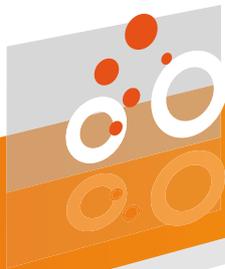




# **DIE PROJEKTE 2025**

## **JURYMASSE**



**DER DEUTSCHE  
FAHRRADPREIS**  
best for bike



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

**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](mailto:poststelle@bmdv.bund.de)  
[www.bmdv.bund.de](http://www.bmdv.bund.de)  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)



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

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



**VSF.** für Mensch  
und Rad

**MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON:**

**Verband Service und Fahrrad e.V.**  
Biegenstraße 43  
35037 Marburg  
Tel.: 0 64 21/8 85 95 66  
E-Mail: [info@vsf-mail.de](mailto:info@vsf-mail.de)  
[www.vsf.de](http://www.vsf.de)



Zweirad-Industrie-Verband

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

**KONZEPT, KREATION UND DURCHFÜHRUNG:**

**P.3**

**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](mailto:info@p3-agentur.de)  
[www.p3-agentur.de](http://www.p3-agentur.de)



# INHALT INFRASTRUKTUR

## BAU UND AUSBAU VON RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR

01. NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE; ERHALT DES ORTSVERBINDUNGSWEGES .....	8
02. RADVORRANGROUTE ESKLUM-IHRHOVE .....	10
03. NEUBAU EINER EISENBAHNÜBERFÜHRUNG ALS FUSSGÄNGER-/RADFAHRER-UNTERFÜHRUNG .....	12
04. RR05 – REGENSBURGS ERSTE HAUPTRADROUTE: 9 KM ENTSPANNTES RADELN .....	14
05. WÄLLER ALLEEN-WEG .....	16
06. FAHRRADSTRASSE „ALTE GLEISTRASSE“ .....	18
07. POP-UP-RADWEG IN WINTERBERG .....	19
08. VERKEHRSANLAGEN DES RADVERKEHRS IM ZUGE DER „EÜ ERNST-REUTER-ALLEE“ .....	21
09. FAHRRADSCHLEUSE AM SOPHIENSTIFTSPLATZ IN WEIMAR .....	23
10. RADELN, LADEN, GEHEN, FAHREN: MODERNE STADTSTRASSE FÜR ALLE OPTIMIERT .....	25
11. GREEN TRAILS .....	27
12. FÄHRBRÜCKE: FUSS- UND RADWEGBRÜCKE ZWISCHEN MEPPEN UND GEESTE .....	29
13. RATHAUSSTEG TUTTLINGEN – MIT DEM RAD VOM DONAURADWEG IN DIE INNENSTADT .....	31
14. EINRICHTUNG EINER UMWELTSPUR AUF DER HAUPTVERKEHRSACHSE IN SIEGEN .....	33
15. RADWEG JETZT! .....	35
16. EINRICHTUNG EINES RADVERKEHRSANGEBOTS IN DER MÜNCHNER STRASSE .....	37
17. NEUBAU RADWEG ENTLANG DER KIENLESBERGSTRASSE .....	39
18. UMBAU DER LOUISE-SCHROEDER-STRASSE IN HAMBURG-ALTONA .....	41

## RADVERKEHRSKONZEPTE, INNOVATIVE PLANUNG, BAULICHE ANLAGEN FÜR DEN RADVERKEHR, MULTIMODALE PLANUNGSKONZEPTE FÜR BAULICHE ANLAGEN

19. SICHER, SCHNELL, KOMFORTABEL GANZJÄHRIG MIT DEM RAD IN TÜBINGEN UNTERWEGS .....	44
20. RICHTUNG ZUKUNFT DURCH DIE NACHT – SPOTLIGHTS AN AUF „FAHR(G)RAD8“ .....	46
21. RADVERKEHRSBESCHLEUNIGUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN .....	48
22. DIGITALE ZUSTANDSERFASSUNG VON RADWEGEN IN DORTMUND .....	50
23. MASTERPLAN RADVERKEHR SÜDLICHE ORTENAU / NÖRDLICHER BREISGAU .....	51
24. REGIONALE MACHBARKEITSSSTUDIE „RMS21“ .....	53

## INNOVATIVE FAHRRADSTATIONEN UND FAHRRADPARKANLAGEN

25. DEINRADSCHUPPEN – FAHRRADGARAGEN MIT LASTENRADVERLEIH FÜR DIE ANWOHNER DES BISMARCKVIERTELS .....	56
26. MOBILITÄTSNETZWERK ORTENAU AÖR .....	58
27. PILOTPROJEKT RADBOXEN .....	60
28. RADBOX KREIS STEINBURG – MOBILE MULTIFAHRRADBOX ZUM TESTEN AN BAHNSTATIONEN .....	62
29. BIKE TOWER OSNABRÜCK-ALTSTADTBAAHNHOF .....	64
30. NEUBAU EINER FAHRRADABSTELLANLAGE SÜDLICH DES BAHNHOFSTEGS („FAHRRADHAIN“) .....	66
31. „RADHAUS“: SCHÜLERWOHNEN UND INTEGRIERTES FAHRRADPARKHAUS IN SCHORNDORF .....	68



# INHALT SERVICE & KOMMUNIKATION

## FAHRRADSERVICESTATIONEN, FAHRRADVERLEIHSYSTEME, TRANSPORTMÖGLICHKEITEN FÜR FAHRRÄDER UND GEFÜHRTE RADTOUREN

32. MEHR SICHERHEIT VOR ORT: DIE MOBILE ZWEIRAD-PRÜFSTATION DES ADAC NORDRHEIN .....	72
33. VERMEIDUNG VON 135.000 PKW-KILOMETERN IN DREI MONATEN DURCH GETEILTE LASTENRÄDER .....	74
34. „BITTE WENDEN!“ .....	76
35. BRÜHLER LASTENESEL .....	78
36. DB X BROMPTON FALTRADABO .....	80
37. LASTENFAHRRAD-FUHRPARK FÜR HOCHSCHULEN .....	83
38. DONAU DONKEYS IN TUTTLINGEN – LASTENRADSHARING FÜR ALLE .....	85

## INFOMATERIALIEN, KARTEN ZU RADTOUREN UND DIGITALE TOOLS

39. VERKEHRSWENDE IN ESSEN .....	86
40. VELOSERVER – ROUTE, RIDE, RATE & REPEAT! .....	88
41. PARKYOURBIKE – EIN EINHEITLICHES SYSTEM FÜR GESICHERTES FAHRRADPARKEN .....	90
42. STADTSPEZIFISCHE SPIELTEPPICHE FÜR DIE VERKEHRSWENDE MIT HAMBURG UND BERLIN .....	92
43. DIGITALES RADVERKEHRSNETZ (DRN) HAMBURG .....	94
44. NUDAFARADVERKEHRSATLAS .....	96
45. PEDELEC-ASSISTENT .....	98
46. RADVERKEHRSFÖRDERUNG 3.0 – BARRIEREFREI, NETZTRANSPARENT, DIGITAL .....	100

## RADTOURISMUS, INNOVATIVE TOURISTISCHE ANGEBOTE, VERANSTALTUNGEN, PLATTFORMEN

47. CYCASSEL: FREUDE AM RADFAHREN .....	103
48. LASTENRAD B2B ROADSHOW .....	106
49. HOT WHEELS BRASS BAND .....	108
50. AUSZEICHNUNG „FAHRRADFREUNDLICHE SCHULE“ .....	110

## KAMPAGNEN UND MEDIEN (BLOGS, ZEITSCHRIFTEN, WERBEKAMPAGNEN)

51. TOURNEE „POETRY SLAM MACHT STADTRADELN“ .....	113
52. SO GEHT STRASSE .....	115
53. KONZEPT: RADELN FÜR MORGEN – GEMEINSAM FÜR DEN RADVERKEHR .....	116
54. VERKEHRÜBUNGSPLÄTZE FÜR KINDER – SPIELERISCH RADFAHREN LERNEN IM VEEDEL .....	118
55. QUALITÄTSOFFENSIVE DER AGFK-BW .....	120
56. HANDREICHUNG RADVERKEHRSKONZEPTE FÜR KLEINE KOMMUNEN .....	122
57. VIDEO DER ADFC BIKE-NIGHT 2024 .....	124
58. MIT RÜCKENWIND. DER FAHRRAD-PODCAST FÜR KINDER .....	126
59. BIKE IT! – INTEGRATION DER RADKULTUR BREMENS IN DAS STADTMARKETING .....	127
60. DER „WERKZEUGKASTEN FÜR EIN RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT“ .....	129
61. UNSER FOTO-RAHMEN – MEHR AUFMERKSAMKEIT FÜR DAS MITEINANDER AUF DEM GEH- UND RADWEG .....	131



# INHALT EHRENAMT

## DIENSTLEISTUNGSANGEBOTE ZUR MOBILITÄTSBILDUNG

62. KLIMAFREUNDLICH MIT DEM RAD ZUR SCHULE IN MV .....	135
63. AKTIONFAHRRAD .....	137
64. RADFAHRTRAINING FÜR KITA- UND GRUNDSCHULKINDER IN BOCHUM .....	139
65. KINDER AUFS RAD! SCHULSTRASSEN FÜR KÖLN, NRW UND GANZ DEUTSCHLAND! .....	141

## EHRENAMTLICHES ENGAGEMENT BEI DER MOBILITÄTSTEILHABE, KOSTENLOSE REPARATURSERVICES

66. WESTWIND HAMBURG – WESTWINDCHEN UND FAHRRÄDER FÜR BEDÜRFTIGE .....	144
67. REGELMÄSSIGE GEFÜHRTE KOSTENLOSE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR ALLE .....	146
68. NACHBARSCHAFTS-FAHRRADWERKSTATT OBERASBACH .....	148
69. KREIS INITIATIVE RAD (KIR) IM LANDKREIS OLDENBURG .....	150
70. RAD-REISE-INFO .....	152
71. RÜCKENWIND E.V. ....	154
72. 1. FISHTOWN WOMEN BIKE RIDE (FWBR) .....	156
73. ADFC-STERNFahrt BERLIN .....	158
74. RAD-THEMENTOUREN IM ERKELENZER LAND – GESCHICHTE UND GEGENWART „ERFAHREN“ .....	160
75. REPARADTUM .....	162
76. RIKSCHA PROBE FAHREN .....	164
77. „VELONIA DREHT AM RAD“ .....	166

## PLANUNG VON BÜRGERRADWEGEN, EHRENAMTLICHE BESCHILDERUNG

78. ERSTELLUNG EINES BÜRGERRADWEGES .....	169
79. ERSCHLIESSUNG METROPOLREGION HAMBURG_GEMEINDE SCHWANHEIDE_FAHRRADWEGE .....	173
80. DAS JAKOBUS RADWEGE NETZ IN SÜDDEUTSCHLAND .....	175

## EHRENAMTLICHE VEREINE UND CLUBS UND BESONDERS ENGAGIERTE EINZELPERSONEN

81. „SAALE-RAD-FORUM“ – VERNETZUNG UND SACHKUNDE FÜR SICHERES RADFAHREN ZWISCHEN SAALE UND RENNSTEIG ...	176
--	-----

# INFRASTRUKTUR



# Bau und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur



# NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE; ERHALT DES ORTSVERBINDUNGSWEGES



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 Begegnungsverkehr 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 Sonderprogramm „Stadt und Land“ beantragt und bewilligt. Die Gesamtkosten für die Maßnahme liegen bei rd. 1,5 Mio. Euro.

## Projektmanagement:

- Gemeinde Schiffdorf

## Kontakt:

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

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.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Stärkung der Wegeverbindung verspricht auch einen erheblichen Anteil zur Reduzierung der CO<sub>2</sub> Belastung beizutragen und die Mobilitätswende mit einem ausgesprochen attraktiven Radweg den

# 01

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Mit dem Bau des Radweges und der Fahrradbrücke wichtige Verbindung zu erhalten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Zunahme des Radverkehrs;  
Verbesserung der Sicherheit
- **FINANZIERUNG:**  
Zuschuss Sonderprogramm „Stadt und Land“ sowie Gemeinde
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
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.

## NEUBAU RADWEG UND FAHRRADBRÜCKE; ERHALT DES ORTSVERBINDUNGSWEGES

Menschen schmackhaft zu machen. Eine überzeugende Verbindung von Klimawende und Mobilitätswende setzt somit positive Signale zur Erreichung dieser wichtigen gesellschaftlichen Ziele. Der neu gebaute Radweg ist auf gesamter Länge mit Solarleuchten ausgestattet, damit eine sichere Nutzung auch bei Dunkelheit gewährleistet werden kann.

### **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.



# 01

# RADVORRANGROUTE ESKLUM-IHRHOVE



Realisiert wurde der Ausbau des 4,5 km langen Radwegs zwischen dem Leegmeedlandsweg und der Esklumer Straße. Der Radweg ist mit Asphalt auf 2,5 bis 3 m verbreitert worden. Auf der Strecke wurde außerdem eine Beleuchtung installiert und eine neue Geh- und Radwegbrücke am Esklumer Sieltief gebaut. Die Gesamtkosten lagen bei ca. 4 Mio. Euro.

„Der Radwegausbau zwischen Esklum und Ihrhove beschäftigt die Verwaltung inzwischen schon seit sechs Jahren“, so Bürgermeister Theo Douwes. Damals stellte die Gruppe aus SPD und Bündnis 90/Die Grünen einen Antrag zur Sanierung des Radweges. Für das Projekt wurde daraufhin als Teil der interkommunalen Rad-schnellverbindung zwischen Emden und Papenburg eine LEADER-Förderung beantragt. 2021 folgte dann noch ein Antrag zur Aufnahme in das Mehrjahresprogramm bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Außerdem begannen die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern an der Strecke.

Tomke van Lessen, Projektverantwortliche im Rathaus, erklärt außerdem, dass im Vorfeld viele Untersuchungen erforderlich

waren. „Neben der Vermessung der Strecke mussten zum Beispiel eine Baugrunduntersuchung, eine ökologische Begleitplanung und eine Kampfmittelsondierung gemacht werden“, so van Lessen.

Die Gemeinde erhielt eine Zusage für eine LEADER-Förderung in Höhe von bis zu 250.000 Euro (LEADER-Region „Ostfriesland an der Ems“) für die Beleuchtung, und auch die Aufnahme in die Landesförderung wurde gesichert, wonach 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden konnten.

Der Radweg wurde in drei Abschnitten ausgebaut. Beginn der Arbeiten war Ende 2023. Abgeschlossen wurde das Projekt im September 2024.

Das Besondere an dem Projekt ist, dass es der Startschuss für den weiteren Ausbau der Fahrradmobilität in Ostfriesland ist. Die geplante Radvorrangroute ist ein Leuchtturmprojekt der LEADER-Region „östlich der Ems“ (ROEDE), zu der die Kommunen Emden, Moormerland, Leer, Westoverledingen und Papenburg gehören. Die Strecke ist insgesamt 58 km lang, 14 km liegen im Gemeindegebiet von WOL.

## Projektmanagement:

- Gemeinde Westoverledingen

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Kirsten Beening
- E-Mail: [kirsten.beening@westoverledingen.de](mailto:kirsten.beening@westoverledingen.de)
- Projekthomepage: <http://www.westoverledingen.de>

# 02



<https://www.youtube.com/watch?v=-PRJowvBW3I>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Förderung des alltäglichen und touristischen Radverkehrs in der Gemeinde Westoverledingen (WOL)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erstes Teilstück der interkommunalen Radvorrangroute Emden–Papenburg
- **FINANZIERUNG:**  
Landesförderung/LEADER-Region „Ostfriesland an der Ems“
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In den vergangenen Jahren hat die Gemeinde Westoverledingen intensiv an der Realisierung des ersten Teilstücks der interkommunalen Radvorrangroute Emden–Papenburg gearbeitet. Der Ausbau des Radweges zwischen dem Leegmeedlandsweg in Ihrhove und Heerenborg in Esklum ist mit seinen 4,5 km ein erster Teil der insgesamt 58 km langen Strecke, die ein Leuchtturmprojekt der LEADER-Region „Ostfriesland an der Ems“ ist.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch den Radwegausbau wird die Fahrradmobilität gestärkt. Viele Westoverländer steigen nun im Alltag vom Auto aufs Rad um. Dies fördert den nachhaltigen Umgang mit der Umwelt.



# NEUBAU EINER EISENBAHNÜBERFÜHRUNG ALS FUSSGÄNGER-/RADFAHRER-UNTERFÜHRUNG



# 03

Der Bahnübergang Neckarstraße wurde im Jahr 2005 für den Autoverkehr und im Juni 2012 für den Fuß- und Radverkehr geschlossen. Diese Stelle stellt aber ein wichtiges Bindeglied für die Ost-West-Verbindung der Stadtteile und der angrenzenden Kommunen sowie zum geplanten Landesradschnellweg (RS 3) entlang des Neckars dar.

