseeküste. Damals war uns schon klar, dass die Planung einer mehrtägigen Tour einfacher möglich sein muss.

Gestartet sind wir Anfang 2020, die erste Version des Routenplaners ist seit knapp drei Jahren live. Diese Version war ein klassischer MVP mit deutlich weniger Funktionalität als der heutige Routenplaner, zeigte jedoch, was wir verändern wollen: die Kombination aus passender Route mit verfügbaren, radfreundlichen Unterkünften und individuellen Etappen, um schnell und einfach eine Tour zu planen.

Durch diese Version ist die DB mindbox (Startup Hub der Deutschen Bahn) auf uns aufmerksam geworden und wir haben uns für das gleichnamige Programm beworben. Von über 60 Bewerbungen wurden wir ausgewählt und haben im Rahmen des Programms die An- und Abreise mit der DB in unseren Routenplaner integriert und durch ausführliche Nutzertests Usability-Verbesserungen an der ursprünglichen Version des Routenplaners vorgenommen.
Wir entwickeln den Planer bis heute ständig weiter. 2023 haben wir erstmals Routen außerhalb Deutschlands (maßgeblich Österreich und Italien) aufgenommen. Langfristig wollen wir das Radnetz Europas abbilden.

Bei einer Internationalisierung ist uns wichtig, auch für Länder, die nicht von der DB bedient werden, Lösungen für eine nachhaltige Anreise zu bieten. Hierfür haben wir schon erste Gespräche mit Mobilitätsanbietern geführt.

Ein weiterer Meilenstein für dieses Jahr ist es, die Webseite und unseren Routenplaner mehrsprachig anzubieten, um so nicht nur Nutzer aus der DACH-Region für Radurlaube zu begeistern, sondern europaweit aufzutreten. Hier werden wir mit Frankreich und den Niederlanden beginnen, da beide Länder vielversprechende Märkte sind.

Projektmanagement:
- Einzelunternehmen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Sara Steidinger
- E-Mail: sara@fahrrad-hotels.com
- Projekthomepage: https://fahrrad-hotels.com

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Wir vereinfachen die Planung von individuellen Radurlauben und begeistern Menschen für Radreisen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  In 2023 wurden rund 10.000 Touren über uns geplant und wir konnten vierstellige Buchungen erzielen.
- FINANZIERUNG:
  Bootstrapping
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Fahrrad-Hotels ist eine Plattform für Radreisen, die die Planung von individuellen Radtouren durch einen innovativen Routenplaner vereinfacht. Im Unterschied zu Wettbewerbern liegt unser Fokus nur auf Radreisen. Nutzer wählen einen Radweg und erstellen mit wenigen Klicks eine individuelle Tour. Ein großer Vorteil liegt in der Live-Verfügbarkeitsanzeige und Buchbarkeit von radfreundlichen Unterkünften entlang der Route. Zusätzlich lässt sich die Tour mit Ausflugstipps, Restaurants etc. anpassen.

FAHRRAD-HOTELS

75

Warum wir gewinnen sollten:
Laut der ADFC-Radreiseanalyse 2022 stellen über 80% der Radurlauber ihre Strecke selbst zusammen. Wichtig sind ihnen dabei u.a. Ausflugstipps, fahrradfreundliche Unterkünfte sowie die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV.

Wir haben festgestellt, dass es zwar viele Routenplaner auf dem Markt gibt, aber bisher keiner konkret auf die Bedürfnisse von Radurlaubern eingeht. Das hat uns motiviert, Fahrrad-Hotels zu starten.

Wir aggregieren dafür Daten aus unterschiedlichsten Quellen, um so eine optimale Touren-Planung für unsere Nutzer zu ermöglichen. Unser Routenplaner führt Geo-Berechnungen durch und stellt diese dynamisch und in Echtzeit dar. Dies erlaubt es, alle relevanten Informationen zu visualisieren, und ermöglicht eine einfache und individuelle Touren-Planung.

Die Zahlen geben uns recht: Im Jahr 2023 wurden knapp 10.000 Touren über uns geplant und wir konnten vierstellige Buchungen verzeichnen.

Wir haben viele Nutzer mit unserem Routenplaner begeistert und unsere anfängliche Theorie bestätigt, dass Radurlauber nicht nur Spaß bei der Radtour haben wollen, sondern auch bei der Planung derselben.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit spielt für uns eine große Rolle. Die Nutzung des Fahrrads hat positive Auswirkungen auf Umwelt, Klima, Lebensqualität sowie die Gesundheit der Menschen. Daher ermutigen wir Menschen mit unserer Plattform, das Fahrrad über die alltägliche Nutzung hinaus zu nutzen, und inspirieren zu schönen Urlaubsrouten in Deutschland und Umgebung. Radfahren ist entscheidend für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft. Denn das Fahrrad hat einen großen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland.

Förderung multimodaler Mobilität:
Wir setzen uns für eine nachhaltige An- und Abreise ein und haben diese in unserem Routenplaner als festen Bestandteil integriert. Im Jahr 2023 wurden mit unserem Routenplaner knapp 10.000 Touren geplant, davon haben 25% eine An- oder Abreise mit der DB geplant. Dies zeigt, dass das Interesse, Fahrrad und Bahn zu kombinieren, groß ist und multimodale Mobilität einen wichtigen Bestandteil unserer Verkehrswende darstellt, welchen wir fördern möchten.

Wir forcieren weiterhin einen engen Austausch mit der Deutschen Bahn und anderen Mobilitätsunternehmen, um so gemeinsam Potenziale zur Optimierung zu erkennen und umzusetzen.

Naturschutz:
Wir haben uns bewusst entschieden, in unserem Routenplaner nur bekannte Fernradwege abzubilden. So können Radurlauber besser gelenkt und Strecken, welche sich beispielsweise in einem Naturschutzgebiet befinden, geschützt werden.

Somit tragen wir mit Fahrrad-Hotels nicht nur zu einer nachhaltigere An- bzw. Abreise bei, sondern auch zu einer gänzlich nachhaltigen Radtour.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
a) Kooperationen:
- DB: Integration in Routenplaner und Vermarktung
- Tourismusverbände: Aufnahme neuer Routen, Wissensaustausch —> Weiterentwicklung

b) Usertests und Datenanalyse
c) Internationalisierung
d) Marketing
Erfahrene Gründerin, die seit Jahren mit Startups zusammenarbeitet und weiß, wie man mit wenig Ressourcen maximalen Outcome erzielt.

GLEICHBERECHTIGTER WINTERDIENST AUF RADWEGEN

Radfahren in der Stadt Nordhorn ist bereits eine Klasse für sich. Seit mehreren Jahren belegt die Stadt Nordhorn vordere Plätze bei verschiedenen Fahrradvergleichstest.

Eines der Ziele der Stadt Nordhorn ist es, vor allem den Alltagsradverkehr ganzjährig zu steigern und das Fahrrad damit zu einer echten Alternative zum Auto zu machen. Der bereits hohe Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll nicht nur gehalten, sondern perspektivisch auch gesteigert werden. Hierzu ist es unserer Ansicht nach erforderlich, den Radfahrenden das ganze Jahr über die Möglichkeit zu geben, auf sicheren und gut ausgebauten Radwegen mit dem Rad unterwegs zu sein, um so alle Punkte des Stadtgebietes zügig erreichen zu können.

Gerade die ganzjährige und witterungsunabhängige Nutzung des Fahrrades kommt jedoch im Winterhalbjahr an Grenzen, die vor allem aus den witterungsbedingten Wegezuständen mit Eis und Schnee resultieren.

Um dieser Unbenutzbarkeit und dem dann womöglich erfolgenden Umstieg aufs Auto entgegenzuwirken, hat es sich die Stadt Nordhorn zur Aufgabe gemacht, auch im Winterdienst (Streu- und Räumdienst) die Radwege genauso, wenn nicht – wie in vielen Fällen – sogar noch höher zu gewichten als die vom motorisierten Verkehr genutzten Straßen.

Dies erfordert vonseiten der Stadt Nordhorn einen massiv erhöhten Einsatz von Mitteln in Form von Personal-, Fahrzeug- und Gerätestunden.

Projektmanagement:

- Stadt Nordhorn

Kontakt:

- Ansprechpartner: Florian Latzke
- E-Mail: florian.latzke@nordhorn.de
- Projekthomepage: keine Angabe

Als Teil des Projektes wurde die vor Projektbeginn bis 2019 bestehende Einteilung von fünf Streutouren auf Radwegen massiv auf insgesamt elf Streutouren auf Radwegen ausgeweitet. Somit wird das Hauptnetz des Radverkehrs in der ersten Priorität nutzbar gehalten.

Hierbei erfolgte nicht lediglich die Aufteilung der bisher gestreuten Strecken, sondern diese Maßnahme war Teil einer massiven Ausweitung des Räum- und Streubetriebes im gesamten Stadtgebiet, um die auch für den Fahrradverkehr neuralgischen Punkte und Streckenabschnitte stärker und in größerem Umfang in den Fokus zu nehmen.

Die Stadt Nordhorn verfolgt mit dem kontinuierlichen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur das Ziel, möglichst viel Verkehr vom Pkw aufs Rad zu verlagern. Bei einem zuletzt in 2017 gemessenen Radverkehrsanteil von 40% ergeben sich vielfältige Möglichkeiten, vorhandene Verkehrsflächen für den Pkw-Verkehr zurückzubauen, ohne dass es zu einer wahrnehmbaren Verschlechterung der Verkehrsqualität kommt. Damit dieser neue Zustand aber dauerhaft funktioniert und auch um die große Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhalten, ist es zwingend notwendig, die Radverkehrsinfrastruktur auch im Winter funktionsfähig zu halten. Dass diese Maßnahmen erfolgreich sind, sieht man im Stadtbild, wenn die Radfahrenden auch im Winter unterwegs sind und die Radabstellanlagen gut frequentiert werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die ökologische, ökonomische, soziokulturelle und funktionale Qualität wird in Nordhorn grundsätzlich bei allen Projekten betrachtet. In diesem konkreten Fall ist die Mobilitätsverlagerung vom Pkw zum Rad in Verbindung mit der damit verbundenen Vermeidung von CO_2-Ausstoß bzw. dem Erhalt von fossilen Energieträgern sicher maßgeblich.

76

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Steigerung des Alltagsradverkehrs durch Ermöglichen der Radnutzung bei schwierigen Witterungsverhältnissen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ausbau des Winterdienstes
- FINANZIERUNG:
  Aus den laufenden Haushaltsmitteln der Stadt Nordhorn
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit 2019 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mindestens 50% der Gesamtkapazitäten „Winterdienst“ erfolgen auf Radwegen, um die Nutzung des Fahrrades durchgängig zu ermöglichen und so eine ganzjährige Mobilitätsverlagerung sicherzustellen.

PEDALWELT – FAHRRAD ERLEBNISAUSSTELLUNG

77

https://www.youtube.com/watch?v=VISE-4Q7J_OTube

Ausgangssituation: eine ausgeuferte Fahrradsammlung
Idee: die Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich zu machen
Ziel: die Attraktivität des Fahrrades insgesamt und die unseres Dorfes zu steigern
Stationen der Umsetzung:

- ab 1990 Aufbau der Sammlung, zeitweise mehr als 300 Fahrräder, zurzeit ca. 230 Fahrzeuge
- 2004 Eröffnung einer Ausstellung in Heimbuchenthal auf ca. 160m² und mit ca. 150 Fahrrädern
- 2010 Auszeichnung „familienfreundlich 2010“ durch die Initiative Bayerischer Untermain
- 2010 Schließung wegen Kündigung des Ausstellungsgeländes
- 2010–2017 Bestrebungen, das Projekt
- weiterzuführen, und Suche nach Unterstützung bzw. Fördermitteln
- 2012 Gründung des gemeinnützigen „Förderverein Fahrradmuseum Pedalwelt Heimbuchenthal e.V.“
- 2017 Zusagen von Fördermitteln u.a. vom „Amt für ländliche Entwicklung Bayern“ und der „LAG Main4Eck“
- 2018 Baubeginn im Juni von Ausstellungsgebäude, Aufenthaltsraum und Fahrradlager
- 2019 Eröffnung „Pedalwelt“ am 19. Mai 2019 in 63872 Heimbuchenthal, Am Alten Bahnhof 3

Das Projekt sollte gewinnen, weil es kein vergleichbares Projekt im deutschsprachigen Raum gibt, die Sammlung und die Ausstellungsstücke sind einzigartig. Die Ausstellung mit dem Spaßparcours ist interaktiv mit einem hohen Unterhaltungsfaktor, fördert das Radfahren allgemein, ist für Menschen mit und ohne Behinderung jedes Alters geeignet, barrierefrei, betrifft schulische Bildung, ist als gemeinnützig, familienfreundlich, barrierefrei, mit Bildungsauftrag anerkannt und vieles mehr.

Einige Videos:
Pedalwelt | Watch My City Weitere Touren (watch-my-city.de) Pedalwelt Lage und virtueller Rundgang 2021 https://youtu.be/VISE-4Q7J_O?list=PLdJHvsp5k9eLzaa-DjI2fk7pnJ-7RU7Pz kurzer Trailer: Eröffnung 2019 https://youtu.be/fagCi4h35Lg ZDF Länderspiegel 2018 https://youtu.be/RpiYEXQvZs0 im südkoreanischen Fernsehen 2009. Dieser sehr unterhaltsame Bericht sollte Radfahren in Korea attraktiver machen! https://www.zdf.de/show/zdf-fernsehgarten/200621-sendung-fsg-100.html Pedalwelt Fahrradanhänger im ZDF Fernsehgarten

Projektmanagement:

- Pedalwelt – Fahrrad Erlebnisausstellung Team Pedalwelt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulrich Teige
- E-Mail: kontakt@pedalwelt.de
- Projekthomepage: http://www.pedalwelt.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Bayern
- ZIEL: Bildungsauftrag, um Menschen für Fahrräder, Radfahren, Fahrradtechnik und Upcycling zu begeistern
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Permanente Erlebnisausstellung mit Spaßparcours „Pedalwelt“ 2019 eröffnet
- FINANZIERUNG: Öffentliche (Angabe erste Seite Homepage) und private
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: Seit 2019 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Erlebnisausstellung mit Alleinstellungsmerkmal in Deutschland. Ungewöhnliche moderne muskelkraftgetriebene Fahrräder aus aller Welt, Fahrzeuge mit besonderen Antriebsarten, innovativer Technik, alternativen Formen und Fahreigenschaften, Einzelstücke, Spaß-, Designer- und Rekord-Fahrräder usw. Große touristische Attraktion für unser Dorf. Viele der Ausstellungsstücke können von Besuchern auf dem Test-/Spaßparcours gefahren werden, Beratung und Bezugsquellenangaben auch für Menschen mit körperlichen Behinderungen.

77

https://youtu.be/bAOgkUGdTx8 Bayerisches Fernsehen 2009
https://youtu.be/dM83SiNLENO kurzer Trailer: Eröffnung 1. Ausstellung 2009
Videos mit unseren Fahrrädern bei RTL, PRO7, VOX mussten leider wieder entfernt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Das Ausstellungsgebäude, das ganz aus einheimischen Spessart-Hölzern von örtlichen Handwerkern gebaut wurde, integriert sich hervorragend in die Landschaft.

Wir versuchen, unseren Besuchern – besonders den jüngeren unter ihnen – Upcycling näherzubringenund haben dafür Beispiele in der Ausstellung. Statt alles in den Schrott zu werfen, kann man vieles von Fahrrädern wiederverwenden. Wir bieten Kurse in der Volkshochschule an und nennen diese: SaS = Spaß aus Schrott.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Professionelles Projektmanagement mit einer großen Anzahl von Gewerken, Ausstellungsdesign und weitreichende technologische Unterstützung durch eine auf interaktives Ausstellungsdesign spezialisierten Firma: Das war die Voraussetzung für die Vergabe von Fördergeldern.

FROSTPENDELN – MIT DEM RAD DURCH DEN WINTER

78

„Frostpendeln“ wurde 2020 von Alexander Hanisch, Thorsten Meyer und Tobias Gratza ins Leben gerufen.

Wie die meisten guten Ideen entstand auch dieses Projekt beim Radfahren: Aus jahrelanger Erfahrung wussten die drei Initiatoren, dass es auch in den Wintermonaten oft möglich ist, mit dem Rad zu pendeln. So entstand die Idee, eine Community-Aktion zu starten, um Aufmerksamkeit dafür zu generieren, dass das Fahrrad nicht nur Hobbygegenstand, sondern ein ernst zu nehmender Baustein der Verkehrswende ist – und zwar ganzjährig.

Vom 1. November 2020 bis zum 28. Februar 2021 fand die erste Frostpendeln-Saison statt. Da Alex und Thorsten zu diesem Zeitpunkt die Seite „pedelecmonitor.com“ (ein Community-Projekt zur Erfassung von Laufleistungen von E-Bike-Motoren) betrieben und die vorhandene Infrastruktur genutzt werden konnte, beschränkte man sich in den ersten beiden Jahren auf E-Bikes.

Trotzdem wuchs die Community stetig. Als zur Saison 2022/2023 erstmals auch „normale“ Fahrräder an der Aktion teilnehmen konnten, wurde schlussendlich mit 165 Teilnehmenden das große Ziel der 200.000 km im Aktionszeitraum geknackt.

Aufgrund der positiven Resonanz während und nach dieser Saison entschlossen sich die drei Organisatoren zu einem radikalen Schnitt: Nach unzähligen Stunden der Planung und Programmierung ging im Oktober 2023 eine komplett neue Website online.

Mit neuen Funktionen fand die Aktion rasch Anklang und die Anmeldezahlen gingen durch die Decke: Innerhalb weniger Wochen fielen alle Rekorde der vorherigen Jahre und zum momentanen Zeitpunkt (Januar 2024) haben mehr als 1.700 Teilnehmende bereits 560.000 km erpendelt. Da sich die Teilnehmenden erstmals in Teams organisieren können, nehmen diesmal auch ADFC-Ortsverbände, Kommunen und Schulen am Frostpendeln teil.

Neben dem Kilometersammeln steht auch der Erfahrungsaustausch im Vordergrund. Zu diesem Zweck wird jeden Monat im Aktionszeitraum ein Thema in den Fokus gerückt, welches einen bestimmten Aspekt des Winterradelns beleuchtet. Die Teilnehmenden können hierzu auf der Frostpendeln-Page ihre Erfahrungen beisteuern. Auf diese Weise entstehen umfangreiche Erfahrungsschätze, die auch außerhalb des Aktionszeitraums immer wieder in der Fahrradcommunity zitiert werden.

Projektmanagement:

- Alexander Hanisch, Thorsten Meyer, Tobias Gratza

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tobias Gratza
- E-Mail: info@frostpendeln.de
- Projekthomepage: http://www.frostpendeln.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Erzeugung von Aufmerksamkeit für das Fahrrad als ganzjähriges Pendelfahrzeug
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Diese Saison: rund 1.700 Teilnehmende, Tendenz steigend
- FINANZIERUNG:
  Privat
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Jährlich von November bis Ende Februar

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit Frostpendeln wollen wir Aufmerksamkeit dafür schaffen, dass Fahrräder nicht nur als Schönwetterfahrzeuge gesehen werden, sondern ganzjährig als Teil der Verkehrswende ihren Dienst im Alltag vollführen können. Im Gegensatz zu anderen Mitradel-Aktionen verstehen wir uns in erster Linie als Projekt aus der Community und unterstützen uns gegenseitig mit unserem gesammelten Know-how beim Kilometersammeln im Winter.

Dreh- und Angelpunkt ist unsere Website. Darüber hinaus ist die Aktion in vielen sozialen Netzwerken vertreten (Mastodon, Bluesky, Insta/FB). Mit dem Hashtag #frostpendeln macht die stetig wachsende Community auch hier auf die Wintertauglichkeit des Fahrrads aufmerksam.

Sollte „Frostpendeln“ beim Deutschen Fahrradpreis eine Platzierung erzielen, würden wir die Ressourcen nutzen, um die Aktion weiter auszubauen: Die Weiterentwicklung der Website, schnellere Server, die Eintragung als Marke und weitere organisatorische/verwaltungstechnische Hürden wollen gemeistert werden. Sicherlich könnten wir uns hier auf die Suche nach großen Sponsoren machen, aber es ist uns gleichermaßen wichtig, die Unabhängigkeit, die wir bisher wahren konnten, auch weiterhin zu behalten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit, Umweltschutz und CO_2-Einsparung sind Kernaspekte des Projekts. Die gemeinschaftlich gesammelten Kilometer werden auf der Website direkt als eingespartes CO_2-Äquivalent im Vergleich zum Pendeln per Pkw angezeigt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Unzählige Stunden aus der privaten Freizeit der drei Initiatoren, da wir die konkrete Umsetzung der Aktion nur zu dritt bewältigen können.

RUNDER TISCH „RADVERKEHR“

Vor dem Projekt wurde das Thema Radverkehr häufig nur in ein bis zwei Fachressorts besprochen. Danach gingen die Maßnahmen an die anderen Ressorts, ohne dass diese bisher von dem Entwicklungsprozess etwas mitbekommen zu hatten. Dabei entstanden viele Fragen und Barrieren, die eine Umsetzung verzögerten. Auf Vorschlag des Vereins „Verkehrswende in kleinen Städten e.V.“ gründete sich ein runder Tisch „Radverkehr“ erstmalig 2021, um das Thema Radverkehr in der Stadt gemeinsam anzugehen. Die verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung saßen erstmals explizit für Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs zusammen. Mitarbeitende des Bauhofes waren hier genauso beteiligt wie die Führungsebene des Verkehrs- und Tiefbauamtes sowie externe Planer. Insbesondere die Beteiligung von Mitarbeitenden des Bauhofes an runden Tischen ist unserer Kenntnis nach nicht üblich. Eine Bestandsaufnahme und mögliche Lösungen zu bestehenden Problemen wurden besprochen und gemeinsam diskutiert. Was lässt sich schnell und unbürokratisch umsetzen? Welche Maßnahmen erfordern längere Planungen etc.? Ab 2021 konnten durch die Einführung des runden Tisches bereits neue Fahrradwege gebaut, Schutzstreifen ausgewiesen, Querungsinseln geschaffen, Radbrücken erneuert, Routenführungen und Beschilderungen optimiert sowie Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Damit hat sich innerhalb kürzester Zeit die Sicherheit im Radverkehr deutlich erhöht und die Attraktivität des Radfahrens enorm erhöht.

Projektmanagement:

- Stadt Auerbach/Vogtl.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Knut Kirsten
- E-Mail: knut.kirsten@stadt-auerbach.de
- Projekthomepage: http://www.stadt-auerbach.de

Die Besonderheit des Projektes ist die gemeinschaftliche Besprechung und die daraus entstandene Umsetzungswelle an Maßnahmen, die den Radverkehr in der Stadt erleichtern sollen. Dadurch, dass alle an der Umsetzung beteiligten Personen auf gleiche Weise abgeholt und mit dem Thema vertraut gemacht wurden, entfielen die langen Kommunikationswege, Diskussionsketten und Hürden in der Umsetzung. Das Projekt Runder Tisch „Radverkehr“ sollte den Wettbewerb gewinnen, weil es zeigt, wie durch gezielte und regelmäßige Kommunikation und Austausch Projekte schnell umgesetzt werden können bzw. für bestehende Herausforderungen Lösungen gefunden werden können. Dieser einfache und effektive Ansatz lässt sich leicht auf andere Städte und Gemeinden anwenden und kann somit flächendeckend einen Beitrag zur Weiterentwicklung des Radverkehrs leisten. Somit ist es ein Leuchtturmprojekt, das einen Gewinnerposten verdient hat.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der runde Tisch ist so angelegt, dass eine Regelmäßigkeit und Kontinuität fest verankert sind, sodass das Projekt langfristig und nachhaltig ist.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die wichtigste Maßnahme zur Beschleunigung war und ist die Tatsache, dass alle gleichzeitig in einen Prozess eingebunden werden (siehe oben) und lange Kommunikationswege entfallen.

79

https://youtu.be/merDYXOJY5M

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen
- ZIEL:
  Errichtung eines Netzwerks zur zielgerichtetere Umsetzung der Maßnahmen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Schnelle und unkomplizierte Umsetzung von Maßnahmen, regelmäßiger Austausch zu Radverkehrsthemen
- FINANZIERUNG:
  Nicht nötig
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projekt zielt darauf ab, einen ressortübergreifenden Austausch zu Radverkehrsthemen aufzubauen. Dadurch können Themen und Maßnahmen auf kurzem Wege besprochen werden sowie Hindernisse und Missverständnisse im Austausch direkt beseitigt werden. Alle Ressorts sind gleichermaßen informiert und involviert und tragen zur Lösung und Umsetzung der Maßnahme bei. Der runde Tisch findet regelmäßig statt, um Neuerungen, Probleme und Ziele zügig zu bearbeiten.

ALLERERSTER FAHRRADAKTIONSTAG DES LANDKREISES ANHALT-BITTERFELD AM 25.06.2023

80

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld veranstaltete am Sonntag, dem 25.06.2023, in Zusammenarbeit und mit Unterstützung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt (MID), der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt e.V. (AGFK LSA e.V.), dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), der Stadt Köthen sowie der Stadt Bitterfeld-Wolfen den allerersten Fahrradaktionstag im Landkreis Anhalt-Bitterfeld. Zukünftig soll sich dieses Event im Veranstaltungskalender des Landkreises sowie der kreisangehörigen Kommunen etablieren und die Teilnehmer/-innen an jährlich wechselnde Zielorte führen. Für 2024 ist der Zielort Stadt Bitterfeld-Wolfen bereits festgelegt und die Planungen zur Umsetzung laufen.

Als Schirmherr der Veranstaltung vom 25.06.2023 richtete Staatssekretär Sven Haller (Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt), der auch von Zerbst aus mitradelte, ein Grußwort an die Teilnehmer/-innen. Fünf Sternfahrten mit Distanzen zwischen 29 und 47 km mit dem Zielpunkt auf dem Marktplatz in Köthen starteten von Pouch, Raguhn, Dessau, Zerbst und Bernburg aus. Unterwegs gab es Zwischenstopps in den Städten und Gemeinden entlang der Routen, die vom ADFC ausgearbeitet und geführt wurden. Auf dem Marktplatz in Köthen fand anschließend ein Fahrradfest mit zahlreichen Ständen und Informationen rund um das Thema Fahrrad, einer Hüpfburg für die Kinder sowie Verpflegungsständen statt. Alle Radelnden erhielten bei Fahrtantritt eine extra gefertigte Warnweste, die auch über diesen Tag hinaus genutzt werden kann.

Ziel des Fahrradaktionstages ist die Stärkung des Radverkehrs. Man möchte mehr Lust aufs Fahrradfahren machen und dazu beitragen, das Fahrrad häufiger im Alltag zu benutzen. Radfahren fördert die Gesundheit, macht Spaß, ist preiswert, liegt im Trend und schont das Klima. Zusätzlich möchte man mit den Bürger/-innen in den Dialog treten, um Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur zu erörtern oder kritische Abschnitte auf den Routen zu benennen, die wiederum als Hilfen (Beseitigung, Projektplanung) für die Kommunen auf den Weg zur Fahrradfreundlichkeit dienen können.

Finanziert wurde die Veranstaltung durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt.
Die genauen Routen und Ankunftszeiten an Zwischenstopps waren:
https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/103195-fahrradaktionstag-landkreis-anhaltbitterfeld

Projektmanagement:

- Landkreis Anhalt-Bitterfeld, Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt (MID), AGFK LSA, ADFC, Stadt Köthen, Stadt Bitterfeld-Wolfen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Daniel Krake
- E-Mail: daniel.krake@anhalt-bitterfeld.de
- Projekthomepage: https://touren-termine.adfc.de/radveranstaltung/103195-fahrradaktionstag-landkreis-anhaltbitterfeld (Übersicht Touren – keine reine Projekthomepage)

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen-Anhalt
- ZIEL:
  Gesellschaftlicher Mehrwert zur Sensibilisierung für den Radverkehr in der Region
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Ca. 150 Radinteressierte und weitere Partner fürs Pilotprojekt mobilisiert
- FINANZIERUNG:
  Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung mit MID
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  01/2023 bis 06/2023 (Veranstaltungstag 25.06.2023)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Fahrradaktionstag ist ein Gemeinschaftsbestreben des Landkreises Anhalt-Bitterfeld, der kreisangehörigen Kommunen sowie von Interessenverbänden zur Förderung des gesamten Radverkehrs auch über die Region hinaus. Dieser Tag soll sich im Veranstaltungskalender aller Beteiligten etablieren und die Teilnehmer/-innen an immer jährlich wechselnde Zielorte führen. Die geführten Sternrouten durch den Landkreis sollen zum Erfahrungsaustausch, Kennenlernen und Diskutieren der Radinfrastruktur anregen.

ALLERERSTER FAHRRADAKTIONSTAG DES LANDKREISES ANHALT-BITTERFELD AM 25.06.2023

80

Zusammen mit acht Kommunen des Kreises engagiert sich der Landkreis Anhalt-Bitterfeld als Mitglied im Netzwerk der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt e.V.) für eine Stärkung des Radverkehrs sowie für eine sichere Radinfrastruktur im Kreisgebiet.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine entscheidende Bedeutung, welcher wir auch gerecht werden möchten. In diesem Sinne befinden wir uns bereits in der Planung für eine Ausrichtung in 2024 ff. mit abwechselnden Zielorten. In den kommenden Veranstaltungen soll das Programm um den Aktionstag weiter ausgebaut werden und eine höhere Teilnahme von Kindern und Jugendlichen mit sich bringen. Die Gesundheitsförderung und Gesundheitsvorsorge durch das Fahrrad sowie die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer/-innen soll an den jeweiligen Zielorten noch stärker fokussiert werden (Zusammenarbeit mit Gesundheitskassen, Straßenverkehrswachten, Schulen usw.).

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Ja, durch die Bildung eines interdisziplinären Organisationsteams verbunden mit einer klaren Kommunikation sowie klaren Verantwortlichkeiten konnte für einen zielführenden Austausch gesorgt werden. Durch diesen Rückenwind und die Schlagkraft konnten wir die Projektidee superschnell innerhalb von nicht mal sechs Monaten umsetzen.

LIVING LAB WAYFINDING: PILOTPROJEKT FÜR EINE NUTZERZENTRIERTE KENNZEICHNUNG

81

Das Hamburger Radroutennetz ist bereits zu 75% in hohem Standard ausgebaut. Allerdings ist die Ausschilderung bisher lückenhaft und in uneinheitlicher Qualität. Auf der Grundlage neuester Erkenntnisse werden neben den herkömmlichen Wegweisern auch Hinweise vor dem Abbiegevorgang und Bestätigungsschilder eingesetzt. Stelen helfen bei der Orientierung.

Das Ziel der neuen Wegweisung ist es, zusammenhängende Radwege sichtbarer zu machen, intuitives Auffinden der Routen und Orientierung zu stärken sowie die Lesbarkeit der Schilder für alle Menschen zu verbessern. Eine klare Wegweisung leitet den Radverkehr, kann Reisezeiten verkürzen und erhöht durch den Verweis auf gut ausgebaute Radinfrastruktur die Sicherheit und das Miteinander vor Ort.

Für die Entwicklung eines innovativen Konzepts arbeitet die Stadt Hamburg mit Expert:innen aus den Niederlanden zusammen, um einen Ansatz zu entwickeln, der die Nutzenden in den Mittelpunkt rückt. Daher sollten die Entscheidungen zu Design und Einsatzregeln nicht am „grünen Tisch" getroffen werden, sondern die Hamburger Bevölkerung sollte direkt einbezogen werden.

Radfahrende konnten während des einwöchigen Tests zur Europäischen Woche der Mobilität die Elemente im neuen Design auf 6 km Strecke ausprobieren. Es wurden bestehende Schilder überklebt sowie neue aufgestellt (insgesamt ca. 150) und ca. 60 Bodenmarkierungen aufgebracht. Verschiedene Gestaltungsformen und Markierungstechniken wurden verglichen. Zudem wurde eine auffällige Stele getestet, die den Verlauf der Route illustriert. Große Banner an wichtigen Zufahrten der Strecke informierten über die Erprobung des neuen Wegeleitsystems und verwiesen auf die Website.

Durch die Einbettung in die Europäische Woche der Mobilität und begleitende Pressearbeit unter Beteiligung des Senators für Verkehr und Mobilitätswende konnte eine

Projektmanagement:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Kontakt:

- Ansprechpartner: Peer Cramme
- E-Mail: peer.cramme@bvm.hamburg.de
- Projekthomepage: https://test-radroute.hamburg (Webseite wurde wie beabsichtigt einige Wochen nach dem Test abgeschaltet.)

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Test einer neuen, nutzerzentrierten Kennzeichnung der Hamburger Radrouten (Schilder und Markierungen)
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Abschluss eines Tests auf 6 km Pilotstrecke inklusive Evaluation und Dokumentation in einem Bericht
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel, Teil einer größeren Beauftragung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Durchführung des Tests vom 18.09. bis zum 24.09.2023 (Europäische Woche der Mobilität); Ergebnisse fließen in die aktuell folgende stadtweite Umsetzung ein.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Rahmen eines einwöchigen Living Lab wurde ein neues Design für die nutzerzentrierte Kennzeichnung der Hamburger Radrouten mit Schildern, Bodenmarkierungen und einer auffälligen Stele auf einer 6 km langen Pilotstrecke erprobt. Für die Gestaltung wurde ein niederländisches Planungsbüro beauftragt. Bürger:innen wurden zum umfassenden Befahren eingeladen und konnten Feedback auf der Projektwebseite und vor Ort an einem Infobike geben. Daneben wurde eine umfassende Evaluation des Tests umgesetzt.

LIVING LAB WAYFINDING: PILOTPROJEKT FÜR EINE NUTZERZENTRIERTE KENNZEICHNUNG

81

https://difu.de/kora

hohe Sichtbarkeit des Projekts erzeugt werden. Sowohl online als auch an einem Infobike an der Alster wurde Feedback entgegengenommen, sodass insgesamt über 150 Bewertungen von Nutzenden eingingen.

Zusätzlich dazu wurden weitere Evaluationsmethoden angewendet: Es gab qualitatives Feedback aus Befahrungen mit Expert:innengruppen wie z.B. mit dem ADFC und diversen Fachbehörden. Zudem wurden durch Gutachter:innen ausführliche Einzelinterviews an der Strecke geführt. Zuletzt gab es noch eine explorative Eye-Tracking-Studie, bei der Blickbewegungen und Aufmerksamkeitsfokus der Radfahrenden an der beschilderten Strecke analysiert wurden.

Die Evaluation brachte Rückhalt für die neue Gestaltung und wichtige Erkenntnisse, die in die nutzerzentrierte Optimierung und finale Ausarbeitung des Wegweisungskonzepts einfließen. Konkret wird aus dem Projekt heraus ein Leitfaden mit zeitgemäßen Wegweisungseinsatzregeln erarbeitet und geschärft.

Das Projekt ist Teil des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr. Der Test wurde durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zusammen mit den Bezirksämtern Hamburg-Nord und Hamburg-Eimsbüttel umgesetzt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Punkt im Projekt: Neben dem Ziel, mit der nutzerzentrierten Kennzeichnung mehr Menschen für das Fahrrad zu sensibilisieren und damit die Mobilitätswende voranzubringen, sind auch im Living Lab Maßnahmen im Sinne der Nachhaltigkeit verfolgt worden.

Die an der Strecke angebrachten temporären Schilder sind vom Hersteller BioPanel aus einem zirkulären Material hergestellt worden, das vollständig recycelbar ist und bei der Produktion sehr niedrige Emissionen erzeugt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Es fanden im Vorfeld und/oder während des Pilotprojekts zahlreiche Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren statt (u.a. Straßenverkehrsbehörde, Stadtgestaltung, ADFC), um eine zielgerichtete und reibungslose Durchführung sicherzustellen.

RADWANDERFREUNDE MÜNSTERLAND E. V.

82

Wir über uns
Am 26. Juni 1990 wurden die Radwanderfreunde Münsterland e. V. mit Sitz in Emsdetten gegründet. Auf der Gründungsversammlung wurde Hans-Dieter Pinnow zum 1. Vorsitzenden gewählt. Inzwischen zählen die Radwanderfreunde mehr als 490 Mitglieder aus Emsdetten und ganz Deutschland. Von 2007 bis 2024 leitete Karl-August Kortmöller als 1. Vorsitzender die Radwanderfreunde. Im Januar 2024 wird Ulrike Hüls-Klespe zur 1. Vorsitzende gewählt. 2. Vorsitzender ist Paul Eckert, Kassierer ist Ralf Schulz, das Amt der Schriftführerin hat Steffi Wolters übernommen. Daneben sind einige Mitglieder im Beirat des Vorstands aktiv tätig.

Die Gründungsmitglieder haben den Radwanderfreunden den Vereinszweck ins Stammbuch geschrieben: Als oberstes Ziel nennt die Satzung die Durchführung von Angeboten im Bereich des Radwanderns und Wanderns zur Förderung der Gesundheit. Im Rahmen dieses Ziels bietet der Verein seinen Mitgliedern viele Freizeitaktivitäten an, um Menschen aller Generationen das Radfahren und Wandern als soziale, gesundheitsfördernde und integrative Aktivität näherzubringen. Im Laufe der letzten Jahre haben sich die Aktivitäten der Radwanderfreunde ständig erweitert. Aktuelle Informationen findet man auf http://www.radwanderfreunde.de. Zum Programm zählten im Jahr 2023 über 170 Veranstaltungen, wie z.B.:

- wöchentliche Aktivitäten wie Pättkestouren und Feierabendtouren;
- von April bis Oktober finden Tagestouren statt;
- Mehrtagestouren zu verschiedenen Zielen;
- Wanderungen runden unsere Aktivitäten im Jahresverlauf ab;
- sonstige Aktivitäten: Emsdettener Acht, Grillabend, Grünkohlessen, Jahresabschlussfahrt.

Alle Touren werden ab Bornbrunnen in Emsdetten (Stroetmanns Fabrik) bei fast jeder Witterung durchgeführt. Die gefahrene Geschwindigkeit liegt je nach Tour und Wind- bzw. Wegverhältnissen zwischen 16 und 20 km/h. Zu Wandertouren und Autoradtouren treffen wir uns auf dem K&K-Parkplatz an der Mühlenstraße.

Nichtmitglieder können an allen Kurztouren (Gästebeitrag 1 €) und Tagestouren (Gästebeitrag 2,50 €) jederzeit und ohne Anmeldung teilnehmen. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 10 € im Jahr.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Da wir mit dem Rad fahren, gibt es keine Fragen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Siehe unsere Internetseite: http://www.radwanderfreunde.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Radwandern mit Freunden
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Wir sind ein Verein, der mit den Mitgliedern in und um Emsdetten Rad fährt.
- FINANZIERUNG:
  Mitgliedsbeitrag von 10 € pro Jahr
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit 1990 bieten wir im Münsterland, in Deutschland und in Europa Radtouren an.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Im Jahr 2023 waren die Radwanderfreunde besonders fleißig und haben ganz viel für die Gesundheit getan. An den 120 durchgeführten Radtouren haben mehr als 1.500 Mitglieder und Gäste teilgenommen und sind dabei fast 50.000 km geradelt. Das ist deutlich mehr als einmal um die ganze Erde in einem Jahr.

Projektmanagement:
- Verein mit Vorstand

Kontakt:
- Ansprechpartner: Karl-August Kortmöller
- E-Mail: karl-august.kortmoeller@web.de
- Projekthomepage: www.radwanderfreunde.de

AKTIONEN FÜR DEN UMSTIEG AUF DAS FAHRRAD WÄHREND EINER BAHNSTRECKENSPERRUNG

83

Von Mitte Mai bis Ende Juli 2023 musste die ca. 9 km lange Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Waiblingen und Stuttgart-Bad Cannstatt für einen Zeitraum von elf Wochen vollgesperrt werden. Mehr als 20.000 Pendelnde aus der Region Stuttgart konnten weder Regionalzüge noch S-Bahnen für den Abschnitt nutzen. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg entschied, die Situation zu nutzen, um das Fahrrad als attraktive Umstiegsoption zu positionieren. Im Rahmen der Initiative RadKULTUR übernahm die NVBW die Konzeption und Koordination der Maßnahmen gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und den beauftragten Agenturen die wegmeister gmbh und ifok GmbH.

Erfolgsfaktor für die erfolgreiche, kurzfristig realisierte Umsetzung der Maßnahmen war die enge Zusammenarbeit zwischen dem Projektteam der Initiative RadKULTUR, den Kommunen Waiblingen, Fellbach und Stuttgart sowie dem ADFC. Kommunikation und Infrastruktur gingen Hand in Hand: Die Kommunen ertüchtigten u.a. zusätzliche Fahrradspuren und gesicherte Abstellplätze – zielgerichtete Kommunikation sorgte dafür, dass die Menschen in der Region von den Angeboten erfuhren.

Service-Angebote mit Mehrwert zeigten den Nutzen für die Pendelnden, auf das Fahrrad umzusteigen. Der ADFC erstellte online einsehbare und zum Download verfügbare Routenempfehlungen für Pendelnde mit dem Rad und bot in den ersten beiden Wochen der Sperrung geführte Touren zu Pendelzeiten an. Gemeinsam mit den drei beteiligten Kommunen führte die Initiative RadKULTUR zwischen Mitte Mai und Anfang Juli sieben RadChecks durch. In den mobilen Fahrradwerkstätten wurden kostenlos insgesamt 724 Räder überprüft. Die Kommunen realisierten in kurzer Zeit konkrete Verbesserungen an der Fahrrad-Infrastruktur entlang der Strecke in Form von Pop-up-Maßnahmen (u.a. Einrichtung von Fahrradstraßen, Absicherung von Zufahrten und Querungsstellen). Einige Maßnahmen blieben über die Zeit der Streckensperrung hinaus bestehen und verbessern die Radinfrastruktur vor Ort nachhaltig. Für eine schnelle und sichere Orientierung schilderte die Initiative RadKULTUR die Fahrradstrecke zwischen Waiblingen und Bad Cannstatt sowie die kostenlosen Abstellanlagen in Waiblingen und Fellbach mit Bodenaufklebern und Bannern aus.

Die Initiative RadKULTUR kommunizierte zielgruppengerecht mit Postwurfsendungen an 73.400 Haushalte und Großflächenplakaten. Zudem sprach sie die Pendelnden mit einer lokalen Radio-Kampagne (mehr als 1 Mio. Hörer:innen) sowie Social-Media-Werbeanzeigen und gezielter Pressearbeit an. Die Website der RadKULTUR diente als zentrale Informa-

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Pendelnde während einer elfwöchigen Bahnstreckensperrung im Raum Stuttgart zum Radfahren motivieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Starker Anstieg des Radverkehrs während der Aktionen stellenweise auf 160% des Vorjahreswertes
- FINANZIERUNG:
  Landesmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  12.05.2023 bis 29.07.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit gezielter Kommunikation und Service-Maßnahmen haben die Kommunen Waiblingen, Fellbach, Stuttgart, die Initiative RadKULTUR des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg und der ADFC während einer elfwöchigen Bahnstreckensperrung in der Region Menschen dazu motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen. Streckenberatung, geführte Touren, Infrastruktur-Verbesserungen und Kommunikation – die Umsetzung in kürzester Zeit machte sich bezahlt, denn die Anzahl der Radfahrenden stieg stellenweise auf 160% des Vorjahreswertes.

Projektmanagement:

- Auftraggeber: Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH,
  Auftragnehmer: die wegmeister gmbh und ifok GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Dickow
- E-Mail: julia.dickow@nvbw.de
- Projekthomepage: http://www.radkultur-bw.de/alternativstrecke

83

tionsplattform. Über alle Kanäle kommunizierte die RadKULTUR den Umstieg auf das Rad als eine schnelle, pragmatische und sichere Alternative zu Stau und langen Wartezeiten. Zählstationen zeigten den Erfolg der Maßnahmen und der Kommunikation: In Fellbach waren 1,6-mal so viele Radfahrende unterwegs wie am selben Tag im Jahr 2021. In Waiblingen stieg die Zahl der Radfahrenden mit Beginn der Angebote sprunghaft an.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Im Gesamtprojekt Initiative RadKULTUR wird bei allen Veranstaltungen und in der Zusammenarbeit mit Dienstleistern Wert auf Nachhaltigkeit gelegt, z.B. bei den verwendeten Materialien. Bei der Kommunikationskampagne zur Streckensperrung wurde darauf geachtet, keine Wegwerfprodukte zu verwenden; Printmaterialien wurden zielgerichtet an direkt betroffene Haushalte adressiert.

Die Kampagne und die Aktionen haben darüber hinaus zu einer nachhaltigen Weiterentwicklung der Radinfrastruktur in den von der Streckensperrung betroffenen Kommunen beigetragen. Das RadPARKEN wurde während des Aktionszeitraums von hunderten Menschen genutzt, die ihr Rad sicher abstellten und dann mit der Bahn weiterfuhren. Die Städte Waiblingen und Stuttgart wollen daher Radabstellmöglichkeiten für Pendelnde in Zukunft weiter ausbauen. Einige Pop-up-Infrastruktur-Maßnahmen wurden zudem beibehalten oder verstetigt.

Auch die positiven Rückmeldungen der Pendelnden, die dankbar für das Alternativangebot waren, sowie eine Presseberichterstattung, die die Aktion wohlwollend aufgriff und sogar Debatten anstieß (Überschrift „Wem gehört die Straße“?), zeigen die nachhaltige Wirkung der Aktionen.

Durch diese Erfolge können die Kampagne und die Maßnahmen als "Blaupause" für ähnliche Kampagnen bei Streckensperrungen dienen, was ihre Nachhaltigkeit nochmals unterstreicht. Die Verantwortlichen bei der NVBW tragen mit Vorträgen wie jüngst beim Difu bereits zum entsprechenden Wissenstransfer bei: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Berichte/Webinar_Diskurs-am-Dienstag_231205_Kommunikation.html;jsessionid=0152459B0371509CD635F7A23F763C26.live11314?nn=3759380.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch die kurzfristige Bekanntgabe der Streckensperrung wurden die Mittel und Kapazitäten seitens des Verkehrsministeriums BW, NVBW, Kommunen und der beteiligten Dienstleister schnell bereitgestellt. Die Zusammenarbeit war besonders pragmatisch und konstruktiv. Das Team der Initiative RadKULTUR bündelte dabei alle Informationen und Materialien.

BERATUNGSSTELLE B+R: FACHLICHE UNTERSTÜTZUNG UND PROZESSBEGLEITUNG

RadKULTUR Baden-Württemberg RadPARKEN

Die Ausgangslage des Projekts sind die noch nicht ausgeschöpften Chancen der Intermodalität für die Mobilitätswende im Sinne des NRVP, des Koalitionsvertrags BW sowie der RadSTRATEGIE BW. Als multimodaler Akteur ist die NVBW federführend dafür zuständig, die ambitionierten Landesziele zum Thema B+R, z.B. zusätzliche 10.000 Abstellplätze pro Jahr, zu erreichen. Ein Baustein ist die Beratungsstelle Bike+Ride, die seit Mitte 2022 aktiv ist. Die NVBW steuert das hinter der Beratungsstelle stehende Dienstleisterkonsortium aus Kommunikations- und Infrastrukturexpert:innen.

Die Beratungsstelle unterstützt kommunale Akteure mit einem prozessbegleitenden Ansatz, um mehr B+R-Anlagen zu schaffen und Fördermittel optimal zu nutzen. Wir unterstützen die Planer:innen vor Ort und adressieren unterschiedliche Zuständigkeiten, von Radverkehrskoordinator:innen über Klimaschutzbeauftragte bis zu Bürgermeister:innen. Bis Ende 2023 wurden alle 1.101 Kommunen in BW zum Angebot telefonisch kontaktiert, zum aktuellen Zeitpunkt sind mehr als 100 Kommunen mit einer Summe von ca. 7.500 geplanten Radabstellplätzen in Einzel-Beratung.

Im Rahmen einer Erstberatung werden die Wünsche und Ziele der Kommunen betrachtet. In weiteren vertiefenden Beratungsgesprächen werden die Kommunen so weit wie möglich im Prozess begleitet. Zunächst steht die Bedarfsermittlung im Fokus – ein entscheidendes Alleinstellungsmerkmal unserer Beratungsleistungen, welches eine nutzenbringende Investition sicherstellen soll. Im weiteren Verlauf präsentieren wir alle systemischen Möglichkeiten von Fahrradanlehnbügeln über Überdachungen bis hin zu Sammelschließanlagen sowie Fahrradboxen und beraten individuell, um den Bedürfnissen jeder Kommune gerecht zu werden. Auch bei der Ermittlung geeigneter Standorte und Flächen können wir unterstützen. Darüber hinaus erstellen wir detaillierte Kostenanalysen, um den Kommunen eine solide Grundlage für ihre Entscheidungsfindung zu bieten. In diesem Zusammenhang unterstützen wir auch so weit wie möglich bei der Förderantragsvorbereitung und arbeiten strukturell eng mit den Regierungspräsidien zusammen.

Neben unserer intensiven Beratungstätigkeit führen wir jedes Jahr eine erfolgreiche dreiteilige Webinar-Reihe durch, die regelmäßig von mehr als 60 Teilnehmer:innen besucht wird. Diese Webinare dienen nicht nur dazu, die Angebote der Beratungsstelle zu kommunizieren, sondern bieten auch eine Plattform für den Austausch von Best

Projektmanagement:
- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Fabian Küstner
- E-Mail: fabian.kuestner@nvbw.de
- Projekthomepage: https://www.aktivmobil-bw.de/service/beratungsstelle-bikeride/

84

https://www.youtube.com/watch?v=atRrbxK2OrE

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Baden-Württemberg
- ZIEL: Beschleunigter Ausbau von B+R-Anlagen, um die Nutzung der Kombination von Rad und ÖV zu stärken
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Beratungsstelle als qualitativ hochwertiges Instrument etabliert und alle 1.101 Kommunen kontaktiert
- FINANZIERUNG: Landesmittel Ministerium für Verkehr BW
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Mitte 2022 bis mindestens Ende 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Beratungsstelle Bike+Ride der NVBW stellt ein umfassendes Beratungsangebot für alle kommunalen Akteure in BW bereit, um so eine flächendeckende Umsetzung von B+R-Anlagen voranzutreiben. Die vertiefende Einzel-Beratung mit unserem individuellen und umfassend prozessbegleitenden Ansatz ist deutschlandweit einzigartig – insbesondere in Kombination mit dem Informationstransfer auf Homepages, in Webinaren und Exkursionen sowie der aktiven Ansprache aller 1.101 Kommunen und Landkreise in BW.

BERATUNGSSTELLE B+R: FACHLICHE UNTERSTÜTZUNG UND PROZESSBEGLEITUNG

84

Practices und innovativen Ansätzen. Als weiteren Beitrag zur Wissensvermittlung und Vernetzung organisieren wir jährlich mindestens eine Exkursion, welche uns bereits nach Karlsruhe und Straßburg geführt hat.