Im Jahr 2010 erfolgte der Allgemeine Baubeschluss im Gemeinderat für eine Fuß- und Radwegunterführung. 2012 schloss die Stadt Neckarsulm die Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG.

2013 erfolgte die Einreichung der Vorplanung der Fuß- und Radwegunterführung beim Eisenbahnbundesamt (EBA), 2015 der Planfeststellungsbeschluss (Baugenehmigung) durch das EBA. Damit verknüpft ist die Voraussetzung, dass der Baubeginn innerhalb von zehn Jahren erfolgen muss.

Aufgrund von Haushaltskonsolidierungen der Stadt sowie unzureichenden Kapazitäten für Sperrzeiten im Gleisbereich wurde die Fortführung der weiteren Planungen aufgeschoben.

Im Laufe der Jahre ist die Bedeutung und die Wichtigkeit dieser Radwegeverbindung stetig gestiegen, vor allem mit dem Ziel, die nachhaltige Mobilität zu fördern. Im Jahr 2017 hatte die Stadt das Potenzial der Querung gutachterlich ermitteln lassen. Sogar ohne das Vorhandensein einer ausreichend guten Fahrradinfrastruktur zum damaligen Zeitpunkt und ohne den Effekt des Landesradschnellwegs wurde das Potenzial mit 900 Radfahrenden pro Tag ermittelt. Im Jahr 2020 wurden an einem an der Wegeverbindung liegenden Verkehrsknoten an einem Tag 1.618 Radfahrende gezählt. Das Radverkehrspotenzial bis 2030 wurde für diese Wegeverbindung auf ca. 2.300 Radfahrende am Tag ermittelt. In einer Machbarkeitsstudie des Landratsamtes Heilbronn sowie der Städte Heilbronn und Neckarsulm zu den Radschnellverbindungen im Raum Heilbronn/ Neckarsulm wurde das Radfahrpotenzial in der Ost-West-Verbindung zum Landesradschnellweg für das Jahr 2030 ermittelt. Die Wegeverbindung über die Unterführung wurde als Bestandteil einer Radschnellverbindung identifiziert. Für diese Radschnellverbindung wurde ein Nutzerpotenzial von insgesamt bis zu 3.200 Radfahrenden-Fahrten pro Tag er-

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Eine geschlossene schnelle, direkte und sichere Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr reaktivieren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
2010 Baubeschluss; 2015 Planfeststellungsbeschluss; Sommer 2024 Vergabe Bauleistungen und Baubeginn
- **FINANZIERUNG:**  
Kreuzungsvereinbarung Stadt und DB AG; Bund und Land
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2010 bis 2026

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Unterführung stellt ein wichtiges Bindeglied für die städtischen und regionalen Fuß- und Radwegeverbindungen dar. Für den Radverkehr wird mit der Unterführung zudem eine schnelle und direkte Wegebeziehung zu dem geplanten Landesradschnellweg entlang des Neckars geschaffen. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass eine zuvor bereits bestehende Wegeverbindung nach deren Schließung nun, nach vielen politischen Beschlüssen und finanziellen Engpässen, endlich realisiert bzw. reaktiviert wird.

### Projektmanagement:

- Stadt Neckarsulm Tiefbauamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Tanja Blattmann
- E-Mail: sekretariat-tiefbauamt@neckarsulm
- Projekthomepage: keine Angabe

# NEUBAU EINER EISENBAHNÜBERFÜHRUNG ALS FUSSGÄNGER-/RADFAHRER-UNTERFÜHRUNG

mittelt. Aufgrund der hohen Priorität wurde diese Strecke sogar in die Baulast des Landes übernommen.

Außerdem ist diese Verbindung eine wichtige Schulwegeverbindung für die Schüler aus Obereisesheim zu den weiterführenden Schulen, für die Pendlerverkehre in die Industriegebiete und für die Freizeitverkehre.

Im November 2019 erfolgte die Bestätigung des allgemeinen Baubeschlusses aus dem Jahr 2010 durch den Gemeinderat und somit auch die Wiederaufnahme der Planungen. Im Juli 2024 erfolgte der Beschluss zur Vergabe der Bauleistungen, im August 2024 der Beginn der Bauarbeiten. Das Bauende ist aktuell auf voraussichtlich Dezember 2026 datiert.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch die Schaffung einer attraktiven direkten, schnellen und sicheren Querung der Bahntrassen und der damit verbundenen wichtigen innerstädtischen und regionalen Wegeverbindung wird die Voraussetzung geschaffen, den Rad- und Fußverkehr zu fördern bzw. den Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erleichtern.

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

Einschaltung einer Bauherrenvertretung; Finanzierung mittels Kreuzungsvereinbarung

# 03

## RR05 – REGENSBURGS ERSTE HAUPTRADROUTE: 9 KM ENTSPANNTES RADELN



11.700 Unterschriften – dieses beeindruckende Votum zum Bürgerbegehren „Radentscheid“ veranlasste 2019 den Regensburger Stadtrat, die Verwaltung mit der Planung eines Hauptradrouthenetzes zu beauftragen. Keine drei Jahre nach dem Konzeptbeschluss 2022 konnte im Oktober 2024 die erste durchgehende Hauptradroute eingeweiht werden. Parallel wurden mittels kostengünstiger Sofortmaßnahmen Netzlücken geschlossen.

Das Hauptradrouthenetz umfasst 17 Routen mit einer Gesamtlänge von 170 km und soll alle wichtigen Quell- und Zielpunkte im Stadtgebiet verbinden sowie das Umland an das Oberzentrum anbinden. Grundidee des Netzes ist die weitgehende Führung des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraßen. Das Netz soll zu großen Teilen aus selbstständigen Wegen sowie der Führung im Nebenstraßennetz bestehen.

Der Fokus in der Netzentwicklung liegt auf der Verkehrssicherheit. Mit dem Netz sollen vor allem Menschen für das Verkehrsmittel Fahrrad gewonnen werden, die selten bis gar nicht radeln oder überwiegend in der Freizeit. Zwar soll das Netz ein zü-

giges Vorankommen ermöglichen, an Konfliktstellen wird jedoch der Sicherheit die höchste Bedeutung beigemessen.

### **regensburger radlroute rr05**

Als erste durchgehende Verbindung wurde die Route „rr05“ eingeweiht. Diese verläuft in West-Ost-Richtung, beginnend mit der Ende 2023 eröffneten neuen Donaubrücke von der Nachbargemeinde Sinzing über den Hauptbahnhof zu der Arbeitsplatzagglomeration im Stadtosten. Auf einer Länge von 9 km bremsen lediglich sechs Ampeln das Vorankommen. Die Route vereinigt selbstständige Geh-/Radwege, Fahrradstraßen, klassische Bordsteinradwege und Radfahrstreifen.

- Die neue Donauquerung im Stadtwesten wurde gemeinsam mit der Gemeinde Sinzing geplant, finanziert und realisiert. Die Gesamtkosten von 12,2 Mio. Euro wurden zu 70% vom Freistaat Bayern bezuschusst. Die neue 4 m breite Brücke ersetzt einen an der Eisenbahnbrücke angeflanschten Steg, der nur eine Breite von ca. 1 m aufwies.

### **Projektmanagement:**

- Stadt Regensburg, Stadtplanungsamt – Nahmobilitätskoordination

### **Kontakt:**

- Ansprechpartner: Thomas Großmüller
- E-Mail: grossmueller.thomas@regensburg.de
- Projekthomepage: <https://www.regensburg.de/leben/verkehr-u-mobilitaet/fahrrad-radrouthenetz>

# 04



<https://www.tvaktuell.com/mediathek/video/regensburg-erste-durchgehende-hauptradroute-durch-die-stadt-eroeffnet/>

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Hauptrouthen machen die Radmobilität durch Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen sichtbar und sicher.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Donaubrücke und rr05 sind die ersten Meilensteine bei der Umsetzung des Hauptradrouthenetzes.
- **FINANZIERUNG:**  
Donaubrücke: 2 Mio. Euro Eigenanteil
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2019 bis 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die erste von 17 geplanten Hauptradrouthen wurde im Oktober 2024 eingeweiht. Die Führung abseits von Hauptverkehrsstraßen – u.a. mittels selbstständigen Wegen und Fahrradstraßen – führt zu einer gleichzeitig sicheren wie attraktiven Verbindung. Herausragende Einzelmaßnahmen sind die Donauquerung nach Sinzing im Westen und die Unterführung der Kumpfmühler Brücke. Sichtbar wird die rr05 durch rund 60 Bodenpiktogramme und zwei Info-Stelen an den Startpunkten.

## RR05 – REGENSBURGS ERSTE HAUPTRADROUTE: 9 KM ENTSPANNTES RADELN

# 04



- Im Verlauf der Strecke befinden sich vier Fahrradstraßen mit einem einheitlichen, modernen Erscheinungsbild. Die Fahrradstraßen sind gegenüber anderen Nebenstraßen bevorrechtigt, zu Parkständen ist ein Begleitstreifen markiert, Konfliktstellen sind rot eingefärbt und Piktogramme mit Richtungspfeilen komplettieren das Maßnahmenpaket.
- Neu hergestellt wurde eine Unterführung, die es ermöglicht, einen stark befahrenen Knotenpunkt zu umfahren. In dem lichtsignalgeregelten Knoten fehlen teilweise Radverkehrsanlagen sowie Aufstellflächen für Radfahrende. Die Unterführung bedeutet nicht nur Zeitersparnis, sondern erhöht die Verkehrssicherheit und entlastet den Knoten – nicht zuletzt zugunsten des Fußverkehrs.

Von großer Relevanz für den Maßnahmen-erfolg ist die Öffentlichkeitsarbeit. Die rr05 wird sichtbar durch 60 im Routenverlauf markierte Piktogramme. An beiden Startpunkten informieren Stelen über Route und Konzept.

Für 2025 ist eine Protected Bike Lane entgegen der Fahrtrichtung einer Einbahnstraße Einbahnstraße zulasten eines Kfz-Fahrstreifens geplant.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die rr05 nutzt in weiten Teilen bestehende Straßen und Wege bzw. Wege, die in

Grünanlagen (Parks) ohnehin geplant waren. Die erforderliche Versiegelung wurde damit auf ein Minimum begrenzt. Beim Brückenbau konnte auf bestehende Infrastruktur – Flusspfeiler, Widerlager – zurückgegriffen werden.

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

Die frühzeitige Abstimmung mit der Gemeinde Sinzing und klare Aufgabenverteilung über eine Planungsvereinbarung, die kontinuierlichen Kontakte zur Deutschen Bahn, zum Zuschussgeber und zu anderen beteiligten Stellen (Bundeswasserstraße) ermöglichten die Planung und den Bau der Donaubrücke in viereinhalb Jahren ab Abschluss des Gestattungsvertrags mit der DB.



## WÄLLER ALLEEN-WEG



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

Etwas worauf wir sehr stolz sind und was auch aus der Gesellschaft unglaublich gut angenommen wird. Vor allem in den Frühjahrs- und Sommermonaten ist der Rad-

### Projektmanagement:

- Verbandsgemeinde Wallmerod

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Lina Braun
- E-Mail: [klima@wallmerod.de](mailto:klima@wallmerod.de)
- Projekthomepage: keine Angabe

und Wanderweg stark frequentiert und besonders bei Familien mit kleinen Kindern und älteren Radfahrenden sowie Rollstuhlfahrer\*innen beliebt. Dies ist zum einen seiner Struktur, zum anderen aber auch den reichlich vorhandenen Rastmöglichkeiten oder Sanitäranlagen zuzuschreiben.

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

- Eine „Entschärfung“ steilerer Teilstücke durch genormte Plateaus, um Höhenunterschiede barrierefrei auszugleichen und so bergige Regionen zugänglich zu machen
- Verbreiterung des Weges, um zu gewährleisten, dass zwei Rollstuhlfahrer\*innen bequem aneinander vorbeifahren können
- Installation barrierefreier Sitzgruppen und Ruhebänke entlang des Weges
- Installation von Fahrradlehnenbügeln
- Installation von Baumelbänken zur Gelenkentlastung entlang des Weges
- Installation von Sanitärstationen inkl. Rastplatz, die normgerecht gepflastert wurden, um den Zugang so komfortabel wie möglich zu machen.
- Geprüfte Toilettenanlagen mit EU-Behindertenschloss, um durchgehenden Zugang zu gewährleisten
- Wartungsverträge über die Sanitäranlagen
- Spezielle Beschilderungen über den gesamten Weg
- Installation des ersten Verkehrsschildes, das auf kreuzende Rollatoren und Fahrräder aufmerksam macht
- Zertifizierung zum barrierefreien Radweg

# 05

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- BUNDESLAND: Rheinland-Pfalz
- ZIEL: Barrierefreiheit in klimaneutraler Mobilität schaffen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Die Möglichkeit zur autonomen klimaneutralen Mobilität für jedermann in einer Mittelgebirgsregion
- FINANZIERUNG: Eigenmittel und Förderfond ELER
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: bis 2021

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

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

## WÄLLER ALLEEN-WEG

- Prüfung von Vorfahrtsregelungen an zwei Stellen, um den Rad- und Wanderwegnutzern die Vorfahrt zuzusprechen (in Prüfung)

Um eine Realisierbarkeit zu überprüfen, wurde der Behindertenbeauftragte des Landes RLP zu Rate gezogen. Auch zur Wartung bestehen hier Kooperationsverträge. Zusätzlich ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau an der Zertifizierung beteiligt gewesen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

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

- Klimaschutz im Bereich Mobilität voranbringen
- Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes
- Gerechterer Zugang zu Mobilität
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr (objektiv/subjektiv)
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Mehr Personen das Radfahren im Alltag ermöglichen
- Erhöhung von Komfort und Fahrspaß
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

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

### **Persönliches Statement:**

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

# 05



## FAHRRADSTRASSE „ALTE GLEISTRASSE“



# 06

Die Idee dazu stammt aus 2015. Ein Stadtverordneter und die örtliche ADFC-Gruppe haben den Vorschlag ins Stadtparlament eingebracht. Strausberg ist 15 km lang. Aus der von Stadt villen geprägten Vorstadt, geht es entlang eines 1 km langen Plattenbauwohngebietes in Richtung der Strausberger Altstadt, von dort weiter in den Norden Strausbergs bis zum Flugplatz. Die Fahrradstraße „Alte Gleistrasse“ ist ein wichtiger Lückenschluss und ersetzt bzw. ergänzt das durch Verkehrslärm und schlechte Beschaffenheit (Oberfläche und Breite) geprägte Bild des Geh- und Radweges entlang der Berliner Straße.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine alte hochverdichtete Gleistrasse wird durch eine echte Fahrradstraße ersetzt. Klar kann man sagen, hier wird auch wieder Fläche versiegelt, aber ich finde, man sollte einen Unterschied machen, wofür diese versiegelte Fläche genutzt wird. Für ein nachhaltiges und ökologisch korrektes Verkehrsmittel, das Fahrrad. Weiterhin wird es eine mitlaufende Beleuchtung entlang der Fahrradstraße geben.

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Brandenburg
- **ZIEL:**  
Eine 4 m breite, echte Fahrradstraße mit einer Länge von 1,3 km
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die Tragschicht ist bereits auf der gesamten Länge aufgebracht.
- **FINANZIERUNG:**  
Fördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Erste Gedanken dazu 2015, bis zur Fertigstellung 2025

### Projektmanagement:

- Stadt Strausberg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Deuse
- E-Mail: radfahren@stadt-strausberg.de
- Projekthomepage: keine Angabe

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine alte stillgelegte Güterbahntrasse verbindet den Strausberger Süden mit dem Norden: 4 m breit, landschaftlich schön gelegen, durch Wald und entlang ruhiger Wohnplätze.

## POP-UP-RADWEG IN WINTERBERG



Im vergangenen Jahr 2023 entschied sich die Stadt Winterberg in Abstimmung mit den bereits aufgeführten Beteiligten sodann, den Radweg zu verstetigen und die gelbe Bodenmarkierung durch eine weiße Bodenmarkierung (mitsamt Piktogrammen) zu ersetzen. Folgekosten gibt es nur, wenn Bodenmarkierung, Piktogramme oder Beschilderung (witterungsbedingt oder durch Vandalismuschäden) erneuert bzw. ersetzt werden müssen.

Durch den Pop-UP-Radweg wird der motorisierte Verkehr vom Radverkehr getrennt.

Dadurch wird der innerstädtische Radverkehr gefördert und das Unfallrisiko für die Radfahrerinnen und Radfahrer verringert. Diese können sich nun entlang der hochfrequentierten Bergaufstrecke komfortabel und sicher fortbewegen. Auf der gegenüberliegenden Seite (bergab) gibt es keinen separaten Radweg, wodurch lediglich eine Fortbewegung auf der Fahrbahn möglich ist. Dies ist aber auch so gewollt, da die Differenz zwischen der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs bergab deutlich geringer ausfällt. Insgesamt verbessert der Pop-UP-Radweg somit auch den Verkehrsfluss in der Kernstadt.

Es ist allerdings wichtig, die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer weiterhin dafür zu sensibilisieren, dass trotz des separaten Radweges, welcher direkt neben der Fahrbahn verläuft, weiterhin innerorts ein Mindestabstand von 1,5 m bei Überholvorgängen durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gewährleistet werden muss.

Die Stadt Winterberg hat gemeinsam mit dem ADFC, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, der Kreispolizeibehörde Hochsauerlandkreis (HSK) und der Straßenverkehrsbehörde HSK in den Jahren 2021 und 2022 einen temporären Verkehrsversuch durchgeführt. Dabei wurden die Parkflächen im oberen Bereich der Straße „Am Waltenberg“ (Hausnr. 37 bis Hausnr. 69) in der Kernstadt Winterberg (auf der Seite der Bergaufstrecke) umgenutzt. Nach Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde und der Aufbringung einer zunächst gelben Bodenmarkierung mit Piktogrammen und einer der StVO entsprechenden Beschilderung dauerte der Verkehrsversuch für ungefähr ein Jahr an.

Nach diesem Verkehrsversuch wurden die Ergebnisse evaluiert. Neben der breiten Unterstützung sowohl von der (Kommunal-)Politik als auch von der Bevölkerung wurde der Pop-UP-Radweg auch häufig von Bürgerinnen und Bürgern, Touristinnen und Touristen sowie Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Die Stadt Winterberg erhielt durchweg positive Resonanzen.

### Projektmanagement:

- Stadt Winterberg

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jan Benjamin Kermas
- E-Mail: jan-benjamin.kermas@winterberg.de
- Projekthomepage: keine Angabe

# 07

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Der Pop-UP-Radweg in der Kernstadt Winterberg fördert den innerstädtischen Radverkehr.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Der Radweg wird von Radfahrerinnen und Radfahrern gut angenommen und trägt zur Verkehrssicherheit bei.
- **FINANZIERUNG:**  
Schilder/Markierungsarbeiten i.H.v. ca. 10.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2022

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Pop-UP-Radweg in Winterberg, zunächst ein erfolgreicher temporärer Verkehrsversuch und nun ein verstetigter innerstädtischer Radweg, vereint Gedanken zur Nachhaltigkeit in der Stadt Winterberg mit der Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern. Durch die Umnutzung von bereits vorhandenen Parkflächen auf einem Teil der Straße „Am Waltenberg“ in Winterberg wird der motorisierte Verkehr vom Radverkehr getrennt.

## POP-UP-RADWEG IN WINTERBERG



Die Stadt Winterberg sollte den Wettbewerb gewinnen, da der Pop-UP-Radweg eine nachhaltige Mobilität mit der Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern verbindet und zeigt, dass bereits vorhandene Parkflächen alternativ genutzt werden können und den Radfahrerinnen und Radfahrern dadurch mehr Platz im Verkehrsraum eingeräumt wird. Darüber hinaus ist der Pop-UP-Radweg nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger, sondern auch für Touristinnen und Touristen sowie Pendlerinnen und Pendler von Vorteil, da es sich um eine alternative Verbindung zwischen der Kernstadt Winterberg und den Höhendörfern sowie den Freizeitanlagen an der Kappe und im Skigebiet handelt.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch den Pop-UP-Radweg wird der innerstädtische Radverkehr gefördert und der Parksuchverkehr teilweise aus der Kernstadt verlagert. Darüber hinaus verringert sich das Risiko von (schweren) Verkehrsunfällen. Der Pop-UP-Radweg trägt ferner zu einer Reduzierung von Lärm (durch beschleunigende Kraftfahrzeuge) und einer „Beschleunigung“ des motorisierten Verkehrs bei. Letztlich wird durch den Pop-Up-Radweg auch ein Raum für aktive Mobilität geschaffen und die Akzeptanz von nachhaltiger Mobilität, welche auch im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Winterbergs besonders betrachtet wird, steigt.

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

Die enge Zusammenarbeit mit dem ADFC, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und den beteiligten Behörden hat, ebenso wie die klare und rechtzeitige Kommunikation gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern und der (Kommunal-)Politik, zu einer beschleunigten Umsetzung beigetragen. In Winterberg war es zudem wichtig, die touristischen Betriebe einzubinden.



07

## VERKEHRSANLAGEN DES RADVERKEHRS IM ZUGE DER „EÜ ERNST-REUTER-ALLEE“



# 08

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Sachsen-Anhalt
- **ZIEL:**  
Schaffung eines für Verkehrsarten der nachhaltigen Mobilität besser nutzbaren Verkehrsraumes
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Verlegen des MIV in Ebene -1, Neuaufteilung Verkehrsflächen Ebene 0 für Fuß- und Radverkehr und ÖPNV
- **FINANZIERUNG:**  
GVFG (Bund), Land ST, LH MD, MVB, AGM, SWM, DB AG
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Planung ab 2009; Bauausführung 2015 bis 2024

Die sehr alten und maroden Eisenbahnbrücken am Hauptbahnhof Magdeburg mussten im Zuge des Ausbaus des Eisenbahnknotens durch die Deutsche Bahn (DB) AG erneuert werden. Die DB AG und die Landeshauptstadt Magdeburg haben nach umfangreichen Untersuchungen den Bau eines Straßentunnels zwischen Damaschkeplatz und Kreuzung Otto-von-Guericke-Straße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als wirtschaftliche und verkehrliche Vorzugsvariante ermittelt.

Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee wurde als zwei-stöckiger Rahmen innerhalb der bereits bestehenden Widerlager baulich umgesetzt. Dabei wurde der Straßenverkehr komplett vom Straßenbahnverkehr sowie vom Fuß- und Radverkehr entkoppelt und in einer Ebene -1 durch die Eisenbahnüberführung geführt. Der Straßenbahnverkehr sowie die Zufußgehenden und die

Radfahrenden verkehren nunmehr ohne Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr in der Ebene 0.

Im Vergleich zur sehr unbefriedigenden Ausgangssituation für Radfahrende wirkt sich die Einrichtung der ringförmigen Zweirichtungsradwege sowie des neuen, breiten Ost-West-Radweges auf der Nordseite der Ernst-Reuter-Allee sehr vorteilhaft auf die Belange des Radverkehrs und auf die Verkehrssicherheit aus. Dieser breite Ost-West-Radweg führt mit eingefärbtem Asphaltbelag hervorgehoben auch im Bereich des Damaschkeplatzes durchgängig um die groß dimensionierte Verkehrsanlage mit einem Straßenbahnkreuz herum. Dies verkürzt für Radfahrende Weglänge und Zeitbedarf bei der Durchquerung dieses Bereiches.

Eine Besonderheit auf der östlichen Seite der Eisenbahnbrücken ist die fest installierte Fahrrad-Zählstation. Diese erfasst

#### Projektmanagement:

- FB 68 „Mobilität und Technische Infrastruktur“ (ehemals Tiefbauamt), Deutsche Bahn AG, Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Monique Behne
- E-Mail: [monique.behne@stadt.magdeburg.de](mailto:monique.behne@stadt.magdeburg.de)
- Projekthomepage: <https://www.magdeburg.de/Brger-Stadt/Leben-in-Magdeburg/Verkehr/Eisenbahnberfhrung-Ernst-Reuter-Allee/?La=1>

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat mit dem Verlegen des motorisierten Individualverkehrs in einen Tunnel, der Ebene -1, eine bauliche Trennung der Radfahrenden, der Zufußgehenden und des ÖPNV auf der Ebene 0 herbeigeführt. Dies bringt den Verkehrsteilnehmenden auf der Ebene 0 besser nutzbaren Verkehrsraum, mehr Sicherheit und erheblich mehr Komfort. Neben dem durchgängig um den Damaschkeplatz herumführenden Zweirichtungsradweg und einer Fahrrad-Zählstation wird eine neu gewonnene Aufenthaltsqualität ermöglicht.

## VERKEHRSANLAGEN DES RADVERKEHRS IM ZUGE DER „EÜ ERNST-REUTER-ALLEE“



die Anzahl an vorbeifahrenden Fahrrädern am Tag und zeigt zudem einen Gesamtwert der Zählungen seit Beginn des Jahres 2023 auf. Da es sich um eine viel genutzte Pendlerstrecke zwischen den Stadtteilen Altstadt und Stadtfeld handelt, ist hier täglich eine erhebliche Anzahl an Radfahrenden in beiden Richtungen unterwegs. Die erfassten Zahlen der Messstation können als Datengrundlage für eine kontinuierliche Evaluierung des Radverkehrs und für die Planung weiterer Maßnahmen des Radverkehrs dienen.

Eine weitere wichtige Komponente des Großbauvorhabens war es zudem, den neu strukturierten Verkehrsraum mit den angrenzenden Arealen und Straßenzügen in seinen Wegestrukturen zu vernetzen. So wurden etwa für Radfahrende sowohl vorhandene als auch neu angelegte Radwege mit denen der Großbaumaßnahme, z.B. vom Damaschkeplatz zur Olvenstedter Straße, der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee mit der Otto-von-Guericke-Straße, dem Adelheidring oder dem Radweg nördlich der Ernst-Reuter-Allee entlang des Magdeburger Ringes zur Albert-Vater-Straße, verbunden.

Weiterhin zeigen sich positive Veränderungen für den Radverkehr im Rahmen der an die Ernst-Reuter-Allee angrenzenden Umfeldgestaltung des Hauptbahnhofes, wie die im Bau befindlichen Fahrradabstellanlagen auf dem Kölner Platz sowie die Planung eines Fahrradparkhauses westlich des Hauptbahnhofes im Nahumfeld des Konrad-Adenauer-Platzes.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Integrierte Planung von nachhaltiger, entschleunigter Mobilität auf der Ebene 0 mit Radfahrenden, Zufußgehenden und verschiedenen Verkehrsanbietern des ÖPNV,
- Aufwertung des Verkehrsraumes auch in der Vernetzung der bereits vorhandenen und der neu angelegten Wegestrukturen mit den an die Ernst-Reuter-Allee angrenzenden Verkehrsbereichen,
- fest installierte Fahrrad-Zählstelle liefert Zahlen, welche als Datengrundlage für kontinuierliche Evaluierung des Radverkehrs und Planung von weiteren Maßnahmen verwendet werden können,
- durch Neuaufteilung der Verkehrsflächen in der Ebene 0 neu gewonnene Aufenthaltsqualität etwa im Nahumfeld des Hauptbahnhofes Magdeburg,
- Verwendung von hellen Granitplatten zur Vermeidung der Hitzeentwicklung in den Sommermonaten,
- Gestaltung der Betonfassaden mit Graffitikünstler:innen zum Schutz vor Vandalismus,
- Pflanzung von Bäumen im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme und Teilentsiegelung von bisher versiegelten Flächen

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

- Realisierung des Großprojektes in vier Bauphasen mit möglichst langer Offenhaltung für Fuß- und Radverkehr,
- gleichzeitiges Arbeiten der unterschiedlichen Gewerke, komplexe Großbaumaßnahme unter hoher Gewichtung der Vorgaben der Deutschen Bahn AG

# 08

# FAHRRADSCHLEUSE AM SOPHIENSTIFTSPLATZ IN WEIMAR



# 09

Der Sophienstiftsplatz liegt westlich der Weimarer Altstadt und spielt sowohl aus städtebaulicher als auch aus verkehrstechnischer Sicht eine zentrale Rolle bei der Erschließung der Weimarer Innenstadt und der Verbindung angrenzender Stadtquartiere. Die bisherige Platzgestaltung basierte überwiegend auf Umgestaltungen aus den 1950er- bis 1970er-Jahren, bei denen die Verkehrsflächen und insbesondere die Inseln primär an den Fahrbeziehungen der O-Busse ausgerichtet wurden.

Die intensive Nutzung des Verkehrsknotenpunkts durch den Rad- und Fußverkehr, den öffentlichen Nahverkehr und den motorisierten Individualverkehr führte jedoch dazu, dass die bestehende Platzgestaltung nicht mehr den aktuellen Nutzungsanforderungen entsprach und aus funktionaler Perspektive als unzureichend bewertet wurde.

Um der starken verkehrlichen Prägung entgegenzuwirken, wurde eine Reduktion der Verkehrsflächen in Verbindung mit einer gestalterischen Aufwertung der Nebenanlagen angestrebt. Dabei galt es, die

Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhalten, während die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr erheblich verbessert werden sollten.

Ein zentraler Aspekt der Planung war die Integration des Busbahnhofs in der Hoffmann-von-Fallersleben-Straße in das Radverkehrsnetz am Sophienstiftsplatz. Die gewachsene Knotenpunktstruktur sah bislang keine eigenständige Radverkehrsführung vor, weshalb Radfahrer häufig die Fußgängerfurten nutzten, was zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führte.

Die Verbindung zwischen der Hoffmann-von-Fallersleben-Straße und der Heinrich-Heine-Straße wurde durch die Einrichtung einer separaten Radzufahrt am Sophienstiftsplatz ermöglicht. Diese Maßnahme beseitigte das bisherige Defizit, da dem Radverkehr eine eigene Zufahrt mit separater Signalisierung zur Verfügung gestellt wurde. Die Signalsteuerung berücksichtigt Schutzzeiten, um Konflikte mit anderen Verkehrsströmen zu vermeiden, und bin-

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Thüringen
- **ZIEL:**  
Schaffung eines durchgängigen Netzes für den Alltagsradverkehr
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Planung, Umsetzung und Inbetriebnahme ist erfolgt.
- **FINANZIERUNG:**  
Kosten lagen bei ca. 6 Mio. Euro.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2020 bis 2022

### Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Weimar – Tiefbauamt

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Anne Bellmann
- E-Mail: [anne.bellmann@stadtweimar.de](mailto:anne.bellmann@stadtweimar.de)
- Projekthomepage: keine Angabe

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Errichtung einer Fahrrad-schleuse wurde eine wesentliche Lücke im Radverkehrsnetz geschlossen. Die Anbindung des Regionalbusbahnhofs in Weimar an den zentralen Verkehrsknotenpunkt Sophienstiftsplatz erfolgte im Rahmen einer umfassenden Umgestaltung im Zeitraum von 2020 bis 2022.

## FAHRRADSCHLEUSE AM SOPHIENSTIFTSPLATZ IN WEIMAR



09

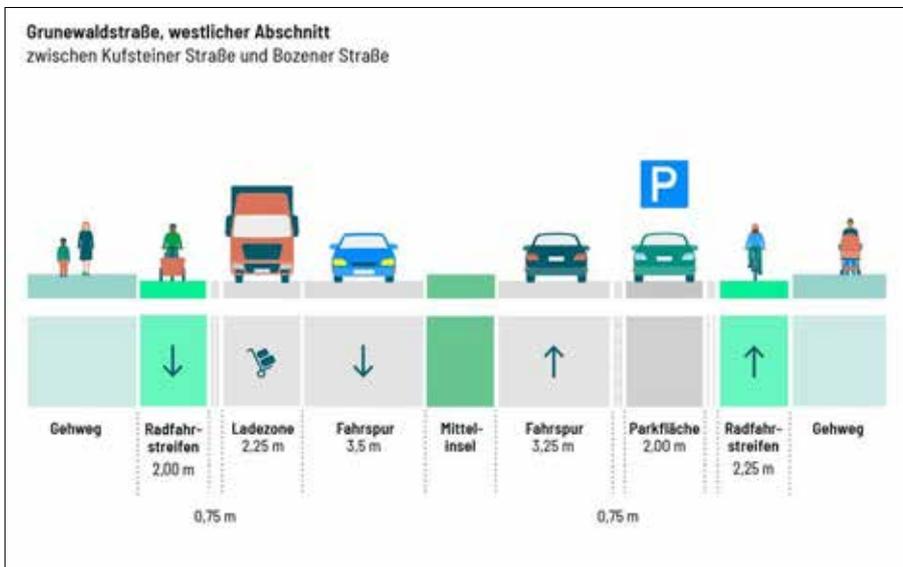
det den Radverkehr nahtlos in den Knotenpunkt ein. In Gegenrichtung können Radfahrer die gleiche Zufahrt nutzen, um von der Heinrich-Heine-Straße in Richtung Hoffmann-von-Fallersleben-Straße zu gelangen.

Mit der Öffnung des Busbahnhofs für den Radverkehr wurde eine wesentliche Lücke im durchgängigen Radverkehrsnetz geschlossen. Die separate Fahrradsignalisierung hat sich als effektiv erwiesen und wird von den Nutzern positiv angenommen.

Die Neugestaltung des Sophienstiftsplatzes erfolgte im Zeitraum Juli 2020 bis September 2022. Im Rahmen eines europaweiten Planerauswahlverfahrens wurde die Planungsgemeinschaft ARGE Sophienstiftsplatz aus Weimar (bestehend aus dem Büro Setzpfandt Beratende Ingenieure und Büro Dane Landschaftsarchitektur) mit der Planung des Platzes und der einmündenden Straßen beauftragt.