Mit diesem umfassenden Programm aktiviert, motiviert und unterstützt die Beratungsstelle die Landkreise und Kommunen von A bis Z und erweist sich als Erfolgsprojekt, welches in diesem Umfang deutschlandweit einzigartig ist. Im Jahr 2024 soll das Angebot ausgeweitet werden auf das Themenfeld Fahrradparken in Quartieren und Innenstädten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Unsere Beratungsstelle versteht sich nicht nur als Dienstleister, sondern als aktiver Gestalter der Mobilitätswende. Die Förderung der Alternativen zum MIV und damit auch der Fahrradnutzung erfordert ausreichende, sichere und gut erreichbare Fahrradabstellanlagen an sämtlichen Start- und Zielpunkten. Durch qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten wird nicht nur das Radfahren attraktiver und sicherer gestaltet, sondern auch die Bereitschaft zur Nutzung hochwertiger Fahrräder erhöht. Dabei spielt die Verknüpfung von ÖPNV und Rad eine zentrale Rolle für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft – B+R-Anlagen erweitern maßgeblich den Einzugsbereich und die Zugänglichkeit von Haltestellen und Bahnhöfen. Durch die Unterstützung zur Schaffung eines flächendeckenden B+R-Angebotes erleichtern wir das Umsteigen auf klimafreundlichere Mobilitätsformen.

Darüber hinaus werden in unserer täglichen Arbeit sämtliche Regel-Termine sowie Beratungen digital abgehalten, während zu außerordentlichen Präsenz-Terminen konsequent mit der Bahn angereist wird.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Kommunikation und Akquise: gezielte telefonische Kontaktaufnahme zu allen 1.101 Kommunen in BW
Kooperationen: u.a. Städtetag BW, Hochschule Karlsruhe, Regierungspräsidien, VCD, AGFK-BW, Zukunftsnetzwerk ÖPNV
Multiplikatoren: insbesondere auf der Ebene der Landkreise durch Befähigung von Kreiskoordinator:innen zur Einstiegsberatung

CYCASSEL – KASSEL FÄHRT RAD

85

https://www.instagram.com/p/CzrI4Pg-txEZ/

Im Wintersemester 2022/2023 starteten wir ein erstes, deutlich kleineres Vorhaben im Rahmen eines interdisziplinären Seminars, welches seinen Abschluss im Juli 2023 im Science Park fand. In diesem Zuge fand eine große Radtour statt, die Projekte der Studierenden wurden der Öffentlichkeit präsentiert und ein Podiumsgespräch wurde organisiert. Aus diesem ersten Durchlauf ist beispielsweise ein Radprojekt für Kinder der Erstaufnahmeeinrichtung Rothwesten geblieben: https://www.uni-kassel.de/einrichtung/task/cycassel-kassel-faehrt-rad/entstandene-studentische-projektideen

Dieses Seminar wird nun fortgesetzt und parallel dazu ist mit Unterstützung von task (dem Transfer- und Anwendungszentrum für Sport in Kassel) ein groß und langfristig angelegtes Projekt namens Cycassel entstanden. Das grundsätzliche Ziel ist es: Menschen fürs Radfahren zu begeistern. Im Zuge dessen arbeiten nicht nur Studierende an Kleinprojekten, sondern auch einige engagierte Bürger*innen. Diese Initiativen werden im Rahmen der Radwoche vom 8. bis 14. April 2024 zum ersten Mal aktiv. Bisher fanden mehrere Vorbereitungstreffen statt, um Menschen von der Idee einer gemeinsamen Radinitiative, die auch versucht die politischen Gräben zu umgehen und sich der Verbreitung von Freude am Radfahren widmet. Die Radwoche als auch die einzelnen Projekte sollen sich nachhaltig etablieren und über die Radwoche hinaus ihre Wirkung entfalten. Dafür ist es von Bedeutung, dass alle Projekte Bottom-up organisiert sind und aus dieser Bewegung heraus Kooperationspartner*innen gesucht werden sowie vielfältige Projekte entstanden und nun in der Umsetzung

Projektmanagement:

- Universität Kassel

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julia Limmeroth
- E-Mail: j.limmeroth@uni-kassel.de
- Projekthomepage: https://www.uni-kassel.de/einrichtung/task/cycassel-kassel-faehrt-rad; https://www.instagram.com/cycassel/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Bottom-up organisiertes Event mit dem Ziel, Menschen fürs Radfahren zu begeistern und sie dazu zu befähigen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Studierende und außeruniversitäre Personen organisieren gemeinsam an die 30 Projekte
- FINANZIERUNG:
  Universitäre Gelder und Crowdfunding, Sponsoring
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2023 bis mindestens 2026

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Cycassel ist aus einem interdisziplinären Seminar entstanden, welches im Wintersemester 2022/2023 zum ersten Mal gestartet ist. Ziel des Projekts in kurz ist, fürs Radfahren zu begeistern! Im Sinne des Transfer- und Anwendungsgedankens von task setzen die Studierende ihre Projektideen in Kooperation und im Austausch mit gesellschaftlichen Partnern um. So werden sowohl Impulse aus der Gesellschaft aufgegriffen als auch eine empirische Perspektive eingenommen. Mehr als 30 Projekte sind Bottom-up organisiert worden.

sind. Als ein zentraler Veranstaltungsort wird wiederum das SDG+Lab dienen, ein Labor für Nachhaltigkeitsfragen. Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft werden zusammengebracht und entlang der 17 Nachhaltigkeitsziele (SDGs) der Vereinten Nationen Impulse und konkrete Lösungen für eine nachhaltige Region Kassel und Nordhessen entwickelt.

Insgesamt stehen wir mit einigen lokalen Betrieben, Vereinen und Institutionen in Kontakt, die sich an der Radwoche beteiligen werden. Zu nennen sind hier u.a. die Markthalle, die Viva-Stiftung, der Schlachthof, der Agathof, die Zweiradgemeinschaft, verschiedene Fahrradläden etc. Darüber hinaus gibt es Projekte, die überregional kooperieren. Zu nennen wäre hier beispielsweise Bicibus Deutschland, World Bicycle Relief oder auch Cycling out of Poverty. Geplant ist, neben der diesjährigen Durchführung ein jährlich stattfindendes Event zu generieren, an dem sich mehr und mehr lokale Akteur*innen beteiligen, und gleichzeitig Projekte entstehen zu lassen, die möglichst darüber hinaus fortbestehen. Zuletzt möchte ich einige der Projekte kurz benennen: BiciBus Kassel; Radeln für den guten Zweck; Fix&Roll; Radlabor; Fahrradführerschein 2.0; GralleyCat; Fahrrädselt; Kasseler Bergsprint (aufs Parkdeck hinauf); Bürgerdialogforum; Sternenfahrt zur Markthalle; Filmfestival; Nilrad; Verkehrssicherheitstraining für Immigrierte …

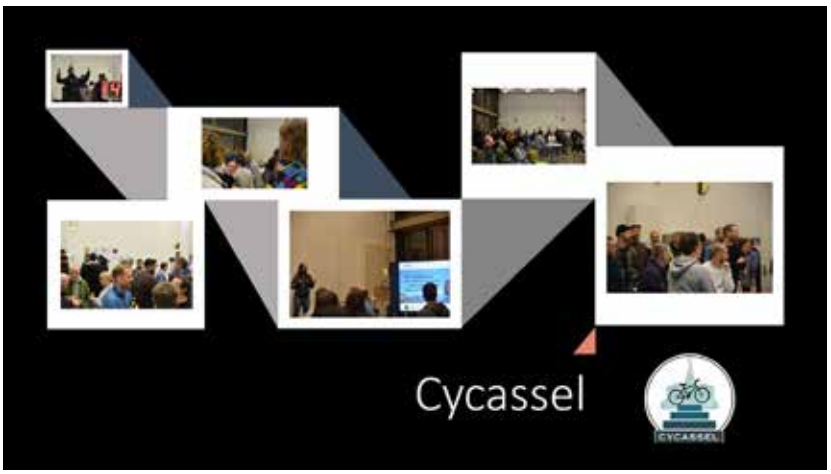
Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wie bereits kurz angeklungen ist, verorten wir uns im SDG+Lab, welches das Thema Nachhaltigkeit als zentrales Ziel hat. Zudem wurde die Thematik in unserem interdisziplinären Seminar zentral aufgegriffen, sodass viele der einzelnen Projekte die SDGs als zentrales Element aufgreifen. Zu nennen wäre beispielsweise das Projekt Radeln für den guten Zweck, welches u.a. mit den Inititiativen/Organisationen World Bicycle Relief und Cycling out of Poverty kooperiert: https://www.instagram.com/p/C2CwIzSN89H/?img_index=1

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Wir stellen diese erste Radwoche in kürzester Zeit und mit viel Engament vieler einzelner Personen auf die Beine. Es gibt keine bisherige Vorlage, an die wir uns halten könnten. Als Beschleunigung können ggf. die Kooperationen mit existierenden lokalen Playern gesehen werden. Letztlich ist unser Motto: einfach machen!

85



RADHELDEN AT SCHOOL IM REMS-MURR-KREIS

Der Rems-Murr-Kreis hat sich den Ausbau der Radinfrastruktur, die signifikante Erhöhung des Radverkehrs und die Verbesserung der Fahrradsicherheit als strategische Ziele gesetzt. Im Bereich der Fahrradsicherheit bildet das Projekt ,,Radhelden at School" seit einigen Jahren einen wichtigen Baustein.

Der Fahrradaktionstag ,,Radhelden at School" wird kreisweit an Grundschulen angeboten. Grundlage für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist das Beherrschen des Fahrrads neben der Kenntnis von Verkehrsregeln. Die Aktionstage werden u.a. in Kooperation mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, dem Zentrum für Schulqualität und Lehrerbildung BW und der Unfallkasse Baden-Württemberg über den Württembergischen Radsportverband e.V. organisiert und koordiniert. Die Kostentragung übernimmt der Landkreis.

Das Format legt den Fokus auf die jüngsten Verkehrsteilnehmenden und sorgt mit Übungselementen für Motorik und Mobilität für einen sicheren und selbstständigen Umgang mit dem Fahrrad. An den Aktionstagen werden die jungen ,,Rad-Helden" an einem abwechslungsreichen Parcours im Schonraum – mit bis zu 15 Stationen – spielerisch an den sicheren und versierten Umgang mit dem Fahrrad herangeführt. Jede Übung stellt einen Bezug zu Verkehrssituationen her und wird in Gruppen befahren. Die Schüler/-innen werden durch die Übungen motorisch dort ,,abgeholt", wo sie gerade stehen, und zur richtigen Entscheidung im Straßenverkehr motiviert. Sie sammeln eigene Bewegungserfahrungen, lernen Regeln einzuhalten und aufeinander Acht zu geben. An diesem Tag sind alle Kinder – durch den Gewinn der Freude am Radfahren und die erworbene Sicherheit auf dem Rad – SIEGER*INNEN. Das Konzept basiert auf der Einbindung von Eltern, Helfenden, Vereinsvertreter/-innen und unterstützt die Bindung untereinander.

Die nachfolgenden positiven Effekte sind bei der Umsetzung der Aktionstage besonders herausgestochen:

Sicherheit: Stärkung der motorischen Fähigkeiten auf dem Fahrrad und damit mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Soziales Miteinander: Gegenseitige Rücksichtnahme unter den ,,RadHelden" und Stärkung des sozialen Miteinanders sowie der Bindung zwischen Eltern, Helfenden und der Schule

Veränderung: Die Mobilitätsform Fahrrad wird als soziale Familienaufgabe (neu) kennengelernt und als Ergänzung zum üblichen Bewegungsangebot an Schulen wahrgenommen.

Weitblick: Festigung des Gelernten und Übung für die Fahrradprüfung in Klasse 4

Projektmanagement:

- Kooperationsprojekt des Landratsamts Rems-Murr-Kreis mit dem Württembergischen Radsportverband e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Torsten Sobotta
- E-Mail: t.sobotta@rems-murr-kreis.de
- Projekthomepage: https://www.radhelden.club/atschool/projekt

86

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Stärkung motorischer Fähigkeiten von Schulkindern, Gewinn an Mobilität, Eigenständigkeit, Sicherheit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreiche Umsetzung von 42 Aktionstagen an Grundschulen im Rems-Murr-Kreis seit der Einführung
- FINANZIERUNG:
  Kostentragung durch den Rems-Murr-Kreis
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit dem Schuljahr 2019/2020 jährlich im Zeitraum von März bis Oktober

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch das Projekt ,,Radhelden at School" bietet der Landkreis zusammen mit dem Württembergischen Radsportverband e.V. (WRSV) für alle Grundschulen im Rems-Murr-Kreis Fahrradaktionstage an und bildet auf diesem Weg die jüngsten Verkehrsteilnehmenden zu ,,RadHelden" aus. Ein Aktionstag soll die Freude am Fahrradfahren, die motorischen Fähigkeiten und Sicherheit im Verkehr für Grundschulkinder fördern und dazu motivieren und befähigen, den Schulweg und Alltagswege mit dem Rad zu bewältigen.

86

Bewegung: Der Gesundheitsfaktor wird mit Bewegung an der frischen Luft angeregt und gefördert.

Umdenken: Das Fahrrad wird als Alternative zum Auto und anderen umweltrelevanten Verkehrsmitteln sowohl für die Kinder als auch für die Eltern als wichtiger Bestandteil des Klimaschutzes wahrgenommen.

Im Jahr 2023 haben 18 Schulen mit rund 3.000 Schüler/-innen aus dem Rems-Murr-Kreis das Angebot wahrgenommen. Das Projekt ist im Rems-Murr-Kreis ein voller Erfolg und die Anmeldezahlen steigen seit dem Projektstart jedes Jahr deutlich an.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mit dem Projekt wird die Radsicherheit bei den jüngsten Verkehrsteilnehmenden nachhaltig gefördert und so ein Beitrag zum übergeordneten Ziel Vision Zero geleistet. Durch die gewonnene Sicherheit und Freude am Radfahren wird das Fahrrad im Sinne des Klimaschutzes als gesunde und nachhaltige Mobilitätsform und Alternative zum Auto und anderen klimarelevanten Verkehrsmitteln bereits in früher Kindheit von den Kindern entdeckt als auch von den Eltern (neu) kennengelernt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch die Bereitstellung der notwendigen Mittel hat der Landkreis die Durchführung der Radaktionstage ermöglicht. Über die Reichweite des Landratsamts wurde das Projekt kreisweit in allen Medien beworben. Mit Ressourcen des Landkreises wird der Württembergische Radsportverband e.V. nachhaltig bei der Projektorganisation unterstützt.

CARGOBIKE ROADSHOW

87

Die Cargobike Roadshow (CBRS) wurde 2016 von vier Lastenradenthusiast:innen ins Leben gerufen. Lastenräder waren zu dem Zeitpunkt wenig bekannt und kaum sichtbar im städtischen Verkehr, boten damals aber bereits Verlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr. Die CBRS wurde mit dem Ziel gegründet, ein Testangebot zu schaffen, das interessierten Bürger:innen die Möglichkeit gibt, verschiedene Lastenräder zu erleben, deren Potenziale kennenzulernen und damit Wege vom Pkw auf das Lastenrad zu verlagern.

Seit 2021 wird die CBRS von der cargobike.jetzt GmbH zweimal jährlich (Frühjahr und Herbst) organisiert. Der Fuhrpark wird für jede Tour neu zusammengestellt. Dabei wird auf ein ausgewogenes Verhältnis der verschiedenen Modelle geachtet. Auftraggeber:innen sind die kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr (AGFK/AGFS). Die Städte bewerben sich anschließend für eine Durchführung in ihrer Stadt bei den AGFKs/AGFSs. Vereinzelt gibt es auch Direktbeauftragungen von Städten. Eine Tour beinhaltet 25 bis 30 Städte, in denen die CBRS dann für jeweils fünf Stunden auf einem zentralen Platz durchgeführt wird. Die Frühjahrstour findet in der Regel in Nordwestdeutschland statt, während sich die Herbsttour auf Süddeutschland und ein weiteres Bundesland fokussiert. Das Projekt ist grundsätzlich aber nicht auf eine bestimmte Region beschränkt. Die Roadshow wurde 2022 auch in Österreich durchgeführt.

Ein dreiköpfiges geschultes Team ist vor Ort und berät Tester:innen entsprechend deren Bedürfnissen zu den jeweiligen Testrädern herstellerneutral. Tester:innen können ohne den Druck einer Verkaufssituation das Lastenradfahren kennenlernen. Die Vielfalt der Lastenräder kann getestet und das richtige Modell (dreirädrig, Long John, Long Tail etc.) für die individuellen Bedürfnisse gefunden werden.

Die gastgebenden Kommunen gestalten das Rahmenprogramm und laden i.d.R. weitere Akteur:innen der Stadt ein. Zusätzlich werden lokale Lastenradhändler:innen

Projektmanagement:
- cargobike.jetzt GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Julia Nagel
- E-Mail: julia.nagel@cargobike.jetzt
- Projekthomepage: https://www.cargobike.jetzt/roadshow/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Berlin
- ZIEL:
  Lastenräder als selbstverständliche Mobilitätsform etablieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit 2016 wurden rund 10.000 Tester:innen in 129 Kommunen in Deutschland und Österreich erreicht.
- FINANZIERUNG:
  AGFK, Lastenradhersteller, einzelne Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Jeweils im Frühjahr und im Herbst für einen Zeitraum von ca. vier Wochen; 25 bis 30 Stationen pro Tour

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die CBRS ist ein niedrigschwelliges Testangebot ohne Verkaufsinteresse, bei welchem interessierten Bürger:innen das Lastenradfahren nähergebracht wird. Sie bietet den Tester:innen die Möglichkeit, das Fahren von Lastenrädern zu erleben und die Vielfalt der Modelle und Nutzungsmöglichkeiten kennenzulernen. Wir bieten herstellerneutrale sowie fachkundige Beratung und Anleitung. Dadurch heben wir uns deutlich von einer Beratung durch Händler:innen und Hersteller:innen ab.

87

eingeladen, die weitere Räder präsentieren können. Tester:innen haben bei Interesse dann direkt einen Anlaufpunkt, sofern sie am Kauf eines Lastenrades interessiert sind.

Mit der CBRS wird kurzfristig die Sichtbarkeit des Lastenrads als alternatives Transportmittel erhöht. Mittel- bis langfristig steigt die Toleranz und ggf. die Nutzung von Lastenrädern. Somit wird ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende geleistet. Bisher ist die CBRS in der Größenordnung einzigartig. Zahlreiche initiative Anfragen aus Städten in ganz Deutschland deuten darauf hin, dass ein starkes Interesse besteht und die CBRS eine optimale Möglichkeit bietet, den Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz von Lastenrädern zu erhöhen. Die hohe Tester:innenzahl über die Jahre beweist dies ebenfalls. Viele Menschen sind mit Lastenrädern noch nicht sehr vertraut und stehen diesen mitunter mit Skepsis gegenüber. Das Probefahren in einer ungezwungenen Atmosphäre wirkt dem entgegen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt trägt langfristig dazu bei, Lastenräder als selbstverständliche Mobilitätsform zu etablieren und somit Fahrten des MIV zu ersetzen. Dadurch werden Treibhausgasemissionen vermindert. Zusätzlich gibt es positive Nebeneffekte zur Verringerung von Stau und Verkehrslärm.

Im Rahmen der Projektumsetzung wird darauf geachtet, dass die einzelnen Städte nicht zu weit voneinander entfernt liegen, um die Transportwege der Räder zwischen den Städten zu reduzieren. Das wechselnde CBRS-Team reist stets mit der Bahn an und ab.

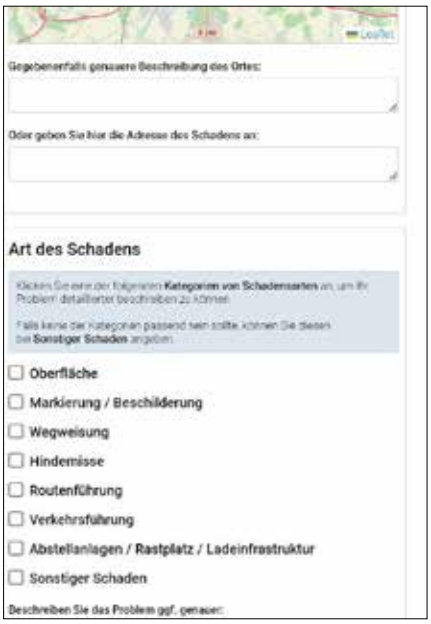
Der Registrierungsprozess vor Ort für die Tester:innen ist digitalisiert, um Papierverbrauch zu minimieren. Weiterführende Informationen zu den einzelnen Testrädern können vor Ort mithilfe eines QR-Codes abgerufen werden. Vereinzelt und in Ausnahmefällen wird ein Faltblatt ausgehändigt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Kommunikation mit den teilnehmenden Städten sowie den Hersteller:innen ist standardisiert. Mittlerweile gibt es einen fest etablierten Pool von Mitarbeiter:innen, die auf der CBRS vor Ort beraten und die Durchführung begleiten. Dadurch wird der Aufwand für die Vorbereitung und Schulung der Mitarbeiter:innen reduziert.

SCHADENSMELDER RAD- UND WANDERWEGE

88



Anstoß war der 2021 benannte Wunsch seitens unserer Tourist-Info, Bürgern und Touristen zu ermöglichen, Schadensmeldungen und Verbesserungsvorschläge am touristischen Rad- und Wanderwegenetz digital einzureichen. Bisher wurden solche Meldungen telefonisch oder über ein PDF-Formular übermittelt. Ein weiterer Anstoß ergab sich durch das 2023 fertiggestellte Alltagsradverkehrskonzept, in dem ein Schadensmelder für Alltagsradwege empfohlen wurde.

Daher wurde durch das Regionalmanagement ein gemeinsamer Schadensmelder für alle Rad- und Wanderwege entwickelt. Grundanforderungen waren: Standortangabe durch den Nutzer via Karte, Uploadmöglichkeit von Fotos, Auswahl verschiedener Schadens-/Problemkategorien, Freitextfeld.

Ziel war einerseits die Digitalisierung und Vereinfachung der Prozesse verwaltungsintern, aber auch die Erhöhung des Bürgerservice durch die dauerhafte und einfache Möglichkeit, die Probleme zu melden. Zudem werden eine direkte Verbesserung der Infrastruktur und mehr Sicherheit im Radverkehr erreicht: Problemstellen werden schneller erkannt und behoben.

Neben der Recherche nach kommerziellen Anbietern wurde im Sommer 2023 auch die hausinterne Orgaeinheit „Digitalisierung und Organisation“ nach der Umsetzbarkeit in Eigenleistung angefragt. Da sich herausstellte, dass die notwendigen Funktionen inkl. Einbettung einer Karte zur Verortung bzw. Standortangabe des Schadens im vorhandenen Formularserver möglich sind, wurde diese Variante gewählt. Die Vorteile sind: kostenfreie Umsetzung, individuelle und zeitnahe Verwirklichung und hauseigener „Support“ für neue Funktionen oder Anpassungen.

Im Entstehungsprozess waren neben der Tourist-Info auch sachgebietsinterne Kollegen (Radverkehrs- und Beschilderungs-

Projektmanagement:
- Landratsamt Schweinfurt

Kontakt:
- Ansprechpartner: Johanna Graf
- E-Mail: regionalmanagement@lrasw.de
- Projekthomepage: http://www.landkreis-schweinfurt.de/schadensmelder-wege

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Einrichtung eines digitalen Schadensmelders für Rad- und Wanderwege
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Schadensmelder ist eingerichtet, wird gut genutzt, Mängel können schneller und besser behoben werden.
- FINANZIERUNG:
  Keine; kostenfreie Umsetzung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Juni bis September 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Erstellung eines digitalen Schadensmelders für Rad- und Wanderwege mittels hauseigenen Formularservers. Durch die kostenfreie Umsetzung zusammen mit der Digitalisierungsstelle war die Gestaltung einer individuellen Nutzeroberfläche angepasst an die lokalen Bedürfnisse und Wünsche unterschiedlicher betroffener Stellen möglich. Notwendige Anpassungen der Nutzbarkeit sind auch im laufenden Betrieb schnell und unkompliziert möglich.

88

beauftragte, E-Mobilität) sowie die Steuerungsgruppe des Regionalmanagements eingebunden. In dieser tauschen sich ILE-Regionen und Vertreter weiterer Behörden aus. Alle konnten ihre Bedürfnisse nennen und die Entwurfsversion testen. Die Rückmeldungen flossen in die Entwicklung des Formulars ein.

Im September 2023 wurde der Schadensmelder veröffentlicht und wird seither beworben. Stand 21.12.2023 gingen 27 Schadensmeldungen ein. Die Bearbeitung der eingegangenen Meldungen nimmt die Radverkehrsbeauftragte vor. Je nach Zuständigkeit wird die Meldung an die Gemeinde, den Kreisbauhof oder das Staatliche Bauamt weitergeleitet. Neben der Standortbeschreibung erhalten diese auch Hinweise zur Umsetzung. Die meldenden Bürger erhalten zudem per E-Mail eine Erledigungsmeldung oder einen Ausblick auf den Umsetzungszeitraum.

Wir haben viel Recherchezeit in das Projekt gesteckt, uns Gedanken für die optimale Umsetzung gemacht und sind überzeugt, dass unsere Verwirklichung des digitalen Schadensmelders in Eigenleistung als kostenfreie Variante mit den kommerziellen Anbietern mithalten kann. Wir wollen zeigen, dass mit einem guten Team, technischem Know-how und Einfallsreichtum ein bürgerfreundlicher Service auch kostengünstig möglich ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Maßnahme dient insgesamt der Verbesserung der Kommunikation zwischen Bürgern und Verwaltung. Mittelfristig soll durch den Schadensmelder die Qualität des Radwegenetzes verbessert und mehr Bürger zum Umstieg auf das Rad überzeugt werden.

Aus finanzieller und organisatorischer Sicht ist es eine höchst nachhaltige Maßnahme (keine Kosten, dauerhaft nutzbar, vereinfacht die Prozesse).

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

GREEN TRAILS – PROGRESSIVE WEB APP

89

https://www.youtube.com/watch?v=BjL-6e9RHeg

Das Hauptziel dieses Projekts besteht darin, eine umfassende und benutzerfreundliche digitale Plattform zu entwickeln, die es der Zielgruppe ermöglicht, sich über Trails und Routen zu informieren und interaktiv mit der Plattform zu interagieren. Die Plattform soll als zentrale Anlaufstelle dienen, um Informationen und Bedürfnisse von Mountainbikern, Touristen, der Forstwirtschaft, Jägern, der Landwirtschaft und anderen relevanten Akteuren zusammenzuführen. Durch den Informationsaustausch sind die verschiedenen Interessengruppen in der Lage, ihre Anliegen zu kommunizieren, sich über aktuelle Entwicklungen auszutauschen und gemeinsame Ziele zu verfolgen. Die Plattform trägt somit zur Förderung des Dialogs, der Kooperation und des Verständnisses zwischen den verschiedenen Parteien bei.

Nutzerfreundliche Funktionen der Progressive Web App:

1. Trail-Informationen: Die Plattform soll detaillierte Informationen zu den Mountainbike Trails bereitstellen. Neben den grundlegenden Informationen wie Ein- und Aussteigen, Länge und Dauer, Höhenprofil und Skill-Level soll es den Benutzern auch möglich sein, Filter zu definieren, um nach passenden Routen zu suchen.

2. Interaktive Karte: Die Plattform wird eine zentrale Funktion in Form einer interaktiven Karte bieten. Die Karte ermöglicht den Benutzern eine umfassende Erforschung der Trails und zeigt alle damit verbundenen Attraktionen und Infrastruktur an. Die Karte zeigt nicht nur die genauen Standorte der Trailparks, Trails und Routen an, sondern bietet auch detaillierte Informationen über die einzelnen Punkte. Dazu gehören Ein-und Ausstiege, Höhenprofile, Länge und Dauer.

3. Mitteilungsfunktion: Die Plattform wird eine Mitteilungsfunktion bieten, um Benutzern die Möglichkeit zu geben, routenbasierte Meldungen abzugeben. Dies kann die Meldung von Arbeiten und Verschmutzungen, Schäden an Trails, Forstarbeiten, Treibjagden und anderen wichtigen Hinweisen umfassen.

Projektmanagement:
- Landkreis Waldeck-Frankenberg

Kontakt:
- Ansprechpartner: Matthias Schäfer
- E-Mail: info@greentrails.de
- Projekthomepage: http://www.greentrails.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Die App soll umfassend über die Green Trails in Waldeck-Frankenberg informieren.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Auftragsvergabe, Kick-off-Workshop mit Datensammlung und Zielgruppenanalyse, erste Designs
- FINANZIERUNG:
  90% Förderung aus Landesmitteln (i.H.v. 574.200 Euro)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  01.04.2023 bis 31.03.2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Insgesamt sollen rund 200 km neue Trails in 14 Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg entstehen. Die Trails stehen unter dem Motto „Trails für Alle“ und richten sich nicht nur an sportive Mountainbiker, sondern auch an Best Ager und Familien mit Kindern. Die App bietet die Möglichkeiten der Streckenplanung und gibt Informationen zu Trails sowie Freizeit- und Gastronomieangeboten in der Nähe. Zudem gibt es eine Feedbackfunktion sowie die Möglichkeit für die Stakeholder, Meldungen zu platzieren.

89

4. Abbildung von Events: Die Plattform wird die Möglichkeit bieten, Events im Zusammenhang mit den Mountainbike Trails abzubilden. Dies kann die Ankündigung von Rennen, Veranstaltungen, Workshops oder Trainings umfassen.

5. Blog-Bereich: Ein integrierter Blog-Bereich ermöglicht, Informationen zu verschiedenen Themen zu präsentieren. Dieser Bereich kann für die Bereitstellung von Sitzungsprotokollen, Updates zur Natur-, Land- und Forstwirtschaft, Trailpflege-Tipps und anderen relevanten Informationen genutzt werden.

6. Feedback-Funktion: Die Plattform wird eine Feedback-Funktion bereitstellen, die es den Benutzern ermöglicht, ihr Feedback, ihre Anregungen und ihre Erfahrungen mit der Plattform und den Trails zu teilen. Dies kann in Form von Bewertungen, Kommentaren oder direkten Nachrichten an die Plattformadministratoren erfolgen. Die Feedback-Funktion ermöglicht den Benutzern, ihr Feedback einzubringen und trägt dazu bei, die Plattform kontinuierlich zu verbessern und auf die Bedürfnisse der Benutzer einzugehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Da die Green Trails ein Naturerlebnis für ihre Besuchenden darstellen sollen, gilt es auch auf die Natur zu achten und sie zu schützen. Bei der Planung, dem Bau und der Nutzung steht die Naturverträglichkeit ganz klar im Vordergrund.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Es wurden zwei Stellen für den Bereich der Medienkoordination geschaffen, um die Green Trails werbetechnisch zu vermarkten und optimal zu betreuen. Die Progressive Web App wird mithilfe einer externen Agentur erstellt.

TOURENDATENOPTIMIERUNG – OSM, MAPPER, DTV-ROUTE 3.0, NETZWERK

90

Neben Google Maps ist OpenStreetMap (OSM) inzwischen die wichtigste digitale Karte 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. Dieses weltweite Werk wird von engagierten Freiwilligen betreut, ähnlich wie Wikipedia. Inzwischen gibt es rund 9 Mio. Mitwirkende („Mapper“).

Mit folgendem 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.

Die Idee ist, die Rad- und Wandertouren in der Natur bestmöglich in digitaler Form vorzuhalten. Dies geschieht durch einen regelmäßigen Abgleich der Touren durch Kommunen und Tourismusverband.

Die Regionaltouristiker der Mittelweser-Touristik (MWT) pflegen im Internet für 17 Kommunen aus vier Landkreisen insgesamt 166 Rad- und Wandertouren. Die Touren können zur Nutzung auf Smartphones und GPS-Geräten von der Internetseite unter http://www.mittelweser-tourismus.de heruntergeladen werden.

Die Touren fließen auch in die niedersächsische Datenbank, den Niedersachsen Hub, ein und werden schließlich bundesweit (DZT Knowledge Graph) den interessierten Nutzern angeboten – als verlässliche Qualitätstouren. Sie finden sich bereits jetzt schon vielfach in OSM wieder. Aber wie können sie aktuell gehalten werden, und wie erreicht man die Hobbykartografen, die solche Inhalte in die digitale Karte eintragen?

Vor dem Hintergrund dieser Fragestellungen wurde der Kontakt zu Mappern gesucht und es fanden bereits Treffen mit Mappern und Touristikern statt. Diese zeigten sich sehr am Dialog interessiert. Diese Herangehensweise an das Thema „Qualitätsverbesserung in digitalen Karten, speziell bei OSM“ ist in Deutschland ein Novum.

In den Sitzungen wurden einige Internetanwendungen vorgestellt, mit denen man sehr schnell feststellen kann, ob beispielsweise die Themenrouten der Touristiker mit der Darstellung in OSM übereinstimmen. Ebenso einfach können am PC auch Korrekturen erstellt und dann an die Touristiker weitergeleitet werden. Erster Korrekturbedarf wurde deutlich: Es fanden sich Routeneintragungen in OSM, die in der Natur nicht mehr ausgeschildert sind.

Die MWT steht jetzt in regem Austausch mit den OSM-Mappern der Region (Treffen,

Projektmanagement:

- Mittelweser-Touristik GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Fahrland
- E-Mail: info@mittelweser-tourismus.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Niedersachsen
- ZIEL: Angebot und nachhaltige Pflege von digitalen Daten für Rad- und Wandertouren auf OSM-Basis
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Digitale Tourenvorschläge und OSM optimiert, nachhaltiges Netzwerk Touristiker/OSM-Mapper entwickelt
- FINANZIERUNG: Mittelweser-Touristik, ehrenamtliches Engagement
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: In Umsetzung, Beginn Sommer 2022, ständiger Prozess

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Projekt umfasst mehrere Komponenten: erstens die Optimierung sämtlicher Rad- und Wandertouren (die durch die MWT gepflegt werden) auf die Digitale Tourenqualität „Route 3.0“, zweitens die nachhaltige Pflege von routenbezogenen OpenStreetMap-Daten und drittens die Entwicklung eines Workflows, der auf ehrenamtlichen Mappern und hauptamtlichen Touristikern basiert und auch mit kleinen Teams nachhaltig leistbar ist. Dieser Projektansatz ist neu.

TOURENDATENOPTIMIERUNG – OSM, MAPPER, DTV-ROUTE 3.0, NETZWERK

90

E-Mail, Video, Telefon). Die Mapper engagieren sich bei der Optimierung der OSM-Karte. Dafür wurde eine uMap entwickelt, die die aktuellen Korrekturen für die OSM-Karte beinhaltet. Diese wird fortgeschrieben und von den Mappern genutzt, um die OSM-Karte stetig zu verbessern.

Fazit: Die Qualitätsverbesserung der digitalen Daten ist auf den Weg gebracht. Der Kontakt/Austausch zwischen Mappern und Touristikern ist in vollem Gange. Das Netzwerk soll verstetigt 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 regelmäßigen Tourenabgleich sowie ein Netzwerk von Touristikern und Mappern können hochwertige Daten zur Verfügung gestellt und damit die Qualität von digitalen Touren gesteigert werden. Mittelfristig können Printmedien mit Karten reduziert werden.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Entwicklung einer digitalen Karte als niederschwelliges Redaktionssystem. Als „uMap“ basiert das System auf OpenStreetMap als Kartenhintergrund. Die Thematik (z.B. zu überprüfende Routenverläufe, Wegesperrungen, temporäre Umwege etc.) wird von einem ausgewählten Team bearbeitet, die Karte selbst kann per Link mit jedem Internetbrowser aufgerufen werden.

RADELBONUS.DE: MITRADELN – BONUS ERHALTEN – REGIONAL AUSGEBEN – CO_2 SPAREN!

Klima schützen, Mitarbeitende motivieren und Kaufkraft binden!
Der Run aufs Rad bei Arbeitgebern, Kommunen und Behörden nimmt Fahrt auf. Seit der Diskussion um Klimaschutz, CO_2-Reduzierung und klimaneutrales Mobilitätsverhalten präsentieren sich Arbeitgeber, Landkreise, Städte und Gemeinden gerne fahrradfreundlich. Wir, die yourbenefit GmbH haben nun mit dem Radelbonus-App-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 CO_2-Reduzierung sowie einen steuer- und sozialabgabenfreien Sachbezug miteinander verbindet.

Lösungsweg für alle Arbeitgeber, auch tarifgebundene!
Durch die Gewährung eines Sachbezugs im Rahmen eines Fahrrad-Mobilitätsprogramms können Arbeitgeber ihre Mitarbeitenden 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 wie es bei einem klassischen Dienstrad-Leasing üblich ist.

Schlanke Prozesse mit großer Wirkung für die lokale Wirtschaft!
Das Radelbonus-Modell funktioniert ganz einfach und ist dennoch hocheffizient gestaltet. Die Mitarbeitenden melden sich im Radelbonus-Arbeitgeber-Portal an und laden sich die Radelbonus-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

Projektmanagement:
- yourbenefit GmbH / Benefit-Abteilung: Radelbonus.de

Kontakt:
- Ansprechpartner: Uwe Rihm
- E-Mail: ur@yourbenefit-gmbh.de
- Projekthomepage: https://radelbonus.de

91

https://radelbonus.de/erklaervideo

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Arbeitgeber gewähren ihren Mitarbeitenden den steuerfreien Radelbonus für mehr Radmobilität.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das LRA Freudenstadt erradelte bisher 156.210 km und 21.800 € Radelbonus und hat 21,7 Tonnen CO_2 eingespart.
- FINANZIERUNG:
  App eigenfinanziert, AG-Portal 50% Fördermittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Mai 2022 fortlaufend.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Radelbonus-App verbindet mehr Radmobilität, sowohl privat als auch zur Arbeit, betriebliches Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement, CO_2-Reduzierung (Nachweis neue EU-Richtlinie „CSRD“ ab 2025, Scope 3 Pendlerverkehr von und zur Arbeit) sowie einen steuer- und sozialabgabenfreien Arbeitgeber-Radelbonus, der die Region mit zusätzlicher Kaufkraft stärkt. Die Radelbonus-App leistet einen wesentlichen Beitrag zu mehr nachhaltiger und klimaschonender Mobilität und bewegt Mitarbeitende einfach aufs Rad.

RADELBONUS.DE: MITRADELN – BONUS ERHALTEN – REGIONAL AUSGEBEN – CO_2 SPAREN!

91

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 dem Motto „aktiv mit dem Rad zur Arbeit und privat unterwegs – Boni sammeln – regional einkaufen“. Neben den Kernpunkten Klimaschutz und CO2-Reduzierung, durch das Fahrradfahren positiv beeinflusst, 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, und der Arbeitgeber erhält einen CO2-Nachweis zur neuen EU-Richtlinie „Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)“.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Radelbonus-App-Modell zeigt, das sich die Aspekte Wirtschaft, Umwelt und Nachhaltigkeit im Bereich Mobilität sehr gut verbinden lassen. Mit fahrradfreundlichen Maßnahmen und dem steuerfreien Anreiz tragen Unternehmen zum Umwelt- und Klimaschutz bei, fördern bei ihren Mitarbeitenden ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement und leisten außerdem noch einen Beitrag zum betrieblichen Gesundheitsmanagement. Das spart Kosten im Unternehmen, steigert die Gesundheit der Mitarbeitenden, den Teamgeist und die Mitarbeiterbindung und stärkt mit zusätzlicher Kaufkraft den regionalen Handel. Für den Arbeitgeber liefert das Radelbonus-App-Modell schon heute die Zahlen zum CO_2-Fußabdruck-Nachweis der ab 2025 geltenden EU-Richtlinie „CSRD“, d.h. zu seiner Nachhaltigkeitsberichterstattung Scope 3 der betrieblichen Mobilität (Mitarbeiter-Pendlerverkehr von und zur Arbeit).

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Im September 2023, Messestand Personalmesse Zukunft Personal Köln, offizielle Radelbonus-App-Vorstellung
- Ab 2024 offiziell AGFK-Baden-Württemberg-e.V.-Förderkreismitglied
- Ab 2024 vergeben wir einige Radelbonus-Leuchtturmprojekte sowie regionale Radelbonus-Gutschein-Wettbewerbe für alle Radelbonus-App-Kunden und deren mitradelnde Mitarbeitende.

PF Stadt Pforzheim

92

Wer auf der Suche nach einem öffentlichen Fahrradstellplatz in der Pforzheimer Innenstadt ist, wird im städtischen BürgerGIS schnell fündig. Ein Klick auf die Kategorie „Radverkehr“ und es öffnet sich eine Karte mit allen öffentlichen Radabstellplätzen in der Pforzheimer Innenstadt. Fotos und eine kurze Beschreibung machen es den Radler*innen leicht, abzuschätzen, ob der jeweilige Stellplatz passend ist. 135 Standorte sind bereits verortet und für alle in der Karte sichtbar. Immer dann, wenn öffentliche Fahrradabstellplätze neu geschaffen werden, werden diese nun auch im BürgerGIS ergänzt. So steht den Bürger*innen immer eine aktuelle Online-Karte zur Verfügung. Anfangs wurde das Angebot nur für die Innenstadt abgedeckt.

Die Karte wird aber erweitert und umfasst mittlerweile auch erste Standorte anderer Stadtteile. Das BürgerGIS der Stadt Pforzheim bietet mit der Kategorie „Radverkehr“ ein smartes digitales Hilfsmittel für Alltagspendler*innen und Tourist*innen, die mit dem Fahrrad mobil sind.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Radfahren ist eine klimaschonende Lösung, um mobil zu sein. Damit Menschen immer öfter das Fahrrad als Verkehrsmittel verwenden, muss es einfach sein, einen Abstellplatz am Zielort zu finden. Das BürgerGIS mit der Kategorie „Radverkehr“ macht es den Bürger*innen leicht und trägt somit dazu bei, dass Menschen eher das Fahrrad wählen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die abteilungs- und ämterübergreifende Zusammenarbeit hat die Planung und Umsetzung des Projekts erleichtert. Das Projekt wurde dadurch beschleunigt, dass das Fachwissen der verschiedenen Abteilungen geteilt wurde und die Umsetzung verwaltungsintern erfolgen konnte.

Projektmanagement:

- Stadt Pforzheim, Sachgebiet Mobilität und Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Mona Dürner
- E-Mail: mona.duerner@pforzheim.de
- Projekthomepage: https://buergergis.pforzheim.de/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=95f25b20209d4b90bec1bea4cab8fc68

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Baden-Württemberg
- ZIEL: Die Suche nach einem passenden öffentlichen Fahrradabstellplatz in der Innenstadt wird erleichtert.
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Bereits 135 Fahrradabstellplätze sind in der Online-Karte verortet, inkl. Fotos und Beschreibungen.
- FINANZIERUNG: Haushalt der Stadt Pforzheim
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Das Projekt läuft erfolgreich seit 2019.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wer auf der Suche nach einem öffentlichen Fahrradstellplatz in der Pforzheimer Innenstadt ist, wird im städtischen BürgerGIS schnell fündig. Ein Klick auf die Kategorie „Radverkehr“ und es öffnet sich eine Karte mit allen öffentlichen Fahrradabstellplätzen in der Pforzheimer Innenstadt. Fotos und eine kurze Beschreibung machen es den Radler*innen leicht, abzuschätzen, ob der jeweilige Stellplatz passend ist. 135 Standorte sind bereits verortet und für alle in der Karte sichtbar.

VELOBSERVER

93

https://vimeo.com/search?q=velobserver

Unser Projekt startete vor dem Hintergrund der unzureichenden Fahrradinfrastruktur, die oft subjektiv von Verkehrsplaner:innen entwickelt wird. Die Idee war, durch Bürgerbeteiligung die Qualität dieser Infrastruktur zu verbessern. VelObserver, eine Onlineplattform unter http://www.velobserver.ch, ermöglicht die Bewertung geplanter und realisierter Fahrradrouten auf Abschnittsbasis. Bürger:innen können die subjektive Wahrnehmung teilen und damit die Entwicklung nachhaltiger Mobilität fördern.

Wir begannen mit der Umsetzung, indem wir eine transparente Darstellung des Fortschritts in der Umsetzung von Ausbauplänen entwickelten. Dabei integrierten wir das Feedback der Nutzer:innen, das in Form von Fotobewertungen und Kartenbewertungen einging. Dies ermöglichte eine detaillierte Analyse von 56.207 bewerteten Abschnitten bis zum 1. Januar 2024.

Die wichtigsten Ergebnisse zeigen sich in der Möglichkeit der öffentlichen Verwaltung, die subjektive Qualität der Fahrradinfrastruktur zu analysieren. Die Plattform erlaubt nicht nur eine aggregierte Darstellung in Form einer interaktiven Karte, sondern ermöglicht auch die Fokussierung auf spezifische Kriterien wie Sicherheit, Attraktivität und Konfliktfreiheit bei 11.262 Bewertungen.

Unser Ziel, die Bürger:innen aus Zürich aktiv an der Infrastrukturplanung zu beteiligen, wurde mit 472 Bewerter:innen erreicht. Eine Umfrage unter 569 registrierten Usern ermöglicht zudem Einblicke in unterschiedliche Perspektiven. Das Dashboard, das im Moment in Arbeit ist, wird eine differenzierte Betrachtung und Analysen der Bewertungen ermöglichen.

Warum sollten wir den Wettbewerb gewinnen? VelObserver geht über die reine Datenerfassung hinaus. Durch die Kombination von Bürgerbeteiligung und moderner Technologie schaffen wir eine einzigartige Plattform, die Verwaltungen und Städten detaillierte Einblicke in die Wahrnehmung ihrer Fahrradinfrastruktur ermöglicht. Wir bieten nicht nur quantitative Ergebnisse, sondern legen Wert auf qualitative Analysen und die Schaffung eines partizipativen Dialogs für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Des Weiteren würde uns dieser Preis sicher helfen in Deutschland noch besser Fuß zu fassen.

Unsere Videobeiträge auf https://vimeo.com/search?q=velobserver verdeutlichen den innovativen Ansatz und die Benutzer-

Projektmanagement:

- Posmo GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Tobias Piffrader
- E-Mail: tobias@datamap.io
- Projekthomepage: https://www.velobserver.ch

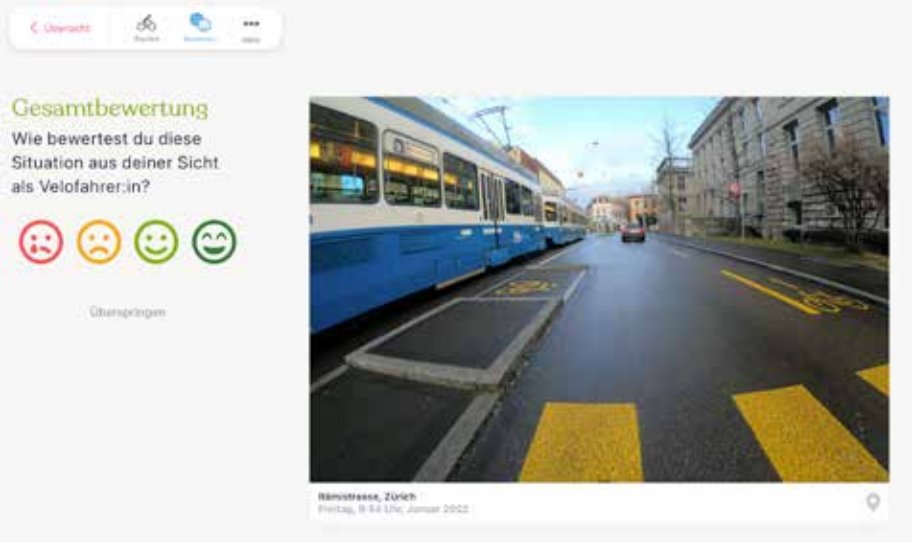
KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Zivilgesellschaftliche Teilhabe für Fahrradverkehr als Schlüssel zur nachhaltigen Stadt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zusammenarbeit mit Tiefbauamt und Stadt Zürich: 472 Bewerter, 56.207 Fahrradabschnitte bewertet
- FINANZIERUNG:
  Anfangs Spenden -> Prototype Fund -> Stadt Zürich
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

VelObserver ermöglicht durch partizipative Bürgerbeteiligung eine transparente Bewertung der Fahrradinfrastruktur, schafft detaillierte Analysen für Verwaltungen und zeichnet sich durch einzigartige Kombination von quantitativen und qualitativen Daten sowie einen engagierten Dialog für nachhaltige Stadtentwicklung aus. Im Gegensatz zu anderen Projekten integriert es nicht nur reine Datenerfassung, sondern fördert auch eine aktive Gemeinschaft für kontinuierliche Verbesserungen.

93



freundlichkeit der Plattform. VelObserver geht über die Erhebung von Daten hinaus und schafft eine engagierte Gemeinschaft, die zur kontinuierlichen Verbesserung der Fahrradinfrastruktur beiträgt. Wir sind überzeugt, dass unser Projekt die Art und Weise, wie Städte ihre Fahrradwege planen und entwickeln, nachhaltig verändern kann. Der Gewinn des „Deutschen Mobilitätspreises“ 2022, die enge Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und der Stadt Zürich sowie Letters of Intent (LOIs) von Basel und Bern belegen eindeutig, dass unser ursprüngliches Produkt auf einem vielversprechenden Kurs ist und sich weiterhin in die richtige Richtung entwickelt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

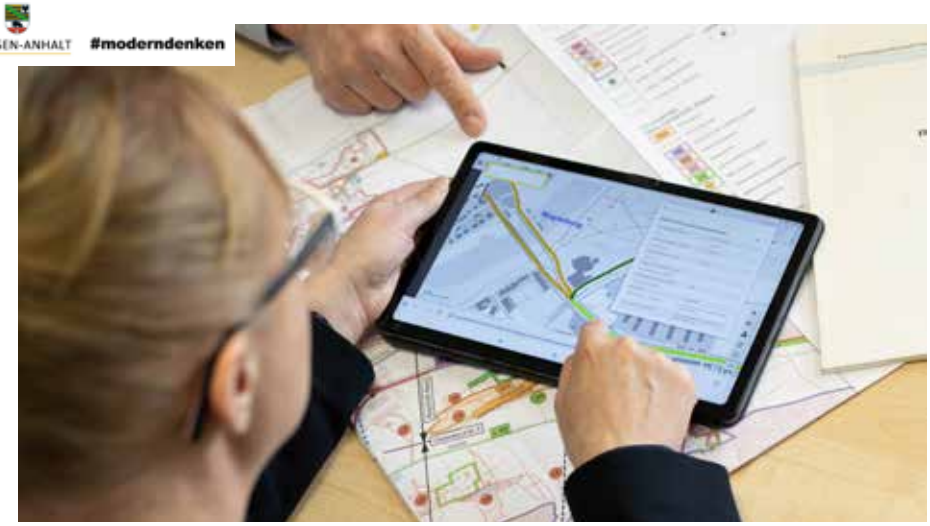
Nachhaltigkeit spielt eine zentrale Rolle in VelObserver. Das Projekt fördert nachhaltige Mobilität, indem es die Entwicklung der Fahrradinfrastruktur transparent macht und die Bürger:innen aktiv in den Planungsprozess einbezieht. Durch die Bewertung von Sicherheit, Attraktivität und Konfliktfreiheit wird gewährleistet, dass die Infrastruktur nicht nur ausbaufähig, sondern auch nachhaltig nutzbar ist. Die Ergebnisse, in Verbindung mit der Anzahl der Fahrradfahrenden auf bestimmten Abschnitten, ermöglichen es, gezielt zu identifizieren, wo eine Stadt weiter in ihre Infrastruktur investieren sollte, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Die Schaffung einer engagierten Gemeinschaft fördert zudem langfristige Beteiligung und unterstützt die kontinuierliche Verbesserung städtischer Fahrradwege, was letztlich zu einer nachhaltigeren urbanen Mobilität beiträgt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch skalierbare Entwicklung erweitern wir das Projekt effizient, kooperieren mit dem Bundesamt für Straßen, der Stadt Zürich und Fahrradexpert:innen. Unsere Apps beschleunigen den Bewertungsprozess und steigern die Benutzerfreundlichkeit durch den Wechsel von Karten zu Fotos. Eine automatisierte Pipeline reduziert manuelle fehleranfällige Aufgaben.