Die Gesamtkosten für Planung, Bau- und Baunebenkosten belaufen sich auf ca. ca. 6 Mio. Euro. Die Baumaßnahme wurde dabei zu einem großen Teil aus Mitteln des „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) 2014–2020 gefördert.

# RADELN, LADEN, GEHEN, FAHREN: MODERNE STADTSTRASSE FÜR ALLE OPTIMIERT



# 10

Die Hauptverkehrsstraße Grunewaldstraße ist eine wichtige Ost-West-Achse im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg, der durch Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen geprägt ist. Täglich sind hier viele Menschen unterwegs – Schüler\*innen, Kund\*innen, Patient\*innen und mehr – mit dem Rad, zu Fuß oder mit dem Auto. Die vorwiegend sechsspurige Straße für den Kfz-Verkehr verbindet Kieze.

Bislang haben Radfahrende auf der 1,6 km langen Strecke keinen eigenen Verkehrsraum, sondern teilen sich den Raum mit dem Autoverkehr. Der rechte Fahrbahnrand wird für den ruhenden Verkehr genutzt. Radfahrende sind also zwischen ruhendem und fließendem Verkehr auf einer Fahrspur unterwegs – und häufig mit Lieferautos, die beliebig in zweiter Reihe be- und entladen.

Die IHK Berlin hat 2022 eine Studie für einen liefergerechten Umbau einer Hauptverkehrsstraße durchgeführt. Die Ergebnisse sind in die Planung der Straße eingeflossen, die vom Land Berlin durchgeführt (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,

Klimaschutz und Umwelt, SenMVKU) wurde. Die GB infraVelo GmbH (Tochterunternehmen der landeseigenen Grün Berlin GmbH) ist Bauherrin und damit für die Koordinierung der Maßnahmen für den optimierten Straßenraum verantwortlich. Das Vorhaben ist im Oktober 2024 erfolgreich in die Umsetzung gestartet. Erfolgreich wird es durch die enge Zusammenarbeit aller lokalen Akteure und die intensive Kommunikation. Dazu gehören die Verantwortlichen für Straßen und Grünflächen im Bezirk, der Vorhabenträger SenMVKU, der Anordnungsbehörde, der IHK Berlin, aber auch der Gewerbetreibenden vor Ort. Sie waren damit aktiv am Prozess beteiligt und so konnten ihre Bedarfe einbezogen werden. Die direkte Vor-Ort-Information an Anwohnende und Gewerbetreibende, das Bautagebuch auf [infravelo.de](https://www.infravelo.de) sowie die telefonische Erreichbarkeit tragen ebenfalls dazu bei, dass die Umgestaltung der Straße nachvollziehbar wird und auf Fragen auch Antworten geliefert werden – verlässlich und transparent. Zur Evaluation ist nach Abschluss der Maßnahmen eine Befragung vorgesehen.

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESland:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Eigenen Platz für Rad- und Wirtschaftsverkehr schaffen und die Verkehrssicherheit für alle erhöhen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Circa ein Viertel von 1,6 km fertiggestellt, neues Verkehrsschild für Lieferzonen sorgt für Klarheit.
- **FINANZIERUNG:**  
„Stadt und Land“-Bundesförderung + Landesmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024 bis 2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir schaffen in der Grunewaldstraße mit beidseitig geschützten Radfahrstreifen einen sicheren, attraktiven Straßenraum für alle Menschen. Radfahrende, die sich hier bisher unsicher fühlten, wird der Umstieg auf das Rad mit dem Umbau leichter fallen. Zufußgehende können sicherer die Straße überqueren. Der Lieferverkehr profitiert, da wir die Ergebnisse einer Pilotstudie der IHK Berlin hier umsetzen. Der Umbau hat einen nachhaltigen Effekt für die Nahmobilität und die Lebensqualität im Bezirk.

### Projektmanagement:

- GB infraVelo GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexandra Hensel
- E-Mail: [info@infravelo.de](mailto:info@infravelo.de)
- Projekthomepage: <https://www.infravelo.de/projekt/grunewaldstrasse/>

## RADELN, LADEN, GEHEN, FAHREN: MODERNE STADTSTRASSE FÜR ALLE OPTIMIERT

Besser miteinander unterwegs: Konfliktsituationen und Unfälle zwischen den Verkehrsteilnehmenden werden reduziert: Radfahrende fahren nicht mit dem fließenden Kfz-Verkehr, Zufußgehende können die Straße durch weniger parkende Autos besser einsehen und werden besser gesehen.

Der Wirtschaftsverkehr profitiert deutlich vom Umbau für den Radverkehr, da 17 Lieferzonen eingerichtet werden, die (erstmalig in Berlin) eindeutig mit dem neuen Verkehrszeichen ausgewiesen sind, und Piktogramme markieren die großen Lieferflächen (mind. 15 m). Auch private Lade- und Lieferungen mit Lastenrad und Pkw sind hier erlaubt.

Zum Umbau gehört auch, dass Sonderparkplätze für Menschen mit Behinderungen, Taxen und Elektrokleinstfahrzeuge geschaffen werden. Damit kommen die vielen Pendler\*innen auf der wichtigen Ost-West-Achse ans Ziel, auch Schulen, Kitas, Geschäfte und Arbeitgeber\*innen können sicher mit dem Rad erreicht werden. So wird das Radverkehrsnetz in Berlin ausgebaut.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die neue Straßenraumaufteilung trägt zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Belastung bei, wenn Menschen auf das Rad umsteigen und sich der Anteil des Radverkehrs am Modal Split erhöht. Weniger Kfz-Verkehr durch weniger Stau und Wegfall von Parkplätzen erhöhen die Aufenthaltsqualität durch weniger Lärm. Zudem wird der Gehwegraum attraktiver, da keine Autos mehr direkt am Bordstein parken, sondern der Radfahrstreifen hier verläuft, was Handel und Gastronomie zugutekommt. Die Neuaufteilung des Straßenraums wird zudem ohne bauliche Veränderungen umgesetzt.

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

Bauvorbereitende Maßnahmen und der Bau wurden durch das sequenzielle Arbeiten in kleinen Abschnitten sehr zügig umgesetzt. Es gibt keine Vollsperrung der Straße. Die enge Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und viel Austausch sorgen ebenfalls für reibungsloses Arbeiten und Fortschritte, sodass 2024 mehr umgesetzt werden konnte als vorgesehen.

# 10



## GREEN TRAILS



Die Green Trails sind ein visionäres Projekt, das 2019 von Willingens Bürgermeister Thomas Trachte ins Leben gerufen wurde. 14 Städte und Gemeinden haben sich gemeinsam mit dem Landkreis Waldeck-Frankenberg zu einem Zweckverband zusammengeschlossen, um sicherzustellen, dass jede teilnehmende Kommune von einem eigenen Trail-Gebiet profitiert. Insgesamt entstehen rund 200 km neue Single-Trails, ergänzt durch weitere 200 km Verbindungswege, was die Green Trails zum größten Mountainbike-Projekt Europas macht.

Unsere Ziele sind klar: den regionalen Tourismus fördern, Freizeitmöglichkeiten schaffen, die Work-Life-Balance verbessern und ein besseres Verständnis sowie Miteinander für die Natur und deren Lebewesen fördern. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg werden einzigartige Strecken gebaut, die es in dieser Region bisher nicht gab. Die Trails sind so gestaltet, dass sich Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren wohlfühlen und sie problemlos nutzen können. Der Schutz der Natur steht da-

bei stets im Vordergrund; die Trails sollen ein echtes Naturerlebnis bieten.

Die Green Trails sind nicht nur in ihrer Konzeption einzigartig, sondern setzen auch Maßstäbe in der praktischen Umsetzung. Durch die Schaffung hochwertiger, sicherer und abwechslungsreicher Trails fördern wir den Fahrradtourismus erheblich. Radfahrer aus nah und fern werden motiviert, das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel für Freizeitaktivitäten zu nutzen. Dies führt zu einer stärkeren Wertschöpfung in der Region: lokale Geschäfte, Gastronomiebetriebe, Beherbergungsbetriebe, Fahrradverleihe und -werkstätten profitieren von der wachsenden Zahl an Besuchern, die die Trails nutzen. Gleichzeitig bieten wir den Einheimischen neue Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung.

Eine enge Kooperation mit lokalen Unternehmen und Interessengruppen ist essenziell. Das Projekt bindet diese Stakeholder in Planungs- und Entscheidungsprozesse ein, was zur nachhaltigen Entwicklung des Tourismus beiträgt. Die gezielte Vermark-

### Projektmanagement:

- Zweckverband Green Trails

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Schäfer
- E-Mail: [info@greentrails.de](mailto:info@greentrails.de)
- Projekthomepage: <http://www.greentrails.de>

# 11



[http://www.youtube.com/@Green-Trails\\_WAFKB](http://www.youtube.com/@Green-Trails_WAFKB)



### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hessen
- **ZIEL:**  
Regionalen Tourismus fördern, Freizeitmöglichkeiten schaffen und Verständnis für Natur stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Korbach, Willingen und Diemelsee haben bereits 35 km Trails umgesetzt. Zwei weitere Gebiete sind im Bau.
- **FINANZIERUNG:**  
Umlagen von Städten und Gemeinden sowie Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2019 bis 2028

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Green Trails sind Europas größtes Trail-Projekt und fördern den regionalen Tourismus sowie Freizeitmöglichkeiten in 14 Städten und Gemeinden. Mit 200 km neu gebauten Trails bieten wir ein einzigartiges Naturerlebnis für alle Altersklassen. Sicherheit und Komfort stehen dabei im Vordergrund, während die Natur respektiert wird. Bei Planung, Bau und Nutzung legen wir besonderen Wert auf Naturverträglichkeit. Die Trails bieten sportliche Herausforderungen und stärken das Bewusstsein für die Natur.

## GREEN TRAILS

tung der Green Trails und unserer einzigartigen Natur ist ein weiterer Schlüssel zum Erfolg. Umfangreiche Marketingkonzepte und kreative Social-Media-Strategien bringen die Trails ins Rampenlicht und machen sie für Besucher attraktiv.

Wer steht hinter diesem Projekt? Der Zweckverband Green Trails, bestehend aus 14 Kommunen und dem im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Die Planung begann 2019, die Umsetzung startete 2022 und wird voraussichtlich bis 2028 abgeschlossen sein.

Warum sollten wir den Fahrradpreis gewinnen? Die Green Trails stehen für ein zukunftsweisendes Miteinander von Mensch und Natur und leisten einen bedeutenden Beitrag zu einem nachhaltigen und aktiven Lebensstil. In ihrer Form und Größenordnung sind sie einzigartig und besitzen eine klare Vorbildfunktion. Wir laden Sie ein, Teil dieses aufregenden Projekts zu werden und zusammen mit uns die Begeisterung für das Mountainbiken und den Respekt vor der Natur zu fördern.



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

Die Nachhaltigkeit spielt eine zentrale Rolle im Konzept der Green Trails und ist von entscheidender Bedeutung für den Erfolg des Projekts. Unsere Trails werden so geplant, gebaut und genutzt, dass sie nicht nur den Bedürfnissen der Besucher gerecht werden, sondern auch die Umwelt schützen und bewahren. Als Kompensationsmaßnahme für den Bau der Trails wird ein gleichwertiges Waldgebiet aus der Nutzung genommen und stillgelegt.

Bei der Gestaltung der Strecken legen wir großen Wert darauf, die natürliche Landschaft zu erhalten und die Biodiversität der Region zu fördern. Dies bedeutet, dass wir die Trails harmonisch in die bestehende Natur integrieren, um Störungen für die Tierwelt zu minimieren und die natürlichen

Lebensräume zu schützen. Durch angepasste Nutzungszeiten und eine enge Zusammenarbeit mit Forstwirtschaft und Jägerschaft stellen wir sicher, dass die Wildtiere in ihrem Lebensraum nicht unnötig gestört werden.

Darüber hinaus möchten wir ein Bewusstsein für die Bedeutung des Naturschutzes schaffen und die Besucher dazu anregen, respektvoll mit der Natur umzugehen. Die Green Trails bieten nicht nur ein sportliches Erlebnis, sondern auch die Möglichkeit, die Schönheit und Vielfalt der Natur hautnah zu erleben und zu schätzen.

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

Um das Projekt schneller voranzutreiben, wurde die Kommunikation zwischen allen Beteiligten intensiviert, um einen umfassenden Wissensstand sicherzustellen. Regelmäßige Updates fördern reibungslose Abläufe. Parallel laufende Planungen, verkürzte Bauzeiträume, zusätzliche Ressourcen und externe Expertise sorgen für kontinuierlichen Fortschritt.

# 11



# FÄHRBRÜCKE: FUSS- UND RADWEGBRÜCKE ZWISCHEN MEPPEN UND GEESTE



Die Historie dieses Projektes findet ihren Ursprung bereits in den 1970er-Jahren. Sowohl auf Meppener als auch auf Geester Seite, aus der Politik und aus der Öffentlichkeit heraus, setzte man sich über viele Jahre für eine Emsquerung an dieser Stelle ein, da auf einer Länge von ca. 12 km keine Wegevernetzung von Westen nach Osten und umgekehrt möglich war. Aufgrund der hohen Kosten konnte das Projekt seinerzeit nicht realisiert werden und musste für unbestimmte Zeit auf Eis gelegt werden. Regelmäßig wurde das Anliegen an verschiedenen Stellen wiederholt vorgetragen, u.a. auch im Rahmen der Dorfentwicklung in Schwefingen in den frühen 2000er-Jahren. Mittlerweile hatten sich beispielsweise auch weitere besondere Bedarfe für Pendler\*innen in das nahe gelegene Industrie- und Gewerbegebiet Nödike (Meppen) ergeben.

2021 wurde es dann konkreter: Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ der Bundesregierung, mit dem im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 erstmals auch Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort unterstützt werden, wurde ins Leben gerufen. Zwischen der

Stadt Meppen und der Gemeinde Geeste herrschte Einigkeit, diese Chance umgehend zu ergreifen; eine Machbarkeitsstudie wurde in Auftrag gegeben. Diese fiel positiv aus, sodass auch alsbald ein Förderantrag gestellt und dieser schließlich bewilligt wurde. Bereits zum Jahresbeginn 2023 konnte die Baumaßnahme starten.

Bei der Brückenkonstruktion handelt es sich um eine Stabbogenbrücke aus Cortenstahl. Die Gesamtstützweite über die Ems beträgt ca. 80 m, die Fahrbahnbreite 2,50 m. Die Anbindung des Brückenbauwerkes erfolgte in wassergebundener Bauweise. Und auch ein Name für die neue Brücke war schnell gefunden. Einstimmig sprachen sich der Meppener sowie der Geester Rat für den Namen „Fährbrücke“ aus. Ausschlaggebend für diesen Vorschlag war der Umstand, dass sich zu früheren Zeiten an dieser Stelle der Ems Furten und Fähren befanden, die für Mensch und Tier eine Querung des Flusses ermöglichten.

Am 20. September 2024 wurde die Fährbrücke schließlich im feierlichen Rahmen mit mehr als 150 Gästen, darunter etliche interessierte Bürger\*innen beider Kommunen, offiziell eröffnet.

## Projektmanagement:

- Stadt Meppen und Gemeinde Geeste

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Nane Langius
- E-Mail: n.langius@meppen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

# 12



<https://www.meppen.de/unsere-stadt/rad-und-fussverkehrsbeauftragte/brueckenprojekte/>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Ausbau eines sicheren und attraktiven Radwegenetzes, verkürzte Fahrstrecken und Fahrzeiten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Neue Fuß- und Radwegbrücke mit neuer Wegeanbindung im Sommer 2024 fertiggestellt
- **FINANZIERUNG:**  
Förderung „Stadt und Land“, LEADER-Mittel, Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Als Gemeinschaftsprojekt der Stadt Meppen und der Gemeinde Geeste wurde eine Fuß- und Radwegebrücke über die Ems realisiert. Die neue Brücke stärkt nicht nur die Verbindung zwischen Meppen und Geeste, sondern ist auch ein weiterer wichtiger Meilenstein zum Ausbau des Radwegenetzes. Die Wegführung ist sowohl für den Alltagsradverkehr auf dem Weg zur Arbeit als auch für den Radtourismus sehr attraktiv. Mit der neuen überörtlichen, verkehrssicheren Verbindung wird der Radverkehr gestärkt.

## FÄHRBRÜCKE: FUSS- UND RADWEGBRÜCKE ZWISCHEN MEPPEN UND GEESTE

# 12



Die lange Historie dieses Wunschprojektes, das im besonderen Maße von den Bürger\*innen vor Ort unterstützt wurde, die konstruktive Zusammenarbeit der beiden Kommunen Stadt Meppen und Gemeinde Geeste bei diesem „Brückenschlag“ für ein sicheres und attraktives Radverkehrssystem sowie damit einhergehend der wertvolle Beitrag zum Klimaschutz sind gleich mehrere gute Gründe für eine verdiente Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis 2025.



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

Mit dem Gemeinschaftsprojekt, dem Neubau einer Fuß- und Radwegbrücke, setzen wir ein Zeichen für nachhaltige Mobilität und leisten einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz, da diese Wegeanbindung,

auch aus Zeit- und Kostengründen, zum Umstieg auf das Fahrrad animiert. Die Brücke schafft eine attraktive, sichere und direkte Wegeverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende zwischen der Stadt Meppen und der Gemeinde Geeste.

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

Durch die interkommunale Zusammenarbeit zwischen der Stadt Meppen und der Gemeinde Geeste konnten Aufgaben- und Fragestellungen gemeinschaftlich bearbeitet und gelöst werden. Finanzielle und personelle Ressourcen aus beiden Kommunen und das gute Zusammenspiel aus Planungsbüro, Baufirma und Kommunen ermöglichte eine erfolgreiche Umsetzung.



# RATHAUSSTEG TUTTLINGEN – MIT DEM RAD VOM DONAURADWEG IN DIE INNENSTADT



Im Herbst 2018 wurde festgestellt, dass der alte Rathaussteg marode ist. Bisher lud die Brücke mit dem für Süddeutschland charakteristischen überdachten Holzbau RadtouristInnen vom Donauradweg in die Innenstadt ein. Doch Feuchtigkeit hatte tragende Teile irreparabel beschädigt. Dies betrifft auch den Sängersteg. Beide Brücken wurden provisorisch repariert. Es war klar, dass die Brücken mittelfristig durch Neubauten ersetzt werden müssen. Besonders der Rathaussteg dient als wichtige Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen der Innenstadt auf der südlichen Seite der Donau und dem Donauufer als Naherholungsgebiet sowie dem Wohngebiet Nordstadt auf der nördlichen Seite der Donau. Um Fuß- und Radverkehr entsprechend dem 2022 beschlossenen Mobilitätskonzept 2035 zu fördern, sollte die neue Brücke deutlich breiter sein.

Im Rahmen eines Architektenwettbewerbs wurden die Randbedingungen definiert, welche eine komfortable, sichere und barrierefreie Führung des Rad- und Fußverkehrs ermöglichen. Um eine Trennung von Rad- und Fußverkehr zu ermöglichen und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurde eine Mindestbreite von 6 m

vorgegeben. Der neue Rathaussteg ist fast lagegleich mit der alten Brücke, wodurch Eingriffe in den Uferbereich minimiert und aufwendige Genehmigungsverfahren nicht erforderlich werden.

Das neue Brückenbauwerk nimmt in seiner Gestalt als Deckbrücke den Verlauf der Rathausstraße auf und verlängert diese bis an das gegenüberliegende Flussufer. Dort knüpft es an den Donauradweg an und verbindet diesen mit der Tuttlinger Innenstadt. Mit der Breite von 6 m wird eine großzügige und begreifbare Verbindung geschaffen.

Durch die unter dem Brückendeck liegende Konstruktion bleibt der Blick auf die umgebenden stadträumlichen Bezüge frei. Die Aufenthaltsqualität im Bereich des Donauparks unter der Brücke wird durch eine gestaltete Untersicht aufgewertet. Darüber hinaus beschränkt sich der Entwurf zurückhaltend auf funktionale Qualitäten, eine innovative Detailgestaltung und eine robuste, wartungsarme konstruktive Durchbildung.

Der Landungspunkt der neuen Brücke am Donauspitz wird auf die Kante der beste-

## Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Tuttingen, Fachbereich 6 Tiefbau und Infrastruktur

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Jochen Janke
- E-Mail: [jochen.janke@tuttlingen.de](mailto:jochen.janke@tuttlingen.de)
- Projekthomepage: <https://www.tuttlingen.de/de/Die-Stadt/Stadtentwicklung/Der-neue-Rathaussteg>

# 13



<https://youtu.be/pHffgnW5Cxc>; <https://youtu.be/PYlgSwE5XcU>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Der neue Rathaussteg lädt die DonauradtouristInnen direkt in die Innenstadt ein.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Nach 16 Monaten Bauzeit wurde der Rathaussteg im Herbst 2024 fertiggestellt.
- **FINANZIERUNG:**  
LGVFG, Stadt & Land, Stadt Tuttingen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
April 2023 bis November 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Rathaussteg ist eine wichtige Achse für Fuß- und Radverkehr, die die Innenstadt mit dem Donauufer und dem Donauradweg verbindet. Um die selbstaktive Mobilität zu fördern, sollte die neue Brücke breiter und barrierefrei sein. Ein Architektenwettbewerb legte fest, dass die neue Brücke 6 m breit sein wird, um Rad- und Fußverkehr zu trennen. Der Entwurf setzt auf funktionale Qualität und eine harmonische Integration in die Umgebung.

## RATHAUSSTEG TUTTLINGEN – MIT DEM RAD VOM DONAURADWEG IN DIE INNENSTADT

# 13



henden, den Platz begrenzenden Mauer vorverlegt, sodass die Brücke auf dem Platz endet. Von hier aus verteilen sich FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf die von ihnen eingeschlagenen Richtungen, ans Flussufer, zum Donauradweg oder zum geplanten Fußgängerübergang über die Stuttgarter Straße in Richtung des neuen Haltepunktes Tuttlingen Stadtmitte, der als Tor zur Innenstadt Anfang der 2030er-Jahre an der Donaubahn eingerichtet wird. Die Landschaftsgestaltung der Gartenschau bleibt weitestgehend erhalten bzw. wird ergänzt und verschmilzt mit der Brücke zu einer neuen Einheit.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der neue Rathaussteg fördert die selbstaktiven Mobilitätsformen im Alltag. Dies geschieht in Tuttlingen als Stadt der kurzen Wege durch die räumliche Verbindung von verschiedenen Grunddaseinsfunktionen: „Sich-Erholen“ an der Donau und „Sich-Versorgen“ in der Innenstadt.

- Von dem Bau profitiert auch der nachhaltige Tourismus in Form von Radurlauben auf dem Donauradweg.
- Holz als das „Ur-Thema“ der Nachhaltigkeit (Hans Carl von Carlowitz) als Baumittel gewählt.

# EINRICHTUNG EINER UMWELTSPUR AUF DER HAUPTVERKEHRSACHSE IN SIEGEN



# 14

Die Universitätsstadt Siegen ist von ihrer Topografie geprägt. Die Wohngebiete befinden sich überwiegend in Hanglagen entlang der bandförmigen Haupterschließungsachse Weidenauer Straße/Hagener Straße/Sandstraße im Tal. An dieser Erschließungsachse von Geisweid nach Siegen-Mitte befinden sich viele Ziele des alltäglichen Verkehrs, u.a. Einkaufszentren, Betriebe, soziale und ärztliche Einrichtungen.

Parallel dazu existiert die Stadtautobahn „Hüttentalstraße“ (HTS). Diese durchquert das gesamte Stadtgebiet und stellt Anbindungen an die Nachbarkommunen sowie die Autobahnen A 4 und A 45 her.

Für den Kfz-Verkehr gibt es damit mehrere Möglichkeiten das Stadtgebiet zu durchqueren.

Eine ausgewiesene Radverbindung war bislang nur unter der HTS in Form eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit

einigen Ein- und Ausstiegspunkten vorhanden.

Durch die gemeinsame Nutzung und den steigenden Radverkehrsanteil kam es in der Vergangenheit zu zahlreichen Beschwerden.

In den Jahren 2019 bis 2021 wurde ein Klimaschutzteilkonzept Mobilität (KSTK) für das Siegener Stadtgebiet erarbeitet. Das Hauptziel dieses Konzeptes ist die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund und damit die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur.

Aufgrund der schwierigen topografischen Verhältnisse und der dichten Bebauung gestaltet sich die Anlage neuer straßenbegleitender Radverkehrsanlagen jedoch schwierig.

Neben dem KSTK wurden einige, teils konträre, politische Anträge und Wünsche der Interessenvertreter benannt, bspw. die Ein-

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Einrichtung eines Fahrstreifens für Radverkehr und ÖPNV auf einem 5 km langen Hauptstraßenabschnitt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Einrichtung ist erfolgt, vermehrte Nutzung Radverkehr und Vorteile für ÖPNV sind erkennbar.
- **FINANZIERUNG:**  
100% Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2023 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Stadt Siegen hat es sich zum Ziel gemacht, den Umweltverbund zu fördern und den Menschen die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades im Alltagsverkehr attraktiver zu machen. Zahlreiche unterschiedliche Wünsche wurden zum Gesamtkonzept „Umweltspur“ vereint, welches neben der Beschleunigung des ÖPNV auch eine durchgängige Radverbindung für den Alltagsradverkehr bietet. Durch die Einrichtung der Umweltspur werden tägliche Ziele, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Arbeitsplätze, unmittelbar erschlossen.

### Projektmanagement:

- Universitätsstadt Siegen, Abteilung 4/1 Straße und Verkehr

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Benjamin Hinkel
- E-Mail: b.hinkel@siegen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

## EINRICHTUNG EINER UMWELTSPUR AUF DER HAUPTVERKEHRSACHSE IN SIEGEN



richtung von Bussonderfahrstreifen und die Herstellung von Radwegen von Nord nach Süd durch das Stadtgebiet.

Um diese Wünsche mit den Zielen des KSTK zu vereinen, wurde in 2023 das Konzept der „Umweltspur“ initiiert. Die Planung sah die fast durchgängige Umwandlung je eines Kfz-Fahrstreifens in gesamter Breite (min. 3,00 m) auf einem ca. 5 km langen Abschnitt der Erschließungsachse von Geisweid bis Siegen-Mitte in einen Radfahrstreifen mittels Ummarkierungen der vorhandenen Verkehrsflächen vor. Durch die Freigabe des Radfahrstreifens für den Linienverkehr ist die Nutzung auch für den ÖPNV möglich.

Der vorhandene Radweg unter der HTS bleibt weiterhin zugänglich und kann sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr genutzt werden.

Im 2. Quartal 2023 wurde die Umsetzung der Umweltspur mehrheitlich durch den Rat der Universitätsstadt Siegen beschlossen. Darauf folgten die Detailplanung und die Ausschreibung Anfang 2024. Die Umsetzung erfolgte im 2. Quartal 2024.

Die Inbetriebnahme der ersten Abschnitte erfolgte mit Beginn der Fahrradsaison 2024.

An verschiedenen Knotenpunkten wurde über Vorher-Nachher-Vergleiche die Veränderung der (Rad-)Verkehrsbelastung ermittelt. Dabei zeichnete sich bereits in den ersten Wochen eine starke Erhöhung der Radbelastung (von 200 Rädern/24h) ab. Der Kfz-Verkehr wird kontinuierlich beobachtet.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Insbesondere im innerstädtischen Verkehr können zahlreiche Wege, die aktuell mit dem Auto zurückgelegt werden, durch die Nutzung des Fahrrades oder des ÖPNV ersetzt werden. Die hohe Auslastung der städtischen Infrastruktur durch den Kfz-Verkehr bedarf eines Umdenkens der Bevölkerung und einer vermehrten Nutzung des Umweltverbundes.

Damit dies gelingen kann, ist eine gute Radinfrastruktur notwendig.

Die Einrichtung der Umweltspur trägt zum Infrastrukturausbau bei und soll die Attraktivität des Umweltverbundes fördern, um langfristig eine Verlagerung vom Kfz auf den ÖPNV bzw. auf das Fahrrad zu erreichen.

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

Die Einbindung der Politik erfolgte frühzeitig mit den ersten Planungen, um mögliche Fragestellungen und Probleme bereits vor den politischen Beratungen ausräumen zu können.

# 14

## RADWEG JETZT!



# Radweg jetzt!



**Fahrt mit! - bei der Radtour\* von Brück nach Golzow**

Wir bleiben dran und setzen uns weiter gemeinsam für einen Radweg ein.

**Wann?:** Sonntag, 16. Mai 2021

**Abfahrt?:** Brück (Platz vor der Amtsverwaltung) um 10.00 Uhr

**Ziel?:** Platz vor der Hauptstraße 3 (Gaststätte) in Golzow

**L85**

- ein Ausflug für Jung & Alt
- am Ziel kurze Kundgebung und Mittagspause (bringt euch gerne eure eigene Verpflegung mit)
- auf der Strecke dazu stoßen
- während der gesamten Zeit ist der Mindestabstand einzuhalten

\* offiziell angemeldete Demo

BrückFreienthalDamelangCammerOberjünneGolzow



# 15

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Brandenburg
- **ZIEL:**  
Erbauung eines Radweges (12,3 km) in der Gemeinde Planebruch (L 85 zwischen Golzow und Brück)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Nach nunmehr zehn Jahren Bürgerinitiative jetzt Baubeginn 2026 durch Landesstraßenbaubetrieb
- **FINANZIERUNG:**  
Land Brandenburg
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2025 bis 2027

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Bürgerinitiative „Radweg jetzt!“ hat nach ca. zehn Jahren Engagement (z.B. jährliche Raddemo, Konzepterstellung, Öffentlichkeitsarbeit, Petition inkl. Besuch beim Landtag) die Zusage für den Bau eines straßenbegleitenden Radweges erhalten. Der Radweg soll die vier Ortsteile der Gemeinde Planebruch und die Orte Brück und Golzow miteinander verbinden. Die Orte sind einerseits vom Truppenübungsplatz Lehnin und andererseits vom Naturpark Hoher Fläming sehr eingeschränkt.

Sehr lange setzen sich die Bürgerinnen und Bürger (u.a. die Initiative „Radweg jetzt!“) nun schon für den Bau des Radweges entlang der Landesstraße 85 ein. Jeder hat noch die jährlich stattfindenden Radtouren der Initiative „Radweg jetzt!“ in Erinnerung. Alle haben mitgemacht. Jung und Alt unterstützen das Vorhaben. Der Radweg schlägt eine Brücke zwischen den betroffenen Orten und ermöglicht zukünftig per Rad zur Schule, zum Einkaufen und im Sommer auch zu den Schwimmbädern in Brück und Golzow zu gelangen. Darüber hinaus sind dann auch die Anschlüsse zu den Radwegen nach Bad Belzig und Brandenburg gegeben, was auch touristisch einen großen Meilenstein für die Region darstellt.

Ein straßenbegleitender Radweg soll die Orte Brück, Freienthal, Damelang, Cammer und Golzow über eine Strecke von insgesamt 12,8 km verbinden. 2026 geht es mit dem ersten Bauabschnitt zwischen Damelang und Cammer los. So viel darf man

bereits verraten. Die anderen Abschnitte werden fortlaufend folgen. Die Entwurfsplanungen der einzelnen Teilabschnitte liegen entweder bereits vor oder stehen kurz vor der Beauftragung. Da wo es möglich ist, sollen Alleebäume entlang des Radweges gepflanzt werden. Die drei ehrenamtlichen Bürgermeister Dr. Stephan Burow (Gemeinde Planebruch), Matthias Schimanowski (Stadt Brück) und Ralf Werner (Gemeinde Golzow) haben sich am 28. November zusammen nach Potsdam aufgemacht, um den aktuellen Stand in Sachen Radweg zu erfahren. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat sie zur Besprechung eingeladen, um die Entwurfsplanung für den ersten Teilabschnitt vorzustellen und einige Details abzustimmen. Seit dem letzten Zusammenkommen sind nun schon wieder fast zwei Jahre vergangen. Das war während Corona. Seither haben alle Beteiligten, insbesondere die ehrenamtlichen Bürgermeister individuelle Gespräche mit den zahlreichen Grundflächeneigentümern geführt und die notwendigen Zu-

#### Projektmanagement:

- Bürgerinitiative „Radweg jetzt!“

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Stephan Burow
- E-Mail: st.burow@gmail.com
- Projekthomepage: keine Angabe

## RADWEG JETZT!

stimmungen in Form von Verpflichtungserklärungen eingeholt. Jetzt beginnt der formale Teil.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Brück und Golzow sind für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Planebruch, die aus den vier Dörfern Cammer, Oberjünne, Damelang und Freienthal besteht, die zentralen Orte für die Versorgung. Hier befinden sich die Schulen, die Arztpraxen, die Schwimmbäder sowie die Supermärkte. Viele würden sich freuen, wenn sie und ihre Kinder in den warmen Monaten mit dem Fahrrad zur Schule fahren könnten. Viele Seniorinnen und Senioren sind auf das Fahrrad angewiesen und könnten dann gefahrlos ihre Einkäufe und Arztbesuche erledigen. Im Alltag wäre der Radweg eine erhebliche Erleichterung.

Vor allem für die Bürgerinnen und Bürger in Planebruch ist es besonders schwierig, denn sie müssen die Straße nutzen. Sowohl der Weg durch den Wald als auch der durch die Wiesen sind gesperrt. Auf der einen Seite gibt es den Truppenübungsplatz Lehnin, auf der anderen den Naturpark Hoher Fläming.