AMTLICHES LANDES-RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR-INFORMATIONSSYSTEM – ALRIS

94



Zentrales Ziel des Projektes ist es, die dezentral bei Ministerien, Behörden, Kommunen und Verbänden vorhandenen Daten des Radverkehrs erstmals über Webdienste in einer zentralen Plattform zu sammeln, über den Zentralen Geodatenknoten des Landes zu verknüpfen und in aufbereiteter Form öffentlich zugänglich zu machen.

Eine vergleichbare Geoinformationslösung stand in Deutschland bisher nicht zur Verfügung. Gerade Kommunen und Verbände verfügen häufig nicht über die technischen, finanziellen und personellen Möglichkeiten, bisher analog geführte Informationen zu digitalisieren. Darüber hinaus bietet ALRIS den Verwaltungen neue Möglichkeiten der Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit. Alle erfassten Daten sind öffentlich ohne Registrierung einsehbar. Um die Qualität der Daten sicherzustellen, sind die Schreibrechte auf registrierte Personen beschränkt. Die Daten werden im Zentralen Geodatenknoten des Landes gespeichert und in standardisierter Form mit der Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0 zur freien Nutzung über Dienste, INSPIRE und Nationale Zugangspunkte weltweit zur Verfügung gestellt. Die Bevölkerung hat die Möglichkeit, in einem speziellen Layer eigene Informationen zu digitalisieren.

Da es sich um eine Webanwendung handelt, muss lokal keine zusätzliche Software installiert werden. Für die Anwendung genügen ein Internetbrowser und ein Internetzugang. Die Anwendung funktioniert auch auf einem Tablet oder Smartphone. Somit ist die Datenerfassung auch mobil vor Ort möglich. Vorhandene dezentrale GIS-Systeme können weiterhin genutzt werden. Die Daten aus diesen Systemen werden per Schnittstelle abgerufen und in ALRIS integriert. Die Nutzung von ALRIS ist kostenfrei.

Landkreise, Gemeinden und Verbände testen die Funktionen von ALRIS und unterstützen damit die Weiterentwicklung und Praxistauglichkeit. Da es sich um eine Eigenentwicklung handelt, können sowohl die bundeseinheitlichen Standards der Datenerfassung berücksichtigt als auch landesspezifische Informationen flexibel integriert werden.

Projektmanagement:

- Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (LVermGeo)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stefanie Arnhold
- E-Mail: adverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de
- Projekthomepage: https://mid.sachsen-anhalt.de/infrastruktur/verkehr/radverkehr/amtliches-landes-radverkehrsinfrastruktur-informationssystem

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Sachsen-Anhalt
- ZIEL:
  Aufbau eines Informations- und Arbeitstools zur Digitalisierung radverkehrsrelevanter Daten
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufbau der Webanwendung, Möglichkeit der Erfassung von Radwegeinfrastruktur
- FINANZIERUNG:
  Landesmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Land Sachsen-Anhalt hat sich das Ziel gesetzt, die Kommunikation und Zusammenarbeit der Ministerien, Behörden, Kommunen und Verbände zu fördern und entwickelt hierzu eine leicht bedienbare Webanwendung zur Digitalisierung und Verknüpfung aller radverkehrsrelevanten Daten im Land. Die Abstimmung von Planungsvorhaben soll effizienter und wichtige Informationen der Öffentlichkeit leichter zugänglich gemacht werden.

AMTLICHES LANDES-RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR-INFORMATIONSSYSTEM – ALRIS

94

Bereits nutzbar ist ALRIS für die Erfassung von Radverkehrsanlagen und -konzepten sowie touristischen Radrouten. Weiterhin nutzt das Land ALRIS für die Digitalisierung des ländlichen Wegenetzes, das einen wesentlichen Baustein der Radverkehrsinfrastruktur in Sachsen-Anhalt darstellt. Bis Ende 2024 soll die Digitalisierung von Wegweisern (Wegweisungskataster), Fahrradabstellanlagen, Ladepunkten, Zählstellen, Bauprogrammen und Zustandsdaten integriert werden. Bis Ende 2025 sind die Integration eines Radschulwegplaners und eines landesweiten Mängelmeldesystems vorgesehen. Weitere planungsrelevante Themen (Liegenschaften, Umweltthemen, ÖPNV, Unfallatlas usw.) sind bereits integriert.

Sie sind neugierig geworden? Starten Sie ALRIS einfach in einem aktuellen Internetbrowser (bitte verwenden Sie nicht den alten Internet Explorer) über folgenden Direktlink: https://www.geodatenportal.sachsen-anhalt.de/mapapps/resources/apps/alris/index.html?lang=de

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Veröffentlichung digitaler Daten in einer zentralen Datenplattform ist aus mehreren Gründen nachhaltig. Mit der Bereitstellung der Informationen wird die Zusammenarbeit und Kommunikation der Verwaltungen vereinfacht. Vorliegende Konzepte und Planungsvorhaben können berücksichtigt und damit fehlerhafte Planungen oder gar parallele Erschließungen vermieden werden. Die Entwicklung multimodaler Reisedienste durch Dritte wird unterstützt und damit die Entwicklung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität der Bevölkerung erleichtert.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
k.A.

„GEMEINSAM FÜR DIE SCHULWEGSICHERHEIT“ MIT TRAVORUS

95

Schülerinnen und Schüler (SuS) stehen morgens wie mittags vor der Herausforderung, ihren Schulweg möglichst sicher und selbstständig zu meistern – ganz gleich ob mit dem Rad, dem E-Scooter, dem Bus, der Bahn, zu Fuß oder einer Kombination aus mehreren der genannten Verkehrsmittel.

Wir als Stadt Meppen sehen unsere Verantwortung darin, die Voraussetzungen für sichere Schulwege zu schaffen. Dafür müssen wir die Hauptverkehrswege und die genutzten Verkehrsmittel der SuS sowie mögliche Gefahrenstellen auf den Schulwegen kennen. Genau hier setzt unser Pilotprojekt mit fast2work an. Mit der Travorus-App sammeln wir die notwendigen Daten über Verkehrsströme und -mittel der SuS. Die tagesaktuelle Auswertung dieser Daten liefert uns eine Informationsgrundlage, um Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit einzuleiten.

Neben der Datenschutzkonformität überzeugt die Travorus-App durch einfaches Handling. Die Hürden für die Nutzung sind gering. Es ist weder eine Anmeldung noch ein Login erforderlich. Für das Starten der Aufzeichnung bedarf es lediglich zweier Klicks. Mehrere spezifische Maßnahmen sorgen dafür, dass keinerlei persönliche Zuordnung von SuS möglich ist.

Seit Ende letzten Jahres können SuS in Meppen die Travorus-App, die wir gemeinsam in einer großen Runde mit dem Schulamt, der Polizei, den Entwicklern von fast2work und Vertretern der Stadt Meppen ins Rollen gebracht haben, kostenlos in den App Stores von Apple und Google herunterladen. Den Beginn der Aufzeichnung der Verkehrsdaten planen wir für Ende Q1/2024. Mit Zunahme der laufend aufgezeichneten Verkehrswege können nach wenigen Wochen bereits erste Analysen erfolgen.

Durch eine übersichtliche Darstellung der Verkehrsströme auf einer Karte lassen sich häufig genutzte Schulwege leicht nachvollziehen. Durch die Kennzeichnung mit un-

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Sichere und nachhaltige Mobilität fördern, um die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads zu erhöhen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Technische Infrastruktur (App und Datenbank) zur Erfassung und Analyse der Verkehrsströme
- FINANZIERUNG:
  Stadt Meppen; finanzielle Unterstützung durch GUVH LUKN
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Sommer 2022 (Beginn des Runden Tischs Meppen) bis 2024 (Datenerfassung und Analyse)

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Per Rad zur Schule – aber sicher! Schüler und Schülerinnen (SuS) können ohne Login und Anmeldung ihren Schulweg per Rad, zu Fuß, mit Bus und Bahn mit der Travorus-App datenschutzkonform aufzeichnen und Gefahrenpunkte melden. Die App liefert so notwendige Informationen über Verkehrsströme und genutzte Verkehrsmittel, um die Verkehrssicherheit auf Schulwegen zu erhöhen. Mehr Sicherheit steigert die Akzeptanz des Fahrrads als geeignetes Verkehrsmittel, mit dem Ziel, das Elterntaxi künftig abzulösen.

Projektmanagement:

- Stadt Meppen, fast2work, Runder Tisch Verkehrsunfallprävention Meppen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nane Langius
- E-Mail: n.langius@meppen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

„GEMEINSAM FÜR DIE SCHULWEGSICHERHEIT“ MIT TRAVORUS

95

terschiedlichen Farben ist für uns schnell ersichtlich, welche Verkehrsmittel wie und wo genutzt werden. Gleichzeitig erhalten wir die Meldungen von Gefahrenstellen. Anhand dieser Informationen können wir Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ableiten, aktive Unfallprävention betreiben und damit die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für den Schulweg steigern.

Gemeinsam mit fast2work wollen wir als Stadt Meppen die Verkehrswende vorantreiben und das Fahrrad zum Verkehrsmittel Nr. 1 bei den SuS machen.

Warum sind wir die Richtigen für den Deutschen Fahrradpreis 2024?

- Weil wir den Rahmen in der Stadt Meppen schaffen, damit sich Nachwuchsradfahrende so sicher wie möglich im Straßenverkehr bewegen können.
- Weil wir mit der Travorus-App eine Möglichkeit gefunden haben, Informationen über Verkehrsströme und genutzte Verkehrsmittel ohne persönliche Daten zu sammeln, um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern.
- Weil wir als gutes Beispiel für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität in unserer Stadt vorangehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch eine höhere Verkehrssicherheit wollen wir als Stadt Meppen mehr SuS motivieren, ihren täglichen Schulweg selbstständig per Rad oder zu Fuß und bei Bedarf auch in Kombination mit Bus oder Bahn zurückzulegen. Mit fast2work haben wir einen Partner gefunden, der uns mit der Travorus-App die entsprechenden Informationen über tägliche Verkehrsströme und tatsächlich genutzte Verkehrsmittel liefert, die wir für das Einleiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen benötigen.

Uns verbindet das Ziel, die Verkehrswende voranzutreiben. Deshalb motivieren wir die SuS der Stadt Meppen, die die Radfahrenden von morgen sind, für ihren Schulweg vom Elterntaxi auf das Fahrrad umzusteigen, und übernehmen so eine Vorbildfunktion bei der Schaffung der Rahmenbedingungen für eine nachhaltigere Mobilität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Nein

PLAN F – IMPULSE FÜR DIE KOMMUNALE FAHRRADMOBILITÄT

Es wurden bestehendes Wissen, Maßnahmen und Leitfäden zur Fahrradmobilität strukturiert und notwendige Handlungsfelder aufgezeigt. Aktuelle Beispiele aus der kommunalen Praxis, die auf städtische und zielgruppenspezifische Besonderheiten eingehen, wurden ergänzt.

In der Projektlaufzeit wurde ein Arbeitskreis (Mitglieder von AGFKs/AGFS, Verbände, Kommunen, Wissenschaft) einberufen, um eng die Systematisierung und Ideen durchzusprechen. Zudem wurde ein Plan F Award im Sommer 2022 durchgeführt, um relevante Praxisbeispiele zu identifizieren. Die Preisverleihung fand auf der Fahrradkommunalkonferenz in Aachen im Herbst 2022 statt.

Das Herzstück von Plan F ist die Systematisierung mit den Praxisbeispielen und Leitfäden. Durch die strukturierte Aufarbeitung der Materialien nach neun Handlungsfeldern ist eine zielorientierte und übersichtliche Maßnahmensammlung entstanden. Für eine ganzheitliche Radverkehrsförderung ist es notwendig, Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umzusetzen.

Ausgewählte Inhalte des Handbuchs und Webseite:
In den verschiedenen Handlungsfeldern werden unterschiedliche Praxisbeispiele aufgezeigt, die Impulse für die Umsetzung vielfältiger Maßnahmen der Radverkehrsförderung geben sollen.

In jedem Praxisbeispiel werden die Kommunen, welche die Maßnahmen umgesetzt haben, kurz (mit Größe, Lage, lokalen Herausforderungen) beschrieben. Die Maßnahmen und der Umsetzungsprozess werden u.a. anhand der angesprochenen Zielgruppen, Einbindung der Bevölkerung, Ziele, Kosten, Nutzung von Fördermitteln, Kommunikation und Herausforderungen vertiefend dargestellt.

Auch wird auf Besonderheiten eingegangen, wie durchgeführte Evaluation, Beteiligung, interkommunale Maßnahmen, temporäre oder Einsteiger*innenmaßnahmen. Über die intelligente Suche kann nach verschiedenen Stichpunkten gesucht werden.

Relevante Leitfäden, Förderprogramme und weitere Hinweise sind den Handlungsfeldern und Maßnahmen zugeordnet.

Plan F Check:
Der Plan F Check ist eine Selbstevaluation des Status quo der Radverkehrsförderung in einer Kommune. Um den Plan F Check durchzuführen, müssen 21 Fragen zum Radverkehr in der Kommune beantwortet werden. Im Anschluss werden passgenaue Handlungsempfehlungen, was in der Kommune gezielt zur Förderung des Radverkehrs getan werden kann, ausgegeben.

Die Webseite des Plan F Checks wurde seit der Veröffentlichung im September 2023 890-mal angesehen.

E-Learning Kurs:
Der Kurs vermittelt in mehreren Modulen wichtige Informationen zu Maßnahmen und Möglichkeiten für eine ganzheitliche Radverkehrsförderung. Am E-Learning-Kurs haben 41 Personen teilgenommen.

96

https://www.youtube.com/watch?v=FcD_Se-F5LY

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

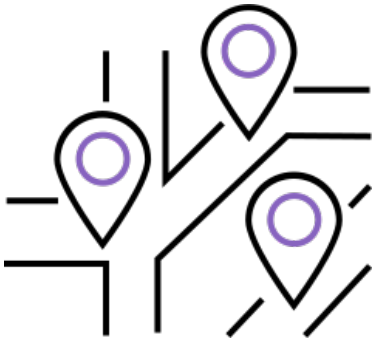
- BUNDESLAND:
  Berlin
- ZIEL:
  Ein Wissensspeicher von Handlungsfeldern, Praxisbeispielen und Leitfäden
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Online-Wissensspeicher, Handbuch, Plan F Check, E-Learning-Kurs, Live-Online-Termine
- FINANZIERUNG:
  178.235,98 €, davon 80% NRVP und 20% Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  01.01.2022 bis 31.12.2023

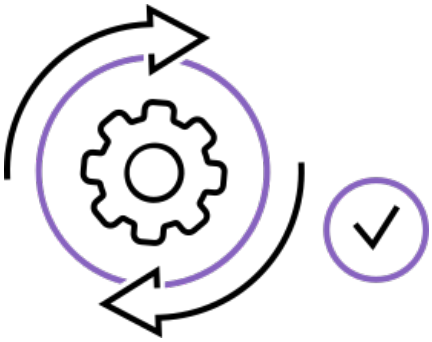
DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch den Wissensspeicher erhalten Kommunen Informationen zu relevanten Praxisbeispiele,n die neun Handlungsfeldern zugeordnet sind, relevanten Leitfäden und Fördermöglichkeiten sowie weitere Literatur- und Webseitenhinweise. Der Fahrradcheck dient der Überprüfung des Status quo der kommunalen Fahrradförderung, zeigt ggf. existierende Lücken auf und gibt passgenaue Handlungsempfehlungen.

Projektmanagement:
- Fair Spaces GmbH, Fix My City GmbH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Carolin Kruse
- E-Mail: kontakt@fair-spaces.de
- Projekthomepage: http://www.plan-f.info





96

Zudem haben wir Live-Online-Termine zu sieben Handlungsfeldern (zwei stehen noch aus) durchgeführt, in denen wir gemeinsam mit Vertreter*innen aus den Kommunen jeweils zwei Praxisbeispiele präsentiert haben. Die Termine wurden von insgesamt 137 Menschen besucht. Es wurden bestehendes Wissen, Maßnahmen und Leitfäden zur Fahrradmobilität strukturiert und notwendige Handlungsfelder aufgezeigt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir haben nur eine Arbeitskreissitzung in Präsenz durchgeführt. Das hat Emissionen gespart und mehr Personen die Teilnahme am Arbeitskreis ermöglicht (geringerer Zeitaufwand). Zudem haben wir nur eine kleine Auswahl an Handbüchern drucken lassen, um Ressourcen zu sparen. Die Handbücher wurden auch auf nachhaltigem, zertifiziertem Papier gedruckt. Es wurde eine Druckerei aus Berlin gewählt und die Handbücher wurden mit dem Lastenfahrrad abgeholt. Die Preisverleihung haben wir im Rahmen der Fahrradkommunalkonferenz durchgeführt. Hierdurch konnten wir eigene Anfahrtswege, Wege der preisverleihenden Personen sowie der Preisträger*innen sparen. Zudem mussten keine weitere Veranstaltungslocation oder Technik angemietet werden.

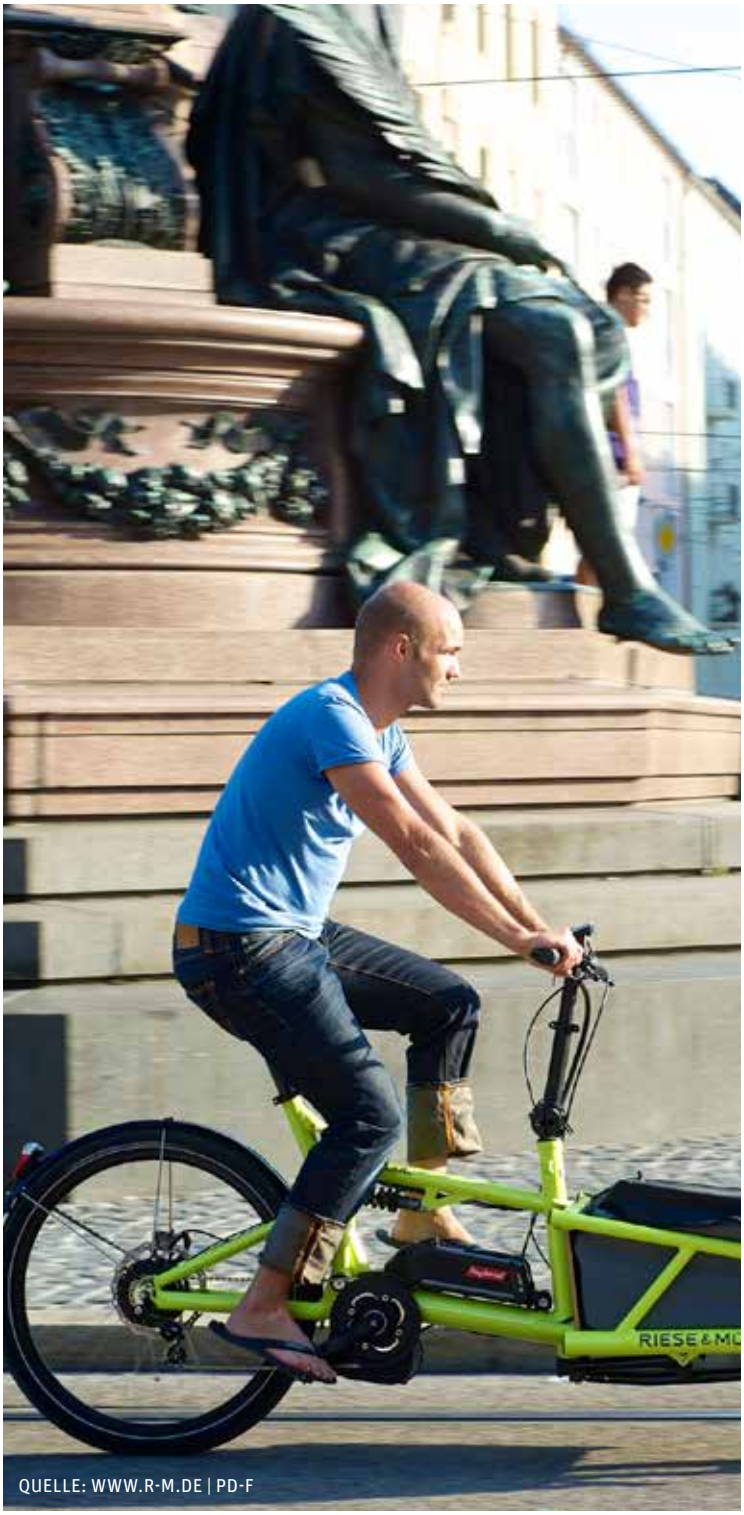
Ferner wurde bei der Aufbereitung der Praxisbeispiele hervorgehoben, ob ressourcenschonende Materialien genutzt wurden. Dieses Kriterium wurde auch in der Bewertung der Praxisbeispiele im Rahmen des Plan F Awards berücksichtigt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Wir haben einen Arbeitskreis für das Projekt zusammengestellt, um unsere Projektideen und Systematisierung effizient mit relevanten Personen durchzusprechen. Zudem haben wir eine Agentur für das Corporate Design und den Text beauftragt, damit wir uns primär auf die Inhalte und die technische Umsetzung konzentrieren und die Meilensteine erreichen konnten.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Digitale Tools, Medien und Kampagnen



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

FAHRRADBLOG – ALLES RUND UMS RAD

97

Auf http://www.zweimitrad.de wollen wir unsere Erfahrungen rund um das Rad, den Sport, den Genuss und alles, was sonst dazugehört, mit euch teilen. Als wir im Frühjahr in den Hobbyradsport eingestiegen sind, habe ich (Christopher) mich im Internet über alles belesen, was einen im erstem Moment umtreibt. Dabei immer unbeeinflusste Meinungen zu finden empfand ich als relativ schwer. Wir wollen einen ungefilterten Eindruck und somit unsere ganz persönlichen Erfahrungen wiedergeben.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Da Radfahren grundsätzlich eine nachhaltige Bewegungsform ist und auch das Radfahren als Sport gute körperliche Voraussetzungen zum Pendeln und generell zur vermehrten Radnutzung schafft, wird Nachhaltigkeit nicht gesondert thematisiert. Der Blog soll die Freude am Radfahren vermitteln und zum Radfahren animieren. Wenn dies durch den Blog gelingt, so ist der Nachhaltigkeit fürs Erste Genüge getan.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Selbstmotivation war der ständige Treiber und die Motivation, weiterzumachen, auch wenn die ganz großen Klickzahlen bislang ausbleiben.

Projektmanagement:

- Eigenständige Leitung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Christopher Henze
- E-Mail: kontakt@zweimitrad.de
- Projekthomepage: https://zweimitrad.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Schleswig-Holstein
- ZIEL: Eine Orientierung für Neueinsteiger in den Radsport und regionale Infos für Touren
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Wiederholte Zugriffe zu den veröffentlichten Themen
- FINANZIERUNG: Privat
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Seit Mai 2021 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf http://www.zweimitrad.de wollen wir unsere Erfahrungen rund um das Rad, den Sport, den Genuss und alles, was sonst dazugehört, mit euch teilen. Als wir im Frühjahr in den Hobbyradsport eingestiegen sind, habe ich (Christopher) mich im Internet über alles belesen, was einen im erstem Moment umtreibt. Dabei immer unbeeinflusste Meinungen zu finden empfand ich als relativ schwer. Wir wollen einen ungefilterten Eindruck und somit unsere ganz persönlichen Erfahrungen wiedergeben.

SICHERHEIT DURCH ABSTAND

98

https://www.gemeinde.gmund.de/Gemeindeentwicklung/Radverkehr/

Dokumentation des Projektes nicht investive Maßnahme „Sicherheit durch Abstand“ der Gemeinde Gmund a. Tegernsee 2023, gefördert durch die AGFK Bayern mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Mit dieser Banner- und Plakat-Aktion sollen motorisierte Verkehrsteilnehmende mit Pkw, Lkw oder Bus für den Abstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrer:innen innerorts sensibilisiert werden.

In der Kommune herrschen leider u.a. durch die topografische Lage beengte Straßenverhältnisse, weshalb vor allem die Einhaltung der Abstandsregeln bei Überholvorgängen wichtig ist.

Durch den Ortskern führen mehrere Bundes- und Staatsstraßen. Eine hohe frequentierte Straßenlast mit mehreren Tausend Kfz ist alltäglich.

Um vor allem die berechtigte Position der Radfahrer:innen auf der Straße zu stärken und somit auch für das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags mehr Sicherheit zu gewährleisten, wurde die Banner- und Plakat-Aktion ins Leben gerufen.

Mit dieser Aktion wollen wir den Radverkehr in unserer Gemeinde sichtbarer und sicherer machen.

Da Kinder gute Multiplikatoren in den Familien sind, erfolgte die Präsentation der Aktion auf dem Schulhof der Grundschule Gmund, Beginn des Aktionszeitraumes war der 5. Juli 2023. Die Schüler:innen bekamen eine Demonstration, wie der Abstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrer:innen innerorts aussehen sollte. Bürgermeister, Radverkehrsbeauftragte, Arbeitskreissprecherin und einige Schüler:innen standen per Rad parat sowie eine Lehrerin mit Auto. Die Rektorin der Grundschule moderierte die Präsentation. Im Anschluss bekam jedes Kind auch noch einen Aufkleber für das Fahrrad.

Projektmanagement:

- Gemeinde Gmund a. Tegernsee

Kontakt:

- Ansprechpartner: Veronika Simon
- E-Mail: radfahren@gmund.de
- Projekthomepage: http://www.gemeinde.gmund.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Bayern
- ZIEL: Sicherheit durch Abstand
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Erfolgreich durchgeführt
- FINANZIERUNG: Förderung AGFK nicht investive Maßnahme
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Um vor allem die berechtigte Position der Radfahrer:innen auf der Straße zu stärken und somit auch für das Fahrrad als Verkehrsmittel des Alltags mehr Sicherheit zu gewährleisten, wurde die Banner- und Plakat-Aktion ins Leben gerufen. Mit dieser sollen motorisierte Verkehrsteilnehmende mit Pkw, Lkw oder Bus für den Abstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrer:innen innerorts sensibilisiert werden.

SICHERHEIT DURCH ABSTAND

98

Durch die auffallenden Banner und Plakate im Gemeindebereich werden die Verkehrsteilnehmenden tagtäglich an die Abstandsregelung beim Überholen von Radfahrer:innen erinnert.

Unterschiedlichste Resonanzen wurden von den Bürger:innen an uns herangetragen. Wir haben das uns wichtige Thema somit ins Gespräch und im wahrsten Sinne des Wortes ins Sichtfeld gebracht.

Die Banner werden künftig im Wechsel, damit kein Gewöhnungseffekt entsteht, mit der Aktion „Freiwillig 30 km/h“ im Gemeindebereich angebracht.

Auch wenn diese Aktion bis jetzt nur in der Gemeinde Gmund a. Tegernsee gestartet wurde, so haben wir aufgrund des starken Verkehrsaufkommens doch tagtäglich mehrere Tausend Fahrzeugfahrer:innen an den Abstand von 1,50 m beim Überholen innerorts erinnern können!

Die Aktion wurde via Presseartikel, Homepage und im Gemeindeboten (Ausgabe August 2023), dem monatlich erscheinenden Informationsheft für alle Bürger:innen, bekannt gegeben.

Die passenden Aktionsaufkleber für Fahrrad oder Auto, die auf den Abstand von 1,50 m innerorts hinweisen, liegen in der Fahrrad-Ecke im Rathaus aus und können kostenlos mitgenommen werden.

Gerne können wir Ihnen noch weitere Unterlagen und eine PPP zu „Sicherheit durch Abstand“ einreichen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ein wichtiges Thema – durch das Projekt können sich andere Kommunen Anregungen und Informationen einholen und Ressourcen sparen. Die Banner/Plakate werden im Wechsel mit unserer Banner-Aktion „Freiwillig 30 km/h“ veröffentlicht und im Gemeindebereich aufgestellt.

Wir haben mit einer örtlichen Druckerei zusammengearbeitet, die Printprodukte wurden vor Ort gedruckt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

In regelmäßigen vierzehntägigen Rad Jour fixe (Radverkehrsteam, bestehend aus Bürgermeister, Geschäftsleiter, Agmunda-Sprecherin, Straßenverkehr-Mitarbeiter und Radverkehrsbeauftragte) wurde das Projekt gemeinsam geplant und durchgeführt.

VERBESSERUNG DER SICHERHEIT IM RADVERKEHR

99

https://cdn.appack.de/landesverkehrswacht/media/Ruecksicht-app.mp4

Das Fahrrad liegt voll im Trend. 55% der Menschen halten es für ein unverzichtbares Verkehrsmittel. Gleichzeitig steigen die Unfallzahlen im Radverkehr, die subjektive Sicherheit ist teilweise gering und viele Verkehrsteilnehmer kennen nicht die neusten Regeln und/oder die Risiken ihres Fehlverhaltens.

Hier setzt die Kampagne an. Sie hat das Ziel, die subjektive und die objektive Sicherheit im Radverkehr zu verbessern. Um die subjektive und die objektive Sicherheit zu verbessern,

1) sollen wichtige Regeln kommuniziert werden,
2) soll für mehr Rücksicht und Miteinander geworben werden,
3) soll auf vielfältige und sympathische Art und Weise eine Sichtbarkeit der Botschaften im urbanen Raum erreicht werden.

Die Kampagne setzt dafür seit 2022 verschiedene Elemente im urbanen Raum ein, u.a.:

- Bunte Räder mit plakativen Botschaften
- Radwegpiktogramme mit zwei wichtigen Botschaften, abgleitet aus dem Unfalllagebild und häufigem Fehlverhalten
- Spannbänder für eine hohe Durchdringung in Niedersachen
- Promowolls und Ganzsäulen für eine temporär starke Sichtbarkeit im urbanen Raum

Die Kampagne erreicht kontinuierlich eine hohe örtliche Aufmerksamkeit (spiegelt sich in der Presseresonanz wider) und kann über Jahre wiederkehrend durch das Ehrenamt vor Ort eingesetzt werden.

Die Kampagne integriert die Kommunen und Straßenmeistereien, weil nur mit beiden Partnern eine erfolgreiche Umsetzung

Projektmanagement:

- Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. stellvertretend für alle Verkehrswachten in Niedersachsen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Nicolai Engel
- E-Mail: engel@landesverkehrswacht.de
- Projekthomepage: https://www.landesverkehrswacht.de/projekte-kampagnen/artikel-detail/kampagne-radverkehr/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs durch Regelkenntnis, Rücksichtnahme und Miteinander
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Wiederkehrende Sichtbarkeit der Kampagne im urbanen Raum in Niedersachsen
- FINANZIERUNG:
  Zuwendung des Landes Niedersachsen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2022 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kampagne setzt auf verschiedene Elemente, um die Menschen zu erreichen und die Radverkehrssicherheit zu verbessern, u.a. auf Radinstallationen (Räder mit Plakaten), auf Radwegpiktogramme für Radwege, auf Promotion-Rücksäcke für flexible Maßnahmen, auf Ganzsäulen und sog. Promowalls sowie auf Spannbänder. Die Kampagne wird durch die Landesverkehrswachten und die Verkehrswachten umgesetzt. Unterstützt werden die Verkehrswacht vor Ort durch die Polizei, die Straßenmeistereien und die Kommunen.

99

gewährleistet ist. Dadurch wird zusätzlich die Radverkehrssicherheit in den Kommunen und Behörden verstärkt in den Fokus gerückt.

Die Kampagne ist auf mehrere Jahre ausgelegt und hat bis dato folgende Botschaften transportiert:

1) Rücksicht
2) Überholabstand
3) Toter Winkel
4) Regelwidriges Halten und Parken auf Radwegen
5) Regelwidriger Linksverkehr (Geisterradler)
6) Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit (Fokus Radfahrende)
7) Achtsamkeit in der dunklen Jahreszeit (Fokus Kraftfahrzeugführende)

Im Jahr 2024 sollen Konfliktsituationen zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden als neue Botschaft mit aufgenommen werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Förderung des Radverkehrs fördert zugleich eine nachhaltige Mobilität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

Villingen-Schwenningen

100

Oftmals werden wir im Alltag von zu vielen Informationen überflutet. Die Masse lässt schwer unterscheiden, was wichtig und was unwichtig ist.

Dass städtische Informationen im Rahmen von Bürgerinformationen nicht untergehen, sollte in Form eines simplen Flyers für die Neueinrichtung von Fahrradstraßen sichergestellt werden. So wissen die AnwoherInnen direkt, welche Regeländerungen auf sie zukommen. Vor allem sollte verständlich werden, dass eine Fahrradstraße oftmals gar nicht so anders ist als die vorherige Tempo-30-Zone. Das Fahrrad rückt nur in den Vordergrund.

Parallel wurden Informationsplakate für den Straßenraum erstellt. Diese sind optisch an den Flyer angepasst. Das einheitliche Bild ist somit sichergestellt.

Die Zusammenarbeit erfolgte mit dem Büro rotpunkt aus Rottweil.

Gewinnen sollte dieses Projekt, weil es vereinheitlicht und zeitlos ist. Die Stadt wird keine Mühen mehr haben, Plakate oder Flyer für die Fahrradstraßeninformation anpassen zu müssen.

Langfristig wäre die Anpassung des STADTRADELN-Plakates noch möglich, sodass auch hier immer wieder die gleichen Plakate genutzt werden können (der Zeitraum wurde für jedes Jahr auf den 01.07. festgelegt).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Der Flyer wurde auf Ökopapier gedruckt, die Plakate auf Kunststoff. Allerdings verbleiben die Plakate im Straßenraum unbefristet hängen.

Für neue Fahrradstraßen müssen keine neuen Informationsdateien erstellt werden. Das Material ist zeitlos.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Mit der Umsetzung einer jeden Fahrradstraße wird direkt an das Anschreiben der Flyer gepackt. Die Aufhängung der Plakate wurde verwaltungsintern einmal für alle zukünftigen Projekte geregelt.

Projektmanagement:
- Stadtverwaltung Villingen-Schwenningen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ansgar Kundinger
- E-Mail: ansgar.kundinger@villingen-schwenningen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Baden-Württemberg
- ZIEL: Informationspaket für Fahrradstraßen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Fahrradstraßenflyer, Fahrradstraßenplakate
- FINANZIERUNG: Städtischer Haushalt
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: 2022 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Erstellung eines Informationspaketes, bestehend aus drei Fahrradstraßenplakaten und -flyern. Ziele waren ein simpel gestaltetes Plakat und ein Flyer, welcher die wichtigsten Regeln für Fahrradstraßen erläuteren. Plakat und Flyer wurden aneinander angepasst, sodass ein einheitliches Auftreten möglich ist. Neben der Integration der wichtigsten Stadtsilhouetten war eine möglichst zeitlose Gestaltung geplant.

BIELEFELD … FÄHRT RAD! – MUSIKVIDEO „FAHRRAD FAHR'N“

101

https://www.youtube.com/watch?v=LLjuKvHrzMk

Basierend auf der Mobilitätsstrategie, mit dem Ziel den Anteil des Umweltverbundes auf 75% zu steigern, wurde das Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld entwickelt. Darauf aufbauend wurde eine Kommunikations- und Marketingstrategie erarbeitet, um die Förderung des Radverkehrs sichtbar zu machen. Basis der Strategie war die Entwicklung, Umsetzung und Etablierung einer visuellen Marke, unter der zukünftig alle infrastrukturellen und kommunikativen Maßnahmen des Radverkehrs als zusammengehörig erkennbar und wahrnehmbar gefasst werden.

Unter der Marke „Bielefeld … fährt Rad!“ wurde eine Kampagnenstrategie mit einem umfassenden Maßnahmenkatalog erstellt. Ziel ist die Schaffung eines positiven, sympathischen, bürgernahen Klimas im Radverkehr. Nach dem Aufbau der Marke wurde die Kampagne in 2023 sichtbar und erzeugte hohe Aufmerksamkeit, bevor es in 2024 an die Verstetigung geht.

Das Musikvideo der Coverversion von Max Raabe & Palast Orchester – „Fahrrad fahr'n“ mit der anschließenden Videopremiere ist der Höhepunkt der Kampagne. Die allesamt ehrenamtlichen Darsteller*innen sind Bielefelder*innen aller Zielgruppen. Sie haben sich auf einen öffentlichen Aufruf im Januar 2023 zur Teilnahme beworben. Durch ein ausgefeiltes Storyboard konnten nahezu alle Akteur*innen des Bielefelder Radverkehrs wie ADFC, Initiativen, Rad-Logistik, Polizei usw. als Statist*innen einbezogen werden. An drei Tagen im April 2023 wurde an bekannten Plätzen und wichtigen Orten der Fahrradinfrastruktur in Bielefeld (z.B. neu eingerichtete Fahrradstraße) gedreht und gesungen. Alle Darsteller*innen wurden vor und während des Drehs von einem Vocal Coach unterstützt. Am 03.06.2023 feierte das Musikvideo Premiere im Lichtwerk-Kino. Hier erfuhren die Beteiligten eine gebührende Würdigung für ihr Mitwirken und Engagement, auch durch ein persönliches Grußwort von Max Raabe. Außerdem waren Akteur*innen aus dem Bereich der Mobilität sowie Vertreter*innen aus Politik und Wirtschaft zum Netzwerken eingeladen. Nach dem offiziellen Teil öffnete das Kino seine Türen für alle Bürger*innen. Gleichzeitig wurde das Musikvideo im Internet (Website und Social Media) veröffentlicht. Übergreifend wurde es seitdem von über 32.500 Menschen aufgerufen.

Projektmanagement:

- Stadt Bielefeld – Amt für Verkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Barbara Choryan
- E-Mail: barbara.choryan@bielefeld.de
- Projekthomepage: https://www.bielefeld.de/node/23891

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Aufmerksamkeit für die Marke „Bielefeld … fährt Rad!“ und die Schaffung eines positiven Radklimas
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Kampagnenstrategie und Markenetablierung
  Bürger*innenbeteiligung mit Multiplikator*innenenwirkung
- FINANZIERUNG:
  Budget Stadt und Fördermittel Öffentlichkeitsarbeit AGFS NRW (FöRi-Nah)
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Juni 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit 93 Menschen aus Bielefeld, die gerne Rad fahren und singen, wurde ein Musikvideo zum Lied „Fahrrad fahr'n“ von Max Raabe & Palast Orchester gedreht. Es ist kein typisches „Imagevideo“, das mithilfe professioneller Darsteller*innen die Vorzüge des Radfahrens erklärt. Bielefelder Bürger*innen aller Altersklassen werben für ein positives Radverkehrsklima. Eingebettet in die Kampagne „Bielefeld … fährt Rad!“ werden diese und weitere Aufnahmen aus einem Video-Gewinnspiel langfristig genutzt.

BIELEFELD … FÄHRT RAD! – MUSIKVIDEO „FAHRRAD FAHR'N“

101

Im Anschluss wurde das Gewinnspiel „Radeln + Singen“ veranstaltet, bei dem Bürger*innen mit einem selbst kreierten Video zum Lied „Fahrrad fahr'n“ teilnehmen konnten. Die breit aufgestellte Werbung und die Kombination zum Singen sorgte für die Ansprache weiterer Zielgruppen.

Unser Musikvideo „Fahrrad fahr'n“ sollte gewinnen, da es mit guter Laune und dem passenden Text auf den Lippen zum Radfahren animiert. Es ist einzigartig und zeugt von der Motivation der Bürger*innen, ihre Stadt lebenswerter zu machen. Damit steht es für ein gemeinsames, rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr und hat kein Verfallsdatum. Wir sind davon überzeugt, dass es, flankiert von weiteren Maßnahmen der Kampagne, nachhaltig zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteiles beiträgt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ökologische Nachhaltigkeit liegt einem Projekt zur Förderung des Radverkehrs per se inne. Im Rahmen der Dreharbeiten wurden die Darsteller*innen auf ihren Wegen vom Tonstudio zu den Drehorten mit ihren Fahrrädern ebenso mit dem Fahrrad begleitet. Auch das Kamerateam selbst saß auf einem speziell umgebauten Fahrrad.

Eine nachhaltige Wirkungsweise ist zudem durch die langfristige Nutzungsmöglichkeit des Videos und die bereits heute große Reichweite der Kampagne gegeben. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit von „Bielefeld … fährt Rad!“ kann das Videomaterial immer wieder genutzt werden, um Menschen für das Radfahren zu begeistern.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Casting- und Wettbewerbsaufrufe wurden u.a. über die Social-Media-Kanäle (Clips des Oberbürgermeisters und des Dezernenten) geschaltet.

Vor Projektbeginn wurde ein Storyboard mit einem konkreten Zeitplan zum Projektablauf vom Casting, über Videodreh und -produktion bis hin zur Premiere erstellt, an das sich alle Mitwirkenden akribisch gehalten haben.

DB RAD+ APP

Ursprünglich als Katalysator der innerstädtischen Mobilitätswende entwickelt, die die Anschlussmobilität vom und zum Bahnhof nachhaltiger (per Rad zum/vom Zug) gestalten sollte, hat sich die DB Rad+ App in den vergangenen Jahren zu einem multiperspektivischen Nachhaltigkeitsprojekt entwickelt. Denn wer mit der DB Rad+ App unterwegs ist, schont das Klima, tut etwas für seine Gesundheit, die lokale Wirtschaft und die innerstädtische Radfahrenden-Community – und ist zudem häufig schneller am Ziel.

Für jeden Kilometer, der mit dem Fahrrad gefahren und in der App aufgezeichnet wird, steigt das persönliche Guthaben, welches in lokalen Geschäften gegen Prämien eingelöst werden kann. Die Auswahl der Geschäfte erfolgt sorgfältig, anhand nachhaltiger Kriterien. Für die Unternehmen bedeutet Rad+ eine Plattform, auf der sie sich kostenlos präsentieren und Radfahrende direkt mit ihren Prämien unterstützen können. Das stärkt die Bindung zwischen dem Geschäft und den Nutzer:innen. Radkilometer werden damit zu einer umweltfreundlichen und lokalen Währung.

Aber Fahrradfahren kann noch mehr: Die Fahrradkilometer aller Radelnden der teilnehmenden Städte werden zusammengezählt. Werden bestimmte Kilometer-Meilensteine in einer Stadt erreicht, werden alle Radfahrenden belohnt (z.B. mit kostenlosen Fahrrad-Checkup-Events, Baumpflanzaktionen oder einer Fahrradservicestation). So kommt das Radfahren allen Menschen zugute.

Die DB Rad+ App sensibilisiert Bürger:innen für ein klimafreundlicheres Verhalten und stärkt die nachhaltige Mobilität innerhalb der Stadt. Adressiert werden alle Bürger:innen, das Auto stehen zu lassen und dafür auf das Fahrrad umzusteigen. Um eine breite Zielgruppe zu erreichen, ist die App in einem Design entwickelt worden, welches eine niedrigschwellige und einfache Bedienung ermöglicht. Die App bietet zudem die Möglichkeit, sich untereinander in Gruppen zu vernetzen und gegeneinander anzutreten, um weitere Anreize zu schaffen, mehr Kilometer zu erradeln.

Die gewonnenen Radverkehrsdaten werden anonymisiert in einem Geoinformations-Tool (DB Rad+ Visio) visualisiert und an die jeweiligen Städte und Kommunen weitergegeben, die diese in die Stadt- und Verkehrsplanung einfließen lassen können. Die wichtigen Daten geben Aufschluss über die Radverkehrsmenge, Geschwindigkeiten und Start-Ziel-Verbindungen. Die Städte und Kommunen können so Verkehrsflüsse zukünftig effizienter gestalten. Somit vertritt die DB Rad+ App auch zeitgleich die Interessen der Radfahrenden.

Seit dem Projektstart 2020 in Ahrensburg sind weitere 19 Städte hinzugekommen (u.a. Berlin und Hamburg), wodurch bisher schon über 13,4 Mio. km erradelt

Projektmanagement:
- DB InfraGO AG

Kontakt:
- Ansprechpartner: Niklas Rehder
- E-Mail: rad.plus@deutschebahn.com
- Projekthomepage: https://radplus.bahnhof.de/

102

https://www.youtube.com/watch?v=pGbMOMar3dk

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Berlin
- ZIEL:
  Mehr Radfahrende für eine nachhaltige Stadt(entwicklung) und eine klimagerechte Mobilitätswende
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Über 13,4 Mio. erradelte Kilometer in allen 20 teilnehmenden Städten (Stand: Januar 2024)
- FINANZIERUNG:
  Deutsche Bahn AG und beteiligte Kommunen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Projektstart in Ahrensburg: Sommer 2020 bis heute – seitdem kontinuierliche Weiterentwicklung und Erweiterung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Radfahrende sammeln mit der DB Rad+ App und ihrem eigenen Fahrrad Kilometerguthaben, das sie bei lokalen Partnerunternehmen gegen Prämien/Spenden eintauschen können. Die gesammelten, anonymisierten Verkehrsdaten werden den teilnehmenden Stadt- und Kommunalverwaltungen für ihre Verkehrsplanung und die Verbesserung der Radinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Somit stärkt DB Rad+ durch den gemeinwohlorientierten Ansatz eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Stadtentwicklung.

wurden. Damit wurden mehr als 2.187 Tonnen Treibhausgase (im Vergleich zum durchschnittlichen Ausstoß eines Pkw lt. Umweltbundesamt) eingespart. So sieht erfolgreich umgesetzter Klimaschutz aus!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die DB Rad+ App ist ein holistisches Nachhaltigkeitsprojekt mit einem gemeinwohlorientierten Ansatz. Es bedient alle drei Säulen der Nachhaltigkeit:

Ökologisch

Wird das Auto stehen gelassen und das Rad genutzt, wird das Klima geschützt und die Luftqualität verbessert. Zudem hilft die Auswertung der anonymisierten Routen den Städten/Kommunen dabei, die Fahrradinfrastruktur gezielt zu verbessern für eine ökologische Stadtentwicklung.

Ökonomisch

Durch die Prämien können Radfahrende Geld sparen und den Partnerunternehmen bietet die App eine Plattform für nachhaltiges Engagement, wodurch Neukund:innen gewonnen werden und Stammkundschaft gebunden wird. Da sich die Prämienpartner aus lokalen und nachhaltigen Unternehmen zusammensetzen, wird die lokale Wirtschaft vorangetrieben.

Sozial

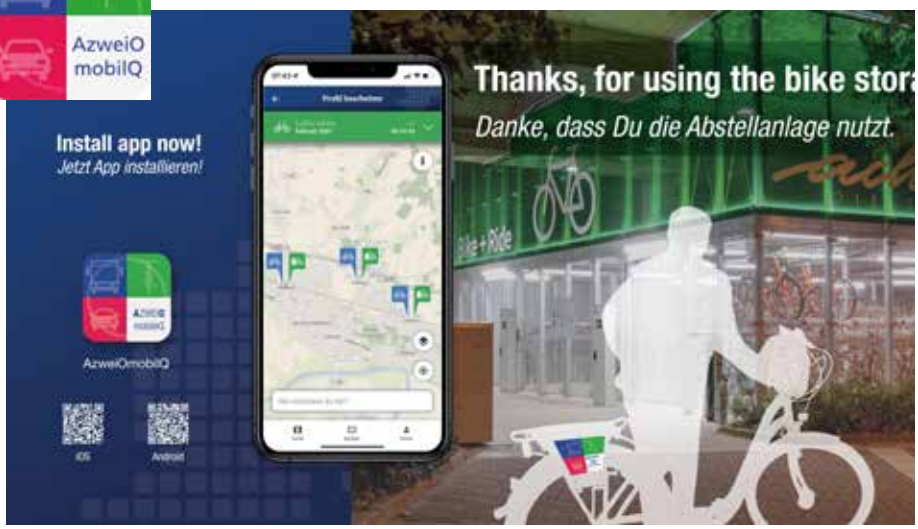
Wesentlich ist die soziale Komponente, denn die App bringt Menschen zusammen, sei es bei den Meilenstein-Aktionen, beim Gespräch im Geschäft, wenn Kilometer gegen Prämien eingelöst werden, oder auch bei den (Gruppen-)Challenges auf dem Radweg. Die gesammelten Kilometer können zudem auch an soziale oder ökologische Projekte gespendet werden. Durch die Weitergabe der anonymisierten Daten an die Städte/Kommunen wird der steigende Radverkehr in innerdeutschen Städten sichtbarer gemacht und fließt in die Stadtverkehrsplanung mit ein, wodurch bestenfalls die Radinfrastruktur ausgebaut wird. Insgesamt stärkt die App somit die Fahrrad-Community und die Stadtgemeinschaft nachhaltig.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Prämien für Radfahrende durch Kilometerguthaben
- Spenden für soziale/ökologische Projekte
- Meilensteine für einzelne Städte
- Challenges innerhalb und außerhalb der Gruppen
- Marketing, um mehr Bekanntheit und bessere Verkehrsdaten zu erzielen

102

„APP AUFS RAD“ – GEMEINSAM MACHEN WIR MOBIL



103

Projektziele sind der Ausbau und die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität in der AzweiO Region. Erreicht werden sollen diese durch die Schaffung einer Durchgängigkeit in der physischen und digitalen Radinfrastruktur für den Umweltverbund in der AzweiO Region. Die Bereitschaft zum Wechsel oder auch die Kombination von Verkehrsmitteln ist bei vielen BürgerInnen gegeben. Oftmals scheitert die konkrete Nutzung aber an fehlenden Angeboten, insbesondere zur Überwindung der „letzten Meile“. Daher hat die AzweiO AöR das Projekt „App aufs Rad“ entwickelt.

Digital:
Mit der AzweiO App gelingt es, NutzerInnen zu motivieren, ihre Verkehrsmittelwahl unter Berücksichtigung ökologischer und umweltfreundlicher Aspekte, abgestimmt auf persönliche Bedürfnisse, zu treffen. Die Mobilitätsplattform informiert über das vorhandene Angebot, Mobilitätsdienstleistungen und Services. Die App ermöglicht den Zugang in die acht bereits eingebundenen Fahrradabstellanlagen sowie die Nutzung der Leihfahrräder in Form von Reservierung und Buchung. Aktuell verfügt die AzweiO App über eine Verknüpfung mit dem Fahrplaner des regionalen Verkehrsverbundes, mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter und mit einer Übersicht aller mobilitätsrelevanten Points of Interest (POI) in der AzweiO Region. Um mit dieser AzweiO App einen nachhaltigen Mehrwert für die NutzerInnen zu generieren, wird das Angebot in der App bis 2025 noch deutlich vergrößert werden.

Physische Komponente:
In 2021 wurde die erste Radabstellanlage in Achim mit einem digitalen Zugangssystem in Betrieb genommen. Mit dem digitalen Zugangssystem kann bereits im Vorfeld per AzweiO App ein Radstellplatz reserviert werden. Man bucht keinen festen Stellplatz, sondern ein Nutzungsrecht an einem Stellplatz. Dies bietet den Vorteil, dass die Fahrradabstellanlage 24/7 dauerhaft belegt werden kann und eine deutlich höhere Auslastung erzielt wird. Zwischenzeitlich sind acht Anlagen in drei Kommunen eingebunden, drei weitere in Umsetzung. Die Nutzung ist kostenfrei.