Auch der touristische Aspekt ist erheblich. Rund um die Belziger Landschaftswiesen und das Großtrappenschutzgebiet existieren verschiedene Radwege, die zu einem Rundkurs (z.B. Mühlenradweg) werden könnten. Mit der Lückenschließung würde man einen etwa 56 km langen Rundkurs für Skaterinnen und Skater sowie Radfahrende schaffen. Das örtliche Gewerbe, sowohl die Gastronomie als auch die Übernachtungsanbieterinnen und -anbieter, würden davon profitieren, deshalb unterstützt auch der örtliche Tourismusverein Zauche-Fläming e.V. das Anliegen der Initiative „Radweg jetzt!“. Die Gemeinde Planebruch befindet sich aktuell im Haushaltssicherungskonzept. Der Radweg bedeutet für die Gemeinde eine Investition im Bereich Verkehrs- und touristische Infrastruktur, die für viele Generationen einen

nachhaltigen Mehrwert bietet.

Der Radweg hilft, die Region nachhaltig, im erweiterten „Speckgürtel“ Berlins, attraktiv für die Naherholung zu machen als auch junge Familien für das Leben auf dem Land zu begeistern. Er steigert die regionale Lebensqualität und kann zudem helfen, der allgemeinen Landflucht entgegenzuwirken. Darüber hinaus zählt die Gemeinde Planebruch zu einer der wenigen Gemeinden ohne Radweg oder andere infrastrukturelle Maßnahmen.

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

Jährliche Raddemo, Konzepterstellung, Öffentlichkeitsarbeit, Petition inkl. Besuch beim Landtag.

# 15

## Radweg jetzt!



- Erschließung und Ausbau der **regionalen Infrastruktur**
- lässt uns beim **ländlichen Tourismus** mitmachen
- dörfliche Gemeinschaft erhalten - **Landflucht entgegenwirken**
- die **Lücke zum R1** schließen – Tour um die Belziger Landschaftswiesen
- **Sicher** von Ort zu Ort kommen – **miteinander** statt nebeneinander her
- 2 x mehr als **1500 Unterschriften** wurden gesammelt
- **Konzept** zur Erbauung eines regionalen Radweges liegt vor

**L85**  Entwicklung ländlicher Raum? – Von Wegen!

Brück Freienthal Damelang Cammer Oberjünne Golzow

# EINRICHTUNG EINES RADVERKEHRSANGEBOTS IN DER MÜNCHNER STRASSE

Stadt Ulm

ulm



Die Münchner Straße war bis zum Umbau eine vierstreifige Straße ohne Radverkehrsinfrastruktur mit einer Kfz-Belastung von rd. 17.000 Kfz/Tag. Der Radverkehr wurde auf Zickzackumwegen über Kopfsteingassen und verkehrsberuhigte Bereiche in Richtung Neu-Ulm bzw. Donau (Süden) sowie in der Gegenrichtung nach Norden bzw. in die Stadtmitte geführt. Bisweilen nutzten Radfahrende auch die viel zu schmalen Gehwege entlang der Gebäude vorbei an Ausgängen und gefährdeten zu Fuß Gehende und sich selbst.

Bei der Münchner Straße handelt es sich um ein Zwischenstück des Fahrradhaupttroutennetzes zwischen der König-Wilhelm-Straße und der in Bau befindlichen Gänstorbrücke (Fertigstellung Ende 2027). Ziel war es also, ein möglichst sicheres, direktes und damit schnelles Radverkehrsangebot zu verwirklichen. Eine verkehrsplanerische Herausforderung stellte insbesondere die Organisation des Knotenpunkts am Willy-Brandt-Platz dar. Der Radweg entlang der König-Wilhelm-

Straße wurde verbreitert, indem ein Radfahrstreifen in Richtung Norden bis zur Einmündung Friedenstraße zulasten einer Rechtsabbiegespur für den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn eingerichtet wurde. Er wird mittels Markierungen und „Frankfurter Hüten“ vom in Gegenrichtung fahrenden MIV getrennt. Hervorzuheben ist, dass in Fahrtrichtung Norden (König-Wilhelm-Straße) den Radfahrenden im Knotenpunktsbereich ein 1,5 m breiter Schutzstreifen zur Verfügung steht, der mittels einer eigenen Furt direkt (= diagonal) auf den bestehenden Zweirichtungsradweg an der König-Wilhelm-Straße geleitet wird. Die dabei erforderliche Querung der Straßenbahngleise ist unter einem für Radfahrende sicheren Winkel realisiert. Ferner wurden Sichtbeziehungen verbessert, Aufahrtsmöglichkeiten in den angrenzenden Platzbereich geschaffen und die bislang zu schmale Mittelinsel/Aufstellfläche für den Fußverkehr an der Lichtsignalanlage auf 3,5 m verbreitert.

Der Knotenpunkt an der Gänstorbrücke wird mit Fertigstellung des Bauwerks radverkehrsfreundlich angepasst.

Zwischen Willy-Brandt-Platz und dem „Gänstorknoten“ ist nun bis zur Einmündung „Am Zundeltor“ ein 1,5 m breiter Schutzstreifen eingerichtet. Bis zur Einmündung Schiffberg steht dann ein Radfahrstreifen von 1,85 m in Regelbreite zur Verfügung und südlich der Einmündung Schiffberg konnte ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,5 m realisiert werden. Die Radfahrstreifen sind jeweils mit „Frankfurter Hüten“ baulich von der Fahrbahn des MIV abgegrenzt. Im Bereich der bestehenden Fußgängerschutzanlage Münchner Straße, Höhe „Am Zundeltor“, wird eine direkte Zufahrt in die Straße „Am Zundeltor“, als Zubringer zur Fahrradstra-

# 16



<https://www.regio-tv.de/mediathek/video/die-bauarbeiten-an-der-muenchnerstrasse-in-ulm-sind-frueher-abgeschlossen-als-geplant/>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Errichtung neuer Fahrradinfrastruktur, Lückenschluss und direkte Anbindung an Stadt Neu-Ulm (Bayern)
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Verlagerung Radverkehr weg vom Gehweg und Tempo-7-Bereich, Verkürzung Reisezeit, direkte Führung
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamtkosten 1.207.100 Euro, Förderung 814.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Baubeschluss 11/2022, Baubeginn 03/2024, Bauende 07/2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit Umnutzung zweier MIV-Fahrstreifen für (geschützte) Radfahrstreifen entstand erstmals ein Angebot für den Radverkehr in der Münchner Straße. Von Beginn an herrschte großes mediales Interesse, da z.B. die Stadtpolitik (knappe Beschlüsse) negative Auswirkungen auf den MIV befürchtete. War ursprünglich nur ein Deckenbau vorgesehen, erfolgte zudem eine Kanalsanierung und eine Verbreiterung der Fuß- und Radwegfurten sowie die Verbreiterung, Entsiegelung und Begrünung von Verkehrsinseln.

### Projektmanagement:

- Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Jung
- E-Mail: [m.jung@ulm.de](mailto:m.jung@ulm.de)
- Projekthomepage: <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/verkehr-und-mobilitaet/radverkehr/aktuelles-zum-radverkehr/2024-muenchner-strasse>

## EINRICHTUNG EINES RADVERKEHRSANGEBOTS IN DER MÜNCHNER STRASSE

# 16

ße „Heimstraße“ ermöglicht. Dazu ist in Fahrtrichtung Norden ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen für links abbiegenden Radverkehr gemäß den einschlägigen Musterlösungen eingerichtet.

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/ulm/radspur-statt-autospur-muenchener-strasse-100.html>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Bei der Neuschaffung des Radverkehrsangebots handelt es sich um Förderung nachhaltiger Mobilität. Im Projekt wurde Infrastruktur für den Radverkehr ohne weitere Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung angelegt. Im Gegenteil, denn die Entsiegelung und Begrünung von Verkehrsinseln war ein wichtiger Aspekt des Vorhabens.

Mit dem Umbau der Münchner Straße wurde eine Lücke im Haupttroutennetz des Radverkehrs teilweise geschlossen. Südlich angrenzend wird mit dem derzeitigen radfahrfreundlichen Ersatzneubau der Gänstorbrücke über die Donau samt Umgestaltung des Knotenpunktes die Verbindung fortgeführt.

Zudem rückt der Radverkehr in der Münchner Straße durch die auffällige Gestaltung und Absicherung deutlich ins Blickfeld aller Verkehrsteilnehmenden.

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

Die Kombination aus Deckensanierung, Kanalsanierung, Anpassung der Lichtsignalanlagen sowie Neukonzeption der Fahrbahnmarkierungen und Schutzelemente machte eine enge Abstimmung zwischen den verschiedenen betroffenen Fachabteilungen sowie externen Projektpartnern erforderlich.



# NEUBAU RADWEG ENTLANG DER KIELESBERGSTRASSE

Stadt Ulm

ulm



Das Bauvorhaben lässt sich in drei Abschnitte und die Anbindung im Bereich der Knotenpunkte aufteilen.

Entlang der Straße „Am Bleicher Hag“ wurde, um die verkehrstechnisch erforderliche Breite für einen Zweirichtungsradweg realisieren zu können, eine Auskragung von ca. 90 cm mittels einer Kragplatte auf einer bestehenden Stützwand hergestellt. Die Auskragung beginnt kurz vor der Haltestelle „Lehrer Tal“ und endet am westlichen Widerlager der Rampe auf die Wallstraßenbrücke. Auf dem Gesims wird ein 1,30 m hohes Füllstabgeländer aufgedübelt.

Am Widerlager der Auffahrtsrampe der Wallstraßenbrücke schwenkt der neue Radweg leicht nach Süden und führt über eine neu erstellte Winkelstützwand bis unter das Rampenbauwerk hindurch zur Kienlesbergstraße nördlich der Rampe. Die Oberleitungsmasten der DB werden von der Maßnahme nicht tangiert. Der horizontale Stützwandkopf ist analog dem vorherigen Bereich mit Kragarm und Gesimsbalken ausgebildet und monolithisch mit der Wand verbunden.

Ab der Kienlesbergstraße verläuft der neue Radweg im Bereich der vorhandenen Schot-

terfläche bis zur Einmündung „Beim Alten Fritz“, um hier an den bereits bestehenden Rad- und Gehweg mit der Weiterführung über die Kienlesbergbrücke anzubinden. Die Abgrenzung des Radwegs zur Böschungsfäche erfolgt über ein Streifenfundament, auf dem das Gelände mit 1,30 m Höhe fortgeführt wird.

Kurz vor der Einmündung „Beim Alten Fritz“ befindet sich im Bereich des neuen Radwegs die im Zuge des Straßenbahnbaus der Linie 2 freigelegte Escarpenmauer der Contregarde (Werk IX der Bundesfestung). Die Schotterfläche oberhalb der Ausgrabungsstelle ist derzeit auf ca. 2,65 m verjüngt. Zur Realisierung des durchgehend 3 m breiten Radwegs ist diese Engstelle durch einen Spannbetonträger mit einer Spannweite von rd. 20 m überbrückt. Im Bereich des Knotenpunktes Kienlesbergstraße/Beim Alten Fritz wird zur Anbindung der Straße „Beim Alten Fritz“ eine neue Querung vorgesehen. Diese ermöglicht die Weiterfahrt sowohl in Richtung Westen als auch in Richtung Osten südlich der Kienlesbergstraße. Im Zusammenhang mit der Errichtung der Furt an der Westseite des Knotenpunkts wird die nordwestliche Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr neu geordnet. Der bestehende Schutzstreifen, aus Richtung „Beim Alten

## Projektmanagement:

- Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Jung
- E-Mail: m.jung@ulm.de
- Projekthomepage: [https://buergerinfor.u1m.de/vo0050.php?\\_\\_kvonr=7326](https://buergerinfor.u1m.de/vo0050.php?__kvonr=7326)

# 17



<https://www.youtube.com/watch?v=b-XEYNYTYI>



## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Erweiterung Fahrradinfrastruktur, Lückenschluss und Direktanbindung des Eselsbergs ans Stadtzentrum
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Direkte und schnelle Führung des Radverkehrs, Entfall von Querungen, Trennung vom Fußverkehr
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamtkosten 5,37 Mio. Euro, Fördermittel 3,69 Mio. Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Baubeschluss 07/2022, Babeginn 02/2023, Bauende 05/2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Planung und Bau eines durchgehenden, 3 m breiten Zweirichtungsradwegs auf der Südseite der Kienlesbergstraße, um insbesondere die Radverbindung zwischen Innenstadt und Eselsberg/Wissenschaftsstadt/Universität im Ulmer Haupttroutennetz hinsichtlich Sicherheit und Reisegeschwindigkeit deutlich zu verbessern. Mit der Verlagerung des Radverkehrs vom bisher gemeinsam genutzten nördlichen Geh- und Radweg handelt es sich parallel um aktive Fußverkehrsförderung.

## NEUBAU RADWEG ENTLANG DER KIELESBERGSTRASSE

# 17

Fritz“ und Wallstraßenbrücke kommend, wird weiter nördlich aufgelöst und mittels einer neuen Rampe auf Gehwegniveau geführt. Als gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite 3 m) wird der Radverkehr künftig getrennt vom MIV zu der Aufstellfläche der neuen Furt geführt. Die Verkehrssicherheit wird hierdurch erhöht.

<https://www.regio-tv.de/mediathek/video/fuenf-millionen-euro-projekt-radweg-entlang-der-kienlesbergstrasse-offiziell-eroeffnet/>

<https://www.augsburger-allgemeine.de/neu-ulm/ulm-radweg-kienlesberg-bruecke-mit-dem-rad-geht-s-jetzt-leichter-auf-den-eselsberg-id70773896.html>

<https://www.swp.de/lokales/ulm/verkehr-in-ulm-radweg-zwischen-innenstadt-und-uni-fertig-77193808.html>



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch den Bau des Kienlesberggradwegs wird aktiv der Radverkehr gefördert, der als nachhaltige Mobilitätsform zur Vermeidung von CO<sub>2</sub> beiträgt.

Der Böschungsbereich zwischen Kienlesbergstraße und Gleisanlagen wurde seinerzeit beim Bau der Straßenbahnlinie 2 unterhalb und östlich der Wallstraßenbrücke mit Bruchstein und Schotter aufgeschüttet. Der Neubau des Radwegs wird zum Anlass genommen, die zum Teil übersteilen Böschungsbereiche durch eine Abflachung zu stabilisieren und die ökologische Wertigkeit der Böschung im Gesamten zu erhöhen. Zur Abflachung wird ein neuer Böschungsfuß aus frostsicheren Kalk-Bruchsteinen ausgebildet. Zur ökologischen Aufwertung wird auf der Fläche eine gebietsheimische Steppenheide angesät. Hierzu wird in Abstimmung mit der Ulmer Naturschutzbehörde an Naturstandorten entsprechendes Saatgut geerntet. Zusätzlich werden auf der Böschungsfläche tiefwurzelnde Schwarzkiefern gepflanzt, die für trockene, steinige und kalkhaltige Untergründe gut geeignet sind. Die Abstände der Bäume bis zur Mitte des nördlichen Gleises betragen gemäß Richtlinien der Deutschen Bahn mindestens 12 m. Die in die Böschungsfläche integrierten

Baumstandorte werden zur gleichmäßigen Einbindung des Wurzelballens eben ausgeführt und mittels Kalk-Bruchsteinen abgestützt.

Eine Aussichtskanzel östlich der freigelegten Escarpenmauer verweist auf die historisch begründete Achse Richtung Süden entlang der Courtine VIII bis zum Blaubeurer Tor und ermöglicht zudem einen Blick auf die Escarpenmauer. Als Ergänzung des 2009 errichteten Festungswegs wird hier eine Informationsstele aufgestellt, die auf die Contregarde und die Courtine hinweist. Grundsätzlich wurde die Vegetationsgestaltung so gewählt, dass lediglich geringfügige Pflegearbeiten erforderlich sind. Für gelegentliche Wartungs- und Pflegearbeiten wird entlang des unter der Wallstraßenrampe verschwenkenden Radwegs eine Rampe mit einer maximalen Steigung von 25% in die Böschung modelliert. Das radwegbegleitende Geländer mit einer Höhe von 1,30 m wird nicht unterbrochen. Zudem wird für Kontrollzwecke an der freigelegten Escarpenmauer im östlichen Hangbereich eine Stiege, bestehend aus alpinen Hangstufen, vorgesehen. Der abschließbare Zugang zur Stiege erfolgt über die Aussichtskanzel und wird durch die Informationsstele getarnt.

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

[https://www.ulm.de/-/media/ulm/sub/kost/download/newsletter-ulm-bau-um/ulm-baut-um-newsletter-128\\_240515.pdf](https://www.ulm.de/-/media/ulm/sub/kost/download/newsletter-ulm-bau-um/ulm-baut-um-newsletter-128_240515.pdf)



# UMBAU DER LOUISE-SCHROEDER-STRASSE IN HAMBURG-ALTONA



Ziel der Umgestaltung war es, eine attraktive, komfortable und zeitgemäße Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr zu schaffen, welche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen minimiert, eine Unfallhäufungsstelle des Radverkehrs auflöst und der Verbindungsfunktion der Louise-Schroeder-Straße als Bezirksroute für den Radverkehr gerecht wird. Für den Fußverkehr sollten beidseitig durchgehende Gehwege hergestellt, Querungsstellen geschaffen und die Barrierefreiheit erhöht werden. Mit der Maßnahme sollte der Grünzug Neu-Altona

wieder stärker vernetzt, neue Grünflächen geschaffen, für die Folgen des Klimawandels vorgesorgt sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Für den Radverkehr wurden im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 2023/2024 beidseitig 3 m breite Radwege geschaffen, welche ein entspanntes Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen. Die Radwege sind baulich vom Kfz-Verkehr sowie vom Fußverkehr getrennt, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu vermeiden. Die asphaltierte Oberfläche sorgt für einen guten Fahrkomfort. Darüber hinaus wurden entlang der Straße 188 quell- und zielnahe Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet.

Für den Fußverkehr wurden durchgängige, komfortable und barrierefrei nutzbare Gehwege geschaffen und Querungsmöglichkeiten verbessert. Circa 3.700 m<sup>2</sup> wur-

Die Louise-Schroeder-Straße wurde Ende der 1950er-Jahre im Sinne des damaligen Leitbildes einer autogerechten Stadt als großflächige Verkehrsschneise neu- bzw. ausgebaut. Es entstand eine durchschnittlich 18 m breite asphaltierte Fläche, welche als dreispurige Einbahnstraße sowie zum Parken genutzt wurde. Gegenüber der für die aktuelle Verkehrsbelastung deutlich überdimensionierten Fahrbahn wiesen die Geh- und Radwege zum Großteil nur Mindestbreiten auf oder waren untermäßig und entsprachen nicht dem aktuellen Stand der Technik – und das, obwohl die Louise-Schroeder-Straße mit über 4.000 Radfahrenden pro Tag (Zählung 6–19 Uhr) eine relevante Radverkehrsverbindung im Bezirk Altona darstellt. Hinzu kam eine hohe Zerschneidung des übergeordneten Grünzugs Neu-Altona. Vor diesem Hintergrund wurde die erforderliche Grundinstandsetzung des Straßenzugs für eine Neustrukturierung des Straßenraums genutzt.

## Projektmanagement:

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

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Viola Koch
- E-Mail: fahrrad@altona.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/aktuelles/pressemitteilungen/umbau-der-louise-schroeder-strasse-beendet-954224>

# 18



<https://www.youtube.com/watch?v=eARg8lThiZo>; <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/bezirke/altona/aktuelles/pressemitteilungen/umbau-der-louise-schroeder-strasse-beendet-954224>



## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Hamburg
- **ZIEL:**  
Schaffung einer radverkehrsfreundlichen, klimaangepassten und zukunftsweisenden Infrastruktur
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Der Umbau wurde im Sommer 2024 abgeschlossen. Die Maßnahme erhielt viel positive Resonanz.
- **FINANZIERUNG:**  
RISE, Landesmittel und bezirkliche Mittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Bauliche Umsetzung März 2023 bis Juli 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

3 m breite, baulich getrennte Radverkehrsanlagen, komfortable Gehwege, 73 Baumpflanzungen und extensiv bewirtschaftete Grünflächen, die auch der Versickerung von Regenwasser dienen, zeichnen die Louise-Schroeder-Straße seit dem Straßenumbau 2023/2024 aus. Die ehemals dreispurige Einbahnstraße mit angrenzenden Parkständen wurde im Sinne der Mobilitätswende sowie einer klimaangepassten Infrastruktur neu strukturiert und stellt nunmehr eine attraktive Radverkehrsverbindung dar.

## UMBAU DER LOUISE-SCHROEDER-STRASSE IN HAMBURG-ALTONA

den entsiegelt und ökologisch hochwertige Grünflächen mit einer mehrreihigen Baumallee aus 73 Linden hergestellt. Die Geh- und Radwege entwässern wo möglich in die angrenzenden Grünflächen. So wird das Siegel zusätzlich entlastet, was der Starkregenvorsorge im Sinne des Prinzips der Schwammstadt dient.

Die Flächen für den Kfz-Verkehr wurden zugunsten der neuen Radverkehrsanlagen und Grünflächen auf einen Fahrstreifen und 86 Parkplätze reduziert, welche sich primär im westlichen Abschnitt der Straße konzentrieren.

Zusammenfassend ist eine attraktive Verbindung für den Radverkehr entstanden, bei der zugleich ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und Vorsorge für die Folgen des Klimawandels getroffen wurden.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

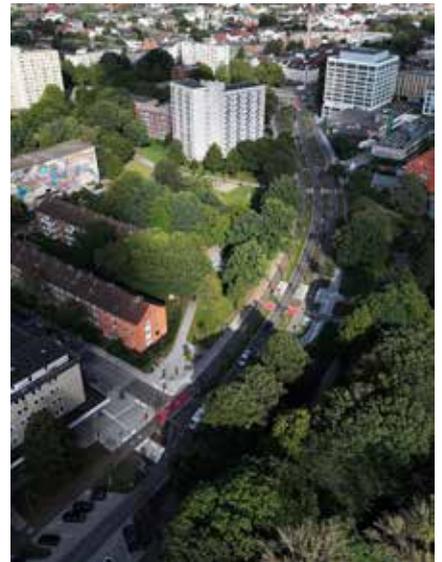
- Unterstützung eines Modal Shifts zu sozial integrativen, gesundheitsfördernden und klimaschonenden Fortbewegungsarten (Steigerung der Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel sowie der Attraktivität des Zufußgehens), der die Mobilität langfristig nachhaltiger gestaltet und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie externe Kosten des Verkehrs reduziert (soziale, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).
- Stärkung des sozialen Zusammenhalts in einem Quartier mit besonderem Entwicklungsbedarf für städtebauliche Aufwertung und soziale Stabilisierung (Teil des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung – RISE) durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (soziale Nachhaltigkeit).
- Positiver Effekt auf das Grundwasser sowie das Mikroklima durch ortsnahe und dezentrale Versickerung bzw. Verdunstung eines Teils des Niederschlagswassers durch den Rückbau ehemalig asphaltierter und gepflasterter Verkehrsflächen (ökologische Nachhaltigkeit).

- Halbierung der Einleitungen in das Mischwassersiegel (Reduktion der in die Siele einleitenden Flächen um ca. 8.100 m<sup>2</sup>). Dadurch Reduktion von Einleitgebühren und der Eintrittswahrscheinlichkeit von Mischwasserüberläufen inkl. der damit verbundenen ökonomischen und ökologischen Folgekosten insbesondere bei Starkregeneignissen und somit aktiver Überflutungsschutz bei innerstädtischen Starkregeneignissen als Klimawandelfolgeanpassung (primär ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit).
- Insektenfreundliche Gestaltung von Grünflächen mit einem hohen ökologischen Wert (primär ökologische Nachhaltigkeit).
- Positiver Effekt auf das Mikroklima und Reduktion des städtischen Wärmeinsel-Effekts durch 73 Neupflanzungen (primär ökologische Nachhaltigkeit).
- Optimierte Bewässerungsmanagement durch Sensorik und Erhöhung der Pflanzenverfügbarkeit des Regenwassers durch wasserspeichernde Substrate (primär ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).
- Geringe Unterhaltungs- und Betriebskosten durch Verwendung mehrjähriger Stauden und Zwiebeln sowie einer mehrjährigen, extensiv zu bewirtschaftenden Wiesenansaat (primär ökonomische Nachhaltigkeit).
- Einsatz von Ersatzbaustoffen sowie Wiederverwendung von vor Ort verfügbaren Baustoffen aus Naturstein (ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit).

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

Umfangreiche Umgestaltungen von Straßenräumen können nur umgesetzt werden, wenn sie von allen Trägern öffentlicher Belange sowie der Bevölkerung mitgetragen werden und eine politische Akzeptanz aufweisen. Im Planungsprozess wurde daher ein Fokus darauf gelegt, alle Akteure frühzeitig einzubinden und konsensfähige, tragfähige Lösungen zu entwickeln.

# 18



# Radverkehrskonzepte, innova- tive Planung, bauliche Anlagen für den Radverkehr, multimodale Planungskonzepte für bauliche Anlagen



## SICHER, SCHNELL, KOMFORTABEL GANZJÄHRIG MIT DEM RAD IN TÜBINGEN UNTERWEGS

Tübingen macht  
**blau**  
Klimaneutral bis 2030



# 19

Tübingen ist auf den ersten Blick nicht die ideale Stadt für viel Radverkehr. Zahlreiche Hügel, ca. 150 m Höhenunterschied in der Kernstadt, der historische Stadtkern ist eng, das Stadtzentrum liegt in zwei Tälern und durch den Fluss Neckar und zahlreiche Zuflüsse ist Tübingen anfällig für Nebel, Nässe und gefrierende Nässe. Zudem müssen immer Neckar, Eisenbahnlinien und Bundesstraße überwunden werden, um vom südlichen in den nördlichen Teil der Kernstadt zu gelangen. Für den Radverkehr existierte dabei bis 2020 nur eine durchgängige Süd-Nord-Verbindung im Zentrum: das Nadelöhr Steinlachunterführung. Auf Basis der vom Gemeinderat beschlossenen Tübinger Radverkehrskonzepte und der Qualitätsstandards wurde insbesondere mit einer finanzkräftigen Radinfrastrukturoffensive in Höhe von 42 Mio. Euro in getrennt geführte Radvorrangrouten investiert. Diese Routen sind bei Zweirichtungsradwegen mindestens 3, aber meistens 4 m breit sowie an Kreuzungen bevorrechtigt (meist ampelfrei) und direkt geführt. In der Kernstadt wurde für die Süd-Nord-Verbindungen in drei reine Radbrücken (West, Mitte, Ost), eine

kombinierte Unterführung für Fuß- und Radverkehre der Bahngleise (Fertigstellung 2025), eine Brücke über den Neckar für Fuß- und Radverkehr (Bankmannsteg; Fertigstellung 2025) sowie die heiß diskutierte und umstrittene Umwidmung der Autospur der zentralen Neckarbrücke zu einem Zweirichtungsradweg (inkl. MIV-Sperrung in der Folge) investiert. Zudem verknüpft diese Sonderbauwerke in Ost-West-Richtung das Blaue Band (insb. Anbindung des ZOB/Hbf mit neuem Fahrradparkhaus). Entstanden ist dabei mit Kosten von 16 Mio. Euro für die Radbrücke West laut Bild-Zeitung die teuerste Radbrücke Deutschland. Diese Radbrücke schlängelt sich elegant auf 10 m über Grund. Die geschwungene Führung war notwendig, um auf die begrenzte Distanz die Höhe über den Bahnstromtrassen gewinnen zu können und trotzdem die Steigung bei komfortablen max. 6% zu halten. Die Radbrücke mündet im Norden in den – nach Recherche der Stadtverwaltung – ersten reinen Radkreisel Deutschlands. Für eine allzeit sichere Fahrt wird die Brücke mit einem dynamischen, blendfreien durchgehenden Lichtteppich beleuchtet und

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Ein ganzjährig sicheres, schnelles, leistungsstarkes und komfortables Radwegenetz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Mehrere Sonderbauwerke errichtet bzw. kurz vor Fertigstellung, Qualitätsstandards etabliert
- **FINANZIERUNG:**  
Landes- und Bundesmittel plus Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2016 bis 2025

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Tübingen hat sich 2016 auf den Weg gemacht, ein ganzjährig sicheres, schnelles, leistungsstarkes und komfortables Radwegenetz zu schaffen. Herausfordernd sind die sehr belebte Topografie und dass der Neckar, mehrere Bahnlinien und eine Bundesstraße die Stadt hart durchtrennen. Für das neue Radwegenetz wurde der Radetat, auf 80 Euro/EW/a erhöht, in vier beheizte Brücken, eine Unterführung und das „Blaue Band“ investiert. Dabei entstanden die längste Radbrücke und der erste Radkreisel Deutschlands.

#### Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Tübingen

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Bernd Schott
- E-Mail: [bernd.schott@tuebingen.de](mailto:bernd.schott@tuebingen.de)
- Projekthomepage: <https://www.tuebingen.de/radverkehrskonzept#/42259>

## SICHER, SCHNELL, KOMFORTABEL GANZJÄHRIG MIT DEM RAD IN TÜBINGEN UNTERWEGS

# 19



Das „blaue Band“ (Foto: Stadt Tübingen)



Radbrücke West bei Nacht (Foto: Knecht, Fa. Schrems und Lohr)



Autospur zu Zweirichtungs-Fahrradspur auf der Neckarbrücke (Foto: Stadt Tübingen)



Radbrücke Mitte (Foto: Stadt Tübingen)



Radbrücke Ost; wg. Demoschutz nicht in Blau (Foto: Werner Sobek)



Fahrradgarage am ZIM/MII (Foto: Stadt Tübingen)

bei Temperaturen unter 4 °C mit Ökostrom beheizt (wie alle neuen Tübinger Radbrücken), um ohne aggressives Salz Glatteis und gefrierenden Nebel zu verhindern. Ergänzt wird das Konzept des ganzjährigen sicheren Radfahrens durch drei spezielle Radwege-Winterdienstfahrzeuge, sichere Abstellanlagen und die stadtweite Markierung von kritischen Einmündungsbereichen in leuchtendem Blau. Mit diesen kostenintensiven, konsequenten Radfördermaßnahmen können die wichtigsten Radwegeverbindungen in den kritischen Abschnitten auf eigener, neuer Infrastruktur (i.d.R. 4 m breit) geführt werden. Dies alles in der bestehenden dichten Kernstadt. Für weniger Stress und mehr Sicherheit; Radeln wird attraktiver, neue Radfahrende werden gewonnen. Dies zeigt sich im Modal Split: 2013 Radverkehrsanteil 16,1% – 2023 25,9%.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachdem drei Brücken über Gewässer verlaufen, Salz jedoch sowohl die Konstruktionen als auch das darunterliegende Gewässer belasten würde, werden die Brücken mit einer elektrisch betriebenen Heizung ausgestattet, die bei Glatteisgefahr

die Temperatur leicht anhebt. Damit wird die Haltbarkeit deutlich verlängert und die Gewässerökologie geschont werden. Die Heizung wird zu 100% mit Ökostrom der Stadtwerke Tübingen gedeckt werden. Der Bankmannsteg wird in innovativer Holzbauweise errichtet. Die Hochschule für Forstwirtschaft in Rottenburg wird den innovativen Bau wissenschaftlich und die Landesstelle für Bautechnik des Regierungspräsidiums behördlich begleiten. Zudem ist Radverkehrsförderung an vielen Stellen auch mit deutlichen Einschnitten beim MIV verbunden, weil der begrenzte Raum in der Stadt neu, zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verteilt wird (Push & Pull).

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

Für die Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen bei der Stadtverwaltung wird auf ein agiles Projektmanagement gesetzt. Kernelement ist die PG Blau, in der alle Themen (zu Strom, Wärme und Mobilität) gebündelt sowie zeitnahe Absprachen (wöchentlich) und Synergien gehoben werden (z.B. Radwege- und Fernwärmerrassenbau).

# RICHTUNG ZUKUNFT DURCH DIE NACHT – SPOTLIGHTS AN AUF „FAHR(G)RAD8“



## Innovative und umweltfreundliche Beleuchtung für „Fahr(G)Rad8“

Die Stadt Bremerhaven verfolgt konsequent das Ziel, den Radverkehr zu stärken und gleichzeitig umweltfreundliche Mobilitätskonzepte zu fördern. Ein Leuchtturmprojekt in dieser Hinsicht ist die Fahrradstraße „Fahr(G)Rad8“. Besonders in dem Projekt ist die konsequente Einbindung von Nachhaltigkeitsaspekten. Der Name „Fahr(G)Rad8“ ist eng mit dem Klimahaus in Bremerhaven verknüpft, wodurch das Projekt regional verortet wird und gleichzeitig die Verbindung zum Klimaschutz unterstreicht.

Ein besonders innovativer Bestandteil des Projekts ist das Beleuchtungskonzept. Dafür wird eine neuartige, dynamische Beleuchtungstechnologie eingesetzt, die speziell für die Bedürfnisse des Radverkehrs und der zu Fuß Gehenden entwickelt wurde. Jede Leuchte entlang der Trasse ist mit einem Radarsensor ausgestattet, der eine adaptive Steuerung der Beleuchtung ermöglicht. Bei Dunkelheit schalten

sich die Leuchten automatisch mit einer Leuchtstärke von 12% der max. Leuchtkraft ein. Wenn sich ein\*e Radfahrer\*in oder ein\*e Fußgänger\*in nähert, steigert die Sensorik die Leuchtkraft auf 100% und vergrößert das Beleuchtungsfeld deutlich. Ein weiterer Vorteil: Der Radarsensor erkennt nicht nur die Bewegung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, sondern erfasst auch deren Geschwindigkeit. Anhand dieser Informationen kann das Beleuchtungsband bestmöglich auf die Nutzengruppen ausgerichtet werden. So wird stets eine optimale Beleuchtung des Weges gewährleistet sowie gleichzeitig Energie gespart und die Lichtverschmutzung minimiert, da nur die erforderlichen Leuchten hochgefahren werden.