Seit 2022 betreibt die AzweiO ein unternehmensgebundenes Bikesharing, das ebenfalls über die App bedient wird. Hierbei handelt es sich um ein spezielles Angebot für Unternehmen an ihre Mitarbei-

Projektmanagement:
- AzweiO AöR

Kontakt:
- Ansprechpartner: Stefanie Schleef
- E-Mail: s.schleef@stadt.achim.de
- Projekthomepage: http://www.azweio.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  „App aufs Rad“ Digital, klimafreundlich und zukunftsfähig mit dem Rad in unserer Region unterwegs!
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Basis Mobilitäts-App, bislang acht Radabstellanlagen in drei Kommunen, unternehmensgebundenes Bikesharing
- FINANZIERUNG:
  Förderprogramme und Kooperationen mit Unternehmen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Projektstart in 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die interkommunale Gesellschaft AzweiO hat ein Mobilitätskonzept entwickelt, dass in Kombination einer physischen und einer digitalen Komponente den Radverkehr kommunenübergreifend fördern und zu einer nachweislichen Reduzierung des MIV beitragen soll. „App aufs Rad“ heißt: Mobilitäts-App herunterladen, registrieren und mit wenigen Clicks das kommunenübergreifende Angebot an Fahrradparken und Leihfahrrädern nutzen oder über Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Carsharing, E-Laden informieren.

103

terInnen. Kostenfrei können berechtigte MitarbeiterInnen sich bequem vorab per App ein Rad reservieren, um vom Verkehrsknotenpunkt zum Unternehmensstandort zu pendeln und somit die letzte Meile klimafreundlich zu bewältigen. Die Fahrradleihe und das Freischalten/Schließen des Fahrrads erfolgt einfach und intuitiv über die Mobilitäts-App. Für Unternehmen ist dieses Angebot besonders interessant bei der Fachkräftegewinnung, insbesondere wenn es sich um ländlich gelegene Standorte mit geringer ÖPNV-Anbindung handelt.

Der Lückenschluss in den Radwegeverbindungen wird stetig vorangetrieben.

Dieses Projekt hat überregionale Strahlkraft, ist beliebig erweiterbar und kann auch auf andere Kommunen und Regionen übertragen werden. Das Angebot kann von einer breiten Zielgruppe diskriminierungsfrei und barrierearm genutzt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ziele sind der Ausbau und die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität im Sinne des multimodalen Mobilitätswandels und damit einhergehend der deutlichen Senkung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor trotz eines zu erwartenden deutlichen Anstiegs der Verkehrsleistung. Durch Nutzung der Mobilitäts-App können entsprechend den persönlichen Bedürfnissen Alternativen zum MIV aufgezeigt werden. Spezielle Angebote im Projekt, wie bspw. das unternehmensgebundene Bikesharing, setzen Anreize, auf den eigenen Pkw zu verzichten und die Pendelstrecke mit klimafreundlichen Verkehrsangeboten in Kombination mit dem Fahrrad für die „letzten Meile“ zurückzulegen und somit aktiv einen Beitrag zur Emissionsreduzierung und zur Steigerung der Klimaverbesserung zu leisten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Neben öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen kooperiert die interkommunale Gesellschaft AzweiO AöR mit Unternehmen, z.B. mit dem Projekt „unternehmensgebundenen Bikesharing“. Die Zusammenarbeit schafft Akzeptanz und Sichtbarkeit des Projekts und ist gleichzeitig ein wichtiger Multiplikator in diesem Projekt.

MIT SICHERHEIT RADFAHREN IN MITTE– KOMMUNIKATION VON FAHRRADSTRASSEN

104

Veränderungen im Straßenraum werden von vielen Bürger*innen oft erst in der Bauphase oder durch plakative Medienberichte bemerkt und daher kritisch betrachtet. Um diesem Umstand zu begegnen, haben Mitarbeitende des Straßen- und Grünflächenamts Mitte von Berlin seit 2022 eine vielseitige, zielgruppenspezifische sowie mehrmals und langfristig stattfindende Kommunikationsstrategie entwickelt: Mit proaktiver Kommunikation werden Verkehrsteilnehmende und Menschen vor Ort informiert, aufgeklärt und für die Verkehrswende sensibilisiert.

Die Kommunikationsstrategie besteht aus folgenden Kernelementen:

- Die Webseite zum Radverkehr des Bezirks bietet allgemeine Informationen inklusive:
  - Prioritätensetzung
  - Digitale Karte
  - Links zu einzelnen Maßnahmen
  - Häufig gestellte Fragen und Antworten
- Eine Webseite zu jeder einzelnen Fahrradstraße entsteht ab Planungsbeginn. Die Inhalte werden im Laufe des Projektfortschritts sukzessive erweitert:
  - Aktuelle Informationen
  - Projektbeschreibung, -konzept und -steckbrief
  - Häufig gestellte Fragen und Antworten
  - Link/Aufruf zur Beteiligung sowie Berichterstattung
  - Fotos (Vorher/Nachher/Bauphase)
  - Verkehrszeichenpläne
  - Links zu verwandten Projekten
- Hauspost oder Aushänge informieren mit Flyern oder Plakaten bereits bei Planungsbeginn und erneut kurz vor der Umsetzung über die Maßnahme, Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten sowie den zeitlichen Verlauf.
- Hinweisschilder vor Ort informieren Menschen vor Ort kurz vor Baubeginn über die neue Fahrradstraße. Ein Link und ein QR-Code verweisen auf die allgemeine Webseite zum Radverkehr, auf der schnell die passende Maßnahme und weitere Informationen gefunden werden können.
- Banner vor Ort richten sich sowohl an Radfahrende als auch an Kfz-Führende und informieren über die Regeln wie auch über mögliche Bußgelder in einer Fahrradstraße.
- Ein gemeinsames Anradeln mit der politischen Führung weiht die Fahrradstraße feierlich ein. Eingeladen werden alle interessierten Menschen: Presse, Anwohnende, Gewerbetreibende, Initiativen, Verbände und Verwaltung.
- Pressearbeit begleitet jede Fahrradstraße von Anfang bis Ende mit Newslettern, Pressemitteilungen und Social-Media-Posts.
- In Gremien wird regelmäßig über Radmaßahmen informiert. Die hohe Anzahl an Multiplikatoren sichert den

Projektmanagement:

- Straßen- und Grünflächenamt (SGA), Bezirksamt Mitte von Berlin

Kontakt:

- Ansprechpartner: Almut Neumann
- E-Mail: beteiligung.sga@ba-mitte.berlin
- Projekthomepage: https://t1p.de/radverkehr-berlin-mitte

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Berlin
- ZIEL:
  Stärkere Akzeptanz der Verkehrswende sowie von neuen Fahrradstraßen und Veränderungen im Straßenraum
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erhöhte Verkehrssicherheit, gesteigerte Radnutzung, spezifische Ansprache der Verkehrsteilnehmenden
- FINANZIERUNG:
  Land Berlin sowie Bund Sonderprogramm „Stadt und Land“
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Kommunikationsstrategie des Straßen- und Grünflächenamts Berlin Mitte zielt auf die Information und Ansprache aller vom Projekt Betroffenen mittels innovativer Maßnahmen zu mehreren Zeitpunkten. Zur zielgruppenspezifischen Ansprache und Information wird klassische Pressearbeit mit innovativen Medien kombiniert. Das Informationspaket spricht auf spezifische Weise Radfahrende, Kfz-Nutzende sowie Anrainer*innen an und trägt somit zur breiten Akzeptanz der Verkehrswende und von Fahrradstraßen bei.

104

Informationsfluss in viele Richtungen. Besonders hervorzuheben ist hierbei der alle zwei Monate stattfindende Mobilitätsrat.
- Kartendienste werden über die Änderungen im Straßennetz informiert, sodass navigierende Kfz-Führende nicht mehr StVO-widrig durch Fahrradstraßen geleitet werden.
- Erklär-Videos des YouTube-Kanals „Hier spricht Mitte“ werden als effektives Tool genutzt, um komplexe Konzepte verständlich zu vermitteln. Sie erleichtern das Verständnis und die Akzeptanz, indem sie Informationen in anschaulicher Weise präsentieren.

Die Kommunikationsstrategie des SGA leistet einen entscheidenden Beitrag zur Akzeptanz der Verkehrswende und damit der erfolgreichen Umsetzung derselben.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt des Projekts. Die Förderung des Radverkehrs trägt zur Reduzierung von Emissionen bei, während die Kommunikationsstrategie aktiv zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens sowie zur Akzeptanz der Maßnahmen beiträgt. Barrierefreie Zugänge zu allen Medien und Kanälen gewährleisten die Inklusivität der Kommunikation.

Gleichzeitig sind die Kommunikationselemente unabhängig voneinander nutzbar und kombinierbar, sodass Teile der Strategie unkompliziert auf andere Maßnahmen sowie Städte übertragbar sind. Der Bezirk Mitte setzt ähnliche Kommunikationselemente auch bei Kiezblocks oder Entsiegelungsprojekten ein.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Interne Prozesse werden standardisiert, regelmäßig evaluiert, Vorlagen erstellt. Wichtige Bausteine: dynamische Webseite, frühzeitige Stakeholder-Analyse, um relevante Akteur*innen und Multiplikator*innen informieren/kontaktieren zu können. Im Sinne der Effizienz werden nicht alle Elemente der Strategie genutzt, um den Projektfortschritt nicht zu gefährden.

KAMPAGNE FAHRRADSTRASSEN „HIER SPIELT EINE ANDERE MUSIK“

Mit dem Beschluss des Radverkehrskonzepts Innenstadt im Jahr 2016 wurde ein Meilenstein für die Radverkehrsförderung in Köln gesetzt und damit eine Weiche für die Fortentwicklung der Kölner Fahrradstraßen gestellt. Im gleichen Jahr wurde durch eine Studie der Unfallforschung der Versicherer eine Befragung von Verkehrsteilnehmenden in Fahrradstraßen durchgeführt: 26% aller befragten Verkehrsnehmenden wussten nicht, dass sie sich gerade in einer Fahrradstraße befinden. Der Anteil bei den Autofahrerenden war mit 33% noch deutlich höher. Bei dieser Befragung zeigte sich, dass der Wissensstand zu den geltenden Verkehrsregeln in Fahrradstraßen sehr große Lücken aufwies.

Mit der groß angelegten Informationskampagne „Hier spielt eine andere Musik – Fahrradstraßen Köln“ verfolgen wir das Ziel, den allgemeinen Wissensstand zu den geltenden Verkehrsregeln in Fahrradstraßen zu erweitern und durch deren Vermittlung ein besseres Miteinander aller Verkehrsarten in Fahrradstraßen (und darüber hinaus) zu erreichen. Eine empirische Untersuchung begleitet die Kampagne.

Kurz zusammengefasst: Die Anzahl der Fahrradstraßen in Köln hat die 50er-Marke gerade überschritten und dieses Instrument der Radverkehrsförderung soll ausgeweitet werden. Nur wer die Regeln kennt, kann sich entsprechend verhalten und zu einem reibungslosen Miteinander im Straßenverkehr beitragen. Die Kampagne spricht alle an, die in der Fahrradstraße unterwegs sind: Autofahrende, zu Fuß Gehende und Radfahrende. Sie wurde großflächig im ganzen Stadtgebiet platziert, da das Regelwissen optimierungsbedürftig ist.

Auf Plakaten, in Radiospots, durch Fahrradwerbung, auf Gratis-Postkarten in Kneipen und kulturellen Einrichtungen sowie über die Social-Media-Kanäle der Stadt Köln wurde auf das Thema in zwei Wellen (Mai/Oktober) aufmerksam gemacht. Auch über die Website http://www.fahrradstraßen.koeln sowie durch einen Kino-Spot.

Durch die Verknüpfung des Regelwissens mit den Assoziationen aus der Musikwelt und durch die Authentizität der Akteur*innen bekommt die Kampagne eine ganz besondere Aura: Die Protagonist*innen der Kampagne sind Kölner*innen, die gleichzeitig leidenschaftliche Musiker*innen und Fahrradfahrer*innen sind. Sie verkörpern die Slogans des Mottos „Hier spielt eine andere Musik“, der drei Hauptregeln „Immer schön piano – 30 km/h“, „Hier spielen Radfahrende die erste Geige“ und „Mehrstimmig fahren erlaubt“ sowie des Fazits: „Miteinander klingt’s einfach besser“.

Projektmanagement:

- Stadt Köln – Dezernat für Mobilität Stadt Köln – Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Kontakt:

- Ansprechpartner: Regina Decker
- E-Mail: dez-iii-kommunikation@stadt-koeln.de
- Projekthomepage: http://www.fahrradstraßen.koeln

105

https://youtu.be/5YEOf6Q5SQ4

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Die Regeln in Fahrradstraßen sind den Verkehrsteilnehmenden bekannt und es gibt ein gutes Miteinander
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Die Authentizität der Protagonisten erzielt eine hohe Identifikation bei den Verkehrsteilnehmenden.
- FINANZIERUNG:
  Gefördert durch: BM für Digitales und Verkehr
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Mai 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die groß angelegte Kampagne „Hier spielt eine andere Musik“ erklärt die in Fahrradstraßen geltenden Regeln mit Redewendungen aus der Musikwelt und ruft zum Miteinander aller Verkehrsarten auf. Das Besondere daran: Mit dem Perspektivenwechsel werden die Regeln von authentischen Kölner*innen, die leidenschaftliche Musiker*innen und Fahrradfahrer*innen sind, auf eine „musikalische Weise“ beschrieben. Die mediale Berichterstattung sowie das Feedback in den sozialen Medien waren überwältigend.

KAMPAGNE FAHRRADSTRASSEN „HIER SPIELT EINE ANDERE MUSIK“

Werbefläche	Kontakte pro Woche	Ausgespielte Wochen	Kontakte gesamt
Mega-Light-Plakat (MLP)	1,95 Mio.	1	1,95 Mio.
City-Light-Poster (CLP)	8,11 Mio.	1	8,11 Mio.

105

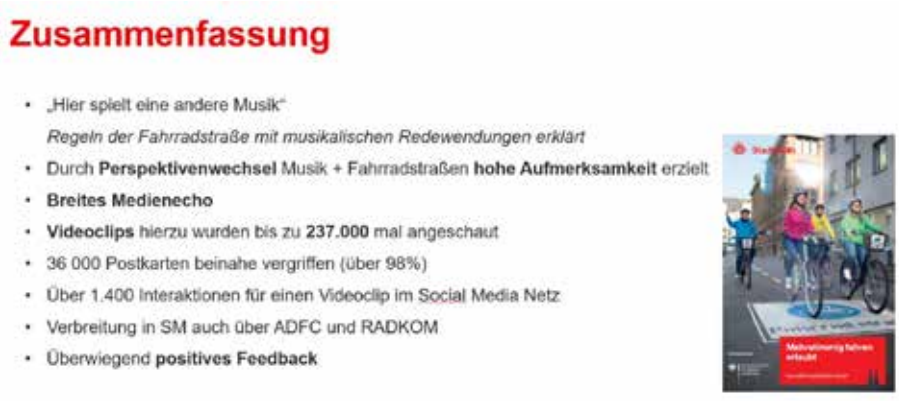
Die Videobeiträge vermitteln den besonderen Charakter:
„Radfahrende spielen hier die erste Geige“ (237.044 Wiedergaben): https://www.youtube.com/shorts/KttvWneSWIO

„Immer schön piano: max. 30 km/h“ (219.973 Wiedergaben): https://www.youtube.com/shorts/5EK8sELMINE
„Mehrstimmig fahren erlaubt“: https://www.youtube.com/shorts/7E6ZxxMvB5g?feature=share
„Mindestintervall 1,5 Meter“ (194.170 Wiedergaben): https://www.youtube.com/shorts/YM-QnTt

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
In einer Großstadt wie Köln ist das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl, um zügig und klimaschonend mobil zu sein. Ziel der Stadt Köln ist es, den Radverkehr als wichtigen Teil der Mobilitätswende zu fördern und dafür die entsprechende Infrastruktur stetig weiter zu verbessern. Wir möchten das Angebot für Radfahrende daher weiter optimieren und setzen auf das Miteinander der einzelnen Verkehrsarten, was gerade in Fahrradstraßen von großer Bedeutung ist.

Durch die wachsende Zahl der Fahrradstraßen wird dem Verkehrsmittel „Fahrrad“ und damit einer nachhaltigen Mobilität immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Die Kampagne soll dazu beitragen, das umweltbewusste Unterwegssein zu verbessern und zu fördern.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Unser Team hat die Umsetzung direkt mit den Gewerken durchgeführt und damit sehr effizient gearbeitet.



SIEBENECKEN.APP

106

Mit der SIEBENECKEN.APP entdecken Einheimische und Touristen die bestehenden Radrouten in Stemwede auf neue Art und Weise. In jedem Browser aufzurufen, macht sie auch schon von zu Hause aus Lust auf das SIEBENECKEN-Erlebnis. Mit dem Handy funktioniert die APP an den Erlebnisorten ähnlich wie ein klassischer Stempelpass.

Mit dem Handy werden an den POIs über die Check-in-Funktion (GPS) „digitale Stempel“ gesammelt. Je nach Anzahl können verschiedene Preise gewonnen werden. Dafür müssen Spielelemente wie Quiz, Wordle oder Puzzle gelöst werden. Die APP wird noch um ein Augmented-Reality-Spiel erweitert.

Die Daten der Nutzer werden nur für das Gewinnspiel erfasst. Auch die Nutzung der gängigen App Stores ist nicht notwendig.

Die Multilingualität ermöglicht die Nutzung für Gäste aus dem Ausland oder für Einwohner mit Migrationshintergrund. Zudem gibt es auch eine plattdeutsche Version als typische regionale Besonderheit.

Mit Texten, Audio-Guides und Bildern wird ein Gesamteindruck der POIs vermittelt. Weitere Elemente wie Fotobox und Selfie-Modus (direktes Teilen der Bilder auf Instagram, Facebook und mit Handykontakten ist möglich) sorgen für einen zusätzlichen Spaßfaktor. Für die APP erstellte Maskottchen und Icons lassen die erstellten Fotos zur individuellen Erinnerung werden.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Bestehende Radrouten auf neue und multimediale Art und Weise erlebbar machen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehr als 100.000 Zugriffe im ersten Dreivierteljahr
- FINANZIERUNG:
  Mit Mitteln aus dem Förderprogramm VITAL.NRW
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit April 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit der SIEBENECKEN.APP entdecken Einheimische und Touristen die bestehenden Radrouten in Stemwede auf neue und multimediale Art und Weise mittels einer Web-App und können auch Gewinne generieren durch das Lösen von Spielelementen.

Projektmanagement:
- Tourismusverband Westfälische Sieben, Gemeinde Stemwede

Kontakt:
- Ansprechpartner: Kirsten Halwe
- E-Mail: k.halwe@stemwede.de
- Projekthomepage: https://stemwede.siebenecken.app/

106

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Der Nachhaltigkeits-Gedanke kommt durch verschiedene Aspekte zur Geltung:

Die Erlebnisorte in der App können jederzeit erweitert werden und die Spielelemente werden für jede Saison erneuert. Jedes Jahr ist also neuer Radfahrspaß garantiert.

Da alle Stempelpunkte aus zeitlicher Sicht nur an mehreren Tagen zu sammeln sind, sollen auf Dauer vor allem die Übernachtungszahlen gesteigert werden. Aber auch der Tagestourismus wird durch die Aktionen an der Strecke an Zuwachs gewinnen können.

Die Einbindung der heimischen Gastronomie und des Handels über das Gewinnspiel und durch die Erwähnung an den Streckenabschnitten bietet einen zusätzlichen Mehrwert des Projekts. Die Frequenz der Besucher wird nicht nur in Gastronomie und Handel gesteigert, auch die vielen Ausflugsziele, die u.a. ehrenamtlich betreut werden, bekommen so mehr Zulauf und eine kostenfreie Werbung.

Das in Stemwede entwickelte Konzept wurde inzwischen auf die sechs benachbarten Kommunen der „Westfälischen Sieben“ erweitert.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Das Projekt wurde zusammen mit professionellen App-Entwicklern umgesetzt.

FILMPRODUKTION IM RAHMEN DER UMSETZUNG DES RADENTSCHEIDS IN AACHEN

107

https://www.youtube.com/watch?v=1baCrn6OD6o

2019 hat die Stadt Aachen den Radentscheid angenommen. Neben quantitativen Zielen lautet eines der Ziele „transparente Förderung der Verkehrswende".

Im Jahr 2020 wurde daher die Verwaltungsarbeit zur Umsetzung des Radentscheids mit einer Präsentation im Rahmen der eigens geschaffenen „Jahresveranstaltung Radentscheid" vorgestellt. Auf diese Weise wurden allerdings ausschließlich Interessierte an einem Abend erreicht.

Aus Gesprächen der Planer*innen mit Bürger*innen wurde deutlich, dass dieses einmalige Format nicht die erforderliche Reichweite erzielte, um die Arbeiten der Verwaltung im Sinne der Umsetzung des Radentscheid adäquat zu dokumentieren. Dies schlug sich negativ auf die Erwartungshaltung der Bevölkerung in Bezug auf Umsetzungsdauer und -menge nieder.

Aufbauend auf diese Erkenntnis, entstand der hier eingereichte Film. Dieser wurde nicht nur als Element für die Jahresveranstaltung produziert, sondern findet darüber hinaus auch heute noch Verwendung im Rahmen von Vorträgen und Öffentlichkeitsarbeit. Auch haben viele Menschen die Möglichkeit genutzt, diesen als On-demand-Angebot über den YouTube-Kanal der Stadt anzusehen.

Die Resonanz auf den Film war und ist (auch bundesweit) sehr positiv. Erfreulicherweise wird der Stadt Aachen bescheinigt, dass der Film gerne eingesetzt wird, um Bürger*innen, Politiker*innen und Stakeholder*innen ein Verständnis für den Ablauf und die Dauer von Planungsprozessen zu vermitteln.

Das Projekt wurde durch die Koordinatorin des Radentscheids der Stadt Aachen geleitet. An dem Projekt beteiligt waren insgesamt neun Kolleg*innen aus den Abteilungen Mobilität und Verkehrsplanung sowie Straßenplanung und -bau sowie die Feuerwehr der Stadt Aachen. Alle Beteiligten sagten ihre Unterstützung erfreulicherweise schnell zu und beteiligten sich mit großem Engagement.

Projektmanagement:

- Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität im Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur der Stadt Aachen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Daniela Rüdel
- E-Mail: daniela.ruedel@mail.aachen.de
- Projekthomepage: http://www.aachen.de/radentscheid

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Film, der die Verwaltungsarbeit (insbesondere den Planungsprozess) zur Umsetzung des Radentscheids in 2021 erklärt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erklärung, wie komplex die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist, Dokumentation der städtischen Arbeit
- FINANZIERUNG:
  Städtischer Haushalt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Produktion im Dezember 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Film veranschaulicht die Komplexität verkehrsplanerischer Prozesse von der Planungsidee bis zur Umsetzung. Die oft kritisierten (zu) langen Umsetzungszeiträume von Maßnahmen werden mit konkretem Inhalt hinterlegt. Dies erzeugt Verständnis. Gleichzeitig dokumentiert der Film transparent und ansprechend die städtischen Aktivitäten zur Umsetzung des Radentscheids in 2021. Er ist authentisch, da die Fachplaner*innen ihre Projekte selbst vorstellen. Sie geben dabei einen Blick hinter die Kulissen.

FILMPRODUKTION IM RAHMEN DER UMSETZUNG DES RADENTSCHEIDS IN AACHEN

107

Ein wichtiges Ziel bei der Konzeption des Films war es, die Menschen hinter den Projekten vorzustellen, um so der Radverkehrsförderung in Aachen ein Gesicht zu geben.

Im Zuge der Dreharbeiten ist so viel informatives Filmmaterial aufgenommen worden, dass im Nachgang beschlossen wurde, zusätzlich zur Kurz- (12 Minuten) auch eine Langversion des Films (19 Minuten) zu produzieren (https://vimeo.com/679879532/ef07b2af8c). Maßgeblich für die Entscheidung für zwei Videos war, den eigentlichen Film kompakt und damit nicht länger als 12 Minuten zu halten.

Mit dem Film wurde ein Produkt geschaffen, das es so bisher in der Fachöffentlichkeit noch nicht gab.

Der Film hat geholfen, die Erwartungshaltung in Bezug auf die Umsetzung der Ziele des Radentscheids in den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zu relativieren. Auch hat er den Mitarbeiter*innen der Verwaltung die Möglichkeit gegeben, ihre tägliche Arbeit transparent darzustellen und so das Image ihrer Tätigkeit im öffentlichen Dienst aktiv positiv zu beeinflussen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Durch das gewählte Format (Video) ist das Produkt ausschließlich digital verfügbar und somit ressourcenschonend wiederholbar und zeitlich unbegrenzt einsetzbar.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Es wurde ein Projektplan inkl. Zeitplan und Drehbuch erstellt, sodass die Dreharbeiten an zwei Tagen durchgeführt wurden und alle Protagonist*innen vorbereitet waren.

KLICK & BIKE: BUCHUNGSPLATTFORM FÜR KOMMUNALE LEIHFAHRRÄDER

STADT Geestland

gemeinsam nachhaltig innovativ

108

https://www.youtube.com/watch?v=KIX-X-ptRdg

Über das Förderprogramm „CuX und quer – Erfahrungen in Grün“ des Landkreises Cuxhaven hat die Stadt Geestland drei E-Lastenräder und drei E-Bikes zur Verfügung gestellt bekommen. Zur Geestland-Flotte gehören außerdem noch ein E-Lastenrad, ein E-Bike sowie ein Klapprad, die der Stadt jeweils vom Bundesdeutschen Arbeitskreis für umweltbewusstes Management (B.A.U.M. e.V.) überlassen wurden. Hinzu kommt die „Geesine“, ein weiteres vielseitiges Lastenrad, das Geestland durch die Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer als „Biosphärenbike“ zur Verfügung gestellt und derzeit noch gesondert verliehen wird.

Durch den tiefen Schwerpunkt lassen sich mit den Lastenrädern sowohl bis zu zwei Kinder als auch Einkäufe, Gepäck und andere Lasten sicher und angenehm transportieren. Eine Plane schützt das Gepäck, die starken Motoren sorgen für den notwendigen Rückenwind. Die hochwertige Verarbeitung der Räder garantiert nachhaltigen Fahrspaß und macht Lust auf ein eigenes Lastenrad.

Da die Flotte mit den Jahren immer weiter angewachsen ist, hat die Stadt Geestland eine eigene Buchungsplattform aufgebaut, über die das gewünschte Leihfahrrad mit wenigen Klicks für bis zu drei Tage reserviert und an zwei Standorten abgeholt werden kann – natürlich komplett kostenfrei!

Zum einen können die E-Lastenräder im Ortsteil Bad Bederkesa ausgeliehen werden. Dieser Verleih erfolgt über die rad+bus.STATION. Der Bürger erhält die Schlüssel von der Touristinformation in der benachbarten Moor-Therme. Anschließend kann das Rad eigenständig entnommen und nach Beendigung der Fahrt wieder in der rad+bus.STATION abgestellt werden. Zum anderen können auf dem Bauhof im Ortsteil Langen E-Bikes ausgeliehen werden. Hier erfolgen Übergabe und Rücknahme durch einen Mitarbeiter der Stadtverwaltung.

Wichtig ist der Stadt dabei, nicht in Konkurrenz zum Verleih der Händler vor Ort zu treten. E-Bikes sind aus diesem Grund nicht am Standort Bad Bederkesa abholbereit.

Projektmanagement:

- Stabsstelle Bürgermeisterbüro der Stadt Geestland

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sonja Thomas
- E-Mail: sonja.thomas@geestland.eu
- Projekthomepage: https://www.geestland.eu/Nachhaltigkeit/Energie-und-Klimaschutz/Klimaschutzprojekte/Mobilitaet.htm

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Steigerung des klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsangebotes im ländlichen Raum
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zusammenführung aller Verleihfahrräder auf einer Buchungsplattform und zwei zentrale Verleihstationen
- FINANZIERUNG:
  22.000 € Förderung durch LK Cuxhaven und Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Mai 2023 bis Dezember 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit 40 Stellplätzen und zehn Fahrradboxen ist die rad+bus.STATION Bederkesa einer der mobilen Dreh- und Angelpunkte für nachhaltige ländliche Mobilität in Geestland. Hier befindet sich die Endstation des ÖPNV, des für Nutzer kostengünstigen Anruf-Sammeltaxis (AST) und für den sich in der Ausschreibung befindenden „autonomen Bus“, einem Projekt im Rahmen von „Smart City“. Mit der Einführung der Buchungsplattform werden alternative Technologien im Verkehrssektor nachhaltig kombiniert und etabliert.

KLICK & BIKE: BUCHUNGSPLATTFORM FÜR KOMMUNALE LEIHFAHRRÄDER

Nicht nur Leihräder stehen diebstahlsicher und trocken in der rad+bus.STATION. Gegen ein Pfand gibt es den Schlüssel zur Station auch zum Abstellen eigener Fahrräder. Zehn abschließbare Fahrradboxen, etliche Abstellbügel und 44 Schließfächer inklusive Ladefunktion, zum bequemen Laden unterwegs, sowie genügend Platz für Rucksäcke und Taschen stehen in der Station zur Verfügung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Gerade im ländlichen Raum, wo Wege zur Arbeit, zum Kindergarten und der ärztlichen Versorgung in wenigen Fällen zu Fuß zu erreichen sind und der öffentliche Verkehr gar nicht oder nur wenige Male am Tag angeboten wird, ist ein vielfältiges und niederschwelliges Angebot für nachhaltige Mobilität im Verkehrssektor für die Stadt Geestland unerlässlich.

Die Stadt bietet mit den einfach zu buchenden E-Bikes ein Sharing-System an, das nachhaltig eine Verringerung von Emissionen und Ressourcenschonung im Verkehrsbereich etabliert und verfügbare Verkehrsmittel effizient und kundenfreundlich miteinander verknüpft. Private Haushalte, Kleinunternehmen, Vereine und Touristen können kostenfrei erste Erfahrungen im Praxistest sammeln und prüfen, ob ein Lastenrad künftig das eigene Auto oder zumindest den Zweitwagen ersetzen kann.

Um den Autoverkehr zu reduzieren, leistet der Radverkehr einen sinnvollen und wachsenden Beitrag zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Radfahrer bewegen sich gesundheitsfördernd und emissionsarm fort.

Um einen klima- und umweltverträglichen Wechsel hin zur Radmobilität zu gestalten, sieht das Radwegekonzept der Stadt weitere zusätzliche Routen zur Erweiterung des Netzes bzw. die Verbesserung bestehender verläufe vor – sowohl des Alltagsradverkehrs, mit direkten und zügigen Verbindungen, als auch des Freizeitverkehrs, der die touristischen Ziele miteinander verbindet.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Buchungsplattform entstand unter Einbindung verschiedener Akteure und Fachabteilungen aus Verwaltung, Institutionen und Vereinen durch eine effektive, schnelle und kooperative Zusammenarbeit.

BIKE IT RIGHT

Die Förderung des Radverkehrs hat im Zuge der angestrebten Mobilitätswende in Hamburg einen besonderen Stellenwert. Hamburg hat sich das Ziel gesetzt, im Jahr 2030 Fahrradstadt zu werden und mindestens 80% aller Wege im Umweltverbund zurückzulegen.

Um diesem Bestreben nachzugehen und neue attraktive Angebote für Fahrradfahrende zu schaffen, bedarf es einer nutzerorientierten Radinfrastruktur. Um den Ausbau und den Erhalt der Radinfrastruktur zu gewährleisten, ist es notwendig, eine Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen durchzuführen. Insbesondere ein sicheres und komfortables Fahrerlebnis kann für die Teilnahme am Radverkehr und die Entscheidung für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel eine wichtige Rolle einnehmen. Speziell für unerfahrene Fahrradfahrende stellen Unsicherheiten im Radverkehr eine große Hürde dar, wie z.B. die Angst vor Unfällen auf schmalen Radwegen, schlechte Beleuchtung oder starkes Verkehrsaufkommen. Während sich die objektive Sicherheit vor allem in Unfallstatistiken widerspiegelt, kann die subjektive Sicherheit auch außerhalb der Unfallbrennpunkte schlecht ausfallen. Daher ist es von Bedeutung, das Thema Sicherheitsempfinden im Radverkehr aufzunehmen.

Mit der Bike IT Right App bekommen Teilnehmende die Möglichkeit, beim Fahrradfahren georeferenzierte Markierungen an Stellen zu setzen, wo sie sich unsicher oder besonders sicher fühlen. Dabei können die Teilnehmenden vor jeder Fahrt einen der drei Fokusbereiche in der App wählen. Die Fokusbereiche lauten Allgemein, Infrastruktur und Verkehrsteilnehmende.

Die Daten, die im Rahmen des Pilotprojektes Bike IT Right gesammelt wurden, ermöglichen es, ein Bild des Sicherheitsempfindens der Teilnehmenden hinsichtlich der Verkehrsanlagen zu skizzieren. Durch weitere Verknüpfungen mit beispielsweise Unfalldaten können potenzielle Handlungsschwerpunkte in der Infrastruktur identifiziert werden.

Bike IT Right kann somit als effektives Werkzeug für die Aufnahme, Lokalisierung und Beschreibung von Empfindungen im Straßenverkehr dienen. Die Daten können folglich eine Informationsgrundlage für die Planungsoptimierung sein. Des Weiteren

Projektmanagement:

- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ina Kaden
- E-Mail: ina.kaden@lsbg.hamburg.de
- Projekthomepage: https://bike-it-right-lsbg-hh.hub.arcgis.com/

109

https://www.youtube.com/watch?v=WLNkhNn12BO

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Die Bike IT Right App erfasst das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden auf Hamburgs Verkehrsanlagen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreich abgeschlossene Pilotphase mit 80 Teilnehmenden und 4.261 gesammelten Markierungen
- FINANZIERUNG:
  Finanzierung aus laufendem Haushalt
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  04/2022 bis 09/2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Bike IT Right App soll als Werkzeug für Planerinnen und Planer dienen, um Handlungsschwerpunkte, die die Verkehrssicherheit betreffen, identifizieren zu können. Mit der App können Fahrradfahrende ihr Sicherheitsempfinden beim Fahren georeferenziert aufnehmen. Im Nachgang können die gesetzten Markierungen analysiert werden, um Schlüsse über das Sicherheitsempfinden an bestimmten Verkehrsanlagen in Hamburg zu ziehen.

109

lassen sich durch die positiven Meldungen Rückschlüsse über Best-Practice-Beispiele ziehen, an denen man sich bei zukünftigen Projekten orientieren kann.

Bike IT Right sollte den Wettbewerb gewinnen, weil das Projekt die Möglichkeit bietet, während des Fahrradfahrens subjektive Empfindungen bezüglich der Verkehrsinfrastruktur aufzunehmen. Die gewonnenen Informationen können genutzt werden, um den Straßenraum sicherer zu gestalten und mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern. Das Erhaltungs- und Assetmanagement Straßen des Landesbetriebs für Straßen, Brücken und Gewässer in Hamburg erhofft sich dadurch, einen positiven Beitrag zur Mobilitätswende leisten zu können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die angestrebte Mobilitätswende in Hamburg verfolgt das Ziel, die CO_2-Emissionen im Verkehr zu senken.

Um mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern, werden sichere Radverkehrsanlagen benötigt. Das Pilotprojekt Bike IT Right zeigt potenzielle Sicherheitslücken im Verkehrsnetz auf, die bei Bedarf durch Optimierungsmaßnahmen geschlossen werden können. Somit kann das Projekt dazu beitragen, den Anteil von Fahrradfahrenden am Modal Split zu erhöhen.

WINTERHELDEN – KAMPAGNE ZUR FÖRDERUNG DES RADFAHRENS IM WINTER

RAD.SH
Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein

110

Die Bilder der Kampagne wurden mit einer KI erstellt, deshalb werden „echte“ Winterhelden gesucht. Die Kampagne startet erstmalig im Januar 2024 und soll in den kommenden Jahren mit immer wieder neuen Incentives fortgesetzt werden. Das Angebot beinhaltet zwei Aufsteller aus fester Pappe mit einer Größe von 1,40 x 2,00 m sowie 0,80 x 2,00 m. Dazu gehören zwei Flyer und sechs verschiedene Postkarten. Diese Aufsteller können beispielsweise in der Rathaushalle, am Eingang des Verwaltungsgebäudes oder in Kantinen plaziert werden. Mittels eines eigenen Schildes können die Kommunen ihr Logo auf den Aufstellern plazieren. Gestartet wird die Kampagne mit einem Fototermin im Ministerium am 17.01.2024. Das Ministerium und der Landesbetrieb Straßenbau machen mit. Ausführliche Beschreibung: http://www.rad.sh/winterhelden

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Über die Bedeutung von Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gibt es zahlreiche Studien. Dieser Punkt soll hier nicht weiter beleuchtet werden.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

Projektmanagement:
- RAD.SH

Kontakt:
- Ansprechpartner: Thorben Prenzel
- E-Mail: thorben.prenzel@rad.sh
- Projekthomepage: http://www.rad.sh/winterhelden

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Schleswig-Holstein
- ZIEL:
  Sommer-RadlerInnen werden motiviert, ihr Fahrrad auch in den Wintermonaten zu nutzen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Projekt in 31 Kommunen und fünf Kreisen in der Umsetzung
- FINANZIERUNG:
  Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Januar bis März 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mittels Aufstellern in Rathäusern und Kreisverwaltungen werden BürgerInnen und Verwaltungsangestellte zum Radfahren im Winter motivert. Das Besondere ist, dass die Kampagne mit relativ wenig Aufwand verbunden und günstig umzusetzen ist und dass mit der Aufstellung in den Vorhallen viele BürgerInnen aus den Kommunen erreicht werden können. Die Aufsteller werden mit einem dazu passenden Motivations- und Infoflyer sowie Postkarten bestückt.

PODCAST RADWISSEN

Die aufbereiteten Studien sind ehemalige (und aktuelle) NRVP-Projekte, Dissertationen, weitere Forschungsprojekte oder Projekte mit wissenschaftlicher Begleitung sowie relevante internationale Studien.

Die Themenbreite ist vielfältig und die Themen bewegen sich entlang der Oberthemen Infrastruktur, Verhaltensveränderungen, inklusiver Radverkehr und Fahrradkultur.

Das Ziel ist es, durch mehr Wissen eine höhere Akzeptanz für Radverkehrsmaßnahmen und inklusivere Radverkehrsmaßnahmen in der Bevölkerung und Verwaltung zu erhalten. Durch die Kommunikation der Erkenntnisse aus den Studien und der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen erhalten Personen, die in der Radverkehrsförderung arbeiten, nützliche Informationen, welche sie in ihren Arbeitsalltag übertragen können.

Die Vermittlung von zielgruppenspezifischen Ansätzen zeigt Zugänge auf, um mehr Menschen für das Fahrradfahren zu begeistern, und trägt zur Etablierung einer Fahrradkultur bei.

Es wurden bereits zwölf Folgen produziert und elf (seit April 2023) ausgestrahlt. Über 5.300 Menschen haben sich die Folgen bereits angehört (Stand: 15.01.2024).

Projektmanagement:

- Fair Spaces GmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Carolin Kruse
- E-Mail: kontakt@fair-spaces.de
- Projekthomepage: https://fair-spaces.de/radwissen/

Die Folgen handeln von folgenden Themen:

1. Temporäre Maßnahmen mit Dr. Julia Jarass vom DLR zu Autofreie Sommerstraßen Barbarossa und Katharina Götting (RIFS Potsdam) zu Pop-up-Bike-Lanes Berlin
2. Governance – Politik, Konzepte und Strukturen mit Stefan Lüdecke (Stadt Frankfurt) und Thomas Stein (Difu) zum Projekt KoRa
3. Radverkehrsförderung, die alle mitdenkt, mit Dr. Henrike Rau (LMU München) zu RadAktiv und Dr. Angela Francke (Uni Kassel) zu IntegRADtion
4. Wirtschafts- und Lieferverkehr mit Dr. Ralph Richter (Leibniz-Institut) zu Stadtquartier 4.1 und Dr. Johannes Gruber (DLR) zu Ich entlaste Städte
5. Subjektive Sicherheit mit David Friel (TU Berlin) zu SuSi3D und Heiko Rintelen (Fix My City) zum Radwege-Check
6. Radnetzplanung mit Dr. Michael Hardinghaus (DLR) zu InfRad und Dr. Stefan Huber (TU Dresden) zu bikesim
7. Reduzierung von Konflikten mit Johanna Drescher (ADFC) zu CapeReviso und Ranghild Sorensen (Changing Cities) zu Schöner Verkehren
8. QuickWins in der Radverkehrsplanung mit Svenja Golombek (ehemals ADFC) zu InnoRADQuick und Hanna Rhein (Deutsche Umwelthilfe) zu Pop-up-Republik
9. Mobilitätsbildung mit Dr. Katja Beyer (TU Chemnitz) zu RADerFAHREN und Dr. Volker Blees (Hochschule Rhein-Main) zu Deine Schule per Rad
10. Winterdienst für den Radverkehr mit Britta Peters (HiiCCE GmbH) und Dr. Sven Lissner (TU Dresden) zu E-Win
11. Interkommunaler Radverkehr mit Christian Zuckermann (Landkreis Gießen) zur Fahrradstraße K 29 und Christoph Kollert (Gemeinde Eichwalde) zu NUDAFA

111

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Berlin
- ZIEL:
  Ein Podcast über wissenschaftliche Studien zur Radverkehrsförderung
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Podcast mit elf ausgestrahlten Folgen (Stand: Januar 2024)
- FINANZIERUNG:
  88.178,00 €: 80% NRVP, 20% Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  01.09.2022 bis 31.08.2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit dem Podcast Radwissen werden Radverkehrsstudien für die interessierte Öffentlichkeit, Verkehrsplanende und Radverkehrsbeauftragte zugänglich gemacht. Die Öffentlichkeit wird informiert und die Planenden und Beauftragten werden mit neuen Forschungsergebnissen und -ansätzen inspiriert. Durch die Vermittlung von Studien in einem Podcast-Format bereiten wir wissenschaftlich fundierte Ansätze zur Radverkehrsförderung leichtverständlich auf und verbreiten diese auch über ein Fachpublikum hinaus.

PODCAST RADWISSEN

Die nächsten Folgen drehen sich (voraussichtlich) um folgende Themen:

- Betriebliche Fahrradmobilität
- Superblocks
- Fahrradverleihsysteme
- Tourismus
- Topografie
- Radverkehr und Wohnen
- Mobilitätsarmut
- S-Pedelecs / E-Bikes
- Daten mit dem Smartphone

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Podcastfolgen werden online aufgezeichnet, sodass es keine Reisekosten und Reisezeit für die Gäst*innen gibt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Zu Anfang des Projektes gab es einen Wissensaustausch und eine Abfrage zu gewünschten Themen mit dem Mobilitätsforum Bund. Zudem haben wir über Social Media dazu aufgerufen, interessante Themen und Studien einzureichen, um das Projekt zu beschleunigen und die Auswahl an relevanten Themen und Studien zu verbessern.

111

DER DEUTSCHE
FAHRRADPREIS
best for bike

EHRENAMT

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Verkehrserziehung & ehrenamtliche Radtouren

BDR KIDS-RAD-DIPLOM

112

https://youtu.be/mkhIL8OeS3I

Mit dem Kids-Rad-Diplom möchten der Bund Deutscher Radfahrer und seine Vereine Kinder zu einer sicheren Radbeherrschung befähigen sowie dazu, den Spaß am Radsport selbst zu erfahren. In Form eines standardisierten Parcours erlernen die Kinder im Rahmen des Kids-Rad-Diplom-Kurses die grundlegenden Fahrtechniken und halten nach sechs Übungsstunden und überstandenem Kurs das Kids-Rad-Diplom in der Hand.

Dreh- und Angelpunkt sind dabei die in den lokalen Radsportvereinen aktiven Kids-Rad-Diplom-Instruktor:innen, die in ihrer Ausbildung neben der Durchführung des Diploms einen besonders großen Stellenwert auf die Durchführung eines niedrigschwelligen, im Sozialraum verankerten Radsportangebots für alle gelegt haben. Als Multiplikator:innen bauen sie Brücken zu Kooperationspartnern und Personengruppen, welche den Zugang zu den Radsportvereinen bisher noch nicht gefunden haben. In ihrer Ausbildung erwerben die Instruktor:innen spezifisches Wissen und Können. Über eine vielfältige Angebotsgestaltung und ressourcenorientierte Förderung gelingt es ihnen, die Kinder dort abzuholen, wo sie stehen, ohne sie dabei zu über- oder unterfordern.

Das Projekt hat es verdient gesehen zu werden, weil mithilfe des Kids-Rad-Diploms viel bewegt werden kann. Engagierte Ehrenamtler:innen helfen Kindern dabei sich auf dem Fahrrad wohlzufühlen und vermitteln ihr Wissen mit Herzblut und Leidenschaft. Darüber hinaus werden Generationen von Kindern von dieser Euphorie angesteckt und lernen Neues, haben Spaß und können dadurch den Radsport, das Ehrenamt und die Mobilität von morgen mitgestalten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Kids-Rad-Diplom ist auf verschiedene Weisen nachhaltig angelegt. Nachhaltigkeit an sich spielt dabei eine große Rolle mit Blick auf das Projekt. Das Angebot des Kids-Rad-Diploms ist im Rahmen der inter-

Projektmanagement:

- Bund Deutscher Radfahrer e. V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Stephan Adams
- E-Mail: stephan.adams@bdr-online.org
- Projekthomepage: https://bdr-trainerclub.de/kids-rad-diplom/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Die Vermittlung einer sicheren Radbeherrschung diverser Kinder-Jugendgruppen durch Radsportvereine
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bisher konnten eine Vielzahl an Kindern unabhängig von Vielfaltsdimensionen erreicht werden
- FINANZIERUNG:
  DOSB Projekt „Willkommen im Sport“, Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Ich kann sicher Fahrrad fahren!“ Das soll jedes Kind von sich sagen können, wenn es das Kids-Rad-Diplom in Händen hält. Das BDR Kids-Rad-Diplom soll zukünftig einen ähnlichen Stellenwert wie das Seepferdchen einnehmen. Im Rahmen des Kids-Rad-Diplom-Kurses werden die grundlegenden Fahrtechniken vermittelt und Leidenschaft für das Fahrrad als Sportgerät vermittelt. Das Projekt unterscheidet sich von anderen Projekten, da die Schnittstelle zu den Radsportvereinen im Fokus liegt.

BDR KIDS-RAD-DIPLOM

112

kulturellen Verbandsentwicklung gestaltet worden. Das heißt, nachhaltig sollen durch das Angebot alle Kinder, unabhängig von Vielfaltsdimensionen wie Herkunft, Geschlecht oder sozialer Herkunft, im Altersrahmen zwischen sechs und zehn Jahren angesprochen werden und mithilfe des Radsportvereins eine sichere Radbeherrschung erwerben. Dadurch ergeben sich weitere nachhaltige Zielsetzungen wie z.B. positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Kinder und nachhaltig sinkende Verletzungen durch Fahrradunfälle, aber auch eine Stärkung der Vereinsstruktur durch Mitgliederzuwachs und langfristige Bindung, z.B. durch die Übernahme von Ehrenämtern und die Stärkung des Ehrenamtes durch eine vielschichtige Qualifizierung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

1. Effektives Projektmanagement
2. Ressourcenverknüpfung (Multiplikator:innenschulung, digitaler E-Learning-Kurs für bestehende Trainer:innen, Einbettung in die Ausbildung des DOSB Radsporttrainer C, Einbettung in die Vorstufenqualifikationen BDR BasisCoach und BDR KidsCoach)
3. Zielgruppenorientiertes Marketing

MINI BIKER – RADSPORTJUGEND DES BUND DEUTSCHER RADFAHRER E.V.

113

Mit den Mini Bikern möchte die Radsportjugend des Bund Deutscher Radfahrer e.V. für seine Vereine sowie deutschlandweit für alle KiTa-Kinder eine Teilhabe an einer sozialen Bewegungsform – neben Turnen und Fußball – ermöglichen, mehr Bewegungsangebote etablieren und Zugänge schaffen für (vulnerable) Gruppen, die sonst keinen Bezug zu Sport(vereinen) haben. In Form einer auf der Radsportjugend-Homepage abrufbaren (geförderten) Materialbox mit Inhalt eines mobilen und variablen Radparcours und einer dazugehörigen Anleitung erlernen die Kinder im KiTa-/Vorschulalter spielerisch eine sichere Radbeherrschung, Geschicklichkeit auf dem Rad und Spaß an der Bewegung. Das Projekt ist ganzjährig in- und outdoor durchführbar. Bis dato wurde eine Konnektivität zu 280 Institutionen, darunter Vereinen und Kindereinrichtungen deutschlandweit, hergestellt, wobei zahlreiche zwei- bis sechsjährige Kinder partizipierten. Nach initialem Feedback konstatierten wir eine resonanzstarke Affinität seitens der Vereine und Kindereinrichtungen.

Durch unser BDR Kids-Rad-Diplom ermöglichen wir allen Vereinen und KiTas eine Instruktoren-Ausbildung – online durchführbar. In ihrer Ausbildung erwerben die Instruktor:innen spezifisches Wissen und Können über eine vielfältige Angebotsgestaltung und mit ressourcenorientierter Förderung gelingt es ihnen, die Kinder individuell zu begleiten und sie dort abzuholen, wo sie stehen, ohne sie dabei zu über- oder unterfordern.

Hier schaffen wir die Brücke zwischen Verein und KiTa-Kindern, welche den Zugang zum Raderlebnis bisher noch nicht gefunden haben.

Das Projekt verdient Beachtung, da die Mini Biker eine bedeutende Wirkung entfalten. Engagierte Ehrenamtliche unterstützen Kinder dabei, sich auf dem Fahrrad sicher zu fühlen, und teilen ihr Fachwissen mit Hingabe. Dies trägt dazu bei, dass nicht nur die aktuellen Teilnehmer:innen von dieser Initiative profitieren, sondern auch kommende Generationen. Die Be-

Projektmanagement:

- Radsportjugend des Bund Deutscher Radfahrer e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lysann Schmeiser
- E-Mail: lysann.schmeiser@bdr-online.org
- Projekthomepage: http://www.bdr-jugend.de/minibiker

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Schaffung deutschlandweiter Bewegungsangebote mit Laufrad/Rad für Kinder im KiTa- und Vorschulalter
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bisher konnten 280 Vereine und Kindereinrichtungen mit einer Vielzahl an Kindern erreicht werden.
- FINANZIERUNG:
  BMFSFJ/DSJ-Projekt „MOVE FOR HEALTH“ und Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit April 2023 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ziel ist es, für Kinder im KiTa- und Vorschulalter deutschlandweit Bewegungsangebote auf Rutschauto – Dreirad – Laufrad – Fahrrad zu schaffen, auf spielerische Weise ihre motorischen Fähigkeiten und ihre mentale Gesundheit zu verbessern, gleichzeitig ihr Selbstbewusstsein zu stärken und Ehrenamtliche bei der Umsetzung dieser Angebote zu unterstützen. BDR Mini Biker sollen zukünftig einen ähnlichen Stellenwert wie ein Turnangebot für Kinder ab zwei Jahren einnehmen. Fokus ist die Schnittstelle KiTa/Verein.

MINI BIKER – RADSPORTJUGEND DES BUND DEUTSCHER RADFAHRER E.V.

113

geisterung, die durch das Projekt entfacht wird, motiviert Kinder dazu, Neues zu lernen, Spaß an Bewegung zu haben und aktiv am „Rad"-Sport, am Ehrenamt und an der Mobilität von morgen teilzuhaben. Insgesamt gestalten sie somit eine nachhaltige und positive Zukunft.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt „Mini Biker" zeichnet sich durch vielfältige Nachhaltigkeitsaspekte aus. Die grundlegende Ausrichtung auf Nachhaltigkeit spielt eine zentrale Rolle für das gesamte Vorhaben. Das Bewegungsangebot „Mini Biker" wurde im Kontext der interkulturellen Verbandsentwicklung konzipiert. Das bedeutet, dass das Angebot darauf abzielt, nachhaltig alle Kinder im Alter von zwei bis sechs Jahren anzusprechen, unabhängig von diversen Dimensionen wie Herkunft, Geschlecht oder sozialem Hintergrund. Durch die Zusammenarbeit mit dem „Radsport"-Verein sollen die Kinder eine sichere Radbeherrschung, Geschicklichkeit und mentale Stärke erlangen. Dieses Vorhaben führt zu weiteren nachhaltigen Zielsetzungen, wie z.B. positiven Auswirkungen auf die langfristige Gesundheit der Kinder und nachhaltig reduzierten Verletzungen aufgrund von Fahrradunfällen. Darüber hinaus trägt es zur Stärkung der Vereinsstruktur bei, indem es zu Mitgliederzuwachs führt und langfristige Bindungen fördert. Dies geschieht beispielsweise durch die Übernahme von Ehrenämtern und die Stärkung des Ehrenamtes durch eine umfassende Qualifizierung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

1. Zielgruppenorientiertes Marketing
2. Bereitstellung einer subventionierten Materialbox zur Konzeption eines unmittelbaren Parcours für Rutschauto – Dreirad – Laufrad – Fahrrad unter Einbeziehung entsprechender instruktiver Richtlinien in Form einer eigens erstellten Anleitung
3. Ressourcenverknüpfung (BDR Kids-Coach Multiplikator:innenschulung)

FREITAGS MIT DEM BICIBUS IN DIE ZUKUNFT

Wir wohnen in Hamburg-Altona, einem lebendigen Stadtteil mit einer der höchsten Kinderdichten Deutschlands. Dennoch wird das Verkehrsgeschehen von Autos dominiert. Elterntaxis sind an allen Schulen die Regel. Schulen und Kitas liegen nicht selten direkt an viel befahrenen vierspurigen Straßen mit Tempo 50.

Wir hatten im Herbst 2021 vom originalen „Bicibus“ in Barcelona erfahren und sofort entschieden: Das machen wir auch! Im Bicibus sahen wir das Potenzial, das Thema „sicherer Schulweg“ anzupacken und Menschen bereits im Kindesalter aufs Rad zu bringen. Wir fanden eine Route, die möglichst viele Schulen effizient verbindet, und planten die Abfahrtszeiten so, dass alle rechtzeitig zur Schule kommen. Wir erstellten eine Website, druckten Flyer und Plakate und meldeten den Bicibus als reguläre Demonstration bei der Behörde an. Zudem gewannen wir vorab Schulen, Vereine und Kirchen für unser Projekt.

Mit dem Bicibus bringen wir seit Mai 2022 jeden Schulfreitag Kinder bei Wind und Wetter auf dem Fahrrad zur Schule. Je nach Witterung sind wir mit 15 bis 30 Teilnehmenden unterwegs. Die Eltern kommunizieren in einer Signal-Messenger-Gruppe spontan und direkt, auch wünschen sich die Kinder hier ihr Lieblingslied für die Fahrt.

Lion (8 Jahre): „Ich finde es toll, dass man sich morgens auspowern kann und dass so viele Kinder mitfahren. Und dass ich den Hänger mit der Musikanlage ziehen darf.“

Max (10 Jahre): „Mir bringt es Spaß, morgens mit anderen Kindern Fahrrad zu fahren. Weihnachten habe ich den Tannenbaum auf dem Fahrradanhänger gezogen, das war super.“

Während wir zu Anfang von Autofahrenden oftmals skeptisch beäugt wurden, wird der Bicibus mittlerweile akzeptiert. Die Kinder haben sich an einem Morgen in der Woche den Straßenraum zurückerobert. Sie fahren mit viel Selbstvertrauen und unter Einhaltung der Verkehrsregeln im Straßenverkehr. So lernen die Kinder, auch im Alltag selbstständig mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Auch die Polizei, die uns anfangs mit Autos und Motorrädern abschirmte, konnten wir überzeugen, selbst mit dem Fahrrad dabei zu sein. Mittlerweile haben die Polizist*innen nicht nur Spaß beim Radfahren, sondern unterstützen uns auch aktiv, z.B. mit Erinnerungen, den Bicibus wieder rechtzeitig anzumelden.

Projektmanagement:

- VCD Nord

Kontakt:

- Ansprechpartner: Jens Deye / Finn Peters
- E-Mail: jens.deye@vcd-nord.de
- Projekthomepage: https://nord.vcd.org/bicibus

114

https://www.youtube.com/watch?v=HOcQOXvAAng

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Der Bicibus demonstriert jeden Schulfreitag für mehr Verkehrssicherheit von Schulkindern.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Wir bringen den Kindern Radmobilität auf dem Schulweg näher und thematisieren die Verkehrssicherheit.
- FINANZIERUNG:
  Geringer finanzieller Aufwand auf Spendenbasis
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Mai 2022 jeden Schulfreitag bei Wind und Wetter

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit Mai 2022 fahren Kinder und Erwachsene jeden Freitagmorgen als Gruppe mit dem Namen „Bicibus“ sicher mit dem Fahrrad zur Schule. Wie ein echter Bus hält sich der Bicibus an einen Fahrplan mit Haltestellen, welche entlang der Strecke mit fünf Schulen in Bahrenfeld und Ottensen liegen. Kinder lernen eigenständige Mobilität mit dem Rad und kommen wach und aufmerksam in der Schule an. Wir bieten einen Gegenpol zu Elterntaxis,die die Freiheit der Kinder einschränken und deren Sicherheit gefährden.

114

Der Bicibus in Hamburg-Altona ist auf reges Interesse der Presse gestoßen. Es gab Beiträge in NOZ, SPIEGEL online, Hamburger Abendblatt, Radwelt und im NDR und damit konnten wir die Idee auch in andere Orte tragen. Viele Eltern schreiben uns an und haben Unterstützung zur Etablierung weiterer Bicibusse bekommen. Auch sind wir mit anderen Bicibus-Organisator*innen deutschlandweit und international vernetzt.

In Hamburg-Altona wird der Bicibus auch in Zukunft fahren, damit aus dieser tollen Idee eine breite Bewegung wird. Wir möchten erreichen, dass alle Kinder die Möglichkeit bekommen, mit dem Fahrrad sicher zur Schule zu kommen.

Weitere Fotos und Videos unter:
https://nextcloud.vcd.org/index.php/s/9y2FjWyiSsjyS8e

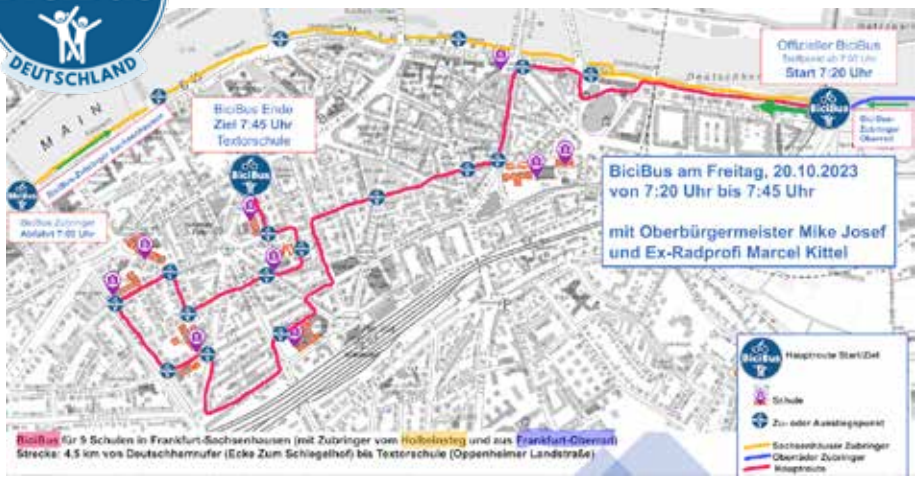
Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wer sich von Kindesbeinen an die Welt erstrampelt, wird auch als Erwachsener das Fahrrad nicht in der Ecke stehen lassen. Damit ist eine frühe Gewöhnung der Kinder ans Radfahren eine wichtige Maßnahme für eine aufs Fahrrad aufbauende nachhaltige Mobilität. Die tägliche Bewegung am Morgen fördert die geistige und körperliche Entwicklung der Kinder. Wir bieten damit einen Gegenpol zu Elterntaxis, in denen Kinder im Auto gefangen zur Bewegungsuntätigkeit gezwungen werden. Die Kinder können auf der gemeinsamen Fahrt soziale Kontakte knüpfen und lernen, selbstständig mobil zu sein. Insgesamt ist der Bicibus eine großartige „Investition“ in die Zukunft unserer Kinder.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Flyer-Verteilung an Schulen
- Signal-Gruppe mit Musikwünschen

BICIBUS-DEUTSCHLAND



115

https://youtu.be/Yd6zPONNoeM?si=vlDLpEJYOoH9sxng

Zu den großen Herausforderungen unserer Gegenwart gehören die Folgen des Klimawandels und des Bewegungsmangels. Es gilt beiden Problemen mit möglichst niedrigschwelligen und sozialen Lösungen nachhaltig entgegenzuwirken. Die von unserer Initiative praktizierten „BiciBusse“ erfüllen genau diese Idealvorstellung:

Der BiciBus ist eine Rad fahrende Gruppe, die straßenverkehrsrechtlich einem Fahrzeug entspricht. Er darf seit der Novellierung der Abstandsregeln eine gesamte Fahrspur einnehmen. Diese Konstellation ermöglicht auch die Integration kleiner Kinder und die Inklusion körperlich oder geistig beeinträchtigter Personen. Sie werden durch Erwachsene nach außen gegen den Verkehr abgeschirmt, sodass sie keine eigenen verkehrsrechtlichen Kenntnisse benötigen. So erfahren sie eigene Mobilität und können aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zudem durch die erheblich bessere Sichtbarkeit der Gruppe erreicht.

Eine Mobilitätswende kann uns nur dann nachhaltig gelingen, wenn wir bereits bei den Kleinsten unserer Gesellschaft ansetzen, zumal es vor allem um deren Zukunft geht. Denn die Fahrgäste der Elterntaxis von heute sind die Autofahrer von morgen.

Aktuell können immer weniger Grundschüler Rad fahren. Etliche dieser Kinder fallen aufgrund fahrtechnischer Mängel durch die Radfahrprüfung. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die meisten Kinder zu spät mit dem Radfahren beginnen und es zu wenig praktizieren, weil sie sich unsicher fühlen. Diesem Missstand kann nur entgegengewirkt werden, wenn Kinder frühestmöglich mit dem Radfahren beginnen, um gute fahrtechnische Fähigkeiten erwerben zu können. Die motorische und koordinative Entwicklung eines Menschen ist bereits im Schuleintrittsalter größtenteils abgeschlossen. Ein früher Einstieg wirkt sich daher nicht nur unfallpräventiv aus, sondern erhöht auch die Fahrfreude, ohne die das Fahrrad ansonsten im Jugend- oder Erwachsenenalter unberührt stehen bleibt. Radfahren bringt vor allem in der Gruppe einen Zugewinn an Freude und Lebensqualität.

BiciBusse stellen somit eine sichere und nachhaltige sowie gesunde Alternative zu den stauverursachenden, verkehrsgefährdenden und bewegungshemmenden Elterntaxis dar.

Projektmanagement:

- Initiative BiciBus-Deutschland

Kontakt:

- Ansprechpartner: Simone und Klaus Markl
- E-Mail: simone@bicibus.de
- Projekthomepage: http://www.bicibus.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Klimaschutz und Bewegungsförderung zur nachhaltigen Verbesserung von Lebensqualität und Gesundheit
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bundesweite Initiierung, Beratung, Organisation in über 14 Städten mit dutzenden Schulen
- FINANZIERUNG:
  Ehrenamt und Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der BiciBus initiiert bundesweit radfahrende Gruppen, die ähnlich dem ÖPNV-Busliniennetz zu vorbestimmten Zeiten auf vordefinierten Strecken (mit Zu-/Ausstiegspunkten) zu Gruppenzielen (z.B. Schulen) rollen. Dies dient dem Umwelt-/Klimaschutz sowie der Gesundheitsförderung und ermöglicht Teilhabe durch Inklusion und Integration. Unsere Mobilitätsinitiative ist damit nicht nur eine Aufforderung zur Verkehrswende, sondern ist bereits Teil ihrer Umsetzung, die schon bei Jüngsten beginnt.

BICIBUS-DEUTSCHLAND

Wir beschränken uns nicht auf die Forderung einer besseren Fahrradinfrastruktur, deren kosten- und zeitintensive Umsetzung Milliarden Euro verschlingen und Jahrzehnte benötigen wird. Stattdessen bieten wir mit unseren BiciBussen nahezu flächendeckend eine kostenfreie Lösung, die sofort realisierbar ist.

Zu diesem Zweck haben wir ein nationales Netzwerk aufgebaut, in dem wir BiciBus-Interessenten beraten und unterstützen.

BiciBusse rollen mittlerweile in über 14 deutschen Städten zu dutzenden Schulen. Zahlreiche weitere Kommunen haben bereits ihr Interesse angemeldet. Das verkehrsentlastende Potenzial wird unter möglicher Einbeziehung von Studierenden und Berufspendlern fast unermesslich.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Zu den Hauptzielen des BiciBusses gehören Klima- und Umweltschutz sowie Gesundheitsförderung. Somit ist Nachhaltigkeit das zentrale Thema unserer Initiative. Der BiciBus leistet einen bedeutenden Beitrag zur Bildung nachhaltiger Entwicklung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Aufbau eines kooperativen Netzwerks (nat./int.), Support via BiciBus-Workshops, -Newsletter, -Flyer, -Anleitungen, -Checklisten, -Netzwerktreffen, -Summits und soziale Medien, TV-/Presseberichte, bilaterale Gespräche, außerdem Fahrradchecks, BiciBus-Parcours, Schulungen und Aufklärungsarbeit zur frühkindlichen Förderung der Radfahrpraxis

115

OSTSTADT CYCLING KIDS

116

Pforzheim landet beim „ADFC-Fahrradklima-Test“ regelmäßig auf den hintersten Plätzen. Kein Wunder, dass hier noch sehr wenige Menschen Fahrrad fahren. Unsere Beobachtung ist aber: Viele würden sehr gerne fahren. Das betrifft sowohl Erwachsene als auch die Kinder, mit denen wir im Rahmen unserer Angebote z.B. beim Spielmobil darüber sprechen.

Die Gründe, warum Kinder nicht fahren oder dabei zumindest kein so gutes Gefühl haben, wie sie könnten, sind vielfältig: Sie haben kein Rad, es ist nicht in einem sicheren Zustand, es fährt niemand mit ihnen oder sie dürfen es schlichtweg nicht, weil die Eltern es aus Sorge verbieten. Da wir als „Mobile Kinderangebote“ schon vor einigen Jahren entschieden haben, vom Auto und Verbrenner auf nachhaltigere und vorbildlichere Mobilität zu setzen, haben wir mittlerweile vier Spielmobil-Lastenräder, die wir z.T. selbst gebaut haben. Darunter sind eine Küche auf Rädern, das Medienrad mit Solarzelle und Bildschirm und zwei Transporträder (siehe https://moki.sjr-pforzheim.de/spielmobil/die-lastenräder/). Ganz zentral ist für uns darüber hinaus die Unterstützung ehrenamtlicher Personen, Initiativen und Vereine, die sich für eine nachhaltige Mobilität einsetzen, deren Vernetzung und Zugang zu Kindern, Familien und Ressourcen. Wir kooperieren schon seit Jahren mit lokalen Initiativen wie der „Critical Mass“, dem ADFC und dem VCD. Auch sind wir im engen Austausch mit der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Pforzheim.

Unser Netzwerk, unsere Begeisterung fürs Thema und die Lust, Kinder fürs und durch das Radfahren stark zu machen, waren der Beginn von „Oststadt Cycling Kids“, einem Stadtteil, in dem wir einen besonders hohen Bedarf sehen. In Zukunft wollen wir das Projekt auf die gesamte Stadt ausweiten. Für die Finanzierung haben wir 2022 gemeinsam mit unseren ehrenamtlichen Kooperationspartnern ein Crowdfunding gestartet. Mit dem Geld werden für die Kinder und Familien kostenlos Räder in einen verkehrstauglichen Zustand gebracht und

Projektmanagement:

- SJR Betriebs gGmbH

Kontakt:

- Ansprechpartner: Robin Schneider
- E-Mail: moki@sjr-pforzheim.de
- Projekthomepage: https://moki.sjr-pforzheim.de/in-zukunft/oststadt-cycling-kids/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Ein ganzheitliches Projekt für sichere und nachhaltige Mobilität von Kindern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Drei Fahrradausflüge, Kidical Masses, mehrere Radwerkstätten auf dem Schulhof und Fahrradverleih
- FINANZIERUNG:
  Über ein Crowdfunding
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  April 2023 bis mind. Ende 2024 – länger geplant

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Oststadt Cycling Kids“ bringt Kinder nachhaltig und sicher aufs Rad und unterstützt die ehrenamtliche Arbeit unserer Partner. Radausflüge machen Lust aufs Fahren, mit der kostenlosen mobilen Radwerkstatt reparieren wir mit Kindern vor Ort ihre Räder, mit der Kidical Mass veranstalten wir jährlich zwei bunte und immer größer werdende Fahrraddemos für eine sichere Zweiradmobilität von Kindern. Mit Sicherheitsfahrtrainings befähigen wir Kinder, sich in schwierigen Situationen souverän zu verhalten.

Radausflüge finanziert. Viele Kinder haben ein Rad, das aber oft kaputt im Keller herumsteht oder zu klein ist – ergo nicht genutzt wird.

Mit der integrativen Radwerkstatt von Q-Prints haben wir vergangenes Jahr bereits viele Räder gecheckt und repariert, die Nachfrage steigt mit dem Bekanntheitsfaktor des Projekts. Bei diesen Aktionen verbinden wir Spielmobilangebote mit der mobilen Radwerkstatt, auf dem Schulhof, bei einer sozialen Einrichtung oder bei Festen wie der mit unseren Partnern veranstalteten „Kidical Mass“. So kommen wir zu den Kindern, um so niedrigschwellig wie möglich Zugänge zu bieten.

Kommendes Jahr wollen wir Kindern gesammelte, nicht mehr genutzte (und u.U. reparierte) Fahrräder geben, wenn sie sich diese nicht leisten können, auch im Rahmen der Kinderspielstadt „Puzzleheim“. Außerdem planen wir zwei noch größere „Kidical Mass“-Fahrraddemos mit großen Spielfesten am Zielort und noch mehr Radausflüge (z.B. mit dem Kommunalen Kino und einem Film mitten in der Natur).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine Kinder mitdenkende Gestaltung einer lebenswerten Stadt schließt das Thema sichere und nachhaltigere Mobilität zwangsläufig mit ein. Wir als Stadtjugendring und „Mobile Kinderangebote“ tragen diesen Gedanken nicht nur im Namen, sondern verstehen uns als „Brückenbauer und Möglichmacher“ einer kindgerechten Zukunft. Und wer das ernst nimmt, kann nicht anders, als in Zeiten einer Artenvielfalts- und Klimakrise sich im Sinne junger Menschen und künftiger Generationen für Nachhaltigkeit einzusetzen.

In unserer Stadt gibt es einige, die das ernst nehmen und sich ehrenamtlich dafür einsetzen. Wir haben unsere Zusammenarbeit mit diesen Akteuren sukzessive verstärkt und sehen eine Entwicklung vor allem dann als nachhaltig an, wenn dieser Prozess und die Überzeugungen auch auf viele starke Schultern verteilt sind. In diesem Sinne versuchen wir die Arbeit der Ehrenamtlichen so gut es geht zu unterstützen, sie zu vernetzen und weitere Partner wie die Stadt Pforzheim, Schulen und andere Akteure aktiv aufs Tandemrad einzuladen.

Wir als „Mobile Kinderangebote“ sind mit unseren Lastenrädern schon seit einigen Jahren unterwegs. Wir wollen dabei nicht nur klimaschädliche Emissionen einsparen, sondern zugleich auch mit weniger Material (Ressourceneinsatz) bessere Angebote bereithalten.

Die logische Fortführung dieser Entwicklung ist nun, dass nicht „nur“ wir, sondern natürlich auch die Kinder und Familien, die wir erreichen können, mehr Fahrrad fahren und sich des Themas annehmen. Unsere Methode dabei ist, immer lösungsorientiert Begeisterung für etwas zu entfachen anstatt problemorientiert Gefahren und Hindernisse „abzufahren“. Diese Reise mobilisiert (im wahrsten Sinne des Wortes) mehr Menschen und bringt auch mehr Bewegung in die Lösungsprozesse, die es zweifelsfrei braucht.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Wir haben ein Crowdfunding gemacht und unser breites Netzwerk an Institutionen und Initiativen aktiviert. Dazu haben wir das Projekt zunächst auf einen Stadtteil beschränkt, in dem wir ganz besonders bekannt sind und Zugänge zu Partner*innen haben. Mit den Erfahrungen des ersten Jahres werden wir nun das Projekt in 2024 verbessern und ausweiten.

FAHRRADTAGE IN WIESBADEN

117

Der Fahrradtag findet in der Regel von 08:00 bis 12:30 Uhr auf dem Schulhof der jeweiligen Schule statt. Abweichungen/ Änderungen des Ablaufs sind möglich.

Während des Tages werden Kenntnisse über Fahrradtechnik und Verkehrssicherheit vermittelt und ein Parcours wird durchgeführt mit den Zielen, den Kindern das Fahrrad vor der Verkehrserziehung im Jahrgang 4 näherzubringen, ihre Fahrtechnik zu verbessern und den Klassenlehrer zu einer Fahrradtour mit der Klasse zu ermuntern. Damit soll eine etwas „rundere" Fahrradausbildung erfolgen und Spaß am Fahrradfahren vermittelt werden.

Der Fahrradtag findet deshalb in der dritten Klasse statt, damit die Kinder ihre Probleme frühzeitig erkennen und bis zur Verkehrserziehung in der 4. Klasse Zeit haben, diese zu beseitigen (z.B. Probleme beim Handzeichengeben, Bremsen oder Geradeausfahren). Seitdem die Verkehrserziehung der Polizei pro Klasse nur noch kompakt erfolgt, ist es wichtiger geworden, dass man sich mit dem Fahrrad vor der 4. Klasse besser beschäftigt.

Inhalte des Fahrradtages

Die tatsächlich ausgeführten Inhalte weichen etwas ab. Je nachdem wer die Fahrradtage leitet: Ursachen von Unfällen, Helmdemonstration, wichtige Verkehrsschilder mit Fahrradbezug, Leitsätze zum Fahrradfahren im Straßenverkehr, Funktionen und Namen von einzelnen Fahrradteilen, Stationen und Übungen zum richtigen und sicheren Fahrradfahren, richtiges Abbiegen und Vorfahrtsregeln, Fahrradfahren und Bremsen in der Gruppe (Abstand halten, Zeichen geben usw.), Vertiefung von einzelnen Übungen.

Das Zusammenspiel von Theorie und Praxis: Die Praxis ist natürlich das Herzstück

Projektmanagement:

- 1. Wiesbadener Schulsportverein 1994 e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Richter
- E-Mail: schulsportverein@hotmail.com
- Projekthomepage: https://www.schulsportverein.de/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Fahrradtage an allen Wiesbadener Grundschulen, eine hohe Präsenz von Fahrradprojekten an den Schulen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fahrradtage an 36 Wiesbadener Grundschulen, viele Schüler haben dadurch Fahrrad fahren gelernt
- FINANZIERUNG:
  Städtische Zuschüsse
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2010 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir bieten an 36 Wiesbadener Grundschulen den Fahrradtag an und erreichen damit um die 2.500 Schüler. Der Fahrradtag möchte dazu beitragen, dass die Kinder besser Fahrrad fahren können, damit sie sich in der 4. Klasse in der Jugendverkehrsschule auf die Verkehrsregeln konzentrieren können. Denn man kann sich nicht auf den Verkehr konzentrieren, wenn man beim Handzeichengeben in das Gebüsch fährt.

117

des Fahrradtages, sie funktioniert aber nur mit der Theorie perfekt. Beispiel: Wenn die Kids von ihren Unfällen erzählen und dabei herauskommt, dass einige Unfälle dabei waren, die durch falsches Bremsen verursacht wurden, wirken die Leitsätze dazu besser (immer bremsbereit sein und nur mit funktionierenden Bremsen fahren) und zweitens nehmen sie auch die Bremsstation auf dem Schulhof ganz anders auf. Würden dann Informationen zum Fahrrad fehlen, würde das Fahrrad wirken wie ein unbekanntes Wesen. Doch um besser Fahrrad fahren zu können, muss man das Fahrrad auch besser verstehen.

Fahrrad fahren lernen: Viele Schüler lernen während des Fahrradtages das Fahrradfahren. Dazu haben wir seit 2013 einen FSJler bei den Fahrradtagen dabei. Unser Ziel ist es aber, dass die meisten Schüler es bereits in der 2. Klasse können. An der Blücherschule und an der Riederbergschule machen wir dazu Angebote in der 2. Klasse.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Fahrradtage werden ressourcenschonend mit viel Material aus Holz durchgeführt, das immer wieder verwendet wird. Viele Fahrräder nutzen wir schon viele Jahren und reparieren sie immer wieder.

REGELMÄSSIGE GEFÜHRTE KOSTENLOSE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR ALLE RADLER

118

Ich führe weiterhin meine ehrenamtlichen Radtouren durch – vermutlich noch lange. 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. historische Gebäude, Veränderungen der Seen, Völkerschlachtdenkmale wie z.B. Apelsteine, Tagebaue in Betrieb, restaurierte Details an Fassaden, Brunnen, monumentale Bäume usw.

Diese Details vermittle ich regelmäßig vor Ort. Es fahren Männer und Frauen von 50 bis Ü80, als „Bio-Radler“ oder „Mopedfahrer“ aus Lucka und angrenzenden Städten und Gemeinden mit.

Es scheint allen zu gefallen, denn eine Anfahrt von manchmal fast 30 km lässt erahnen, das es auch Spaß macht. Jedes Jahr gibt es einen Jahresplan und Monatspläne von März bis Oktober für die Interessenten, die kein absolutes Dogma sind, sondern je nach neuen Erkenntnissen oder Wünschen korrigiert werden. „Fahrtage“ sind Mittwoch und Sonntag sowie Tage mit erwartbaren außergewöhnlichen Erlebnissen. Jedes Jahr kommen so ca. 50 bis 60 gefahrene Touren zusammen.

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 – für die Gemeinschaft, aber auch zum eigenen Nutzen investierte Freizeit!

Das Wichtigste: zufriedene und glückliche Mitfahrer, welche bei der Fahrt etwas für ihre Gesundheit und die Erweiterung ihres Horizontes getan haben. Die meisten Mit-

Projektmanagement:

- ehrenamtlich

Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Mertes
- E-Mail: mertesklaus@web.de
- Projekthomepage: https://www.komoot.de/collection/2435806/-radtouren-und-wanderungen-2024

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Thüringen
- ZIEL:
  Das Radfahren als Mittler zum Schutz der Umwelt im Gleichklang mit Gesundheitseffekten durch Radeln
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  651 Radtouren – 38.502 km per 2023
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanziert – kein Verein, keine Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2010 bis 2023 und weiter

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Hauptbeweggründe für das begonnene Projekt war die Neugier auf spür- und erlebbare positive Entwicklungen im Umfeld der von der Braunkohle stark in Mitleidenschaft genommenen Leipziger Tieflandsbucht und der angrenzenden Gebiete. Mit dem Neuseenland hatte eine neue Entwicklung begonnen, welche Neugier und auch Freude erweckt hat. Dazu kam noch der unbedingte Wille, durch sportliche Aktivitäten gesund zu werden und zu bleiben. Am besten geht das in der Gemeinschaft Gleichgesinnter.

radler 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 oder Mölbis, das Neuseenland, aber auch Leipzig, Markkleeberg oder die Geiseltalregion, das Burgenland, das Kohrener Land, das Altenburger Land oder das Osterland und die Saale-Unstrut-Elster-Region. Wir haben das große Glück, dass mindestens 19 größere und über 50 kleinere Seen aus ehemaligen Kohle- und Sandabbaugebieten entstanden sind. Der geschichtlich interessante Wandel erfasst natürlich auch viele ehemalige Steinbrüche, neu entstandene Naturschutzgebiete, wie den Leipziger Auwald. Aussichtstürme und -berge, neue Radwege und erreichbare Flüsse wie Elster, Saale, Unstrut, Mulde, Pleiße warten darauf, entdeckt zu werden! 2024 fahren wir bereits das 15. Jahr zusammen und werden wohl in diesem Jahr die Erdumrundung von 40.075 km erreichen. Wenn das nicht schöne Jubiläen sind ... Gemeinsam statt einsam!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Von A nach B ohne viel CO^2 zu erzeugen?
- Laufen oder Rad fahren, wir tun beides.
- Da wir meist als Gravelbike-Tourer unterwegs sind kommen wir in Gebiete ohne Auto; und das ist echt schön!
- Radfahren und Klimaschutz sind zwei zusammengehörige Dinge.
- Radeln kräftigt das Herz-Kreislauf-System, stärkt die Muskulatur und schont dabei auch noch die Gelenke. Außerdem sorgt es dafür, dass man den Kopf freibekommt, sich erholen und ganz auf sich selbst konzentrieren kann.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Ja, ich bin hausieren gegangen, habe die Presse benutzt, um Gleichgesinnte zu finden. Außerdem hatte ich Verbindung zu Radsportlern aufgenommen, um aus deren Erfahrungen lernen zu können.

118

STEMWEDER ORTSTEIL-TOURGUIDES

119

Die Gemeinde Stemwede mit ihren 13.000 Einwohnern und einer enormen Fläche von 166 km² verfügt über rund 700 km gut ausgebaute Straßen und Wirtschaftswege, die sich hervorragend zum Radfahren eignen. Zudem gibt es eine Vielzahl an touristischen Attraktionen sowie für Radfahrer*innen interessanten Stationen, wie Trinkwasserspender oder Rastplätze.

Ziel war es, Angebote zu schaffen, die vorhanden Möglichkeiten niederschwellig zugänglich und einer breiten Masse schmackhaft zu machen.

Die Idee:

- Ehrenamtliche Radfahrer*innen bieten Touren durch das Gemeindegebiet und die Umgebung an, denen man sich kostenlos und ohne Anmeldung anschließen kann.
- Die Touren sollten von geübten als auch ungeübten Fahrer*innen jeden Alters zu bewältigen und jeweils nicht länger als 30 km sein.
- In nahezu allen der 13 Stemweder Ortsteilen sollte es Möglichkeiten geben, sich den Touren anzuschließen.
- Regelmäßige Termine sollten als Orientierung dienen.

Um zu schauen, ob dieses Angebot angenommen wird, wurde ein dreiwöchiger Aktionszeitraum im Rahmen der alljährlichen STADTRADELN-Kampagne ausgewählt und u.a. mithilfe eines Flyers sowie Pressemeldungen und Postings in den sozialen Medien beworben.

Im ersten Jahr (2022) wurden 36 Touren angeboten, die von mehr als 300 Mitfahrer*innen in Anspruch genommen wurden. Im zweiten Projektjahr 2023 wurde das Angebot von mehr als 600 Radfahrer*innen wahrgenommen.

Das Projekt wird 2024 fortgesetzt.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeits-Aspekt spielt bei dem Projekt eine große Bedeutung.

So hat beispielsweise der Stemweder Gemeinderat nach den erfolgreichen Kampagnen beschlossen, anteilig der im

Projektmanagement:

- Koordination durch ehrenamtliche Tourguides | Hilfestellung durch den Mobilitätsmanager der Gemeinde Stemwede

Kontakt:

- Ansprechpartner: Manfred Südmeyer
- E-Mail: m.suedmeyer@stemwede.de
- Projekthomepage: https://www.klimaschutz-stemwede.de/mobilitaet/ortsteil-tourguides/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Nordrhein-Westfalen
- ZIEL: Niederschwellige Radfahrangebote für geübte/ungeübte Radfahrer*innen aller Generationen schaffen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Zwei erfolgreiche Tourkampagnen mit rund 1.000 Teilnehmer*innen
- FINANZIERUNG: Kostenloses/ehrenamtliches Angebot
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Bisher zwei dreiwöchige Kampagnen im Rahmen von STADTRADELN

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ehrenamtliche, ortskundige Radfahrer*innen bieten Touren durch die Gemeinde Stemwede (13.000 Einwohner) sowie die Umgebung an, denen man sich kostenlos und ohne Anmeldung oder Altersbeschränkung anschließen kann, um fahrradfreundliche Strecken kennenzulernen und das Interesse am Radfahren zu wecken. In nahezu jedem der 13 Stemweder Ortsteile gibt es Startpunkte für diese Touren.

Kampagnenzeitraum gefahrenen Fahrradkilometer, jährlich Haushaltmittel zur Verfügung zu stellen, zur Stärkung der Radfahrinfrastruktur im Gemeindegebiet.

Zudem beteiligen sich in jedem Jahr lokale Unternehmen an der Kampagne, die ein „Kilometergeld“ beisteuern, um Mobilitätsprojekte für Kinder und Jugendliche zu ermöglichen. Im Jahr 2023 kamen auf diesem Wege 7.825 Euro zusammen.

In einigen Ortsteilen haben sich durch das Tourguide-Angebot über den Kampagnenzeitraum hinaus regelmäßige Radfahrgruppen gebildet.

Ganzjährige Radfahrangebote mit den Tourguides sind bereits in der Vorbereitung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Die Gemeinde Stemwede bringt in jedem Jahr einen Info-Flyer zur Kampagne heraus und unterstützt die Werbemaßnahmen zudem medial, beispielsweise durch Pressehinweise oder Social Media-Postings.

119

120

LOKALES — Nr. 40, Freitag, 17. Februar 2023 — 20

Sonderpreis Klimaschutz

Aufkleber und Gutscheine für fleißige Fahrradfahrer

Am „International Winter Bike to Work Day“ haben selbst die Kleinsten einen großen Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Die Kinder des Kindergartens St. Salvator in Unsernherrn sind an diesem Tag mit dem Fahrrad, Laufrad, Tretroller oder zu Fuß in den Kindergarten gekommen. Wer das auch in den kalten Wintertagen macht, hat eine Belohnung verdient, fand Tourenleiterin Angelika Heckl und schenkte den Kinder Aufkleber und Eisgutscheine. Das Foto zeigt die fleißigen Radler zusammen mit Kindergartenleiterin Karin Kurpiers (l.) und Tourenleiterin Angelika Heckl (r.).

Garden am Rathausplatz

Als ausgebildete und zertifizierte Tourenleiterin organisiere und leite ich seit vielen Jahren für unseren örtlichen Radverein Touren für Erwachsene. Später ging ich dazu über, auch Touren anzubieten, die ich speziell für Kinder ausgearbeitet habe. Da der Verein keine Kindertouren mehr anbietet, mache ich das nun als Privatperson. Bei Kindertouren sind die Anforderungen komplett anders als bei Erwachsenentouren. So ist den Kindern beispielsweise die Streckenführung ziemlich egal, jedoch ist bei der Planung auf erhöhte Sicherheit zu achten. Außerdem steht bei den Kindern der Spaß im Vordergrund. Deswegen sind immer ein Picknick und lustige Spiele in den Tagestouren eingeplant. Die große Nachfrage und die bereits mehrfach wiederholten Teilnahmen zeigen mir, dass bei Kinder- und Familienradltouren vielfach eine große Angebotslücke besteht.

Kinder machen in der 4. Klasse den Fahrradführerschein, fahren aber schon viel früher mit Rad, Laufrad und Tretroller. Es ist wichtig, dass sie von Anfang an das Radfahren mit einem Gefühl der Freude verbinden. Wer bereits als Kind Rad fährt, wird auch später im Erwachsenenalter eher mit dem Rad fahren als Kinder, die überall mit dem Auto hingefahren werden.

Bereits im Kindergartenalter versuche ich bei den Kleinen, das Interesse am Radfahren zu wecken. So gehe ich nicht mit erhobenem Zeigefinger auf sie zu und mahne eine umweltfreundliche Fortbewegung an, sondern belohne diejenigen, die bereits umweltfreundlich sind. Kinder, die auf ihre selbst geradelten Kilometer stolz sind, werden damit auch weitermachen.

Im Jahr 2022 hatte ich erstmals ein offenes Kinderteam bei der bundesweiten Aktion STADTRADELN für die Stadt Ingolstadt gegründet und hatte von Anfang an großen Zulauf. Innerhalb meines Teams habe ich nach Aktionsende sowohl 2022 als auch 2023 eine Verlosung organisiert, bei der die Fahrradbeauftragte der Stadt Ingolstadt bzw. die 3. Bürgermeisterin die Gewinner zogen.

Erstmals habe ich 2023 ein Verkehrsquiz sowohl für Kinder als auch für Erwachsene im Bürgerhaus der Stadt Ingolstadt ange-

Projektmanagement:

- Eigenes Management als Privatperson (z.B. für den Stadtjugendring und das Bürgerhaus der Stadt Ingolstadt)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Angelika Heckl
- E-Mail: angelika.heckl@gmx.net
- Projekthomepage: nicht vorhanden, da in ehrenamtlicher Arbeit als Privatperson

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Bereits Kinder sollen Spaß am Radeln haben und von klein auf eine nachhaltige Mobilität kennenlernen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mehrere erfolgreich durchgeführte Kinderradltouren und Werbeaktionen (z.B. in Kindergärten)
- FINANZIERUNG:
  Förderung der Stadt Ingolstadt und Eigenmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Fahrradtouren und verschiedene weitere Aktionen für Kinder, die das Radfahren bewerben und fördern: Geführte Radtouren für Erwachsene gibt es viele. Allerdings werden spezielle Touren für Kinder nur sehr selten angeboten. Auch sonstige Aktionen (z.B. Verkehrsquiz für Kinder, offenes Kinderteam bei der bundesweiten Aktion STADTRADELN), die das Radfahren von Kindern bewerben, gibt es kaum.

120

SERVICE

Nr. 118, Donnerstag, 11. Mai 2023 22

Büchereien

Bäder und Sportstätten

KONTAKT

Redaktion

Service-Center

boten. Auch hier soll kindgerecht die Neugierde am Radfahren geweckt werden.

Das Ziel aller meiner Aktionen ist, den Kindern Spaß am Radfahren zu bieten und ihnen somit Freude an nachhaltiger Mobilität zu vermitteln.

Nachfolgend Links zu den verschiedenen Veranstaltungen:

Kinder-/Familienradltour:
https://ingolstadt.de/Kultur/Veranstaltungen/Veranstaltungsservice/Veranstaltungskalender/?event__identity=a5d83b21-5280-49b0-9f49-cf140df787d3&action=show

Verkehrsquiz:
https://ingolstadt.de/Kultur/Veranstaltungen/Veranstaltungsservice/Veranstaltungskalender/?event__identity=011413e8-d2b0-4a64-9ecb-96e2484fd1e3&action=show

Stadtradeln:
https://ingolstadt.de/Kultur/Veranstaltungen/Veranstaltungsservice/Veranstaltungskalender/?event__identity=54121f61-0028-44d1-ac6c-6eaaad1c5280&action=show

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit ist mir extrem wichtig!

Die Vorteile des Radfahrens vermittle ich kindgerecht:
- keine Parkplatzsuche am Kindergarten
- kein Abgasgestank
- keine Parkgebühren am Freizeitgelände (Ziel der Radltour)
- keine Fahrtkosten

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ich spreche Familien direkt an und weise auf meine Aktionen hin. Das ist der effektivste Kontakt.

Um gezielt über Fahrradveranstaltungen für Kinder zu informieren, nehme ich interessierte Familien in meine eigene Verteilerliste auf und schreibe Rundmails.

Bei der Umsetzung der Aktionen hole ich mir bei Bedarf Unterstützung aus meinem Freundeskreis.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Mobilität für alle: Ehrenamtliche Unterstützung

WOODY, DAS FREIE LASTENRAD FÜR DEN STADTTEIL LEHEL, MUSS BLEIBEN

121

Unser Verein, Lastenradl München, hat seit Mai 2021 in einigen Stadtteilen Münchens freie Lastenräder organisiert. Diese werden über unsere Webseite freie-lastenradl.de gebucht und können kostenlos ausgeliehen werden. Ziel unseres Vereins ist es, die nachhaltige Mobilität per Lastenrad allen Bürgern kostenlos und gerne gegen Spende zur Verfügung zu stellen.

Für den Stadtteil Lehel haben wir über einen Messekontakt von der Firma rethink bikes, kostenlos ein nachhaltiges, elektrisch unterstütztes Lastenrad zur Verfügung gestellt bekommen. Dieses ist zu großen Teilen aus Holz gefertigt und ein echter Hingucker. Es hat von uns den Namen Woody bekommen. Die Leihgabe soll jetzt zum Ende des Jahres 2023 enden. Als Station haben wir den kleinen Goldschmiedeladen Auge und Hand inmitten des Stadtviertels gewinnen können. Unsere Stationen arbeiten ebenfalls ehrenamtlich für uns und wir sind froh um jede Station, die wir zu einer Zusammenarbeit finden können.

Sowohl die Station als auch die zahlreichen Nutzer:innen des Rads sind sehr traurig. Leider können wir den notwendigen Finanzierungsbetrag von 7.500 Euro nicht schnell auftreiben. Wir versuchen es derzeit über betterplace.org, da kommt aber nur sehr wenig zusammen. Unser Ziel ist es, für das geliehene Woody schnellstmöglich einen dauerhaften Ersatz zu organisieren. Im Idealfall sollte es wieder ein rethink bike, Lastenrad werden.

Dieses wurde bisher bereits häufig ausgeliehen und ist auch an so ziemlich jeder Ampel gerne ein Gespräch wert. Es wäre super, wenn wir das mit dem Deutschen Fahrradpreis hinbekämen und somit wieder vielen Menschen eine nachhaltige Alternative anbieten könnten.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Große Bedeutung. Zum einen fördern wir nachhaltige, ressourcenschonende Mobilität, zum andern reparieren wir unsere Räder auch, wenn sie schon älter sind.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nachdem wir nur ehrenamtlich unterwegs sind, sind wir hier eher schwach aufgestellt und haben keine speziellen Maßnahmen zur Beschleunigung angewendet.

Projektmanagement:
- Lastenradl München e. V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Patrick Kleinknecht
- E-Mail: patrick.kleinknecht@freie-lastenradl.de
- Projekthomepage: http://www.freie-lastenradl.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Ein Lastenrad für den Stadtteil Lehel, das über unsere Webseite kostenlos allen zur Verfügung steht
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es gibt dort ein geliehenes Rad von rethink bikes, das wir aber demnächst zurückgeben müssen.
- FINANZIERUNG:
  Wir bräuchten 7.500 Euro aus Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2023 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Wir wollen für den Stadtteil Lehel dauerhaft ein Lastenrad zur kostenlosen Ausleihe zur Verfügung stellen. Unser Verein arbeitet ausschließlich ehrenamtlich. Außer dem geringen Mitgliedsbeitrag von 25 Euro im Jahr haben wir keine Gelder zur Verfügung. Deswegen sind wir auf Preise, Spenden und sonstige Fördermittel angewiesen. Unser Verein und unser Projekt unterscheiden sich von anderen durch die größtmögliche Freiheit der Mitglieder und unterstützenden Menschen bei der freien Wahl ihrer Unterstützung.

LAST&LOS

In Rottweil ist das Sharing von Mobilität bis dato unbekannt gewesen. Die historische Innenstadt leidet unter einer enormen Belastung durch den Kfz-Verkehr. Ziel ist, allen Interessierten ein unkompliziertes und kostenfreies Lastenradsharing anzubieten. Wir wollen zeigen, dass viele Wege im Alltag oder in der Freizeit mit dem Lastenrad und nicht mit dem Auto erledigt werden können.

Nach einer intensiven öffentlichen Diskussion zum Thema Verkehrsberuhigung in der Innenstadt, bei der auch viele EinzelhändlerInnen Stellung für den Erhalt des Status quo bezogen haben, ist es uns gelungen, zwei langjährige Einzelhandelsgeschäfte für unser Projekt zu begeistern. Unsere beiden Lastenräder Lasse und Lotte können bei den beiden Einzelhandelsgeschäften zu den jeweiligen Öffnungszeiten abgeholt und zurückgegeben werden.

Folgende Aufgaben mussten abgearbeitet werden: HelferInnen werben sowie Standortsuche und Geldakquise. Daraus ergaben sich viele weitere Aufgabenfelder: Anfragen beim Einzelhandel und bei der Stadt, Spendensammlung, Flyergestaltung, Aufbau einer Homepage, Buchungssystem erstellen, Beantragung Sondernutzung etc.

Für die Bewerbung auf die Förderung von LEADER wurde der ADFC Kreisverband Rottweil neu gegründet. Über so entstandene Kontakte konnte u.a. das Buchungssystem anderer Lastenradsharings übernommen werden.

In das Projekt ist viel Herzblut und Schweiß geflossen. Wir sind stolz darauf, das erste Sharing-Angebot in Rottweil kostenlos zur Verfügung zu stellen. Der Start im Winter hatte bereits viele Interessenten auf die Räder geholt, wir sind sehr gespannt, was der Sommer bringt und ob das Lastenradsharing weiter ausgebaut werden kann.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Weniger Autofahrten wegen mehr Lastenradfahrten

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nutzung eines vorhandenen Buchungssystems sowie rechtlicher Formulare (AGB etc.)

122

https://www.instagram.com/rottweil_faehrt_rad?igsh=NjJrZ3U1OTJwOHRi&utm_source=qr

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Einführung eines kostenlosen Lastenradsharings in Rottweil
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erfolgreicher Start des Lastenradsharings
- FINANZIERUNG:
  LEADER-Kleinprojekte sowie Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Ab 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mit der LEADER-Förderung konnte das Freie Lastenrad Rottweil last & los umgesetzt werden. Das Angebot von alternativen Mobilitätsformen in Rottweil ist begrenzt und schlecht ausgebaut. Bemühungen und Druck der RadfahrerInnen vor Ort auf Politik und Verwaltung, ein besseres Angebot zu etablieren, laufen häufig ins Leere. So konnte durch die Initiierung der Freien Lastenräder nicht nur ein tolles Angebot für ALLE geschaffen werden, sondern auch ein erster Schritt in eine Mobilitätswende im ländlichen Raum.

Projektmanagement:
- ADFC Kreisverband Rottweil

Kontakt:
- Ansprechpartner: Ansgar Kundinger
- E-Mail: ansgar.kundinger@mailbox.org
- Projekthomepage: https://lastundlos.de/

WESTWIND – FAHRRÄDER FÜR BEDÜRFTIGE

123

https://www.youtube.com/watch?v=8B5UD7H-2Oc

Fahrräder für Bedürftige
Im Schraublabor, wie wir unsere Werkstatt nennen, arbeiten Ehrenamtliche aus verschiedenen Kulturen gemeinsam daran, gespendete Räder verkehrssicher bereitzustellen. So weit wie möglich verwenden wir dabei Gebrauchtteile, Verschleißteile wie Bremsen, Züge und Antriebselemente werden, wenn erforderlich, erneuert.

Scheinbar ganz nebenbei erweitern Migranten bei der gemeinsamen Arbeit ihre Sprechkenntnisse, findet ein Austausch zwischen den Kulturen statt. So auch bei unseren regelmäßigen Verkaufstagen: Zehn Ehrenamtliche stehen rund 100 wartenden Menschen, alle mit und ohne Migrationshintergrund, mit Rad und Tat zur Seite.

Auf diesem Wege haben wir seit unserer Gründung mehr als 4.000 Fahrräder aufgearbeitet und an Bedürftige weitergegeben. Unsere Nutzer*innen fahren mit dem Rad zur Schule, zur Arbeit, zur Uni oder auch zu Veranstaltungen, kaufen ein und verbringen nicht zuletzt auch ihre Freizeit auf dem Rad. Alltägliche Dinge. Doch gerade für Frauen, die in ihrer Heimat kein Fahrrad fahren durften, ist es viel mehr als das: ein Teil ihrer individuellen Freiheit, das Gefühl, ein wenig in unserer Mitte angekommen zu sein.

Fahrradkurse für Frauen
Ein weiterer Baustein unseres Projektes sind Fahrradkurse für Frauen. Ein zertifizierter Radfahrlehrer ermöglicht es unseren Teilnehmerinnen, das Radfahren von der Pike auf zulernen. Von ersten Gleichgewichtsübungen auf dem Roller bis zum sicheren Radfahren braucht es zehn Tage. Die Erfolgsquote liegt bei fast 100%. Es ist unfassbar schön, mitzuerleben, wie aus Unsicherheit, manchmal auch Angst erst Unglaube und später Freude und Stolz werden.

Ausfahrten
Regelmäßig führen wir, in Kooperation mit Schulen und Vereinen, Ausfahrten mit Kindern und Jugendlichen durch, auch hier treffen Nationalitäten und Kulturen aufeinander, lernen sich kennen und

Projektmanagement:
- Westwind Hamburg e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Christian Großeholz
- E-Mail: info@westwind-hamburg.de
- Projekthomepage: http://www.westwind-hamburg.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Westwind ermöglich Mobilität und Teilhabe für Bedürftige aus aller Welt.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  3.000 Fahrräder, 200 Teilnehmerinnen bei Fahrradkursen, 200 Kinder und Jugendliche mobil unterstützt
- FINANZIERUNG:
  Zuwendungen vom Bezirk Eimsbüttel, Stiftungen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2015 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
In unserer Werkstatt bereiten wir, gemeinsam mit Menschen aus aller Welt, jährlich 400 gespendete Fahrräder verkehrssicher auf und geben sie zu Sozialpreisen an Menschen mit geringem Einkommen ab. Mit unserem Cargobike fahren wir regelmäßig in Unterkünfte, um dort Kinder und Jugendlichen bei der Wartung ihrer Räder zu unterstützen. Für Frauen bieten wir mehrmals im Jahr Fahrradkurse an, die vorwiegend von Geflüchteten genutzt werden. Regelmäßig führen wir Ausfahrten mit Jugendlichen durch.

123

haben Spaß miteinander. Wir legen Wert darauf, innerstädtische Naherholungsgebiete auf kleinen Straßen anzufahren. Die Teilnehmer*innen sollen an die Vorteile der Radmobilität und die Erreichbarkeit von Zielen außerhalb ihrer gewohnten Umgebung herangeführt werden. Für viele erscheinen Anfangs 10 km schon weit und sie staunen darüber, wie schnell auch 20 km zurückgelegt sind. Spaß, Austausch, ein „Einfach-mal-raus“ wirken Wunder auf die Teilnehmer*innen.

Happy Bike Kids
Mit unserem Cargobike besuchen wir Kinder und Jugendliche in den Unterkünften, überprüfen gemeinsam ihre Räder und sorgen für deren Verkehrssicherheit. Dabei werden natürlich auch tolle und spannende Gespräche geführt, Fähigkeiten vermittelt (So einen Schlauch zu flicken kann ein riesiges Erfolgserlebnis sein!) und auch mal Quatsch gemacht. Hinter all dem steht aber: Fahrräder sind ein kluges, günstiges Verkehrsmittel, mit dem man fast alles erreichen kann.

Die Kinder und Jugendlichen nutzen ihre Räder täglich und sind froh und dankbar, wenn die Bremsen wieder funktionieren, das Licht brennt und die Kette wieder leicht läuft.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Wir richten unsere Arbeit auf Nachhaltigkeit aus. Neben der Verlängerung der Nutzungsdauer unser Spendenräder führen wir z.B. auch unsere alten Reifen und Schläuche dem Recycling zu.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Unser Projekt ist natürlich gewachsen. Jeder Schritt, den wir gegangen sind, ist das Resultat vorheriger Erfahrungen und Ereignisse. Westwind ist heute auf Kontinuität und die langfristige Einbindung Ehrenamtlicher ausgelegt.

FREIWILLIGE SELBSTHILFEWERKSTATT EBERSWALDE

124

Die Freiwillige Selbsthilfe Werkstatt (FSW) in Eberswalde wird vom dortigen AStA der Hochschule für nachhaltige Entwicklung betrieben. Der AStA bezahlt die Miete und die Nebenkosten für die Räumlichkeiten der FSW. Die restlichen Ausgaben wie Werkzeuge, Ersatzteile und weitere Infrastruktur wird durch die Spenden der Besucher*innen finanziert. Sämtliche Helfer*innen der FSW arbeiten unentgeltlich und auf ehrenamtlicher Grundlage. Die FSW ist ein einzigartiger Ort in Eberswalde, der es allen Menschen ermöglicht, unentgeltlich und losgelöst von kapitalistischen Zwängen, ihr Fahrrad zu reparieren, sich ein gespendetes Fahrrad neu aufzubauen oder sich bei Problemen beraten zu lassen. Sie leistet dadurch einen großen Beitrag in Eberswalde, die Menschen vor Ort mobil und unabhängig von Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln zu machen. Um den Betrieb weiterhin am Laufen zu halten und den Besucher*innen eine angemessene Qualität an Ersatzteilen und vor allem Werkzeug zu bieten, wollen wir die Räumlichkeiten in der FSW weiter ausbauen, beziehungsweise vorhandene Einbauten ersetzen und reparieren. Dadurch erhoffen wir uns eine klarere Struktur, was die Lagerung von Ersatzteilen und die Möglichkeiten des selbstständigen Reparierens in der FSW betrifft. Diese Reparaturen sollen so schnell wie möglich umgesetzt werden, um wieder eine konstruktive Arbeitsatmosphäre zu schaffen. Da alle Helfer*innen ehrenamtlich in der FSW engagiert sind und noch andere Verpflichtungen haben, ist es unser Ziel, eine externe Person mit diesen Aufgaben zu betrauen. Diese soll uns dann mit Unterstützung der Helfer*innen den Lagerraum ausbauen und Instandhaltungsarbeiten an den Regalen und den restlichen Einbauten durchführen.

Die FSW ist für viele Menschen in Eberswalde eine Anlaufstation für Fragen und Hilfestellung zum Thema Fahrrad geworden und bietet unkomplizierte und eigenermächtigende Hilfe. Deshalb freuen wir uns, wenn wir durch diese Förderung unsere Kapazitäten erweitern können und die Qualität unserer Dienstleistung verbessern können.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir bekommen des Öfteren Fahrradspenden von Menschen aus der Umgebung. Diese alten Fahrräder werden entweder in der FSW wieder funktionstüchtig gemacht und weiter genutzt oder sie werden in ihre Einzelteile zerlegt, sodass diese wei-

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Brandenburg
- ZIEL:
  Ersatzteile und Werkzeug anschaffen und Lagerräume ausbauen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Beginn des Aufbaus einer Infrastruktur in der Werkstatt
- FINANZIERUNG:
  Spenden der Besucher*innen der FSW
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2021 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der FSW sind alle Menschen eingeladen, mit Unterstützung der ehrenamtlichen Helfer*innen ihre Fahrräder selbst und ohne Kosten zu reparieren. Dadurch ermöglichen wir auch weniger privilegierten Menschen den Zugang zu Mobilität in Form eines Fahrrads.

Projektmanagement:

- AStA der Hochschule für nachhaltige Entwicklung in Eberswalde

Kontakt:

- Ansprechpartner: Julian Gimlik
- E-Mail: julian.gimlik@psoteo.de
- Projekthomepage: https://www.hnee.de/de/Studium/Campus-Leben/Interessenvertretungen/AStA/Angebote/Fahrradselbsthilfewerkstatt/Fahrradselbsthilfewerkstatt-und-Leihrder-E5596.htm

124

terverwendet werden können. In der FSW wird für jedes Teil noch eine Verwendung gefunden, wodurch wir aktiv dazu beitragen, Schrott zu vermeiden und auch die Anschaffung von neuen Teilen auf ein Minimum reduzieren. Auch die Hilfe bei Reparaturen an kaputten Fahrrädern leistet einen aktiven Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

KELLER 5: VOM OFFENEN FLÜCHTLINGSPROJEKT ZUR KREISLAUF-WERKSTATT FÜR ALLE

125

Die Idee für den Keller 5 stammt aus dem lokalen Freundeskreis Flüchtlinge Stuttgart-Süd. Inzwischen ist die offene Fahrradwerkstatt gewachsen und hat sich zur größten offenen Fahrradwerkstatt in Stuttgart entwickelt.

Die erste Werkstatt wurde Anfang 2017 vom Freundeskreis Flüchtlinge Stuttgart-Süd in einem Kellerraum mit der Nummer 5 in einer Gemeinschaftsunterkunft eröffnet – der Raum war übrig und der Bedarf anhand vieler reparaturbedürftiger Fahrräder im Hinterhof des Gebäudes gut zu sehen. Bis heute sind geflüchtete Menschen die Kernzielgruppe der Werkstatt, doch das Konzept des Teams hieß von Anfang an: eine offene Fahrradwerkstatt für alle, die aufs Geld achten müssen. Und für alle, die gern anpacken und mit schrauben. Die Werkstatt wurde mit Unterstützung des Stadtbezirks und Fördergeldern für die Flüchtlingshilfe eingerichtet, der laufende Betrieb trägt sich seither weitgehend über Spenden.

Nach einem notwendigen Umzug Anfang 2020 in andere Räume, die man Ende 2022 wiederum räumen musste, bekam das Team eine einmalige Chance: Mitten in der Innenstadt, unter der Paulinenbrücke am sogenannten Österreichischen Platz – ein dreistöckiges Straßenbauwerk zwischen Stadtautobahn, Kreisverkehr, U-Bahn und Fahrradstraße – gestaltete die Stadt Stuttgart einen ehemaligen Parkplatz um. Wo früher wegen einer dunklen, überdeckelten Betonwüste kaum jemand parken wollte, entsteht heute ein Ort für Sport und Bewegung, mit Rad- und Roller-Pumptrack, Skateranlage, Boulderblock Tischtennisplatten und vielen weiteren Angeboten. Hier, am „Öschi“, wie Stuttgarter den ehemaligen Unort nennen, überließ die Stadt dem Keller-5-Team eine zunächst dunkle, von Asphalt, Betonstützen und Kabelkanälen eingefasste Ecke, um eine neue Werkstatt einzurichten. Das Team nahm die Herausforderung an, plante einen ca. 35 m² großen Raum unter der Brücke, kontaktierte Stiftungen, Fördertöpfe und andere mögliche Spender für die Finanzierung – und legte los.

Um den Öschi sind weitere Gruppen aktiv, etwa die mehrfach ausgezeichnete Foodsharing-Initiative „Harrys Bude“, die gerettete Lebensmittel an Bedürftige abgibt.

Projektmanagement:

- Förderverein helfende Hände Stuttgart e.V., Freundeskreis Flüchtlinge Stuttgart-Süd

Kontakt:

- Ansprechpartner: Reinhard Otter
- E-Mail: freundeskreis@r-ot.de
- Projekthomepage: http://www.keller-5.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Das Keller-5-Team macht Menschen mit begrenzten Mitteln mobil und erhält alte Fahrräder für Bedürftige.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit 2017 wurden Hunderte Fahrräder repariert und ausgegeben, die Werkstatt auf solide Füße gestellt.
- FINANZIERUNG:
  Durch Spenden, Stiftungen und lokale Förderungen
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2017 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Idee ist im lokalen Freundeskreis Flüchtlinge um 2016 entstanden, als Geflüchtete von Nachbarn viele nicht fahrbereite Fahrräder geschenkt bekamen. Der Keller 5 macht so Menschen mit wenig Geld mobil und sorgt für eine längere Nutzung alter Räder. Gespendete Fahrräder werden wieder fahrbereit gemacht und auf Spendenbasis weitergegeben. Altteile werden weiter genutzt. So hat das Team in den letzten Jahren eine mittlere dreistellige Zahl an Fahrrädern repariert und weitergegeben.

KELLER 5: VOM OFFENEN FLÜCHTLINGSPROJEKT ZUR KREISLAUF-WERKSTATT FÜR ALLE

125

Oder der Paule Club, in dem sich ehemalige Drogenabhängige um ihre frühere Szene kümmern. Oder die katholische Kirche, die ihren Raum unter dem Motto „St. Maria als …“ vielfältigen Initiativen aus dem Umkreis öffnet.

Hier hat der Keller 5 seit der Wiedereröffnung den Kreis der Mitarbeitenden und Besucher erweitert – etwa um Gäste der Urban Sports Area, um Engagierte oder Gäste der Projekte rund um Paulinenbrücke und St. Maria. Nebeneffekt: Die Lastenräder und -anhänger der Initiativen haben dank der Zusammenarbeit endlich einen festen und sicheren Ort: Sie parken neben der Werkstatt. Der Keller 5 und sein gut 20-köpfiges Team erhellt nun einen Teil der ehemaligen Betonwüste und wird nebenbei zum Ort der Begegnung für Menschen, die sich sonst kaum treffen. Herkunft und finanzielle Situation treten in den Hintergrund – hier geht es ums Fahrrad.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Werkstatt unterstützt die Wiederverwertung ausgebrauchter Fahrräder. Wenn sich heute unzählige Menschen Pedelecs leisten, bleiben oft noch recht gut erhaltene Fahrräder ohne Motor übrig. Diese wieder in Umlauf und Menschen mit wenig Geld mobil zu machen, ist das Hauptziel des Projekts.

Daneben unterstützt es Initiativen in Stuttgart, die nachhaltige Ziele unterstützen, z.B. die Naturfreunde Radgruppe oder den Verein „Lastenrad Stuttgart“, die in der Werkstatt ihre Fahrräder und Lastenräder warten.

Auch soziale Initiativen im Umfeld der heutigen Werkstatt in der Innenstadt wie die Foodsharing- und Verteil-Initiative „Harrys Bude“ oder das Projekt SuppOptimal der Bürgerstiftung werden vom Keller-5-Team unterstützt: Zum Neubau der Werkstatt wurde eine Lastenradgarage mit Reparaturmöglichkeiten für die Fahrzeuge der Initiativen umgesetzt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Das Projekt ist ehrenamtlich organisiert. Die Vernetzung mit lokalen Akteuren spielt eine wichtige Rolle, z.B.:

- Einkauf von Ersatzteilen zu Sonderkonditionen beim Importeur
- Rechtliche Struktur über Förderverein Helfende Hände e.V.
- Neubau: Eigenleistung, Profi-Support von Zimmermann, Elektriker
- Kontakt mit Lokalpolitik, Verwaltung

FIX & FERTIG – FAHRRADSELBSTHILFE

126

55.000 Einwohner in HH-Wilhelmsburg, aber nur zwei Radgeschäfte: Um monatelange Wartezeiten zu vermeiden und vor allem um Menschen mit schmalen Geldbeuteln zu helfen, wurde Fix & Ferig (F&F) gegründet. Denn der Bedarf an Fahrrad-Reparaturmöglichkeiten ist groß. „Es stehen viel zu viele kaputte Räder in Kellern und Garagen. Diese wollen wir wieder fahrbar machen und so auch die Autonutzung reduzieren“, beschreibt F&F-Gründer Jörg Maltzan das Ziel.

Der Hobbyschrauber wurde immer wieder von Nachbarn um Hilfe gebeten und hat diese dann in einer Selbsthilfewerkstatt institutionalisiert. Inzwischen gehören zu dem ehrenamtlichen Schrauberteam Profimechaniker, Handwerker, Pädagogen und Geflüchtete, die eine Zweiradmechaniker-Lehre anstreben. So betreibt F&F nicht nur gelebte Integration, sondern entstanden ist eine wachsende Community, die das Fahrrad als entscheidendes Mittel der Verkehrswende bewirbt. Denn neben der Reparaturmöglichkeit bietet F&F durch Snack- und Getränkeangebot hohe Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Für Kinder und jugendliche (und jung gebliebene) Besucher gibt es einen temporären BMX-Parcours, um so die Lust aufs Radfahren zusätzlich zu befeuern.

Besonders die Resonanz und die Nachfrage aus der nähren Umgebung, die durch eine besonders schwache Sozialstruktur geprägt ist, wertet F&F als Erfolg. Viele Menschen hier sind eher autoaffin, sie verstärkt aufs Rad zu bringen ist angesichts der meist kurzen Wege und guten Infrastruktur eine interessante Herausforderung. Vielen Besuchern fehlt es meist an einfachen Grundfähigkeiten, wie beispielsweise einen Schlauch zu wechseln oder zu flicken. Hat dieser einen Platten, bleibt das Rad stehen, weil die Betroffenen sich Werkstattpreise nicht leisten können. Die oft sehr langen Wartezeiten kommen erschwerend hinzu.

Neben der reinen Reparaturmöglichkeit bietet F&F eine Bar und hat so den charmanten Charakter eines Outdoor-Fahrradcafés. Dass inzwischen oft auch Radfahrer ohne Defekt kommen, um „Bike-Gespräche“ zu führen, wertet die Initative als besonderen Erfolg. Um den Wohlfühlfaktor weiter zu erhöhen, wurde kürzlich ein Dach zwischen zwei Seecontainern als Wetterschutz in Eigenregie aufgebaut. Dieses besteht aus Streben und Pfeilern eines recycelten Treibhauses. Denn F&F hat sich natürlich den nachhaltigen Prinzipien des Zinnwerke e.V. wie Abfallvermeidung und CO_2-Reduzierung verschrieben.

Geplant sind ab 2024 weitere Aktivitäten

Projektmanagement:
- Zinnwerke e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Jörg Maltzan
- E-Mail: jmaltzan@web.de
- Projekthomepage: https://zinnwerke.de/zinnwerke/fix_und_fertig_fahrradselbsthilfe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hamburg
- ZIEL:
  Förderung Radverkehr, Verkehrswende, Integration, Nachhaltigkeit, Community Building, Gratis-Reparatur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Pro Woche bis zu 15 Besucher, erhebliche Stärkung des Radverkehrs über die Stadtteilgrenze hinaus
- FINANZIERUNG:
  Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2022 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Fix & Fertig ist nicht nur eine klassische Fahrradselbsthilfe, sondern leistet im sozial schwachen Stadtteil HH-Wilhelmsburg einen wertvollen Beitrag zur sozialen Teilhabe, zur Integration und zum Community Building. Zu den Besuchern zählen vor allem Geflüchtete und Radfahrende mit wenig Geld, die ihre Räder kostenlos instand setzen. Neben der Reparaturmöglichkeit gibt es ein Speisen- und Getränkeangebot auf Spendenbasis, dazu öfters Live-Musik. Die entstandene Gemeinschaft bewirbt so die Radnutzung.

Bei ihnen müssen nur Verschleißkomponenten gewartet und ersetzt werden. Bei F&F werden überwiegend derartige Räder repariert und wieder fahrbar gemacht. Warme Speisen und Getränke werden auf einem Gaskocher erhitzt, der mit selbst produziertem Biogas betrieben wird. Das Dach unseres Werkstattbereichs stammt aus einem recycelten Treibhaus.

126

wie gemeinsame Radausfahrten und ein Fahrradflohmarkt, um nicht genutzte Teile einem Kreislauf der Wiederverwendung zuzuführen. Auch Aufarbeitung defekter Komponenten und Upcycling-Workshops hat sich F&F auf die Agenda geschrieben.

„Wenn unsere Besucher nach der kostengünstigen oder Umsonst-Reparatur mit einem Lächeln vom Hof fahren, wissen wir, dass wir auf einem guten Weg sind“, sagt F&F-Initator Jörg Maltzan. „Denn jedes Rad, das wieder rollt, ist besser, als ein Rad, das im Schrott landet oder irgendwo vor sich hin rostet.“

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ein repariertes Fahrrad ist besser als ein neu gekauftes. F&F trägt so effektiv zur Abfallvermeidung und CO_2-Reduzierung bei. 40 oder 60 Jahre alte Fahrräder mit Stahlrahmen sind quasi unverwüstlich.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Das war kaum nötig. Nach der anfänglichen Bewerbung durch Flyer und Social Media bekam F&F eine erfreuliche Eigendynamik. Mundpropaganda führte zu einem stetigem Besucherstrom. Auch das Anwachsen des Mechanikerteams passierte selbsttätig. Geplant sind spezielle Workshops zu Themen wie Bikefitting und Fahrradbeleuchtung.

LIMMER NACHBARSCHAFT

Der Träger des Projekts, Transition Town Hannover (TTH), wurde in Limmer gegründet und hat seitdem etliche Projekte in Stadt und Region Hannover durchgeführt. Gründungsmitglied Dr. Thomas Köhler beantragte 2017 eine Förderung durch das NKI-Programm „Klimaschutz im Alltag“, die für den Aufbau der Limmer Klimaschutz-Nachbarschaft „LiNa“ bereitgestellt wurde. Seitdem ist LiNa als eigenständige Gruppe von TTH angetreten mit der Ambition, THG-Emissionen zu reduzieren durch Verhaltensänderungen, die Leben und Alltag schöner machen. Im Projekt wurde die Mobilitätswende zum zentralen Handlungsfeld.

Nach langem Beteiligungs- und Planungsvorlauf konnten ab Ende 2020 zwei Lastenradsysteme installiert werden:

System I besteht aus zehn nicht elektrischen Bakfiets-Lastenrädern, die im Quartier im Abstand von höchstens 300 m abgestellt und via „Hannah“-App kostenfrei zu nutzen sind. Dieses sehr niedrigschwellige System wird intensiv genutzt und insbesondere vom engagierten Radhändler Lars Wichmann („Velogold“), der im Quartier Limmer angesiedelt und auch in der Limmer Nachbarschaft aktiv ist, ehrenamtlich gepflegt.

System II besteht aus fünf E-Lastenrädern und einem größeren Lastenrad-Anhänger, für die es vier transparente Radgaragenplätze gibt, die im Quartier auf einem großen Parklet mit geschwungener Bank und einem schönen Hochbeet sowie einer kleinen Radreparaturstation aufgebaut werden konnten. Die Lasten-E-Bikes sind öffentlich gut einsehbar und werden ehrenamtlich in einem Peer-to-Peer-Prozess ausgetauscht: Die Nutzenden, die sich auch untereinander immer besser kennenlernen, fragen bei Bedarf in einer Signal-Gruppe ein Rad an, der letzte Nutzer davor nennt der anfragenden Person dann umgehend den aktuellen PIN für ein Fach in der LiNa-Ladesäule. Jedes Fach verfügt über einen Stromanschluss, der geladene Akku sowie der Rad- und Garagenschlüssel können entnommen, das Rad aus der nebenstehenden Garage geholt und nach Lust und Laune genutzt werden. Voraussetzung für die Nutzung ist eine Fördermitgliedschaft bei TTH und eine persönliche Einweisung, die ebenfalls ehrenamtlich durchgeführt wird.

Neben dem Parklet mit den Radgaragen steht noch das LiNa-Tinyhouse als einladender Treffpunkt für bis zu zehn Personen. Um das Parklet, das Tinyhouse und die beiden Radsysteme herum haben sich vielfältige nachbarschaftliche Aktivitäten entfaltet – bspw. die kostenfreie Ausgabe von Supermarkt-Überschüssen jeden Freitag (Fairteiler), das Gruppentreffen alle 14 Tage auf der geschwungenen Holzbank des

Projektmanagement:
- Transition Town Hannover

Kontakt:
- Ansprechpartner: Thomas Köhler
- E-Mail: pr@tthannover.de
- Projekthomepage: https://www.limmer-nachbarschaft.de/

127

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Reduktionen verringern, Alltag im Quartier verschönern, Nachbarschaft verbessern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  16 Lastenräder können im eher kleinen Quartier gemeinschaftlich genutzt werden.
- FINANZIERUNG:
  BMUB/BMWK, Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2018 bis 2022 ff.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Unser nachbarschaftlich aufgebautes Radsystem verbindet die niedrigschwellige Nutzung von nicht elektrischen Lastenbikes (per „Hannah“-App) mit der anspruchsvolleren Peer-to-Peer-Nutzung von elektrischen Lastenbikes. Es basiert auf engen nachbarschaftlichen Beziehungen, die mit der Nutzung des Systems weiter verbessert werden. Parklet, Radgaragen und Tinyhouse sind zudem markante Hingucker im Straßenraum, die überall anzutreffenden folierten Räder natürlich auch.

127

Parklets oder auch die von LiNa initiierte ökologische Aufwertung der angrenzenden Grünfläche.

Und LiNa macht weiter – letzte Errungenschaft war Ende 2023 die Einweihung des neuen Flaggschiffs der LiNa-Radflotte, ein prachtvolles Lasten-E-Bike, mit dem auch Personen im Rollstuhl transportiert werden können. Das Rad wurde dank des beharrlichen Engagements des Tischlers Uwe Staade („Form21“) von der Limmer Unternehmergemeinschaft sowie der Stadt Hannover finanziert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

LiNa wurde als Klimaschutzprojekt gefördert, Nachhaltigkeit im Sinne von THG-Reduktion ist also zentral. Wir achten aber auch auf Biodiversität (Grünflächenaufwertung u.a.) und ganz besonders auch auf die oft vergessene Dimension der sozialen Nachhaltigkeit: LiNa stärkt die Nachbarschaft und damit die Resilienz des Quartiers.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Die Zusammenarbeit mit Velogold, einem in der Radszene überregional bekannten Händler, der aus dem Industriedesign kam, war hilfreich. Ansonsten war unsere Arbeit für die Stadtverwaltung Neuland und es mussten an manchen Stellen erst Routinen gefunden werden; wir gehen davon aus, dass Folgeprojekte nun schneller vorangehen können.

FAHRRADRASTPLATZ STORCHENNEST KESSELDORF

128

https://www.facebook.com/storchennest.kesseldorf.9

https://www.instagram.com/storchennest_kesseldorf/

Das Ziel war und ist, den Radtourismus in und um Hamminkeln zu stärken. Dem Fahrradfahrer eine Möglichkeit zu bieten, für kleines Geld auf Selbstbedienungsbasis Kaffee, Kaltgetränke und kleine Snacks zu erhalten. Mit dem Rad den Platz direkt zu befahren. Mit einem hohen Erholungswert. Autofrei. Nur für den Fahrrad- und Wandertourismus. Das aufgebaute Storchennest mit ihrem Nachwuchs in Ruhe zu beobachten.

Die Ausgangssituation stellte eine über 100 Jahre alte Remise mit Vorplatz dar. Im ersten Jahr wurde eine Bollerkarre in Form einer kleinen Theke angeschafft. Von hier aus konnte man über Selbstbedienung Kaltgetränke kaufen. Ein Storchennest wurde aufgestellt. Der Hamminkelner VV ließ sich schnell überzeugen, zusammen mit dem Privatbetreiber eine Bank als Erholungspunkt zu errichten. Alles OpenAir. Ebenfalls fand sich 2020 ein Sponsor zum Errichten einer Fahrradreparaturstation.

Um dem Tourismus auch bei schlechtem Wetter einen Erholungspunkt zu bieten, wurde sich in den Jahren 2020/22 auf die Fördergelder der lag-lin.de beworben. Mit Erfolg. So konnte die Remise eingerichtet und ein Kleintiergehege aufgestellt werden. Ein Sonnenschirm wurde zusätzlich angeschafft und die Infotafel aufgestellt.

In 2023 konnten über das Förderprogramm „2.000 x 1.000 Euro für das Engagement“ Mehrwegtassen und Schalen für die CandyBar angeschafft werden.

Der Fahrradrastplatz bietet ebenfalls Möglichkeiten für Fördervereine, die Vereinskassen zu füllen, wie z.B.: Waffelnbacken und Verkauf von selbst Genähtem.

Warum?
Der Fahrradrastplatz ist unverzichtbar und stellt für die Zukunft der Energiewende ein wichtiges Instrument dar. Der Erholungswert funktioniert auch smart. Homepage: https://www.facebook.com/storchennest.kesseldorf.9

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Eine sehr große Rolle. Es werden ausschließlich regionale Getränke angeboten. Die CandyBar wird über das Unverpackt-Konzept bedient. Ebenso wird entnommen. Dafür stehen Mehrwegschalen bereit. Nach Möglichkeit wird die Verzehrware in Bulkverpackungen bezogen (Großverpackungen, Kiloware). Preisschilder sind

Projektmanagement:
- Privatpersonen Sabine Lage-Rüsken, Ralf Rüsken

Kontakt:
- Ansprechpartner: Sabine Lage-Rüsken
- E-Mail: storchennest-kesseldorf@web.de
- Projekthomepage: in Findung

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Schaffung und Steigerung eines Erlebnisraums Fahrrad. Von dem Rad direkt zur Tasse Kaffee.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Sitzgelegenheiten, Kleintiergehege, Bank, Fahrradreparaturstation, Bienenfutterautomat, Infotafel
- FINANZIERUNG:
  Fördergelder, Sponsoren, Privatgelder
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2019 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Fahrradrastplatz inmitten der Natur. Vom Fahrrad direkt zum Erholungspunkt. Stressfrei. Mühelos auf den Platz fahren. Rad abstellen, Pause einlegen. Störche beobachten. Auf Selbstbedienungsbasis. Der Rastplatz schenkt Vertrauen, öffnet den Platz für jeden und jeder muss Vertrauen zurückgeben. Selbstbedienung. In kleinen mobilen Gelddosen wird der Verzehr bezahlt. Am Rastplatz wird kein Instrument mit Strom betrieben. Die Öffnungszeiten richten sich nach der Jahreszeit. Werbefrei.

Dieses Foto wurde während der Pandemie aufgenommen.

wieder verwendbar! Kaffee wird aus einer Pumpkanne in Mehrwegtassen angeboten. Der Platz selbst bietet keine Convenience-Produkte mit Umverpackungen an. Es wird vor Ort darauf geachtet, dass kein Müll zusätzlich entsteht. Der Mülleimer wird nicht mehr angeboten! Das regt zum Nachdenken und Diskutieren an. Der Radfahrer soll seinen mitgebrachten Müll (Umverpackungen, Einweg, Servietten, Taschentücher und vieles mehr) wieder mitnehmen. Über Selbstbedienung werden ausschließlich alkoholfreie Getränke angeboten. Der Platz ist werbemittelfrei! Es werde keine Flyer, Poster und Co. ausgelegt! Eigenwerbung läuft ausschließlich über digitale Medien. Oder öffentliche Presse.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ja, über das Förderprogramm der lag-lin.de mussten die Fördergelder innerhalb kürzester Zeit eingesetzt werden, sodass die Erweiterungen im selben Jahr noch angeboten werden konnten.

128

2. RIKSCHA ADFC HATTINGEN SPROCKHÖVEL

129

https://radelnohnealter.de/wp-content/uploads/sites/6/2023/08/y2mate.is-ADFC-Hattingen-Herzensangelegenheit-Riksha-Fahrten-Vorstellung-GL-Jc1tOcdk-720p-1692689946.mp4?_=2

Stadtrundfahrten mit der Rikscha ermöglicht seit Mai 2023 ein Team Freiwilliger und zahlreicher Sponsoren. Stolze 14.000 Euro kostete die 1. E-Rikscha, die der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), Ortsgruppe Hattingen-Sprockhövel, angeschafft hat. Damit schenken die Fahrer ab Mai 2023 Senioren Freude.

Und jetzt Seniorenhilfe ausweiten:
Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), Ortsgruppe Hattingen-Sprockhövel, engagiert sich in der Bewegung „Radeln ohne Alter“ (https://radelnohnealter.de/hattingen/). Zur Realisierung unserer Idee, die Seniorenhilfe auszuweiten, bemühen wir uns um Drittmittel zum Kauf einer 2. Chat Rikscha.

Mit einer 2. Rikscha werden Hattinger und Sprockhövler Vereinsmitglieder die Industrie- und Kulturdenkmäler ihrer Heimatstadt sportlich-humorvoll noch umfangreicher öffentlich präsentieren und sich dabei sozial engagieren, indem sie Bewohner von Seniorenzentren und Altenwohnheimen z.B. durch die Hattinger Altstadt, ihre alten Wohnquartiere und entlang der Ruhr kutschieren. Die Mitradelnden tragen außerdem als Multiplikatoren auf ihren eigenen privaten Radtouren mit Familie und Freunden zur Stärkung des Heimatbewusstseins bei. Erst das Wissen um die vielfältigen Entwicklungen und Zusammenhänge schafft eine fundierte Identifikation mit der Heimat, den Städten Hattingen und Sprockhövel sowie dem Ennepe-Ruhr-Kreis.

Projektmanagement:

- Projekt-Team-Rikscha der ADFC Ortsgruppe Hattingen Sprockhövel

Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Lauenroth
- E-Mail: b.m.lauenroth@t-online.de
- Projekthomepage: https://radelnohnealter.de/hattingen/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Bewohner von Altenwohnheimen z.B. durch ihre alten Wohnquartiere und entlang der Ruhr kutschieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  „Radeln ohne Alter“ seit April 2023 sehr beliebt. Wird mit der 2. Rikscha unbegrenzt weitergeführt.
- FINANZIERUNG:
  2. Rikscha 14.000 Euro. Die Arbeit ist ehrenamtlich.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit dem Start April 2023 unbegrenzte Fortführung

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Öffentlich leisten wir einen Beitrag zur Verkehrswende und zum körperlichen und geistigen Gesundheitsschutz in Hattingen. Mit dem Rikscha-Projekt verfolgen wir unser Ziel, dass interessierte Menschen unserer Städte Hattingen und Sprockhövel ihre Heimat sportlich-humorvoll wieder neu entdecken können. Denn bei Ausflügen mit dem Gefährt geht es ums „Sehen und gesehen werden“. So soll ihnen z.B. ermöglicht werden, ihr altes Viertel und die Stadt noch einmal zu sehen.

Neben dem Matthias-Claudius-Haus in Niedersprockhövel ist das der Ambulante Hospizdienst, für den individuelle Wunscherfüller-Fahrten möglich gemacht werden.

Außerdem ist die Rikscha in Hattingen im Einsatz: Mittwochs ab 15 Uhr im Seniorenheim St. Josef, Donnerstag ab 10 Uhr im Heidehof, ebenfalls donnerstags ab 10 Uhr im Emmy-Kruppke-Seniorenzentrum, Freitag nach 15 Uhr bei der Lebenshilfe an der Schulstraße und ebenfalls freitags für die Demenz-WG in der Hattinger Südstadt.

Dafür kooperiert der ADFC auch mit der Pfarrei St. Peter und Paul in Hattingen, die eine weitere Rikscha besitzt und für das Projekt zur Verfügung stellt.

Möglich gemacht haben den Kauf des ersten 14.000-Euro-Gefährts und die Sicherung des Unterhalts für die kommenden drei Jahre mehrere Sponsoren: Volksbank Mitgliederstiftung, Sparkassenstiftung, hwg Wohnungsbaugenossenschaft Hattingen und Gartenstadt Hüttenau und der ambulante Hospizdienst Witten Hattingen.

Kostenlose Rikscha-Touren

Bei den für die Gäste kostenlosen Rikscha-Touren werden sie von passionierten Radfahrern kutschiert – jeweils eine halbe Stunde. Zwei Fahrten am Tag leisten die Ehrenamtlichen. Es gibt jetzt zehn Teams von jeweils vier Fahrern. Somit bieten wir an jedem Wochentag und zum Teil auch am Wochenende Rikscha-Fahrten an.

Die Rikscha-Piloten steuern das Gefährt mit dem vorangestellten Doppelsitz. Der ist weich gepolstert und mit Vier-Punkt-Gurten versehen. Auch Bodenunebenheiten können durch die Federung gut abgefangen werden. Gefahren wird nicht schneller als 12 km/h. Denn bei Ausflügen mit dem Gefährt geht es ums „Sehen und gesehen werden“.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Verlässlichkeit und dauerhafter Betrieb sind für die oft einsamen Bewohner in Senioreneinrichtungen mit wenigen Kontakten außerhalb der Einrichtung von sehr hohem Stellenwert.

Aus der Antragstellung geht hervor, dass unser Projekt „Radeln ohne Alter“ bereits seit April 2023 sehr beliebt ist und mit der 2. Rikscha verstärkt und unbegrenzt weitergeführt werden soll.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Ja, gutes Teamwork und verlässliche Projektleitung. Außerdem Beratung und organisatorische Unterstützung durch die Dachorganisation „Radeln ohne Alter“.

129

WAZ Hattingen - 25.04....

Kostenlose Rikscha-Touren für Senioren

ADFC startet Projekt mit dem Matthias-Claudius-Haus. Regelmäßige Fahrten ab Mai

STADTFÜHRUNGEN MIT RIKSCHA FÜR MENSCHEN MIT HANDICAP

130

Die Rikscha ermöglicht es, zwei Personen gleichzeitig zu befördern. Der Fahrer sitzt dabei hinter den Gästen. Die Gäste können sich untereinander austauschen und über das, was sie sehen und erleben, unterhalten. Gerade für die älteren Gäste ist es wunderbar, wenn wir unterwegs Freunde, Bekannte oder Spaziergänger treffen und sich hier kurze Gespräche entwickeln. Dies ist bei einem Ausflug mit dem Auto ja nicht der Fall. Die Rikscha ermöglicht Menschen, die nicht mehr mit einem herkömmlichen Fahrrad fahren können, einen Fahrradausflug. Durch unsere Ausflüge werden viele darauf aufmerksam, dass es Fahrräder gibt, die man auch mit Menschen, die eine Einschränkung haben, nutzen kann. Gästen, die z.B. aufgrund einer Erkrankung nicht mehr selbst Fahrrad fahren können, aber gerne an einen Ort möchten, der nur mit dem Rad erreichbar ist, kann dieser Wunsch erfüllt werden. Wir möchten mit unserer Aktion dafür sensibilisieren, dass ein Fahrrad nicht nur ein Fortbewegungsmittel für junge und sportliche Menschen ist, sondern in jedem Alter und in jeder Lebensphase eine attraktive Alternative ist. Wir haben schon Menschen mit Demenz oder Parkinson und Rollstuhlfahrern einen Ausflug ermöglicht. Und viele, die zunächst Bedenken haben, ob sie an diesem Erlebnis überhaupt teilnehmen können, haben wir vom Gegenteil überzeugt. Jeder, der bisher dabei war, war begeistert und möchte wieder mitfahren. Natürlich dürfen auch Gäste ohne Einschränkung unsere Rikscha nutzen.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Eine Rikscha ermöglicht Menschen mit Hanicap eine Teilnahme an Stadtführungen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zusätzlich wird die Rikscha im Seniorenheim eingesetzt. Bewohner können Ausflüge machen.
- FINANZIERUNG:
  Stadt Freystadt und AOM-Förderung
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Die Rikscha wird, wenn sie nicht für Stadtführungen eingesetzt ist, im Seniorenheim genutzt, um Bewohnern einen Ausflug zu ermöglichen. Für die Bewohner ist es eine große Bereicherung, da Ausflüge über größere Strecken (als mit dem Rollstuhl) möglich sind. Gefahren wird die Rikscha von ehrenamtlichen Fahrern. Die Rikscha ist behindertengerecht ausgestattet und mit Sicherungsgurten versehen.

Projektmanagement:
- Stadt Freystadt, Marktplatz 1, 92342 Freystadt

Kontakt:
- Ansprechpartner: Beate Huber-Beck
- E-Mail: beate_beck@web.de
- Projekthomepage: keine Angabe

RADELN OHNE ALTER – RIKSCHA-AUSFLÜGE FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN

131

https://www.youtube.com/watch?v=FOJ4PFzIdrI

Wenn Menschen, die nicht (mehr) aus eigener Kraft in die Pedale treten können, die Freude eines Fahrradausflugs genießen wollen, ist Radeln ohne Alter für sie da: Ehrenamtliche in ganz Deutschland unternehmen mit ihren Fahrgästen kostenlose Fahrradrikscha-Ausflüge in den Park, an den See oder an Wunschorte der Passagierinnen und Passagiere.

Radeln ohne Alter will Begegnungen schaffen, zwischen Jung und Alt, in den Nachbarschaften. Eine Rikschafahrt ist ein kleines Abenteuer, bei dem gemeinsame Erinnerungen geschaffen und Lebensgeschichten geteilt werden. Oft ist dies für beide Seiten ein Gewinn, da die Rikscha-Fahrerinnen und -Fahrer neben dem eigenen sportlichen Engagement auch einen sozialen Beitrag leisten: Sie können das Glück, den Wind in den Haaren zu spüren, weitergeben. Dadurch kann der Einsamkeit entgegengewirkt und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht werden.

Als Antwort auf die große Nachfrage an Unterstützungsbedarf interessierter Standorte deutschlandweit wurde der Verein Radeln ohne Alter Deutschland mit Sitz in Bonn gegründet, der im März 2020 gemeinnützig anerkannt wurde: Ziel der Dachorganisation ist es, dass alle älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen hierzulande die Chance haben, in den Genuss eines Riksch-Ausflugs zu kommen. Dafür soll ein flächendeckendes Angebot in ganz Deutschland geschaffen werden.

Denn: Jede und jeder hat ein Recht auf Wind in den Haaren – unabhängig von Alter und Einkommen.

In Umsetzung dieser Philosophie wurden in Deutschland bereits 140 Standorte in 15 Bundesländern gegründet, die Radeln ohne Alter vor Ort umsetzen: Sie brauchen das Rad nicht neu zu erfinden – dafür ist Radeln ohne Alter Deutschland da. Als Interessensvertretung und zentrale Anlaufstelle informiert und unterstützt die Dachorganisation alle Standorte bei organisatorischen und technischen Fragen. So soll ein nachhaltiger, strukturierter Aufbau auf Landes- und Bundesebene gesichert, einzelne Standorte vernetzt und Synergieeffekte genutzt werden.

Projektmanagement:

- Radeln ohne Alter Deutschland e.V. als Dachverband mit 140 Standorten in 15 Bundesländern

Kontakt:

- Ansprechpartner: Daniela Kinkel
- E-Mail: team@radelnohnealter.de
- Projekthomepage: http://www.radelnohnealter.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Flächendeckendes Angebot von kostenlosen Rikschafahrten für mobilitätseingeschränkte Menschen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bis Ende 2023 wurden 140 Standorte in ganz Deutschland gegründet, die Radeln ohne Alter anbieten.
- FINANZIERUNG:
  Mitgliedsbeiträge, Spenden und Projektmittel
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 bundesweit

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die bereits in 15 Bundesländern aktive Initiative Radeln ohne Alter setzt sich für die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Menschen am gesellschaftlichen Leben und gegen die soziale Isolation von insbesondere älteren Menschen ein – durch Fahrradrikscha-Ausflüge mit Bewohnerinnen und Bewohnern von Pflege- und Wohneinrichtungen sowie mit Menschen, die nicht mehr selbst in die Pedale treten können. Denn: Jede und jeder hat ein Recht auf Wind in den Haaren – unabhängig von Alter und Einkommen.

RADELN OHNE ALTER – RIKSCHA-AUSFLÜGE FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN

131

Bislang werden deutschlandweit rund 50.000 Ausflüge mit den Rikschas von Radeln ohne Alter pro Jahr unternommen. 50.000 Glücksmomente für die Fahrgäste – und die Ehrenamtlichen. Bis 2025 soll diese Zahl auf mindestens 100.000 Rikscha-Ausflüge erhöht werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die von der Generalversammlung der Vereinten Nationen 2015 verabschiedete Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung hat das Ziel, globale Herausforderungen wie Armut, Ungleichheit, Klima und Umwelt, Wohlstand, Frieden und Gerechtigkeit in 17 Schwerpunktbereichen zu bewältigen. Diese werden als Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, kurz SDG) bezeichnet.

Mit dem Angebot von kostenlosen Fahrradrikscha-Ausflügen für mobilitätseingeschränkte Menschen spielt Radeln ohne Alter eine aktive Rolle bei der Umsetzung der Agenda 2030. Zu drei der 17 Ziele leistet Radeln ohne Alter einen konkreten Beitrag: „Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“ (Ziel 3), „Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern“ (Ziel 10) sowie „ Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ (Ziel 11).

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Zur Steigerung des Bekanntheitsgrades ging es im Rahmen eines durch das hessische Verkehrsministerium finanzierten Projekts 2021 auf eine 555 km lange Tour quer durch Hessen. Auf dem Weg wurden Einrichtungen besucht und mit den Menschen vor Ort Ausflüge unternommen. Im Nachgang gründeten sich viele neue Standorte auch außerhalb von Hessen.

VON JUNG BIS ALT – GEMEINSAM MIT DER RIKSCHA DURCH DATTELN

132

Das Projekt startete im September 2022 mit der Idee des Seniorenbeirats der Stadt Datteln, eine Rikscha anzuschaffen, um ältere Bürger*innen spazieren zu fahren und ihnen so die soziale Teilhabe zu ermöglichen. Diese Idee wurde mit der Bitte um Unterstützung der Stadtverwaltung Datteln vorgestellt.

Zu Beginn wurde die Idee gemeinsam intensiv diskutiert und nach und nach die Fragestellungen zu Finanzierung, Trägerschaft und Nutzerkreis der Rikscha als ein Projekt der Mobilitätswende sowie der Förderung des Radverkehrs für Datteln erörtert. Die Rikscha steht allen interessierten Bürger*innen zur Verfügung und kann kostenlos ausgeliehen werden.

Mit Unterstützung der politischen Gremien wurde ein Förderantrag zur Finanzierung der Rikscha (Kosten 6.480 €) mit Mitteln aus der BRL gestellt, sodass diese nun im Eigentum der Stadt ist und allen Bürger*innen für Ausflugsfahrten zur Verfügung steht. Weitere Unterstützung hat das Projekt aus der Politik erhalten durch die Bereitschaft, die jährlichen Kosten (bis zu 1.000 €) sowie die administrativen Aufgaben zum Betrieb der Rikscha durch die Verwaltung übernehmen zu lassen.

Vertreter*innen des Seniorenbeirats waren intensiv in die Projektvorbereitungen involviert und beteiligten sich u.a. an der Suche eines geeigneten Standortes in zentraler Lage im Stadtgebiet, befassten sich ausgiebig mit der Modellauswahl der Rikscha und unterstützten bei der Klärung der Fragen des Versicherungsschutzes.

Der Erfolg des Projektes ist dem ehrenamtlichen Einsatz der inzwischen zwölf „Pilot*innen“ zu verdanken, die sich neben ehrenamtlichen Fahrten auch um die Einweisung aller interessierten Bürger*innen kümmern sowie die Pflege und die zeitintensive Ausleihe der Rikscha übernehmen.

Im vergangenen Jahr wurden weitere 36 Personen an sechs Terminen in Umgang und Fahrweise der Rikscha eingewiesen, damit diese sich sicher im Straßenverkehr bewegen können.

Die Rikscha war zwischen Mai und November 2023 an mind. 60 Tagen im Stadtgebiet unterwegs und hat vielen Freude bereitet. Die „Pilot*innen“ haben in Eigeninitiative Kontakt zu Altenwohnheimen in Datteln aufgenommen und konnten bereits nach kurzer Zeit Einrichtungen mit Rikschafahrten für die Bewohnenden begeistern.

Projektmanagement:

- Stadt Datteln - Fachdienst 6.3 Umwelt

Kontakt:

- Ansprechpartner: Anja Althoff
- E-Mail: mobilitaet@stadt-datteln.de
- Projekthomepage: https://www.datteln.de/e-fahrradrikscha

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Radverkehr „mal anders“ erleben, sichtbar machen, Ehrenamt stärken und die soziale Teilhabe fördern
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Die Rikscha war an mind. 60 Tagen unterwegs und hat vielen Menschen glückliche Momente bereitet.
- FINANZIERUNG:
  Förderung durch „Billigkeitsrichtlinie“ (BRL)
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Organisation, Anschaffung 09.2022 bis 05.2023, Fahrten ab 05.2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf Initiative des Seniorenbeirats wurde die Rikscha von der Stadt Datteln mit Unterstützung von Fördermitteln der BRL angeschafft. Seitdem begeistert ein Team aus zwölf ehrenamtlichen „Pilot*innen“ mind. dreimal wöchentlich Bewohnende aus Altenwohnheimen mit Rikschatouren im Stadtgebiet. Auch kümmern sich die Ehrenamtlichen um die Pflege, Wartung und Ausleihe der Rikscha, präsentieren diese auf Veranstaltungen und weisen Bürger*innen in den Umgang mit der Rikscha ein.

VON JUNG BIS ALT – GEMEINSAM MIT DER RIKSCHA DURCH DATTELN

132

Inzwischen ist die Rikscha wöchentlich an drei Tagen mit den „Pilot*innen“ unterwegs. Des Weiteren wurde seitens der Ehrenamtlichen die Rikscha auf verschiedenen Veranstaltungen wie z.B. dem Wochenmarkt Extra zum Thema „Mobilität“ und dem Fest der Kulturen vorgestellt. Zum Einsatz (Ausleihe) kommt die Rikscha auch zu besonderen Anlässen wie Hochzeiten, Rentenbeginn und Schulveranstaltungen.

Mit Überzeugung kann festgehalten werden, dass durch den Einsatz der Ehrenamtlichen dazu beigetragen wurde, dass die Rikscha in der kurzen Projektlaufzeit kein „Fremdkörper“ mehr im Stadtgebiet ist und die Bevölkerung rundum begeistert von dem Projekt ist. Die Nachfragen zur Ausleihe von Dattelner Bürger*innen häufen sich, so begleitet die Rikscha z.B. in 2024 die Heiligen Drei Könige auf ihrem Weg.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Förderung des Radverkehrs und der nachhaltigen Mobilität ist ein zentrales Ziel des städtischen Klimaschutzkonzeptes. Mit dieser besonderen Form der Mobilität „Rikscha fahren“ soll u.a. der Radverkehr in Datteln sichtbar gemacht, die umweltfreundliche Mobilität ins Gespräch gebracht, ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet und so die umweltfreundliche Mobilität bzw. der Radverkehr gefördert werden. Diese Form der Personenbeförderung wird in Datteln von Jung und Alt sowie zu besonderen Anlässen genutzt.

Neben den umweltfreundlichen Aspekten sind in diesem Projekt zum Thema „Nachhaltigkeit“ auch der ehrenamtliche Einsatz von bislang zwölf „Pilot*innen“ sowie die soziale Teilhabe älterer Menschen, die u.a. in Altenwohnheimen leben, hervorzuheben. Das Wohlergehen der Bürger*innen ist ein zentraler Aspekt des Projektes – egal ob es raus in die Natur geht, zu persönlich wichtigen Orten oder rein in die Stadt/Innenstadt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Den Anstoß zum Projekt gaben zwei Personen des Seniorenbeirats, die sich intensiv in die Projektvorbereitungen eingebracht haben. Durch deren Einsatz, intensiven Austausch und die Kooperation mit der Stadt konnte das Projekt erfolgreich starten. Seitens der Stadt gab es eine Ansprechpartnerin, die sich um die städtischen Belange kümmerte.

BIKE & BELONG, RADELN OHNE ALTER & BIKE CAFÉ

133

Ein bedeutendes Vereinsziel & damit auch Projekt heißt Miteinander statt Nebeneinander mit dem Fahrrad! Durch unsere Vereinsprogramme Bike & Belong, Radeln ohne Alter & das Bike Café bringen wir viele Menschen in verschiedenen Städten neben dem Vereinssitz & Ursprungsort Freiburg zusammen & aufs Fahrrad. Wir sprechen besonders Menschen mit Flucht- & Migrationssgeschichte an, insbesondere Frauen, die nicht Rad fahren können. Seit 2022 haben wir den Fokus erweitert & sprechen ebenso Kinder & Jugendliche mit Flucht- & Migrationserfahrung an (meist im Schulkontext). Eine weitere sehr bedeutende Zielgruppe in Freiburg sind seit 2020 Senior*innen. In Freiburg finden alle drei Programme jährlich in Form von Projekten statt & bringen viele Freiburger*innen sowie Organisationen aus dem zivilgesellschaftlichen Sektor & öffentliche Akteur*innen zusammen. An unseren weiteren Standorten, wie Stuttgart & Leipzig, bieten wir Bike & Belong und Kids & Teens an. Auch in Köln, Frankfurt, München, Münster & sogar in Paris gibt es jedes Jahr viele Bike & Belong Angebote, die es Frauen ermöglichen, das Radfahren zu lernen. In einigen Städten arbeiten wir mit lokalen Durchführungsorganisationen, in Frankfurt haben wir eine engagierte Trainerinnengruppe aus ehrenamtlich Engagierten, die jährlich vielen Frauen das Fahrradfahren beibringen, neben Gruppenerlebnis und Zugehörigkeitsgefühl. Das ist tatsächlich das Herz- & Kernstück von Bike & Belong, aber auch von Radeln ohne Alter & dem Bike Café, des ganzen Vereins: das soziale Engagement, das Ehrenamt der Bürger*innen in der lokalen Gesellschaft. Durch unsere Aktivitäten fördern wir gezielt das Ehrenamt, was ein zweites wichtiges Vereinsziel & -zweck darstellt. Gleichzeitig fördern wir das Fahrrad(fahren) als nachhaltiges Fortbewegungsmittel, Freizeitaktivität, Bewegungsangebot & Mittel für soziale Kontakte, Beziehungen & Vernetzung.

Bike & Belong (in Freiburg, Stuttgart, Frankfurt, Köln, Münster, Leipzig & München):
Getreu unserem Bike & Belong Motto „bewegen.verbinden.stärken." schaffen wir gemeinsam mit jährlich mehr als 300 Ehrenamtlichen & ca. 50 Kooperationspartner*innen Orte der Begegnung, der Bewegung & des Austauschs

Projektmanagement:
- Bike Bridge e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Lena Pawelke
- E-Mail: lena.pawelke@bikebridge.org
- Projekthomepage: https://bikebridge.org/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Bike Bridge baut mit dem Fahrrad (-fahren) Brücken zwischen Menschen, Projekten & Organisationen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Seit Vereinsgründung Ende 2017 haben wir mit unseren Programmen insgesamt über 5.000 Menschen erreicht.
- FINANZIERUNG:
  Finanzierung von z.B. Bund, Stiftungen, Lotterien
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2016 bis heute, Projektjahr 2024 ist geplant und in Vorbereitung. Auch darüber hinaus plant der Verein aktiv zu sein.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Bike Bridge baut Brücken mit dem Fahrrad(fahren[lernen]) zwischen Menschen & Organisationen, um Menschen zusammenzubringen, mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen & den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft zu stärken. Das Besondere ist das Zusammendenken & -bringen verschiedener großer gesellschaftlicher Herausforderungen in Verbindung mit dem großen Hebel ehrenamtliches Engagement, innovativer, partizipativer & agiler Projektarbeit & einem bundesweiten großen Netzwerk an Partner*innen.

133

https://www.youtube.com/watch?v=WqgXYu76FWY

für zahlreiche Frauen und Kinder & Jugendliche mit und ohne Flucht- & Migrationserfahrung in vielen verschiedenen Städten bundesweit.

Radeln ohne Alter in Freiburg:
Unter dem Motto “Jede*r hat ein Recht auf Wind in den Haaren” organisieren wir in Kooperation mit Radeln ohne Alter Deutschland e.V. kostenlose Rikschaausfahrten für & mit Senior*innen. Mit dem Angebot fördern wir die Mobilität älterer Menschen & somit auch ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Bike Café in Freiburg:
Mit unserem mobilen Bike Café (Lastenfahrrad und Anhänger) schaffen wir einen mobilen Begegnungsort in Freiburg. Bei verschiedenen Veranstaltungen & Workshops schaffen wir Raum für Begegnung & Austausch in der Stadt. Menschen lernen sich kennen, lernen voneinander & es werden Berührungsängste & Vorurteile abgebaut.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Nachhaltigkeit spielt in unserem Verein, unseren Programmen und Projekten eine sehr bedeutende Rolle. Wir setzen auf langfristige Beziehungen, Kooperationen und versuchen so ressourcenschonend wie möglich unsere Angebote stattfinden zu lassen. Wir orientieren uns an lagfristigen Förderpartnerschaften, um den Verein strukturell nachhaltig aufzubauen, regelmäßige Angebote allerorts umsetzen zu können, ein längerfristiges hauptamtliches Team zu beschäftigen und ganz bedeutend die Ehrenamtlichen für ein nachhaltiges Engagement zu gewinnen. Auch unsere Teilnehmenden werden motiviert und bestärkt, sich nach einem Angebot selbst einzubringen, zu engagieren oder eben dabeizubleiben.

Viele Aspekte finden sich in unserem Leitbild unter https://bikebridge.org/leitbild/. Aber auch konzeptionell in unseren Programmen spielt Nachhaltigkeit eine große Rolle. Bike & Belong steht für die Förderung von räumlicher und sozialer Mobilität, aber eben auch einer so wichtigen nachhaltigen Mobilität. Wir arbeiten fast ausschließlich mit Spendenfahrrädern, die wir sammeln und reparieren. Wir bieten Neuradlerinnen die Möglichkeit, kostengünstig ein Fahrrad, Helm und Schloss bei uns zu erwerben. Wir haben im Bike & Belong Konzept Reparaturworkshops, um die einfachen Handgriffe wie Reifen aufpumpen, wechseln etc. zu vermitteln.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ja. Wir haben bspw. aktiv daran gearbeitet, mit Unternehmen in Kontakt zu treten und Unterstützung zu erhalten: seit 2019 mit JobRad, seit 2020 mit Swapfiets und seit 2023 mit Nextbike. Die Unterstützung sieht sehr unterschiedlich aus: von finanzieller Unterstützung über Bereitstellung von (Leih-)Fahrrädern.

https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=1eTP9wiCz28

https://www.youtube.com/watch?v=tGMk5jmzse4

https://www.youtube.com/watch?v=IhykXqL4XxE

https://www.instagram.com/tv/CLmxAe1KYeM/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=NTYzOWQzNmJjMA==

https://www.facebook.com/reel/284011307800956

https://www.facebook.com/reel/863605075483763

E-RIKSCHA ERIKA – LOKAL, SOZIAL, NACHHALTIG

134

Ausgangssituation: Die soziale Isolation älterer Menschen und deren eingeschränkte Mobilität in Oberasbach.

Idee: Geschulte Ehrenamtliche fördern soziale Teilhabe durch Einkaufsunterstützung, gemeinsame Aktivitäten und Teilnahme an gesellschaftlichen Events (z.B. Weihnachtsmarkt, Feste u.v.m.).

Ziele: Verbesserung der Lebensqualität, Förderung lokaler Direktvermarkter und Produkte, Reduzierung von Einsamkeit und Förderung von sozialer Teilhabe.

Umsetzung: Schulung von Ehrenamtlichen, Beschaffung der Rikscha, Bewerben des Projektes, Organisation von Ausfahrten und Ausflügen.

Ergebnisse: Steigerung der sozialen Teilhabe, erleichterter Einkauf lokaler Produkte, Integration mobilitätseingeschränkter und älterer Menschen, positive Resonanz aus der Gemeinschaft, Verbesserung des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

Wer? Angestoßen wurde das Projekt von der Quartiersmanagerin Renate Schwarz und Sina Mixdorf, der Radverkehrsbeauftragten der Stadt Oberasbach. Das Projekt wird unterstützt durch den Stadtseniorenrat, die Demenzfreundliche Kommune Oberasbach, die Fahrradwerkstadt Radl Kaiser, die Fahrradnachbarschaftswerkstatt sowie durch United Kiltrunners e.V. Umgesetzt wird das Projekt von geschulten, sehr engagierten Ehrenamtlichen. Zielgruppe sind mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen.

Was? Eine Ausfahrt in die Natur, vertraute Orte in Oberasbach wiedersehen oder ein Einkauf auf dem Wochenmarkt/bei lokalen Direktvermarktern und dabei Wind in den Haaren spüren – das ist für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen jetzt wieder möglich. Ehrenamtliche, extra geschulte Pilot:innen fahren sicher durch Oberasbach. Eine simple Fahrt bringt Abwechslung in den Alltag und zaubert allen ein Lächeln ins Gesicht.

Projektmanagement:

- Renate Schwarz Quartiersmanagement / Sina Mixdorf Beauftragte für Klimaschutz, Nachhaltigkeit, fairer Handel, Radverkehr

Kontakt:

- Ansprechpartner: Renate Schwarz
- E-Mail: rikscha@oberasbach.de
- Projekthomepage: https://www.oberasbach.de/buergerservice-politik/mobilitaet-oepnv/erika-e-rikscha und folgt noch auf der Seite von Radeln ohne Alter: https://radelnohnealter.de/bayern/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Steigerung der Teilhabe und Lebensfreunde von mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Aufbau einer Gruppe von ehrenamtlichen Rikscha-FahrerInnen. Dankbare und glückliche Menschen
- FINANZIERUNG:
  Stadt Oberasbach, Regionalbudget, Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit Sommer 2023, wird langfristig verstetigt

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unsere geschulten Ehrenamtlichen ermöglichen mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen Ausfahrten mit einer E-Rikscha und damit eine verbesserte soziale Teilhabe und Unterstützung beim Einkauf lokaler Produkte. In Oberasbach gibt es verschiedene Direktvermarkter und einen wöchentlichen Bauernmarkt, bei denen lokal eingekauft werden kann. Zum Transport der Einkäufe dient u.a. das Lastenrad Olaf, welches von der Stadt Oberasbach für seine BürgerInnen kostenlos zur Verfügung gestellt wird.

134

Wann? Das Projekt wurde Ende 2022 begonnen. Im Sommer 2023 konnten erste Fahrten mit der E-Rikscha stattfinden.

Wo? Das Projekt wird im Stadtgebiet von Oberasbach umgesetzt.

Warum? Mit dem Projekt werden die soziale Teilhabe, das Thema Ehrenamt und Direktvermarkter in Oberasbach gefördert. Da bei den Fahrten mindestens ein zusätzlicher Fahrer bzw. eine zusätzliche Fahrerin mit einem Begleitrad/Lastenrad dabei ist, entsteht zusätzlich genereationenübergreifender Austausch, von dem alle Beteiligten profitieren und gemeinsam eine gute Zeit haben. Das Tolle an dem Projekt ist, dass alle Beteiligten mit viel Engagement und Herzblut dabei sind und so dieses wunderbare Projekt mit Leben und Lachen füllen. Auch organisatorische Dinge wie nötige Reparaturen werden schnell und kostenlos erledigt, da es den Beteiligten eine Herzensangelegenheit ist, das Projekt erfolgreich durchzuführen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeitsgedanke hat bei dem Projekt eine sehr große Bedeutung. Ökologische, soziale und ökonomische Aspekte werden im Rahmen des Projektes vereint.

Zum einen, da durch dieses Angebot eine klimafreundliche Möglichkeit der Mobilität geschaffen wird, die auch für weitere Akteure im Stadtgebiet und darüber hinaus ein Vorbild sein soll. Den Menschen sollen damit alternative umweltfreundliche Verkehrsmittel nähergebracht werden und sie zum Radfahren motivieren. Durch die Ausfahrten in die Natur soll zudem dazu beigetragen werden, diese mehr wertzuschätzen. Denn was wertgeschätzt wird, wird auch geschützt.

Zum anderen soll mit dem Projekt und den Fahrten zum Wochenmarkt bzw. zu lokalen Direktvermarktern dazu beigetragen werden, die lokalen Direktvermarkter zu stärken. Dadurch wird die lokale Wirtschaft gefördert und der Einkauf vor Ort trägt dazu bei, CO_2 einzusparen.

Dadurch, dass die Fahrten mit der E-Rikscha komplett kostenlos sind, kann sich jeder diese Fahrten „leisten“ und es wird niemand von dem Angebot ausgeschlossen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Um das Projekt so zügig wie möglich beginnen zu können, wurde sich mit den United Kiltrunners aus Fürth ausgetauscht, die bereits viel Erfahrung im Bereich der E-Rikscha-Fahrten haben. Durch den Austausch und die Unterstützung aller Beteiligten konnte das Projekt dankenswerterweise recht zügig umgesetzt werden.

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Ehrenamtlicher Einsatz bei der Fahrradinfrastruktur

BAU VON RAD- UND BÜRGERRADWEGEN ZUR VERBESSERUNG DER RADWEGEINFRASTRUKTUR

135

https://youtu.be/K5njTNaXy_8

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Radwegeinfrastruktur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bis Ende 2023: 14 Bürgerradwege + acht sonstige Radwege, Gesamtlänge von 29,83 Km
- FINANZIERUNG:
  8,4 Mio. € Gesamtinvest, inkl. 261.000 € Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  2016 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Betreuung der Projekte vom Anfang bis zur Fertigstellung:
- Abstimmung mit den Kommunen
- Sicherstellung der Finanzierung
- Einwerbung von Spenden
- Erbringung von notwendigen Eigenleistungen
- Durchführung der Grundstücksverhandlungen inkl. Vorbereitung der Kaufverträge
- Vorbereitung der Förderanträge, Planungsunterlagen und Ausschreibungen
- Durchführung der Bauleitung und der Bauaufsicht
- Einholung behördlicher und verfahrensrechtlicher Genehmigungen
- Projektübergabe an Straßenbaulastträger

Seit über 20 Jahren wurde eine Radwegeverbindung an den schmalen und stark frequentierten Landstraßen zwischen Horn-Bad Meinberg und Steinheim gefordert. Ideen wurden entwickelt, aber immer wieder wegen fehlender Mitwirkung von notwendigen Beteiligten verworfen. Es fehlte ein interkommunales Gesamtkonzept! Dieses wurde durch unseren Verein mit den angrenzenden Kommunen dorf-, stadt- und kreisübergreifend entwickelt.

Die Kommunen hatten für eine Umsetzung des Konzepts weder die erforderlichen personellen noch die finanziellen Möglichkeiten. Wir haben erkannt, dass mit bürgerschaftlichem Engagement die dringend notwendige Verbesserung der Radwegeinfrastruktur zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität im ländlichen Raum erreicht werden kann.

Mit dem Bau von Alltagsradwegen zur Unterstützung der Verkehrswende konnte das Umsteigen aufs Rad zum Einkaufen, zur Arbeit, zur Schule und zum Sport „beflügelt“ werden. Viele Radwegeprojekte sind bereits fertig bzw. in der Planungs- und Umsetzungsphase.

2024 werden weitere drei Bürgerradwege gebaut und zusätzlich drei weitere Radwegeabschnitte (Lückenschlüsse) ertüchtigt, für die die Fördermittel bereits bewilligt wurden. Für das Jahr 2025 sind weitere Projekte in Vorbereitung.

Die Umsetzung dieser Projekte war nur durch die konsequente Nutzung der Förderprogramme: „Bürgerradwege“, „Nahmobilität“ sowie „Stadt und Land“ des Landes NRW möglich.

Aufgrund unserer gesammelten Erfahrungen beraten wir ehrenamtlich seit dem Jahr 2020 eine Anzahl von Kommunen in unserer Region über den Radwegebau. Dadurch konnten weitere Radwegeprojekte in der Region angestoßen werden.

Unsere Projekte sind deshalb zu einem Erfolgsmodell geworden, weil nur durch das Zusammenwirken eines vorhandenen Netzwerkes in den Heimatvereinen der zwingend notwendige Grunderwerb für den Radwegebau möglich war.

Die bisherigen Grundstücksverhandlungen mit 123 Eigentümer*innen, die Erstellung

Projektmanagement:
- Ländlicher Raum aktiv e.V.

Kontakt:
- Ansprechpartner: Hubert Ebers
- E-Mail: hubert.ebers@t-online.de
- Projekthomepage: nicht vorhanden

BAU VON RAD- UND BÜRGERRADWEGEN ZUR VERBESSERUNG DER RADWEGEINFRASTRUKTUR

135

der notariellen Vertragsentwürfe, der Abschluss von Durchführungsvereinbarungen mit den Kommunen zum Bau der Radwege sowie die Übernahme der Planung, Bauführung und Bauaufsicht mit letztlich schlüsselfertiger Übergabe an die Straßenbaulastträger gehören zu den umfangreichen Aufgaben unseres Vereins. Neben den gut 261.000 € an Projektspenden konnten zusätzlich Eigenleistungen durch unsere Vereinsmitglieder im Wert von ca. 200.000 € erbracht werden.

In der Regel konnten die Projekte zusätzlich noch ca. 20 bis 30% günstiger realisiert werden, als wenn diese durch die öffentliche Hand gebaut worden wären.

Nirgendwo in der Region und voraussichtlich auch darüber hinaus gibt es vergleichbare und so umfangreiche Projekte, die von einem ehrenamlichen Verein mit nur 20 Mitgliedern umgesetzt wurden.

Bis Ende 2025 werden so über 38 km Radwege durch die Initiative unseres Vereins entstehen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Nachhaltigkeitsansatz in unseren Projekten ist durch die Einbeziehung von Bestands- und Wirtschaftswegen (Lückenschlüsse vor neuen Trassen) und den dadurch bedingten schonenden, ökologischen und ökonomischen Ausbau besonders gelungen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Durch ständige Gespräche mit den beteiligten Kommunen und Fördermittelgebern, von der Erstellung der Planungs- und Fördermittelanträge bis zur Übernahme der Gespräche und Abklärungen mit den Fachbehörden (Naturschutz-, Verkehrs-, Forst- und Baulasträgern) und Grundstücksbesitzern, konnte die jeweilige Projektumsetzung beschleunigt werden.

DAS JAKOBUS RADPILGERWEG THEMENRADNETZ IN BAYERN, HESSEN UND BADEN-WÜRTTEMBERG

4.600 km Auszeit vom Alltag vor der Haustüre, aufatmen, Kraft schöpfen, Mensch sein, der Seele etwas Gutes tun, Radpilger zu werden – dazu lädt unser neues Themenradnetz in Süddeutschland ein. Seit dem Coronajahr 2020 entstand es bis heute, ehrenamtlich vom ADFC Landsberg am Lech und „Kirche & Tourismus“ (Evangelischen Kirche Bayern) gebaut. Es ist das zweitgrößte Themenradnetz nach dem staatlichen „Bayernnetz für Radler“, Es wurde erkundet und erschlossen, behördliche Genehmigungen wurden eingeholt und es wurde dann real im FGSV Radnetz beschildert. Bewegung und Stille, Erwachen der Sinne sowie bei Wind und Wetter die Schöpfung zu spüren kann eine Kraftquelle für Leib, Seele und Geist werden.

Unter der Projektleitung von Pfarrer und ADFC Tourguide Jürgen Nitz aus Kaufering haben fünf ehrenamtliche ADFC Bauteams dieses Jakobus Radpilgerweg Themenradnetz zwischen Fulda, Coburg, Hof, Stribro in Böhmen, Passau und München nach Lindau auf die Radnetze in Bayern, Baden-Württemberg und Südhessen gebracht. Finanziert wurde es aus 40.000 Euro Spenden, 20.000 Euro Zuwendungen der Evangelischen Kirche Bayern und 10.000 Euro vom Staatsministerium für Bau und Verkehr StMB-67.

Die seit 1993 zum UNESCO Kulturweg erhobenen Jakobswege laden ein, eine Auszeit vom kräfteraubenden Alltag zu nehmen, „einfach mal weg zu sein“. Durch unser inzwischen vollständiges Jakobus Radpilgerweg Themenradnetz, ist das erste Rad-Muschel-Zeichen für Radpilgernde nicht weit.

Durch oft wenig bekannte Regionen Süddeutschlands führen unsere Jakobus Radpilgerwege naturnah und zumeist verkehrsfrei in Richtung Santiago de Compostela. Berührende Kirchen können entdeckt werden, in denen das Zur-Ruhe-Kommen leicht gemacht wird. Wir nennen sie Radpilgerkirchen, sie sind offen, meistens sehr schlicht und unterstützen den Wunsch nach Kontemplation und Ruhe durch ihre Atmosphäre.

Wir schenken der touristischen Welt in Süddeutschland ein attraktives Themenradnetz, das ehrenamtlich errichtet und auch ehrenamtlich nachhaltig gepflegt und betreut wird. Im Sinne eines ganzheitlichen und ökologisch verantwortlichen Projekts wollen wir zu Entdeckungen der kleinen Wunder vor unserer Haustüre einladen und Menschen die heilsamen Effekte der Bewegung auf dem Rad in Wetter und Natur sowie die Bewegung des Geistes in Spiritualität und Stille vermitteln. Nach Abschluss des Beschilderungsprojekts wird der nächste Schritt sein, die Ausbildung von „Radpilgerweg Begleitern und Begleiterinnen“ in modularen Kursen mit Kirche, Tourismus und ADFC zu beginnen.

Projektmanagement:

- Pfr. Jürgen Nitz (Pfarrer der Paulusgemeinde Kaufering und ADFC Tourguide)

Kontakt:

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

136

https://www.dw.com/de/unterwegs-im-namen-des-herrn-religise-radler/av-65541968

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Wir schenken der touristischen Welt in Süddeutschland ein attraktives, neues Themenradnetz.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  4.600 km beschilderte und erschlossene Jakobus Radpilgerwege in Bayern, Hessen und Baden Württemberg
- FINANZIERUNG:
  40.000 Euro Spenden – 20.000 Euro Kirche – 10.000 Euro Staat
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

4.600 km Auszeit vom Alltag vor der Haustüre, aufatmen, Kraft schöpfen, Mensch sein, der Seele etwas Gutes tun, Radpilger zu werden – dazu lädt unser neues Jakobus Radpilgerweg Themenradnetz in Süddeutschland ein. Es ist das zweitgrößte Themenradnetz nach dem staatlichen „BayernnetzfürRadler“.Ehrenamtlicherkundet, erschlossen, zur Genehmigung gebracht, real beschildert in den Radnetzen von Bayern, Hessen und Baden-Württemberg und in Zukunft ehrenamtlich gepfelgt.

136

Die Offenheit der touristischen Welt dafür ist sehr groß und wir haben bereits ein Konzept in Planung. Beim jährlichen Monitoring durch unsere Wegabschnittspaten werden auch alle anderen Radrouten, die parallel zu unseren Jakobus Pilgerradwegen verlaufen, mit begutachtet und gepflegt, Schilder instand gesetzt, Beschädigungen oder Lücken nach Genehmigung der Behörden repariert. Willkommen auf dem Jakobus Radpilgerweg Themenradnetz – Buen Camino!

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir schenken der touristischen Welt in Süddeutschland ein attraktives Themenradnetz, das ehrenamtlich errichtet und ehrenamtlich durch Abschnittspaten gepflegt und erhalten wird. Diese Form von ganzheitlichem Radtourismus vor Ort hat das Potenzial, einen konstruktiven Beitrag zum Tourismus in ökologischer Verantwortung zu leisten.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Wir haben zunächst nur mit Spenden von für den Jakobusweg begeisterten Sponsoren begonnen, nach Erreichen der 2.000-km-Netzgröße wurden Tourismusverbände und Landkreise aufmerksam und wünschten, an des Jakobus Radpilgerweg Themenradnetz angeschlossen zu werden („Selbstläufer“). Seit dem 4.000. Kilometer finanziert auch das bayerische Staatsministerium StMB-67 mit.

BÜRGERRADWEG L 318 IM RHEIN-SIEG-KREIS

137

Seit mehreren Jahrzehnten wird die Notwendigkeit gesehen, zwischen den Ortslagen Schwellenbach (Gemeinde Much) und Nackhausen (Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid) einen Geh- und Radweg im Zuge der L 318 anzulegen. Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid hatte den notwendigen Lückenschluss beim zuständigen Baulastträger Straßen.NRW angemeldet. Dort wurde er auch in das dafür zuständige Programm aufgenommen. Aufgrund des großen Überhangs in dem Programm und trotz regelmäßiger Interventionen der Gemeinden und des Kreises passierte bisher nichts. Auch für die Zukunft war auf Basis der bestehenden Zuständigkeiten leider keine Umsetzung in Sicht.

Aufgrund der kritischen Verkehrssicherheit haben sich Bürger aus den Ortschaften mit dieser Situation nicht zufriedengegeben. Der Bürgerkoordinator Hubert Ulbig ist in mehreren Funktionen ehrenamtlich in der Gemeinde tätig. Auch wenn er selbst nicht in Vereinen, wie z.B. dem ADFC; aktiv ist, hat Herr Ulbig die berechtigten Wünsche der Bürger gegenüber allen Behörden vorgetragen und auf Lösungen gedrängt. Herr Ulbig selbst hatte bereits eine Grundlagenvermessung mit einer Trassierung des Geh- und Radweges organisiert. Daraus wurde ersichtlich, dass die fachlichen Anforderungen eher gering sind und es sich um ein schnell umsetzbares Projekt handelt. Der Rhein-Sieg-Kreis hat draufhin seine Bereitschaft erklärt, die Federführung zu übernehmen. Die beiden Kommunen Much und Neunkirchen-Seelscheid haben insbesondere mit ihrem Bauhof unterstützt. Straßen.NRW hat die Finanzierung über das Bürgerradwegprogramm zugesagt.

Die größte Unterstützung durch Herrn Ulbig war aber, dass er den besonders kritischen Part des Grunderwerbs übernom-

Projektmanagement:

- Rhein-Sieg-Kreis (Federführung), Straßen.NRW (Finanzierung), Hubert Ulbig (Bürgerkoordinator)

Kontakt:

- Ansprechpartner: Sven Habedank
- E-Mail: sven.habedank@rhein-sieg-kreis.de
- Projekthomepage: https://www.strassen.nrw.de/de/meldung/l318-freigabe-des-buergerradwegs-zwischen-much-und-neunkirchen-seelscheid.html

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Herstellung eines Lückenschlusses für den Fuß- und Radverkehr an der L 318 im Rhein-Sieg-Kreis
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Das Ziel wurde erreicht. Der Geh- und Radweg ist gebaut. Zusätzlich wurden noch Bänke aufgestellt.
- FINANZIERUNG:
  180.000 Euro aus Landesmitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Dank des Bürgerkoordinators Hubert Ulbig wurde ein wichtiger und lange geforderter Geh- und Radweg umgesetzt. Er hat alle Beteiligten an einen Tisch geholt, mit viel Beharrlichkeit Lösungen eingefordert und anschließend bei wesentlichen Projektschritten mitgewirkt. Ohne das Engagement von Hubert Ulbig gäbe es den Geh- und Radweg heute nicht. Das erfolgreiche Projekt ist Vorbild für eine ganze Reihe von neuen Bürgerradweginitiativen im Bergischen Land.

137

men hat. Da er nur wenige Meter von der Baustelle entfernt wohnt, konnte er später die örtliche Bauleitung effektiv unterstützen und z.B. das Versetzen von Telekom-Masten koordinieren.

Wie groß die Freude der Bürger vor Ort über den Geh- und Radweg war, zeigte sich bei der Verkehrsfreigabe, wo eine regelrechte Volksfeststimmung entstand. Während Behörden von Bürgern in der Regel für ihre Untätigkeit gescholten werden, gab es nun Lob, dass neue Wege zum Ziel geführt haben und die Bürger endlich zu Fuß oder mit dem Rad verkehrssicher zwischen den Ortsteilen unterwegs sein können.

Die Idee der Bürgerradwege kommt aus dem Münsterland und ist im Bergischen Land bisher eher untypisch. Mit dem erfolgreichen Projekt wurde die Basis gelegt, dass sich auch andere Kommunen für das Bürgerradwegprogramm des Landes interessieren, die weniger auf Zuständigkeiten, sondern mehr auf Lösungen schauen. Dabei werden schnell umsetzbare Projekte priorisiert.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Das Projekt selbst ist nachhaltig, weil durch das Projekt die Voraussetzung geschaffen wurde, Verkehrsmittel der Nahmobilität zu nutzen.

Auf eine Beleuchtung wurde aus Naturschutzgründen verzichtet. Stattdessen wurde eine aufgehellte Wegeoberfläche realisiert.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Das Bürgerradwegprogramm selbst ist eine Beschleunigung gegenüber den Standardprogrammen.

BÜRGERRADWEG ALLENDORFER STRASSE

138

https://www.youtube.com/results?search_query=radweg+allendorfer+strae

Ziele:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit an der L 95
- Ausbau des Radwegnetzes für touristische/sportliche Aktivitäten/nachhaltigen Berufsverkehr
- Sicherheit auf dem Schulweg
- Mobilität der Landbevölkerung fördern

Seit vielen Jahre engagierten sich Bürger für den Bau eines Radweges an der L 95 zwischen Borgloh und Melle. 2015 bildete sich eine Bürgerinitiative, um das Projekt voranzutreiben. Das Flurbereinigungsverfahren „Borgloh-Ost“ bot die einmalige Chance, die Flächenbereitstellung für den Radweg voranzubringen und Synergieeffekte zu nutzen. Um diese Chance für den Bau eines Radweges zu nutzen, suchte die Bürgerinitiative gemeinsam mit dem Bürgermeister der Gemeinde Hilter, Marc Schewski, nach Umsetzungsmöglichkeiten:

- 2017: Gründung Verein „Radweg Allendorfer Straßee.V.“
- Gemeinde Hilter beauftragte Machbarkeitsstudie.
- Vorhaben wird vom Verein in Politik und Öffentlichkeit präsentiert.

2019 wurde das Vorhaben im Wirtschaftsministerium in Hannover vorgestellt und als 1. Bürgerradweg in Niedersachsen projektiert.

Der Verein begann in verschiedenen Aktionen, ehrenamtlich Spendengelder zu sammeln:

- Teilnahme an Volksfesten, Müllsammelaktion, großer Fahrradkorso entlang der Radwegtrasse (400 Teilnehmer), Radwegleuchten in der Adventszeit mit beleuchteten Rädern an der Strecke …
- Vorstellung bei Unternehmen und Stiftungen
- Während der Corona-Beschränkungen wurde ein „Online-Spenden-Shop“ auf der Vereinshomepage eröffnet, über den Spenden für den „symbolischen Erwerb eines Radwegmeters“ getätigt werden.
- Spender erhalten als Dankeschön einen persönlichen Radwegengel mit eingravierter Meternummer und Namen.

Projektmanagement:

- Radweg-Allendorfer Straße e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Günter Komesker
- E-Mail: info@radweg-allendorfer-strasse.de
- Projekthomepage: http://www.radweg-allendorfer-strasse.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Bau eines Fahrradweges entlang der L 95/108 von Borgloh nach Melle
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erstes Teilstück von 3,5 km ist als 1. Bürgerradweg im Land Niedersachsen gebaut (Eröffnung Mai 2023)
- FINANZIERUNG:
  Planung mit eingeworbenen Spendengeldern
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Realisierung 1. Abschnitt: Juli 2017 bis Mai 2023; Planung 2. Abschnitt: seit Mai 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

1. Bürgerradweg des Landes Niedersachsen: Borgloh und Melle mit Sicherheit verbinden. Der „Radweg Allendorfer Straße e.V.“ plant unter Verwendung eingeworbener Spendengelder einen 10 km langen Bürgerradweg an der L 95/108. Der Bau und die Eröffnung des ersten Abschnitts im Mai 2023 sind ein gutes Beispiel dafür, dass ein zunächst unmöglich erscheinendes Projekt erfolgreich umgesetzt werden kann, wenn Bürger, Eigentümer, Politik und Behörden neue Wege gehen und gemeinsam an einem Strang ziehen.

138

Der Radwegengel wird zum Sinnbild:

1. als Schutzengel (Symbol für Sicherheit im Straßenverkehr),
2. als Zeichen für UnterstützerInnen, die zu Radwegengeln werden, weil sie sich für den Radweg engagieren und das Projekt unterstützen.

2020 beauftragte der Radwegverein mit etwa 65.000 € Spendengeldern die Ausführungsplanung des ersten Abschnittes. Die Pläne wurden in engem Austausch zwischen Radwegverein, niedersächsischem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, der Gemeinde Hilter, dem Amt für regionale Landesentwicklung und den Flächeneigentümern abgestimmt. Im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens „Borgloh-Ost“ tauschte die Gemeinde Hilter verfügbare Flächen an die Landesstraße, stellte so die Flächenverfügbarkeit sicher und ermöglichte Ausgleichsmaßnahmen. Mit allen Behörden erwirkte die Gemeinde Hilter eine deutliche Verfahrensverkürzung durch Verzicht auf Planfeststellung durch den Landkreis.

Im Sommer 2022: Bau des 1. Radwegabschnittes (3,5 km), der die Grenze zwischen der Gemeinde Hilter und der Stadt Melle überschreitet und beide Kommunen verbindet. Im Mai 2023 wurde der „Abschnitt Borgloh“ als 1. Bürgerradweg des Landes Niedersachsen nach dem Konzept „Bürger planen und das Land Niedersachsen baut“ eröffnet.

Der 2. Abschnitt des Radweges befindet sich in Planung (6,5 km bis Melle). Das Ziel bleibt: Borgloh und Melle sicher verbinden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Radweg ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern die CO_2-neutrale Anfahrt zum Arbeitsplatz, zum Einkauf, zur Schule sowie CO_2-neutrale Freizeitgestaltung. Die Möglichkeiten für körperliche/sportliche Aktivitäten (Ausflug mit dem Rad, Joggen, Walken, Inlinern, Hund ausführen …) werden deutlich ausgeweitet. Alle Verkehrsteilnehmer sind sicherer unterwegs.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Regelmäßiger Austausch zwischen Bürgern, Eigentümern, Politik und Behörden: Aus der intensiven Beteiligung aller Betroffenen im Planungsprozess resultierte das uneingeschränkte Einverständnis für den Bau des Radweges. So konnte das Genehmigungsverfahren als Planverzichtsverfahren durchgeführt und etwa ein Dreivierteljahr Genehmigungszeit eingespart werden.

MOUNTAINBIKE-NATURTRAILS AM HÖLLENBERG IM PFÄLZERWALD

139

Die über den Höllenberg verlaufenden Touren 8 und 11 des Mountainbikeparks Pfälzerwald e.V. sollen durch das Projekt um ein zusätzliches Angebot erweitert werden. Es ist darüber hinaus zu erwarten, dass eine Lenkung der MTB-Nutzung der übrigen Waldwege zugunsten der ausgewiesenen MTB-Strecken erfolgt. Der Mountainbikepark Pfälzerwald e.V. unterstützt das Projekt ausdrücklich.

Die Nutzungsüberlassung der Strecken wurde durch die Gemeinde Spirkelbach als Eigentümer der Fläche bereits beschlossen.

Die Trails werden als Shared Trails (gemeinsame Nutzung) vorrangig für Mountainbikes errichtet und entsprechend ausgezeichnet. Ein bereits vorhandener Pfad zum Klingelkopf wird mit in die Strecken integriert und teilweise ausgebaut.

Für die naturschutzrechtliche Genehmigung investierte der Verein bereits mehrere Tausend € in ein Naturschutzgutachten sowie eine Verträglichkeitsprüfung des betroffenen Vogelschutzgebiets. Die Forstverwaltung, das Tourist-Info-Zentrum Pfälzerwald der Urlaubsregion Hauenstein, die PWV-Ortsgruppe sowie der Mountainbikepark Pfälzerwald e.V. wurden bereits frühzeitig über die Planungen informiert.

Der Bau der fünf Strecken mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden soll durch ehrenamtliche Helfer zusammen mit dem Trailbauer raddefaehrtradd ab dem Frühjahr 2024 in mehreren Bauabschnitten erfolgen. Insgesamt werden rund 30.000 € Investitionskosten erwartet. Das Projekt wurde bereits im LEADER Programm der Regionalentwicklung gefördert. Zudem wurde durch die Daniel Theysohn Stiftung eine Förderung zugesagt.

Darüber hinaus hofft der Verein auf weitere Unterstützer des auch touristisch vielversprechenden Projekts.

Die Trails beginnen unterhalb des Klingelkopfes und verlaufen über 200 Tiefenmeter bis zum Sportgelände. Die längste Streckenvariante wird rund 2.000 m betragen. Die technisch anspruchsvollen Spitzkehren des vorhandenen Pfads werden durch Anliegerkurven ergänzt, damit fahrbare Radien auch für Anfänger zur Verfügung stehen. Ab etwa der halben Höhe des Höllenbergs sollen zwei neue Trails mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden und Längen gebaut werden und jeweils am Sportgelände enden. Eine weitere kurze, technisch anspruchsvolle Strecke soll am unteren Forstweg beginnen und endet am Forstweg „Hinter den Häusern“. Insbesondere für die Jugendlichen besteht

Projektmanagement:

- Ehrenamt, Abteilung MTB, Sportverein Spirkelbach e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: André Rehm
- E-Mail: info@htt-spirkelbach.de
- Projekthomepage: www. htt-spirkelbach.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Rheinland-Pfalz
- ZIEL: Bau und Betrieb von Mountainbike-Trails für das Jugendtraining und öffentliche Nutzung
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Genehmigung der unteren Naturschutzbehörde liegt vor.
- FINANZIERUNG: Förderung, Spenden, Eigenkapital des Sportvereins
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Bau ab 2024 bis 2025

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der SV Spirkelbach ist Ausrichter der seit 2010 stattfindenden Höllenberg-Trail-Trophy (HTT), einer überregionalen Lauf- und MTB-Sportveranstaltung. Die MTB-Abteilung des SV Spirkelbach e.V. bietet MTB-Jugendtraining an. Zudem betreut der Verein Teile des Streckennetzes des Mountainbikeparks Pfälzerwald. Der Verein möchte rund 3,5 km MTB-Trails bauen und betreiben. Die Strecken sollen das Training am Vereinsgelände ergänzen und für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen.

somit die Möglichkeit, auf unterschiedlichen Höhen zu starten und je nach Können und Krafteinsatz zu variieren. Direkt am Sportplatz soll eine kurze Strecke die Trainingsmöglichkeiten verbessern und ohne Kraftanstrengung die Nutzung für unterschiedliche Könner- und Altersklassen ermöglichen.

Der Eingriff in die Natur soll so gering wie möglich gehalten werden. Es sollen naturbelassene Trails durch die vorhandenen natürlichen Gegebenheiten wie Steine, Mulden und Wurzeln entstehen. Auf den Bau von künstlichen Rampen o.Ä. wird verzichtet.

Die Zufahrt zu den Startpunkten soll über die ausgewiesenen Touren 8 und 11 des MTB-Park Pfälzerwald e.V. sowie vorhandene Waldwege erfolgen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Alle Arbeiten erfolgen in Handarbeit ohne Maschineneinsatz, somit mit möglichst geringem Eingriff in die Natur.

Das Naturerlebnis steht im Vordergrund. Auch die Zufahrt zu den Trails im Pfälzerwald als Mittelgebirge, mit kurzen aber intensiven Anstiegen führt durch typische Waldgegend.

Die bisher größte Abteilung Fußball verfügt über keine aktive Mannschaft. Die Abteilung Tischtennis hat keine Jugendarbeit. Das Projekt soll somit die Jugendarbeit des Vereins unterstützen und dadurch den Verein für die Zukunft stärken.

Das Projekt eröffnet der Region und dem Dorf die Chance, den MTB-Sport im Pfälzerwald weiter touristisch zu entwickeln. In einem parallelen Projekt soll ein kleiner Stellplatz auf dem Sportgelände die Möglichkeit des legalen Übernachtens ermöglichen.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein.

BIKELÄND EBERBACH

Die Berge und Wälder rund um Eberbach in Baden-Württemberg sind seit den 1990er-Jahren ein Eldorado zum Mountainbiken. Wegen der behördlichen Auflagen in Baden-Württemberg (gemäß § 37 LWaldG muss ein Weg im Wald breiter als 2 m sein, um mit dem Rad fahren zu dürfen) ist dies weder für die lokalen Radfahrenden noch für eine touristische Bewerbung offiziell möglich.

Nach seiner Triathlon-Profikarriere nahm der Eberbacher Bürger Timo Bracht nach Rücksprache mit dem Naturpark Neckartal Odenwald und der Stadt Eberbach zusammen mit der MTB Community Eberbach die Geschicke eines legalen, öffentlich zugänglichen Mountainbike-Angebots inkl. der so beliebten Single Trails in die Hand. Ziel war es, ein attraktives Angebot für die Region und den Tourismus zu schaffen.

Ab 2020 wurden drei Rundstrecken mit zwölf abfahrtsorientierten Single Trails aller Schwierigkeitsgrade weitestgehend ehrenamtlich entwickelt unter der Trägerschaft der Stadt Eberbach mit über 10 km Trail-Anteil.

Die Schaffung qualitativ hochwertiger Naturerlebnisangebote sowie die Minimierung von Nutzungskonflikten durch geeignete Besucherlenkungsmaßnahmen und einen Interessenausgleich, bei dem sich jede Benutzergruppe des Waldes wiedergefunden hat, waren die übergeordneten Ziele.

Diesen Prozess hat Timo Bracht ehrenamtlich über drei Jahre mit hunderten Mails, Telefonaten und Treffen mit der Jagd, den Naturschutzverbänden, dem Forst, dem Landratsamt, dem lokalen Betreuungsverein, der Stadtverwaltung, den Gemeinderäten, der Bürgerschaft und den Wandervereinen vorangebracht. Dies gelang ihm durch sein fachliches sowie bürger- und behördennahes Engagement und seine persönliche Bekanntheit. Er hat z.B. den Neckarsteig für die Region initiiert und erfolgreich gestaltet: https://www.ardmediathek.de/video/expedition-in-die-heimat/wandern-im-naturpark-neckartal-odenwald/swr/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvbzE4MjU1NDc (ab 1:16 Min.)

Projektmanagement:
- Timo Bracht mit Stadt Eberbach

Kontakt:
- Ansprechpartner: Timo Bracht
- E-Mail: timobracht@web.de
- Projekthomepage: www.bikelaend.de

140

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Baden-Württemberg
- ZIEL:
  Timo Bracht versuchte erfolgreich, die Radinfrastruktur für die Rhein-Neckar-Region und Eberbach durch die Marke „Bikeländ Eberbach“ voranzubringen.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Eröffnung Mai 2023, grandioser Erfolg bisher, über 23.000 Fahrten, deutschlandweite Berichterstattung: „Bikeländ setzt bundesweit neue Maßstäbe beim Mountainbiken“
- FINANZIERUNG:
  Kooperationsprojekt mit Naturpark, Stadt, Verein und T. Bracht: ca. 40.000 € (inkl. Fördermitteln).
- PROJEKTSTATUS:
  In Betrieb
- ZEITRAUM:
  2020 bis 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Nach seiner Triathlon-Profikarriere nahm der Eberbacher Timo Bracht die Geschicke für die Umsetzung des Bikelands ehrenamtlich in die Hand. Das Bikeländ ist ein MTB-Angebot inkl. der beliebten Single Trails: innovativ, naturnah, ehrenamtlich, öffentlich, kostenfrei zugänglich, deutschlandweite PR, um den Radverkehr im Alltag, in der Freizeit und v.a. im Tourismus zu fördern. Es unterscheidet sich in der persönlichen ehrenamtlichen Struktur. Damit wurden Genehmigungen aufgrund der persönlichen Netzwerke und Engagements von T. Bracht erheblich verkürzt und kooperativ erfolgreich gestaltet.

BIKELÄND EBERBACH

Timo Bracht hat die Marke „Bikeländ Eberbach“ hauptsächlich im Zusammenhang mit den Mountainbike-Strecken benutzt, es kann und soll sich perspektivisch aber auch alles Weitere in Bezug auf das Radfahren in allen Facetten angliedern: Mobilität, Rennradtouren, Triathlon, Gravel, Freizeittouren, Radwege, z.B. mit dem Rad zur Schule. Das sorgt schon jetzt für einen großen Standortvorteil für Eberbach. Dieser könnte durch Timo Brachts ehrenamtliches Engagement und sein Netzwerk mit einem „Mini Budget“ im Vergleich zu anderen „Bike Destinations“ jedoch noch größer werden.

Für sein Engagement wird Timo Bracht in der Bike-Szene hoch gelobt und ist mittlerweile Ansprechpartner und Bezugsperson für andere Kommunen die auch MTB-Projekte umsetzten wollen.

Timo Bracht hat ehrenamtlich auch die Social-Media-Präsenz für das Bikeländ erfolgreich geführt. Über die Instagram-Seite „Bikeländ Eberbach“ wurden seit Mai 2023 über 3.300 Follower generiert mit durchschnittlichen 5.000 Seitenaufrufen bei Reels.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltige Entwicklung war für das Bikeländ Eberbach von Beginn an ein Leitprinzip. Es galt die Bedürfnisse der Gegenwart (Fahrradfahren auf Waldwegen, auf Trails, durch die Stadt) so zu befriedigen (Aus- und Umbau der vorhandenen Strukturen), dass die Möglichkeiten (Nutzungsdauer, evtl. Rückbau der Infrastruktur) zukünftiger Generationen nicht eingeschränkt werden.

Dabei haben wir uns auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit konzentriert. Konkrete Ansätze zu ihrer Umsetzung finden sich anbei:

- Wirtschaftlich effizient
  Das Bikeländ Eberbach wurde von Timo Bracht als Kooperationsmodell geplant. Durch die Bündelung der Kompetenzen von Naturpark Neckartal Odenwald, der Stadt Eberbach, dem Forstbetrieb, dem betreuenden Verein und dem ehrenamtlichen Management der MTB-Community um Timo Bracht konnte auf große Ausgaben verzichtet werden. Mit der schlanken Management-Strategie wurden fast alle etwaig anfallenden Baukosten ehrenamtlich getragen. Im Vergleich zu den 2022 eröffneten Mountainbike-Flowtrail-Mosbach-Strecken mit 7 km Single-Trail-Länge (Kosten ca. 240.000 €) beläuft sich das Bikeländ-Streckennetz auf ca. 70 km mit 10 km Single-Trail-Länge und Kosten von ca. 40.000 € (Quelle: Rhein Neckar Zeitung).
- Sozial gerecht
  Die Strecken des Bikelands Eberbach sind ehrenamtlich gepflegt sowie frei und kostenlos zugänglich. Es gibt bis auf die von Timo Bracht mitentwickelten Trail Rules (Auflagen wegen Naturschutz, wie z.B. Tagfahrgebot) keinerlei Einschränkungen, es wird auf Selbstverantwortung gesetzt. Mit Eigeninitiative kann sich jeder am Projekt z.B. an offiziellen Helfertagen, oder durch Spenden

140

https://www.youtube.com/watch?v=LLOyVmf9q-s

beteiligen. Es gab Großspender aus der Bike-Industrie, während die lokalen MTB-Clubs ihr Kinder- und Jugendtraining kostenfrei durchführen können. Wichtige Ergebnisse der Arbeit sind glücklichere und gesündere Teilnehmer und Gäste sowie die Unterstützung des Vereinslebens und der regionalen Entwicklung.

- Ökologisch tragfähig
  Die Bikeländ-Strecken befinden sich u.a. in Landschaftsschutzgebieten und teilweise in FFH-Gebieten (Natura-2000-Flächen). Dies umzusetzen und genehmigungsfähig zu bekommen bedurfte einer langen und intensiven Diskussion, die von einer umfangreichen Artenschutzvoruntersuchung begleitet wurde. Bei allen Prozessen war Timo Bracht aktiv beteiligt und hat z.B. beim Artenschutzgutachten Fahrdienste angeboten und mit den Begehungen der örtlichen Jagdpächter Konfliktpotenziale gelöst. Die untere Naturschutzbehörde und die lokalen Umwelt- und Naturschutzverbände stimmten den Strecken dann zu und versahen sie mit einem Paket von Auflagen, um die Schutzzwecke weiter zu erhalten. Dies wird durch ein jährlich von Timo Bracht erstelltes Monitoring auch nachgewiesen. Hierbei geht es u.a. um den Nachweis der gezielten Besucherlenkung auf die vorgesehenen Strecken: „Mit ca. 22.795 Gesamt-Fahrten auf allen Trails zeigen die Daten eindrucksvoll, in welch großem Umfang die Trails nachgefragt werden (ca. im Zeitraum vom 20.05. bis zum 20.10.2023). Im Vergleich zu der etwaigen Befahrung weiterer nicht genehmigter Single Trails um Eberbach herum in 2023 machen diese genehmigten Trails ca. 98% aus. Es ist also ein klarer Trend der Besucherlenkung zum genehmigten Angebot zu verzeichnen.“ Für Timo Bracht waren attraktive Strecken wichtig, denn nur so wird auf den ausgewiesenen Routen geblieben und schützenswerte Bereiche bleiben ausgespart.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Ja, hat Timo Bracht zusammen mit den Stakeholdern. Dies war und ist aber immer ein Spagat, weil zum einen öffentliche, behördliche Vorgaben eingehalten werden müssen (wie z.B. Gutachten, Genehmigungsabläufe) die unkalkulierbar dauern können und Geduld und Verständnis und immer wieder faktenbezogene Wissensvermittlung voraussetzen. Zum anderen existiert ein hausgemachtes, hohes ehrenamtliches Engagement bei der Umsetzung des Projekts mit Timo Bracht als Projektplaner zum einen als Antreiber, aber auch als Vermittler von Geduld, der einfordern musste, dass es keine Schnellschüsse und unüberlegten Handlungen gibt.

Konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung waren:

- Kommunikation mit den Behörden (immer im gegenseitigen Austausch bleiben, positive Antworten bestärken und umsetzten, negative Antworten analysieren und nach praktikablen Lösungen suchen. Beispiel: konkreten Zeitplan mit monatl. Zielsetzung und Erreichung definieren, auch gegenüber Behörden)
- Kommunikation mit den ehrenamtlichen Helfern. Beispiel: Eingliederung der lose organisierten MTB-Fahrenden und Strecken-Helfenden in einen bestehenden lokalen Verein, damit gebündelt und öffentlich wirksame Ansprechpartner gestellt werden können)
- Transparenz gegenüber den Genehmigungsbehörden sowie aktive Einforderung und Gestaltung mit den Behörden. Beispiel: regelmäßige Vor-Ort-Begehungen mit Protokollierung und gemeinsamen Handlungsempfehlungen
- Best-Practice-Beispiele zur Veranschaulichung zeigen. Beispiel: Ausflüge und Einladungen von Kommunen, Heilbronn, Baiersbronn Trails die schon einiges in der Richtung erfolgreich umgesetzt haben
- Aktive Mitgestaltung, nicht abwarten, sondern machen. Beispiel: Beim Artenschutzgutachten, das normalerweise vor Ort mehrere Wochen dauern kann wegen Unkenntnis der lokalen geografischen Gegebenheiten, wurden die Gutachter ehrenamtlich eine Woche mit Privatfahrzeugen chauffiert, informiert und begleitet, dadurch wurde viel Gutachterzeit und Kosten eingespart.

QUALITÄTSMANAGEMENT FÜR DIE WEGWEISENDE BESCHILDERUNG IM RADVERKEHR

141

Bis zum Jahr 2000 gab es bei der Radwegweisung einen Wildwuchs. Vom FGSV-Wegweisungssystem über selbst gebaute Schilder bis hin zu aufgesprühten Piktogrammen war alles anzutreffen. Um dieses Chaos zu beenden, wurden in den Bundesländern verbindliche Regelwerke aufgestellt und die Voraussetzungen für ein nachvollziehbares und verlässliches System geschaffen. Durch den StVO-Status der Beschilderung wurde in der Regel auch die Unterhaltung dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrsweges zugeordnet. In der Folge wurden durch unterschiedliche Initiatoren (Land, Kreise, Kommunen, Touristiker) Routen oder sogar ganze Netze neu beschildert.

Nach ca. 20 Jahren muss aus regionaler Sicht festgestellt werden, dass sich nicht alle Erwartungen erfüllt haben. Neben Wartungsmängeln tauchen systematische Fehler in der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr auf. Einer der gravierendsten Fehler ist die fehlende Kontinuität beschilderter Ziele. Anzutreffen sind aber auch falsche Entfernungsangaben, falsche oder fehlende Einschübe oder die fehlerhafte Nutzung von Piktogrammen. Diese Mängel entstehen in der Regel schon bei der Planung, insbesondere bei Eingriffen in eine bestehende Wegweisung, und fallen im Rahmen der normalen Unterhaltung selten auf. Ein zusätzliches Problem entsteht, wenn die Altwegweisung nicht demontiert wird und widersprüchlich zur neuen Wegweisung ist. Dabei ist eine hohe Qualität in der Radwegbeschilderung die Voraussetzung für eine steigende Attraktivität des Systems Radverkehr.

Während der Dokumentation der Bahntrassenradwege entwickelte Herr Dr. Bartoschek die Idee, die Fahrradwegweisung systematisch auszuwerten. Dafür wurden in einem zunächst eng begrenzten Gebiet sämtliche Radwegweiser erfasst und alle relevanten Daten in eine Datenbank eingegeben. Durch Abfragen werden Mängel aufgedeckt und durch die Verknüpfung mit einem GIS-System direkt sichtbar. Die ausführliche Erläuterung seines Ansatzes veröffentlichte er in dem Aufsatz „Radverkehr meets Business Intelligence – Ansätze für ein erweitertes Qualitätsmanagement der Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen“.

Inzwischen sind weite Teil des Rheinlandes und des Bergischen Landes erfasst. Die Ergebnisse stellt Herr Dr. Bartoschek

Projektmanagement:

- Initiator und Durchführender: Dr. Achim Bartoschek, in Kooperation mit dem Radregion Rheinland e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Patrick Schumann
- E-Mail: p.schumann@radregionrheinland.de
- Projekthomepage: http://www.bahntrassenradeln.de/rad_wegweisung.htm

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

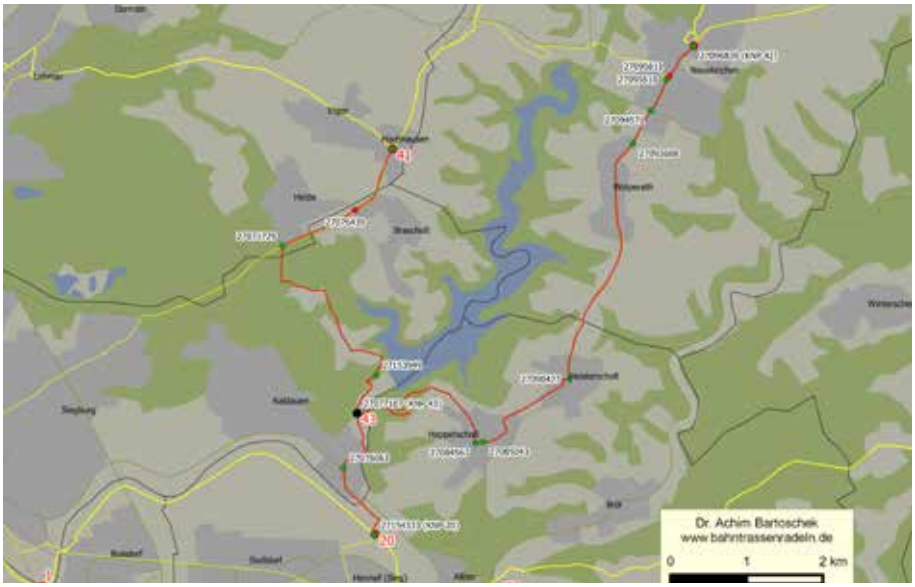
- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Aufbau einer verlässlichen Beschilderung für den Radverkehr in der Radregion Rheinland
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Erarbeitung systematischer Mängelanalysen zur Erleichterung der Mängelbehebung in den Kommunen
- FINANZIERUNG:
  Keine Finanzierung. 100% ehrenamtliche Tätigkeit
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2016 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In der Fahrradszene ist Dr. Achim Bartoschek durch seine Zusammenstellung der Bahntrassenradwege bekannt. Seit 2016 ist als zusätzlicher Schwerpunkt die Qualitätssicherung und Validierung der Radwegebeschilderung hinzugekommen. Mit einem eigenen Programm und umfassenden Bestandserfassungen werden ausführliche Mängelberichte für einzelne Kommunen zusammengestellt. Durch diese Arbeit können Fehler erkannt und leichter behoben werden. Dies hat Vorteile auch für zukünftige Planungen.

QUALITÄTSMANAGEMENT FÜR DIE WEGWEISENDE BESCHILDERUNG IM RADVERKEHR

141



dem Radregion Rheinland e.V. sowie interessierten Kommunen und Kreisen kostenfrei zur Verfügung. Die Ausarbeitungen werden z.B. vom Rhein-Sieg-Kreis intensiv für die Verbesserung der Radwegweisung genutzt. Allein hier konnten bereits über 1.800 Mängel beseitigt werden, die Herr Dr. Bartoschek erfasst hatte.

Mit seiner ehrenamtlichen Arbeit trägt Herr Dr. Bartoschek zur Qualitätssicherung der wegweisenden Beschilderung bei. Seine Fachexpertise und sein wertvoller Einsatz werden von den Kommunen und Kreisen in der Radregion Rheinland sehr geschätzt. Dadurch ist er ein wichtiger Ansprechpartner bei neuen Planungen oder Überarbeitungen in der Radwegbeschilderung und wird gerne in kommunalen Projekten ehrenamtlich eingebunden (z.B. Radvorrangroute Sankt Augustin).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die wegweisende Beschilderung ist ein zentrales Element für die Attraktivität des Radverkehrs. Mithilfe der ehrenamtlichen Arbeit von Herrn Dr. Achim Bartoschek kann die Qualitätssicherung der Radwegweisung nachhaltig gefördert werden. Den Kommunen und Kreisen werden die Ergebnisse und Ausarbeitungen kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Um die vorhandene Wegweisung strukturiert analysieren zu können, wurde von Herrn Dr. Bartoschek ein Datenmodell entwickelt, das Wegweisungssysteme hinsichtlich der Elemente, die für Netzaufbau und Wegweiserinhalte benötigt werden, vollständig abbildet.

ALLTAGSRADWEGE IM LÄNDLICHEN RAUM

142

https://youtu.be/D6C9GnfEafA

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

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

Der erste Radweg nach Neumark wurde Ende 2010 eingeweiht. Im Frühjahr darauf gestalteten die BI und viele fleißige Helfer einen sehr ansehnlichen Rastplatz.

Projektmanagement:

- Bürgerinitiative „Alltagsradwege für unsere Region“

Kontakt:

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

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Thüringen
- ZIEL:
  Bau von Radwegen im ländlichen Raum, um Orte und Menschen in der Region zu verbinden
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Fünf Radwege und vier Rastplätze, jährliche Radwandertage sowie 2x 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 Bewegung kam ohne behördliches Zutun zustande und hat vielen Bürgern gezeigt, was Willen, Ausdauer und Engagement bewirken können. Zehn Jahre BI, das heißt: fünf Radwege in die Nachbargemeinden geschaffen, ihre Pflege organisiert, vier Rastplätze gebaut und 260 neue Bäume gepflanzt.

142

Der nächste Abschnitt folgte 2013 entlang der L 1055 nach Schwerstedt, mit Fertigstellung im Frühjahr 2014. Noch im gleichen Jahr gab es den 1. Spatenstich für den Radweg an der K 305 nach Ottmannshausen, Fertigstellung war geplant für den 06.06.2015. Im November 2018 folgte der straßenbegleitende Radweg nach Ballstedt und im Frühjahr 2023 wurde der fünfte und letzte Radwegewunsch nach Stedten umgesetzt.

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. Es gibt auch immer etwas zu tun an den drei in Eigeninitiative errichteten Rastplätzen, die von Mitstreitern liebevoll bepflanzt und gepflegt werden.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Es gibt für die Bürger das Angebot, ihre Alltagswege mit dem Rad zu erledigen.
- Es wurden neue Freizeitangebote geschaffen.
- Viele neue Pflanzungen wurden angelegt.
- Einwohner kümmern sich um die Pflege und Erhalt der Radwege.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Großdemonstration, um Politiker auf die Notwendigkeit aufmerksam zu machen

MAPATHON WEGBERG

143

Unser Wegberger Radwegenetz ist – optimierbar. Und möglicherweise auch ein Grund dafür, dass hier die meisten Strecken (73%) unter 5 km mit dem Pkw zurückgelegt werden. Dafür mag es individuelle Gründe geben, aber unattraktive oder fehlende Radwege bzw. ein nicht ausreichendes Sicherheitsempfinden auf dem Rad sollten nicht dazu gehören. Gut ausgebaute Radwege zwischen relevanten Punkten, wie Wohngebieten, Schulen, Einkaufszentren, Sportstätten etc., in Wegberg und Umgebung ermöglichen der gesamten Bevölkerung, auch Kindern und Jugendlichen, eine selbstbestimmte und sichere Mobilität.

In einer Kooperation des KlimaTisch Wegberg e.V. mit dem ADFC Kreis Heinsberg e.V. wurde der Mapathon Wegberg gestartet.

Zunächst wurden auf einer öffentlich zugänglichen interaktiven Karte verkehrsrelevante Punkte, wie Wohngebiete, Schulen, Freizeitstätten und Einkaufszentren etc., eingetragen.

Über Mitteilungen an die lokalen Vereine, die Presse und soziale Medien wurden die Bürger eingeladen, ihre Alltagsfahren, egal mit welchem Verkehrsmittel, zu benennen. Jede(r) weiß am besten, welche Punkte vom Wohnplatz angesteuert werden, für den Job, zum Einkaufen, zum Sport, zum Verein.

Diese Routen wurden zunächst als Luftlinien erfasst und danach auf das bestehende Wegenetz gelegt, ohne dessen IST-Zustand zu berücksichtigen. In mehreren, auch öffentlichen Treffen wurden die Ergebnisse evaluiert und ggf. besondere (Gefahren-) Stellen erfasst.

In einer Ausschusssitzung am 07.11.2023 wurden die Ergebnisse Politik und Verwaltung präsentiert.

Da im Dezember 2023 die Erfassung des vorhandenen Wegenetzes und dessen IST-Zustand durch ein von der Verwaltung beauftragtes Planungsbüro abgeschlossen wurde, konnten die Ergebnisse des Mapathon-Projekts hiermit zusammengeführt werden.

Projektmanagement:

- ADFC Kreis Heinsberg e.V., KlimaTisch Wegberg e.V.

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lothar Herweg
- E-Mail: info@klimatisch-wegberg.de
- Projekthomepage: https://klimatisch-wegberg.de/klimaschutz-in-wegberg/vereins-aktivitaeten-zum-klimaschutz

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Bürger entwickeln ein Wunschradewegenetz als Grundlage für ein Wegekonzept für sichere Mobilität.
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Am 07.11.2023 Politik und Verwaltung präsentiert, im Dezember 2023 in ein Verkehrswegekonzept übernommen
- FINANZIERUNG:
  Eigenfinanziert aus Vereinsmitteln
- PROJEKTSTATUS:
  Projektplan in Ausarbeitung
- ZEITRAUM:
  2022 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gut ausgebaute Radwege zwischen relevanten Punkten ermöglichen der gesamten Bevölkerung, auch Kindern und Jugendlichen, eine selbstbestimmte, sichere Mobilität. In einer interaktiven Karte wurden relevante Punkte, wie Schulen, Einkaufszentren etc., markiert. Die Bürger waren eingeladen, ihre Alltagsfahren, egal mit welchem Verkehrsmittel, zu benennen. Diese Luftlinien wurden auf das bestehende Wegenetz übertragen. Der Abgleich mit dem IST-Zustand zeigte dann Lücken und fehlende Verbindungen auf.

MAPATHON WEGBERG

143

Verkehrsströme wurden als Luftlinien in der Karte eingetragen. Daraus ergibt sich das Bild eines idealen Verkehrsnetzes.

Der Abgleich des Wunschnetzes mit dem IST-Zustand zeigt Lücken und fehlende Verbindungen auf sowie auch, wo Abhilfe erforderlich ist, und ergibt dadurch ein Paket von Handlungsempfehlungen für die Verwaltung.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Schaffung eines alltagstauglichen Radwegenetzes erlaubt und fördert die vermehrte Nutzung des Rades.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Öffentlichkeitsarbeit durch Presseartikel und soziale Medien

MAPATHON 4D – ESSEN AUF DEM WEG ZU EINEM LEISTUNGSFÄHIGEN RADWEGENETZ

144

https://www.youtube.com/watch?v=49fVh6dad_Y

Die Stadt Essen soll fahrradfreundlicher werden. Das haben im Jahr 2020 über 25.000 Bürger*innen der Stadt mit ihrer Unterschrift zum Bürger*innenbegehren „RadEntscheid Essen“ eingefordert. Der Rat der Stadt ist dem Begehren im August 2020 mit einem Ratsbeschluss gefolgt. Die Stadt hatte sich ohnehin schon das Ziel gesetzt, bis 2035 im Verkehr eine modale Verteilung von 4 x 25% zu erreichen (Radverkehr aktuell 7%).

Grundlage für den nun geplanten Ausbau des Radwegenetzes ist allerdings ein Planungsstand von 1992. Von diesem ist zudem 30 Jahre später auch erst etwa ein 1/3 umgesetzt. Doch selbst wenn 100% umgesetzt wären, wäre dies nach den aktuellen Richtlinien (ERA 2010) nicht ausreichend, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Deshalb musste eine neue, verbesserte Netzplanung her.

Wo das Alltagsradwegenetz idealerweise in Essen verlaufen und ausgebaut werden sollte, lässt sich am besten mit der Expertise von lokalen Radfahrer*innen ermitteln. Dieser Leitsatz liegt dem vom ADFC entwickelten Mapathon-Konzept zugrunde. Kurz gesagt: Bürger*innen entwickeln in kollaborativen Workshops anhand einer vorgegebenen Systematik und unterstützt durch digitale Kartentools ihr lokales Radwunschnetz.

Im Februar 2021 startete die Arbeitsgruppe „Mapathon“ des RadEntscheids Essen mit der Planung und Durchführung der insgesamt 20 Workshops in allen neun Stadtbezirken. Im November 2021 fanden diese einen Abschluss mit einem großen stadtweiten Workshop, unter Beteiligung von Politik und Verwaltung.

Das ganze Jahr 2022 benötigte unsere Arbeitsgruppe, um aus den Eingaben aller Workshops ein rundes Gesamtergebnis zu erarbeiten und dies entsprechend in einem umfassenden Ergebnisbericht zu dokumentieren und für jede*n anschaulich zu illustrieren.

Projektmanagement:
- RadEntscheid Essen

Kontakt:
- Ansprechpartner: Marco Hoffmann
- E-Mail: info@radentscheid-essen.de
- Projekthomepage: https://radentscheid-essen.de/mapathon-ergebnis/

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Nordrhein-Westfalen
- ZIEL: Entwicklung eines besseren Fahrradnetzes für die Stadt Essen durch Workshops mit Bürger*innen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: 20 Workshops, Ergebnisbericht, Übergabe an Politik und Verwaltung, Teil des zukünftigen Mobilitätsplans
- FINANZIERUNG: „Grüne Hauptstadt Agentur Essen“ (für Drucklegung)
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: Februar 2021 bis Februar 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Mitglieder des RadEntscheids Essen haben in 20 Mapathon-Workshops gemeinsam mit Bürger*innen ein Bedarfsnetz für den Radverkehr in Essen erarbeitet. Das Projektteam hat diese aufwendig aufbereitet und daraus einen detaillierten Bericht und digitale Karten erstellt. Anfang 2023 wurden diese an den Oberbürgermeister Thomas Kufen sowie an die Verkehrs- und Umweltdezernentin Simone Raskob der Stadt Essen übergeben. Die Ergebnisse sollen nun ein Eckpfeiler des zukünftigen Mobilitätsplans der Stadt werden.

MAPATHON 4D – ESSEN AUF DEM WEG ZU EINEM LEISTUNGSFÄHIGEN RADWEGENETZ

144

Die Ergebnisse sind:

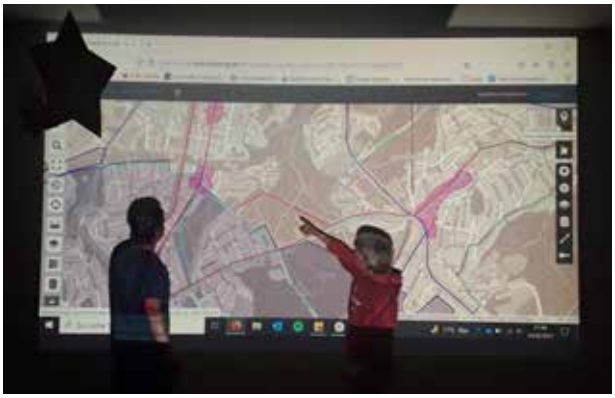
- Alle Einzelstrecken erweitern den bisherigen Netzplan um ca. 50% (760 km statt vorher 506 km), um ein dichteres Netz, insbesondere in den urbaneren Stadtbezirken zu erreichen.
- Eine Aufwertung von 1/3 der Nebenrouten zu Hauptrouten für einen besseren Ausbaustandard auf stark frequentierten Strecken.
- Schaffung von zwölf stadtweiten Premiumrouten als neuen zusätzlichen Standard innerhalb der Hauptrouten. Gründe hierfür sind:
  - Möglichst direkte Wege zwischen den Stadtteilzentren und anderen Hauptzielen
  - Übersichtliche stadtweite Navigation, wie ein Spinnennetz
  - Priorisierung in der Umsetzung aufgrund der großen Aufholbedarfs
  - Werbewirksames, leicht verständliches Konzept, um den gewünschten Wandel im Verkehr propagieren zu können

Der 80-seitige Ergebnisbericht ist im Februar 2023 dem Oberbürgermeister sowie der Verkehrs- und Umweltdezernentin der Stadt überreicht worden. Weitere 50 Exemplare sind an die Fachexpert*innen in Politik und Verwaltung verteilt worden. Daneben steht er allen Interessierten zum kostenlosen Download zur Verfügung.

Wir bewerben uns, weil eine Verkehrsnetzplanung mit Bürger*innenbeteiligung in diesem Umfang und in dieser Detailtiefe auf ehrenamtlicher Basis bisher einmalig ist.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Ergebnisse des Projekts sind von der Politik und von der Verwaltung lobend aufgenommen worden. Im neuen Mobilitätsplan der Stadt, der momentan von der Verwaltung erarbeitet wird, sollen sie maßgeblich Verwendung finden. Sie beschleunigen damit den Wandel hin zu mehr nachhaltigen Mobilitätsformen, wie dem Radfahren, in der Stadt Essen.



SELBST SCHRAUBEN UND ABSTAUBEN

145

Fahrradmobilität ist ein zentraler Bestandteil für die Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität. Die Fähigkeit, selbst ein Fahrrad reparieren zu können, trägt zum einen zu einer Schonung von Ressourcen bei, indem weniger Fahrräder produziert werden müssen, zum anderen trägt es zu einer höheren Identifikation mit dem Fahrrad sowie insbesondere zu einer größeren Selbständigkeit und Unabhängigkeit durch die Reparierenden bei.

Über die Förderung der Sparkassenstiftung hat die Region Hannover eine Modellförderung für ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstätten eingerichtet, um die eigenständige Reparatur von Fahrrädern vor Ort zu unterstützen. Zwar gibt es bereits einige solcher engagierter Initiativen, aber Sie können sich oft nicht langfristig finanzieren und haben teils auch personelle Kapazitätsengpässe aufgrund häufig ehrenamtlich getragener Strukturen – hier kann eine Modellförderung zumindest zeitweise unterstützen und entlasten. Innerhalb von „Selbst schrauben und abstauben“ werden z.B. gemeinnützig organisierte Fahrradwerkstätten oder Vereine in der Region Hannover gefördert, in denen Räder kostenlos repariert, Spendenräder aufbereitet und an Bedürftige vermittelt werden oder die Selbsthilfe-Angebote zur Verfügung stellen. Diese Institutionen werden nun finanziell dabei unterstützt, z.B. ihre Selbsthilfe-Öffnungszeiten zu verlängern oder Reparaturkurse anzubieten. Gefördert werden können aber z.B. auch Werkzeug, Verbrauchsmaterialien oder Fahrradreparaturstationen.

Selbstorganisierte Fahrradwerkstätten werden durch das Projekt in ihrer Tätigkeit gestärkt und ihre Bekanntheit wird erhöht. Durch die finanzielle Unterstützung konnten mehr Selbsthilfe-Angebote zur Verfügung gestellt werden. Damit trägt das Projekt zu einer Ausweitung der lokalen Fahrradmobilität und damit auch zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Da gemeinnützige Fahrradwerkstätten häufig von Menschen mit wenig Geld genutzt werden, trägt das Projekt neben der ökologischen auch zu einer sozialen Nachhaltigkeit bei. Durch die neu erworbenen Reparaturkompetenzen wird das Fahrrad nun bei einem Defekt nicht mehr aufgrund fehlenden Könnens oder Gelds entsorgt, sondern repariert.

Projektmanagement:
- Region Hannover

Kontakt:
- Ansprechpartner: Calla Wilhelm
- E-Mail: calla.wilhelm@region-hannover.de
- Projekthomepage: keine Angabe

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Einrichtung einer Modellförderung, die die angeleitete Selbstreparatur von Fahrrädern unterstützt
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Es gab eine sehr große, sehr gute Resonanz der Werkstätten. Die Förderung wurde sehr gut angenommen.
- FINANZIERUNG:
  Sparkassenbrief N+ der Sparkasse Hannover
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Die Förderung der Sparkasse läuft immer ein Jahr (2023), danach besteht die Chance auf Verlängerung.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Selbstorganisierte, ehrenamtlich betriebene Fahrradwerkstätten werden in ihrer Tätigkeit gestärkt und ihre Bekanntheit wird erhöht. Werden diese Werkstätten gestärkt, erhöht sich nicht nur der lokale Radfahranteil durch neue erworbene Kompetenzen, sondern es wird auch die Teilhabe von Menschen mit wenig Geld sichergestellt, die sich eine teure Reparatur sonst nicht leisten können. Das Projekt trägt daher neben der ökologischen Nachhaltigkeit auch zu einer sozialen Nachhaltigkeit bei.

145

Es bestehen zudem Synergien zwischen dem Projekt „Selbst schrauben und abstauben“ und dem Projekt „Social2Mobility II: Soziale Teilhabe und Fahrradmobilität fördern“, innerhalb dessen eine Informations- und Bewusstseinskampagne zur Förderung der Fahrradmobilität und der sozialen Teilhabe armutsbedrohter Personen in 2023 in drei Partnerkommunen in der Region Hannover umgesetzt wurde.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Durch die Förderung von Fahrradwerkstätten wird die ökologische Nachhaltigkeit in der Region Hannover gefördert. Mehr reparierte, fahrtüchtige Fahrräder tragen zur Erhöhung des Radfahranteils in der Region und damit zur Verkehrswende und zur nachhaltigen Mobilität bei. Gleichermaßen werden defekte Fahrräder nicht direkt abgestellt oder entsorgt. Reparierte Fahrräder tragen somit zu einer Schonung der Ressourcen bei, indem weniger Fahrräder produziert werden müssen.

Darüber hinaus wird auch die soziale Nachhaltigkeit gefördert. Menschen, die wenig Geld haben, und sich häufig eine teure Reparatur nicht leisten können, können in Selbsthilfe-Werkstätten ihr Fahrrad kostengünstig repariert bekommen oder es selbst reparieren. Viele Werkstätten stellen hierfür „Hilfe zur Selbsthilfe“-Angebote zur Verfügung.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Nein

DER DEUTSCHE FAHRRADPREIS
best for bike

Ehrenamtliche Vereine und besonders engagierte Einzelpersonen

EHRENAMTLICHER FAHRRADBEAUFTRAGTER DER STADT KELSTERBACH ROLAND RÜCKER

146

Jede Kommune ist dazu aufgerufen, über eine Nahmobilitätsstrategie eine Verkehrswende zu erreichen: Senkung des MIV, Stärkung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie Verbesserung des ÖPNV-Angebots.

Zur Umsetzung hat die Stadt Kelsterbach eine hauptamtliche Mobilitätsbeauftragte, eine Nahmobilitätskommission und einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten. Dieser führt eine wichtige „Scharnierfunktion“ zwischen der Bevölkerung, der Verwaltung, aber auch den Lobbyvereinen durch. Er nimmt Anregungen, Vorschläge und Beschwerden unbürokratisch auf und bespricht sie mit allen Beteiligten. Er setzt sich in Kommunikation mit der Bevölkerung und Schulen mit den hauptamtlichen Vertretungen für mehr Verkehrssicherheit. Er vertritt die Stadt in der hessischen Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität.

Er arbeitet mit an dem Radfahrkonzept der Stadt und begleitet zahlreiche öffentliche Veranstaltungen.

Die Funktion eines ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten ist eine nützliche und gute Funktion für die Umsetzung und Akzeptanz zur Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen. Sie ersetzt keinesfalls eine hauptamtliche Funktion, ist aber zur Unterstützung und gerade für die Bevölkerung eine wichtige Ansprechperson.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Die Förderung der Verkehrswende und verstärkte Nutzung des Radverkehrs hat für die Stadt einen besonderen Nachhaltigkeitsfaktor zur Verbesserung der Lebensqualität.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Die Funktion des Fahrradbeauftragten ist direkt dem Bürgermeister unterstellt und führt zu schnellen und unbürokratischen Verbesserungen des Radverkehrs.

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Hessen
- ZIEL:
  Benennung eines ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten für die Stärkung der kommunalen Verkehrswende
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Mit dem Fahrradbeauftragten wird Kommunikation und Akzeptanz für die Nutzung des Fahrrads gestärkt
- FINANZIERUNG:
  Auslagen zahlt die Kommune
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Ab 2021

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Der ehrenamtliche Radfahrbeauftragte stellt eine wichtige Verbindung zwischen hauptamtlichem Verkehrsmanagement und der Bevölkerung dar. Er sammelt wichtige Beobachtungen über Verbesserungen und Korrekturen der Radwege in Kelsterbach und bringt sie in die Verwaltung ein. Er setzt sich für die Sicherheit der Radfahrer ein und findet Kompromisse für das Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Er plant Projekte für die Öffentlichkeit mit, z. Bsp. Stadtradeln.

Projektmanagement:
- Bürgermeister, Mobilitätsmanagement

Kontakt:
- Ansprechpartner: Manfred Ockel
- E-Mail: m.ockel@kelsterbach.de
- Projekthomepage: Homepage der Stadt, Nahmobilität, Fahrradbeauftragter, der Stadt

HEINRICH KALKHOFF STIFTUNG

Die Projektauswahl erfolgt jährlich im Rahmen einer Beiratssitzung der Stiftung, bei der sich alle sieben Mitglieder aus Vorstand und Beirat ehrenamtlich für die Heinrich Kalkhoff Stiftung engagieren. Schwerpunkte der Förderung lagen bisher auf Projekten im LK Cloppenburg. Im vergangenen Jahr konnte die Stiftung erstmals, nach einer Satzungsänderung, ein nationales Unternehmen, Spielwende, fördern.

Dies bildet die Vision für zukünftige Engagements, und die Stiftung setzt nun ihre Hoffnungen auf die Unterstützung des Deutschen Fahrradpreises.

2023 Förderung des Projekts „Spielwende: Die Stadt von morgen ins Kinderzimmer bringen“. Das Start-up-Unternehmen Spielwende aus Kiel entwickelt Spielteppiche für eine zukunftsorientierte Stadt mit verschiedenen Mobilitätsformen zur Bildungsförderung eines nachhaltigen Mobilitätsempfindens. Das Fahrrad steht dabei als Spielfigur den Kindern primär zur Verfügung. (5.000 Euro)
2023 Mitfinanzierung einer Rikscha für Senioren und Menschen mit Beeinträchtigung in der Kirchengemeinde Garrel. (3.000 Euro)
2021 Mitfinanzierung zur Anschaffung einer Rikscha für Bewohner und Tagesgäste des Seniorenheims St. Pius Stift in Cloppenburg. (3.000 Euro)
2021 Ausstattung für die Jugend-Fahrradwerkstatt des Sozialen Briefkastens in Löningen. (1.500 Euro)
2020 Anschaffung von Kinderfahrrädern zur Förderung motorischer Entwicklungen für Kinder in der Kindertagesstätte KiTa für Alle in Altenoythe im Landkreis Cloppenburg. (1.000 Euro)
2020 Anschaffung von Fahrrädern (mit Unterstützung durch den Fahrradhersteller Derby Cycle in Cloppenburg) zur Mobilitätsförderung von Kindern und Jugendlichen mit Unterstützungsbedarf im Bereich Lernen und geistige Entwicklung an der Förderschule St. Vincenzhaus in Cloppenburg. (2.500 Euro)
2019 Unterstützung zur Durchführung der Ausstellung im Museumsdorf Cloppenburg „Mobilitätscontainer-Fahrradausstellung“ im Rahmen des Firmenjubiläums 100 Jahre Fahrradmarke Kalkhoff. (7.500 Euro)
2019 Anschaffung einer elektrischen Rikscha für die körperbehinderten Kinder und Jugendlichen an der Förderschule St. Vincenzhaus in Cloppenburg zur Teilhabe am Schulalltag. (5.000)
2018 Förderung des Turmvereins Cloppenburg für die Sparte Einradfahren. (1.500 Euro)
2015 Anschaffung eines speziellen Bakfiets für ein junges Mädchen (Jenna Wiese), das am Angelman-Syndrom erkrankt ist. (3.500 Euro)
2015 Unterstützung des Repair Cafés in Cloppenburg für die Reparatur und Aufarbeitung gebrauchter Fahrräder für Bedürftige. (1.500 Euro)

Projektmanagement:

- Vorstand: Ludger Kalkhoff, Heinz-Josef Schröder; Beirat: Dr. Wolfgang Wiese, Bettina Kalkhoff-Schafmeyer, Thomas Höffmann, Silvia Martin, Bernhard Dorissen

Kontakt:

- Ansprechpartner: Ludger Kalkhoff
- E-Mail: info@heinrich-kalkhoff-stiftung.de
- Projekthomepage: https://heinrich-kalkhoff-stiftung.de/

147

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Niedersachsen
- ZIEL:
  Klares Ziel ist die Förderung von fahrradrelevanten Themen zur selbstbestimmten Teilhabe und Zugang
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bereits 14 Projekte im Wert von 41.000 EUR für fahrradrelevante Themen und Teilhabe von Menschen
- FINANZIERUNG:
  Aus Erträgen des Stiftungskapitals sowie aus Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Gegründet wurde die Stiftung im Jahr 2001. Im Jahr 2003 konnten die ersten Gelder ausgeschüttet und Projekte unterstützt werden.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

H. Kalkhoff hat seit Gründung von Kalkhoff im Jahre 1919 Menschen in Bewegung gebracht. Seine Vision von gerechteren Bildungschancen wird nun in der Heinrich Kalkhoff Stiftung weitergetragen. Die Mitglieder des Beirats und des Vorstandes engagieren sich ehrenamtlich mit Leidenschaft. Gemeinsam streben sie danach, die Mobilität der Menschen zu fördern. Besonders liegen ihnen bei der Auswahl der eingereichten Förderprojekte die Teilhabe an Mobilität und damit verbundene Themen am Herzen.

147

2014 Unterstützung Meister Stipendium Zweiradmechaniker von Alexander Unbefug, Mitarbeiter Derby Cycle in Cloppenburg. (1.000 Euro)
2010 Auszeichnung als Vorbild im Sinne des Mottos der Heinrich Kalkhoff Stiftung „Erfolg ist selten eine Frage des Glücks“ an Andre Figas, Zweiradmechaniker des Fahrradherstellers Derby Cycle in Cloppenburg, für seine Prämierung als Landes- und Bundesieger sowie Vize-Europameister
2003 Anschaffung eines Rollfiets für die Multiple-Sklerose-Gruppe in Cloppenburg. (3.000 Euro).

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?
Bei der Auswahl werden Projekte, die unserer Biodiversität, sozialer Gleichstellung und nachhaltiger Mobilität zugutekommen, bevorzugt ausgewählt.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?
Der Stiftungsbeirat trifft sich regelmäßig und ist in einem guten, produktiven Austausch.

STADTRADELN

Herr Schön organisierte bereits zum zehnten Mal das STADTRADELN in der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim, inklusive eines separaten Abends mit Siegerehrungen sowie Rück- und Ausblick auf den Breitensport Radfahren. Von den 372 Teilnehmenden (2023) am STADTRADELN wurden rund 81.500 km zurückgelegt und damit etwa 13 Tonnen CO_2 eingespart. Wie der Radsportverein, der im letzten Jahr das 125. Jubiläum seiner Gründung feierte, gilt Herr Schön als einer der treibenden Motoren der Zweirad-Mobilität vor Ort. So endete das STADTRADELN in Gau-Algesheim erneut mit dem Volksradfahren, das der Verein zum 47. Mal aufgelegt hatte.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die steigenden Teilnehmendenzahlen zeigen, wie viele Menschen bereits mit dem Fahrrad unterwegs sind und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Durch die Einbeziehung der Kommunalpolitiker*innen und Entscheidungsträger*innen werden die Bedürfnisse der Radfahrenden für eine bessere Radinfrastruktur erfahren und es wird darauf aufmerksam gemacht, wo die Kommune schon fahrradfreundlich ist und wo noch nachgebessert werden muss.

148

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Rheinland-Pfalz
- ZIEL:
  Förderung des Breitensports Radfahren; Beitrag zur Verkehrswende; Verbesserung der Radinfrastruktur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Zehn Jahre STADTRADELN
- FINANZIERUNG:
  Beitrag der Teilnehmenden u.a.
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Hermann Schön ist im Radsportverein 1898 e.V. Leiter des Referates Breitensport und organisiert seit 2014 u.a. das STADTRADELN.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Förderung des Breitensports im Bereich Radfahren:
· Wiederkehrende Angebote für jedermann (auch für Nicht-Mitglieder des Radsportvereins)
· Radfahren außerhalb des Leistungssports
· Hoher Freizeit- und Erlebnisfaktor

Projektmanagement:

- Radsportverein 1898 e.V., Gau-Algesheim, Leiter des Breitensports: Hermann Schön

Kontakt:

- Ansprechpartner: Hermann Schön
- E-Mail: reithmeier-schmitt@posteo.de
- Projekthomepage: http://www.radsportverein-gau-algesheim.de

RADENTSCHEID MÖNCHENGLADBACH

149

In Deutschland wird zu wenig für den Radverkehr getan. Wir in Mönchengladbach wollen dabei nicht mehr tatenlos zusehen. Deshalb haben wir uns entschieden, ein Bürgerbegehren einzuleiten und damit aktiv einzugreifen. Das hört sich leicht an, ist aber mit viel ehrenamtlicher Arbeit verbunden.

Mit genügend Unterschriften kann dieses demokratische Mittel die Politik dazu bewegen, unsere Ziele für einen sicheren Radverkehr umzusetzen.

Von Jung bis Alt, von hier geboren bis zugezogen, von Berufstätigen über Studierende bis zu Rentner:innen – hier ist alles dabei! Diese Vielfalt, mit unterschiedlichen Sichtweisen und Meinungen, führt mitunter zu lebhaften Diskussionen. Aber was uns verbindet, sind die Leidenschaft zum Radfahren und die Idee, gemeinsam in Mönchengladbach etwas zu bewirken und zu verändern.

Die Stärkung des Radverkehrs führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität in unserer Stadt. Eine Mobilität für alle auf geschützten Wegen, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, führt auch zu einem ausreichend leistungsfähigen Straßennetz für den Kraftfahrzeugverkehr. Durch ein Mehr an Sicherheit für den Radverkehr erhöht sich die Bereitschaft, lieber das Rad zu nutzen. Bezahlbare Mobilität, ein gesünderes Stadtklima, Gesundheit, Fitness und mehr Lebensqualität sind erfreuliche Nebeneffekte. Kinder können so ein großes Stück Eigenständigkeit und Freiheit erfahren. Stell Dir vor, alle von 9 bis 99 Jahre fühlen sich beim Radfahren in unserer Stadt sicher – dafür setzt sich der „Radentscheid Mönchengladbach“ ein. Wir stellen verbindliche Forderungen an die Politik, um die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern.

Ein kluges Netz aus geschützten Radwegen ist ein Gewinn für alle Verkehrsteilnehmenden. Der Umstieg aufs Fahrrad wird attraktiver, es fahren weniger Autos und somit wird die gesamte Verkehrssituation deutlich entlastet.

Projektmanagement:

- RADentscheid Mönchengladbach

Kontakt:

- Ansprechpartner: Lucas Vasarhelyi Nagy
- E-Mail: info@radentscheid-mg.de
- Projekthomepage: http://www.radentscheid-mg.de

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Nordrhein-Westfalen
- ZIEL:
  Unterschriften für ein Bürgerbegehren zur Verbesserung der Radinfrastruktur
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Unterschriften werden gesammelt.
- FINANZIERUNG:
  Über Spenden
- PROJEKTSTATUS:
  Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:
  Seit 2020 fortlaufend

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir wollen, dass Fahrradfahren in Mönchengladbach sicher wird. Deshalb brauchen wir neue, breite Radwege an den großen Hauptstraßen sowie sichere Kreuzungen. Da unsere Kinder im Verkehr besonders gefährdet sind, soll der Weg zur Schule als Erstes verbessert werden. Außerdem müssen die Ortsteile durch gute Radwege mit den Zentren verbunden werden, damit alle schnell und sicher von A nach B kommen.

RADENTSCHEID BAYERN (VOLKSBEGEHRENSINITIATIVE FÜR EIN RADGESETZ)

Warum?
Die Bayerische Staatsregierung kam dem 2017 selbst formulierten Ziel zur Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 20% bis 2025 kaum näher, weil die Infrastruktur kaum verbessert wurde. An mehr als der Hälfte der bayerischen Landstraßen fehlen Radwege. Unfälle mit getöteten und verletzten Radfahrenden in Bayern nahmen deshalb zu. Von einem bayernweiten Radwegenetz und Radschnellwegen wurde zwar viel geredet, geplant und gebaut wurde – auch wegen des schmalen Radverkehrsbudgets – fast nichts. Ein Radgesetz, das zur Beschleunigung z.B. Ressourcen und Zuständigkeiten regeln sollte, wurde von der Staatsregierung dennoch abgelehnt. Vor diesem Hintergrund hat sich Anfang 2022 das Bündnis „Radentscheid Bayern“ formiert.

Wer?
Die Volksbegehrensinitiative (= VBI) entstand aus den elf lokalen bayerischen Radentscheiden, den beiden Trägervereinen ADFC und VCD Bayern, dem BN (= BUND Bayern) sowie sechs Parteien. Gemeinsames Ziel: ein Radgesetz, das rasche Verbesserungen der Radverkehrsbedingungen ermöglicht.

Wo?
Im größten deutschen Flächenland mit vielen ländlichen Räumen, wo man auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Der Zuspruch war aber gerade auch dort groß. Binnen weniger Wochen waren über 1.000 Ehrenamtliche in allen 96 Landkreisen und kreisfreien Städten in lokalen Koordinatorenteams aktiv.

Wann?
Januar bis Mai 2022: Radgesetz-Entwurf mit Kanzlei erarbeitet.
2.6.22: Bündnis ging an die Öffentlichkeit und startete am 15.6.22 die Unterschriftensammlung, die Ende Oktober 2022 endete. Die Unterschriften wurden ehrenamtl. an zwei Wochenenden sortiert und am 16.11.22 zur Prüfung an über 100 Kommunen übergeben.
27.1.23: Zulassungsantrag eingereicht.
23.4.23: Fünf ehrenamtlich organisierte Radldemos für den Radentscheid mit über 20.000 Teilnehmenden (in M, N, AB, HO, DEG).
10.5.23: Anhörung Bayerischer Verfassungsberichtshof. Nachdem CSU und Freie Wähler eine Woche zuvor ihr eigenes Radgesetz veröffentlicht hatten, lehnte der Verfassungsgerichtshof das Volksbegehren am 7.6.23 ab.
19.7.23: Radgesetz vom Landtag beschlossen.

Was?
Die landesweite Mobilisierungskampagne „Sicher radeln. Jetzt!“ wurde von den Ehrenamtlichen in die Breite getragen. Sie sammelten, koordiniert durch den ebenfalls ehrenamtlichen Lenkungskreis, in nur gut vier Monaten über 100.000 Unterschriften für die Zulassung des Radlvolksbegehrens (vier Mal mehr als erforderlich!). Aktionen und Radldemos mit über 20.000 Teilnehmenden erzeugten großes mediales Interesse. Testimonials (u.a. die Band J.B.O., Verena Bentele & Claus von Wagner) und über 450

Projektmanagement:
- ADFC Bayern und VCD Bayern

Kontakt:
- Ansprechpartner: Bernadette Felsch
- E-Mail: bernadette.felsch@adfc-bayern.de
- Projekthomepage: https://radentscheid-bayern.de/

150

https://www.youtube.com/watch?v=Qpx8y3vxaXM

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND:
  Bayern
- ZIEL:
  Politischer Einfluss durch bayernweite Mobilisierung von Ehrenamtlichen
- BISHERIGE ERGEBNISSE:
  Bayernweites Aktiven-Netzwerk, 100.000 Unterschriften in gut vier Monaten und ein bayerisches Radgesetz
- FINANZIERUNG:
  Beiträge von Bündnispartnern, Dritten, Crowdfunding
- PROJEKTSTATUS:
  Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM:
  Januar 2022 bis Juli 2023

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:
Erfolg: Die Bayerische Staatsregierung hat das Radverkehrsbudget verdoppelt und ein Radgesetz erlassen, obwohl sie dies zuvor fünf Jahre lang vehement abgelehnt hatte. Grund war der politische und mediale Druck durch das Engagement von über 1.000 Ehrenamtlichen in lokalen Koordinationsteams in allen 96 bayerischen Landkreisen/Städten für die Volksbegehrensinitiative „Radentscheid Bayern“ – inkl. fünf Fahrrad-Demos im April 2023 mit 20.000 Teilnehmenden.

RADENTSCHEID BAYERN (VOLKSBEGEHRENSINITIATIVE FÜR EIN RADGESETZ)

150

Kommunalpolitiker:innen befürworteten den Radentscheid. Ministerpräsident Söder verkündete (deshalb) Anfang 2023 plötzlich, die Staatsregierung werde nun umgehend ein Radgesetz schreiben.

Aus der VBI sind nachhaltige eheramtliche Strukturen entstanden. Die Ehrenamtlichen setzen sich weiter für Schwächere im Verkehr und für Schulwegsicherheit ein. Der Deutsche Fahrradpreis wäre eine Würdigung dieses Engagements und Ansporn, sich weiter landesweit für nachhaltige Mobilität einzusetzen.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit war Hauptmotivation für den Radentscheid Bayern. Wegen des Radgesetzes, das ohne die VBI nicht gekommen wäre, wird der Fokus auf die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs gelenkt und der Modal Shift sollte sich zugunsten des Umweltverbundes richten und eine bessere Klimaschutzpolitik ermöglichen.

Die geschaffenen Ehrenamtsstrukturen werden als Post-Kampagnen-Netzwerk weiter genutzt und die mit dem Radgesetz beschlossene „Radallianz“ ermöglicht einen Einfluss nachhaltiger Akteure auf den Umsetzungsprozess des verabschiedeten Bayerischen Radgesetzes. Zudem plant das Bündnis eine jährliche Evaluierung der Fortschritte. Die Trägervereine wurden gestärkt.

Soziale Nachhaltigkeit folgt aus der Erhöhung der Verkehrssicherheit mit dem Ziel der Vision Zero – insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen, im Schulverkehr und im Bereich der Inklusion (weshalb u.a. VdK-Präsidentin Verena Bentele und das Team „Inklusion Rockt & Rollt“ Testimonials sind).

Ökologische Nachhaltigkeit stand dauerhaft im Fokus und war eine Hauptmotivation des Volksbegehrens. Unter anderem bei den Werbemitteln wurde der ökologische Fußabdruck immer abgewogen und sparsam vorausschauend Materialien bestellt. Bei allen Forderungen des Radentscheids erfolgte sorgfältiges Abwägen: z.B. soll Flächenversiegelung durch Umwidmung bestehender Straßen und Wege, durch Neuaufteilung der Verkehrsflächen oder durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen zur Erhöhung der Mischverkehrsverträglichkeit erfolgen.

Ökonomische Nachhaltigkeit wurde durch sparsame Haushaltspolitik mit den durch Partner:innen und Spender:innen eingebrachten Geldern erreicht.

Durch die im Ergebnis bald verbesserte Radverkehrsinfrastruktur wird mittelfristig eine reduzierte Notwendigkeit zur Nutzung des MIV erfolgen, was sowohl die öffentliche Hand als auch private Haushalte beim Verkehrsbudget entlasten kann.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Ablauf und Fristen für Volksbegehren sind in Bayern genau geregelt; im vorgegebenen Rahmen war der Radentscheid Bayern dank guter Vorbereitung außergewöhnlich schnell. Ein ehrenamtlicher Lenkungskreis (fünf bis acht Personen) hat Aktive vernetzt, koordiniert und motiviert. Mit Crowdfunding konnten eine temporäre hauptamtliche Unterstützung und Material finanziert werden.

„WAS LANGE WÄHRT, WIRD VORZEIGBAR.“ NACHHALTIGE RADVERKEHRSENTWICKLUNG

Wennigsen radelt wieder allen davon

Wettbewerb zum Klimaschutz: Gemeinde verteidigt Titel als fahrradaktivste Kommune

VON HEIDI RABENHORST

WENNIGSEN. Wennigsen hat den Titel als fahrradaktivste Kommune in der Region Hannover verteidigt und sein Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr sogar um 40 Prozent gesteigert. Mit 5,55 Kilometern pro Einwohner kamen doppelt so viele Kilometer zusammen wie beim Zweitplatzierten Burgdorf. „Wennigsen hat 11400 Kilogramm Kohlendioxid eingespart“, freute sich Ingo Laskowski, der mit Wolfgang Maschke vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) das Stadtradeln in Wennigsen koordiniert hat.

Ziel der Aktion sei es, möglichst häufig das Fahrrad im Alltag zu benutzen und damit zum Klimaschutz beizutragen. 458 Wennigser Radfahrer haben sich in 37 Teams an der Aktion beteiligt und erradelten mit 79 166 Kilometern fast zweimal die Äquatorlänge. „Und ihr gehört dazu. Dafür möchten wir uns ganz herzlich bedanken“, sagte die stellvertretende Bürgermeisterin Marianne Kügler zu 50 Viertklässlern der Wennigser Grundschule. Insgesamt haben sie 1758 Kilometer erradelt.

Als Anerkennung erhielten die Kinder gestern reflektierende Klackbänder für die Hosenbeine. „Damit werdet ihr im Dunkeln besser von den Autofahrern gesehen“, sagte Kügler. Eine von ihnen ist Leandra aus der Klasse 4b, die den Schulweg mit dem Rad zurücklegte. „Von Degersen aus brauche ich rund zehn Minuten. Mit dem Rad zur Schule zu fahren, ist viel schöner als im manchmal überfüllten Bus“, sagte die Zehnjährige. Außerdem trage man damit zum Umweltschutz bei.

Als Einzelklasse hat die 8 G 2 der Sophie-Scholl-Gesamtschule regionsweit mit 3030 erradelten Kilometern den ersten Platz der Schulklassen belegt. Das regionsbeste Team stellte der ADFC Wennigsen/Barninghausen.

50 Kinder der Grundschule Wennigsen haben 1758 Kilometer erradelt. Als Anerkennung gab es reflektierende Klackbänder. Rabenhorst

Ingo Laskowski (ADFC Ortsgruppe Wennigsen) engagiert sich in hohem Maße für die Radverkehrsförderung in Wennigsen. Folgende Projekte wurden von Herrn Laskowski/ADFC seit 2005 bis heute initiiert, angemahnt und konstant bis zur Umsetzung begleitet, zum Großteil in Kooperation mit Vereinen, Institutionen, Verwaltungen und Politik (Einzeldaten = Vollendungsjahr):

2006:
- Eigene Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes für Wennigsen (Ratsbeschluss 2008)
- Sanierung des Radweges Wennigsen–Argestorf

2007:
- Sanierung des Radweges Argestorf–Bredenbeck

2008:
- Fahrradrundtour „Grüne Kette“
- 2008–2012 Organisation des Wettbewerbs „Mit dem Rad zur Arbeit“

2009:
- Plakataktion „Einkaufen mit dem Rad in Wennigsen“
- Sammelbestellung für Fahrradanlehnbügel für Wennigser Geschäfte
- Verkehrskonzept Wennigser Hauptstraße und Mitarbeit in AG

2010:
- Kennzeichnung „unechter“ Sackgassen

2011:
- Neubau des Radeweges Wennigsen–Wennigser Mark
- „Fahrradgarage“ am Wennigser Bahnhof
- Gestreute Aufstellung von 500 Anlehnbügeln

2012:
- Neubau des Radweges Wennigsen–Sorsum
- Flächendeckende Fahrrad-Wegweisung
- Sanierung des Radweges Bredenbeck–Steinkrug
- Tempo-30-Zonen
- Schulstraße als Spielstraße
- Flyer „Radfahren in Wennigsen“ (Karte, Infos)
- Nominierung im Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“, Schwerpunkt Fahrradparken

Projektmanagement:
- Ingo Laskowski, ADFC Ortsgruppe Wennigsen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wennigsen (Deister)

Kontakt:
- Ansprechpartner: Amirah Adam, Gemeindeverwaltung Wennigsen (Deister), Tourismus-Service Wennigsen
- E-Mail: a.adam@wennigsen.de
- Projekthomepage: keine

151

https://www.wennigsen.cloud/index.php/s/ZZKZBBZppQXEwzg

KURZE PROJEKTBESCHREIBUNG

- BUNDESLAND: Niedersachsen
- ZIEL: Verbesserung Verkehrssicherheit, Schließung von Lücken im Wegenetz, Weiterentwicklung Radverkehrskonzept
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Attraktivität für Radverkehr erhöht, sichere Radverkehrsführung, Infrastruktur verbessert
- FINANZIERUNG: Ehrenamtliches Handeln. Projektunterstützung
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: 2006 bis 2024

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Im Zuge der Verkehrswende ist eine lokale Verbesserung der Fahrradinfrastruktur essenziell, wenn Menschen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegt werden sollen. Die langfristig angelegten Aktionen von Ingo Laskowski in Wennigsen erwirkten eine deutliche Erhöhung des regionalen Radverkehrsanteils. Sein Einsatz schärft das Bewusstsein der Einwohner, sich ebenfalls für die nachhaltige Entwicklung zur fahrradfreundlichen Kommune einzusetzen, und ist positiv für den ländlichen Raum.

151

2013:
- 2013 bis heute Organisation des Wettbewerbs STADTRADELN
- Sicherheitstrainings für ältere Bürger

2014:
- Radschulwegpläne für alle Wennigser Schulen
- Markierung von Fahrradfurten

2015:
- Überdachung der Fahrradabstellanlage der S-Bahn-Haltestelle Holtensen/Linderte

2016:
- Sanierung des Radweges Bredenbeck–Holtensen–S-Bahn-Haltestelle

2018:
- Einbahnstraßen für Fahrradfahrer frei entgegen der Fahrtrichtung

2019:
- Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten am örtlichen Edeka-Markt

2020:
- Sanierung des Radweges Wennigser Mark–S-Bahn-Haltestelle Egestorf

2021:
- Verbesserung der Radweg-Auffahrt Degerser Straße Nord

2023:
- Radfahrstreifen auf der Degerser Straße
- Geh-/Radweg-Neubau an der Degerser Straße Nord-Ost
- Fahrradpiktogramme auf der Wennigser Hauptstraße
- Anschaffung und Anbringung von fünf Bannern mit der 1,50-m-Abstands-Regelung
- Neubürgertour mit dem Bürgermeister
- Wiedereröffnung des „Vörier Bahnübergangs“

2024:
- Rückbau der B 217 Ortsdurchfahrt Holtensen mit vorbildlicher Radverkehrsanlage

Weiterhin organisierte der ADFC/Herr Laskowski in den letzten 15 Jahren:
- Bewachte Fahrradparkplätze und Info-Stände bei örtlichen Märkten, Gewerbeschauen etc.
- Kostenloser Verleih eines spendenbasierten Lastenrades 2017–2023
- Fahrradtouren-Übersicht mit GPS auf ADFC- und Wennigser Homepage
- Umfangreiches Touren-Angebot

Die durch sein großes Engagement verbesserte Radverkehrsinfrastruktur und das entstandene fahrradfreundliche Klima zeigen sich in den guten Wennigser Ergebnissen im ADFC-Fahrradklima-Test und im durchgängig guten Abschneiden beim STADTRADELN-Wettbewerb.

Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Förderung des Radverkehrs im Rahmen der Verkehrswende, infrastrukturelle Maßnahmen, die langfristig unseren Ort fahrradfreundlich strukturieren. Ein Umdenken bei Bürgern und Gästen wird somit erreicht: Radfahren ist gesund, einfach und günstig, klimaschonend und umweltfreundlich.

Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Vor-Ort-Termine, Versammlungen, Anträge und Unterschriftensammlungen, Pressearbeit, Netzwerkarbeit mit Politik und Verwaltung, Kontinuität. Aktuell ist Herr Laskowski beratendes Mitglied im Mobilitätsausschuss der Gemeinde Wennigsen und unterstützt die aktuelle Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes durch ein Verkehrsplanungsbüro.