Zusätzlich ermöglicht die Beleuchtungstechnologie die kontinuierliche Erfassung der Streckenbelegung. Durch die Analyse dieser Daten kann die Nutzungsintensität der Strecke als Tagesganglinie abgebildet werden. Aktuell werden mit dem Hersteller des Beleuchtungssystems (Signify)

### Projektmanagement:

- Magistrat der Stadt Bremerhaven, Projektleitung Stadtplanungsamt

### Kontakt:

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

# 20



[https://fahrgrad8.de/Videos/Fahrgrad%28%29\\_Kurzvideo.mp4](https://fahrgrad8.de/Videos/Fahrgrad%28%29_Kurzvideo.mp4)



## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Bre men
- **ZIEL:**  
Komfortable und umweltverträgliche Beleuchtung einer 3 km langen Fahrradstraße
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Komfortable und umweltverträgliche Beleuchtung einer 3 km langen Fahrradstraße
- **FINANZIERUNG:**  
Komplette Umsetzung des Förderprojektes: Eröffnung im Oktober 2023
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
01.07.2019 bis 31.10.2023 (Förderzeitraum)

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die innovative Grundbeleuchtung an der Fahrradstraße „Fahr(G)Rad8“ wird adaptiv bei Nutzung hochgefahren. Radarsensoren erkennen die Geschwindigkeit der Nutzenden und regeln die Beleuchtung. Ohne Bewegung wird die Lichtstärke wieder reduziert und so die Lichtverschmutzung minimiert. Somit kann eine Stromersparnis von bis zu 75% erreicht werden. Das mitlaufende Licht ermöglicht die bestmögliche Umwelt- und Naturverträglichkeit bei maximaler Sicherheit und Komfort für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

## RICHTUNG ZUKUNFT DURCH DIE NACHT – SPOTLIGHTS AN AUF „FAHR(G)RAD8“



Gespräche geführt, um diese Daten weiter auszuwerten und die Erfassung auch auf den Tagzeitraum auszudehnen. Diese Daten könnten später für die Verkehrsplanung genutzt werden.

Das Beleuchtungssystem umfasst eine Strecke von 3,3 km – ausgestattet mit 96 Mico-Luma-Gen2-Leuchten. Jede Leuchte hat 16 Watt volle Leuchtkraft und 2 Watt im abgesenkten Zustand. Die Radarsensoren (Comlight Eagle Eye Zhaga) gewährleisten eine präzise Steuerung der Beleuchtung in Abhängigkeit von der Umgebung und der Bewegung. Insgesamt wird durch das Beleuchtungssystem eine Energieeinsparung von rund 75% erzielt. Mit der Installation und Wartung des Beleuchtungssystems wurde die *energycity contracting GmbH* beauftragt.

Das Projekt „Fahr(G)Rad8“ setzt neue Maßstäbe für die Nutzung intelligenter Beleuchtungstechnologie. Die moderne Technik trägt zur Sicherheit der Radfahrenden bei, da im nahe gelegenen Fischereihafen viele Beschäftigte schon vor 6:00 Uhr ihre Arbeit aufnehmen bzw. diese erst nach 22.00 Uhr beenden. Gleichzeitig leistet die Beleuchtungstechnik einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung von Lichtverschmutzung.



### 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 „Fahr(G)Rad8“. Das Ergebnis: Klimafreundliche und nachhaltige Ansätze finden sich in vielen Details. So gibt es z.B. Informationsinseln zu Umweltthemen, vielseitige



Aufenthaltsbereiche und eine Kompensation durch standortangepasstes Gebüsch. Zusätzlich wurden mehr als 100 Bäume neu gepflanzt. Besonders hervorzuheben ist die Obstwiese, die mit 17 unterschiedlichen alten Obstsorten ausgestattet wurde, die zum Naschen einladen. Um die Artenvielfalt von Pflanzen und Tieren nicht einer Lichtverschmutzung sowie Störung durch künstliches Licht auszusetzen, hat die Firma Signify Lampen entwickelt, welche einen reduzierten Blauanteil sowie eine geringe Streuwirkung haben und somit beispielsweise weniger Insekten anlocken. Durch die Dimmbarkeit wird die Tier- und Pflanzenwelt nicht im biologischen Rhythmus gestört und ein optimales Ökosystem bleibt bestehen. Ebenso kann durch die adaptive Steuerung eine Stromersparnis von 75% erzielt werden. 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.

Das Impulsprojekt, dessen Teilaspekte auch auf andere Strecken bzw. Projekte übertragbar sind, steht beispielhaft für die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten.

### 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. Der Fokus lag auf der Beteiligung vieler Akteur\*innen, und verschiedene, klimarelevante Aspekte wurden als entscheidend erachtet, um für die Umsetzung eine breite Akzeptanz zu generieren und die Nachhaltigkeit der Maßnahme sicherzustellen.

# 20

## RADVERKEHRSBESCHLEUNIGUNGEN AN LICHTSIGNALANLAGEN



# 21

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, zu Fuß Gehenden 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 Radverkehrsbeschleunigung unabhängig von Apps nutzbar. Dies erhöht die Barrierefreiheit.

### Projektmanagement:

- Tiefbauamt Stadt Dortmund

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Hendrik Konietzny
- E-Mail: hkonietzny@stadtdo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Signalprogramme und Sensorik an Lichtsignalanlagen optimieren die Querung für Radfahrende.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
24 von insgesamt 36 geplanten Knotenpunkten wurden mit erweiterter Sensorik aufgerüstet.
- **FINANZIERUNG:**  
Landesförderung 95 % für 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 bevorzugen. 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.



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 Frühankündigungen 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 denen 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<sub>2</sub>-Emissionen bei, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als umweltfreundliche Alternative im urbanen Raum.

# DIGITALE ZUSTANDSERFASSUNG VON RADWEGEN IN DORTMUND



daten zu ergänzen und Teile davon allen Beschäftigten der Stadt zur Verfügung zu stellen.

Die Erhaltungsplanung kann dank der hochwertigen und aktuellen Daten zukünftig mit vielen weiteren Ebenen, wie z.B. der Bedeutung der Radwege, den Kosten der Instandhaltung und den geplanten Baustellen im Straßenbau, verknüpft werden.

2021 wurden Straßen, Fuß- und Radwege von Messfahrzeugen digital erfasst. 2023 folgten rund 200 km straßenferne Wege, die nicht parallel zu den Straßen verlaufen und als Radwege genutzt werden. Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad hat diese Radwege, die in der Baulast des Tiefbauamtes liegen, abgefahren und erfasst. Spezielle Kameras und Lasertechnik zur Erfassung der Längs- und Querebeneheit machen die Aufzeichnung möglich. Die Zustandsdaten, die dabei entstehen, sind für die Stadtverwaltung sehr wertvoll. Sie werden künftig an vielen Stellen zum Einsatz kommen, z.B. wenn es darum geht, Sanierungen zu planen und zu priorisieren. Die Informationen ergänzen die bereits bestehenden Daten aus der ersten Befahrung der straßenbegleitenden Radwege im Infrastrukturmanagementsystem der Stadt Dortmund.

Die Informationen dienen vorrangig der betrieblichen Unterhaltung der Infrastruktur und werden in die Straßendatenbank des Tiefbauamtes einfließen. Die erhobenen Daten zu den Radwegen werden dabei ebenfalls für die interne Planung von Bauprogrammen verwendet. Auch das Vermessungs- und Katasteramt wird die Daten nutzen, um die vorhandenen Geo-

den. Der Betrieb des Tiefbauamtes hat das Unternehmen Lehmann + Partner GmbH aus Erfurt damit beauftragt, die straßenfernen Radwege zu befahren. Neben z.B. Oberflächenschäden oder Unebenheiten wurden auch Bestandsdaten (z.B. Belagsart, Breite, Straßenschilder) erfasst. Alle personenbezogenen Daten wurden vom Unternehmen anonymisiert.

Nach der qualitativen Überprüfung der Ergebnisse, werden diese den Fachexpert\*innen der Unterhaltung zur Verfügung gestellt.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Knapp 800 km Radwege befinden sich innerhalb der Dortmunder Stadtgrenzen. Das Tiefbauamt arbeitet kontinuierlich an der Instandhaltung und Verbesserung des Radwegenetzes.

Mit dem Aufbau des Infrastrukturmanagements wird die Planung der Arbeitsabläufe maßgeblich verbessert.

Bauliche und personelle Ressourcen können noch zielgenauer, ökonomischer und nachhaltiger eingesetzt werden.

# 22

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Digitaler Zwilling des Dortmunder Radwegenetzes für das Straßeninfrastrukturmanagement
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
2021 und 2023 wurden Straßen, Fuß- und Radwege von Messfahrzeugen digital erfasst.
- **FINANZIERUNG:**  
Finanziert aus Mitteln des Tiefbauamtes
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein mit Messtechnik ausgestattetes Quad hat die Radwege, die in der Baulast des Tiefbauamtes liegen, abgefahren und erfasst. Spezielle Kameras und Lasertechnik zur Erfassung der Längs- und Querebeneheit machen die Aufzeichnung möglich. Die Zustandsdaten, die dabei entstehen, werden künftig an vielen Stellen zum Einsatz kommen, z.B. wenn es darum geht, Sanierungen zu planen und zu priorisieren.

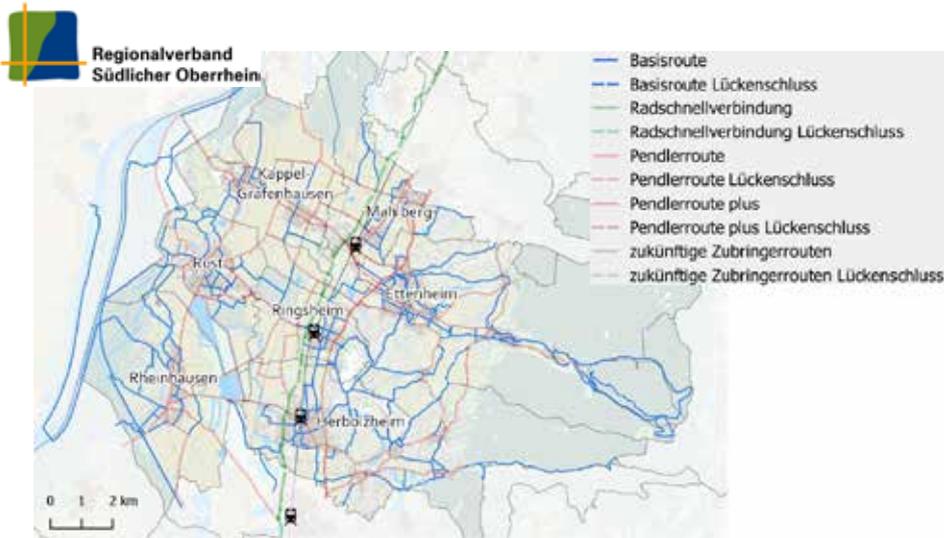
### Projektmanagement:

- Tiefbauamt Stadt Dortmund

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Hendrik Konietzny
- E-Mail: hkonietzny@stadtdo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

# MASTERPLAN RADVERKEHR SÜDLICHE ORTENAU / NÖRDLICHER BREISGAU



# 23

In Abstimmung mit den Landkreisen Emmendingen und Ortenaukreis, den Kommunen Ettenheim, Herbolzheim, Kappel-Grafenhausen, Mahlberg, Rheinhausen, Ringsheim und Rust sowie dem Europa-Park hatte der Regionalverband Ende 2021 die Federführung für den Masterplan Radverkehr Südliche Ortenau / Nördlicher Breisgau übernommen. Das gemeinsame Ziel der Projektpartner war es, den Radverkehr u.a. mit der Schaffung von durchgängigen und sicheren Verbindungen, der Bereitstellung von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen und der Verbesserung der Radwegweisung zu fördern. Der Radverkehrsanteil soll sich in der Raumschaft innerhalb der nächsten 15 Jahre verdoppeln. Der Masterplan ist ein konkreter Handlungsleitfaden, um dieses übergeordnete Ziel zu erreichen.

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen von zwei Online-Beteiligungen und sieben Workshops in den Prozess einbezogen. Dabei konnten viele weitere Anmerkungen und Ideen für das Projekt gewonnen werden, die sich sowohl in der Qualität als auch im Detaillierungsgrad des Masterplans widerspiegeln.

### Projektmanagement:

- Regionalverband Südlicher Oberrhein

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Wolfgang Brucker
- E-Mail: [info@rvso.de](mailto:info@rvso.de)
- Projekthomepage: <http://www.rvso.de/masterrad>

Kernstück des Masterplans ist die Schaffung eines klassifizierten, abgestuften Radverkehrsnetzes (Radschnellverbindungen, Pendlerrouen, Basisrouen und zukünftige Zubringerrouen zur Radschnellverbindung Lahr–Emmendingen). Das Radverkehrsnetz berücksichtigt sowohl die Bedürfnisse des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs und lässt auch den Fußverkehr nicht außer Acht. Es bildet dabei einen Idealzustand ab, der im Bestand noch nicht erreicht ist.

Das erarbeitete Radverkehrsnetz ist etwa 357 km lang, wovon etwa 28 km auf Lückenschlüsse entfallen. Die Handlungserfordernisse wurden herausgearbeitet und Maßnahmenvorschläge abgeleitet, die in einem rund 750 Seiten umfassenden Maßnahmenkataster samt Kartendarstellungen für jede Kommune beschrieben sind. Die 443 Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes beziehen sich auf 350 Strecken und 93 Knotenpunkte.

Bei der Maßnahmenentwicklung wurden bereits bestehende Konzepte und Planungen, wie etwa die Machbarkeitsstudie für

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Ein lokales, gemeinde- und landkreisübergreifendes, durchgängiges und sicheres Radverkehrsnetz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Konzept für 357 km Radwege, 400+ Maßnahmen, Kosten von 33,6 Mio. Euro
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel aus Region / Landes- und Bundesmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2022 bis 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Masterplan denkt den Radverkehr überörtlich, um diesen auch außerhalb der Großstädte konzeptionell und systemisch aufzustellen. Als integriertes Konzept plant der Masterplan Wege, Abstellanlagen sowie intermodale Umsteigepunkte, insbesondere zum ÖV. Die Maßnahmen wurden ebenenübergreifend zwischen Region, Landkreisen, Städten und Gemeinden entwickelt. Der Masterplan ist ein konkreter Handlungsleitfaden und Basis einer strategischen Mobilitätsförderung.

## MASTERPLAN RADVERKEHR SÜDLICHE ORTENAU / NÖRDLICHER BREISGAU

# 23

die Radschnellverbindung Lahr–Emmendingen (s. <http://www.rvso.de/rsw>), mitgedacht. Die grobe Kostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen, welche in unterschiedliche Baulastträgerschaften fallen (Land, Landkreise, Städte und Gemeinden), beläuft sich insgesamt auf etwa 33,6 Mio. Euro, von denen sich etwa 16,9 Mio. Euro auf Lückenschlüsse beziehen.

Für die Finanzierung wurde der Vorschlag für einen 15-Jahres-Umsetzungsplan erarbeitet. Zudem wurden für die Themenbereiche Mobilitätsstationen und Sharing-Angebote sowie Evaluation und Umsetzungsbegleitung (u.a. Marketing und Kommunikation des Radverkehrs) vielfältige Empfehlungen erarbeitet. Der Masterplan liefert dabei die entsprechenden Schwerpunkte für die Umsetzung von Maßnahmen, benennt Zuständigkeiten und gibt darüber hinaus weiterführende Stoßrichtungen für die Zukunft vor.

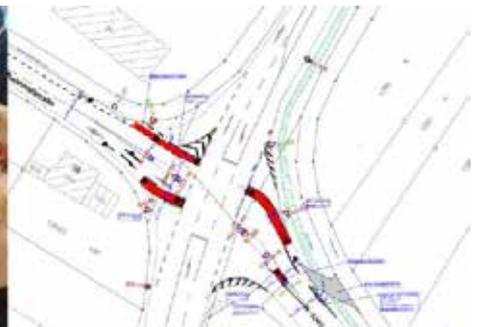
### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Eine wachsende Bevölkerung und ein steigendes Arbeitsplatz- und insbesondere Pendleraufkommen stellen die Städte und Gemeinden in der Region vor die Herausforderung einer zunehmenden Verkehrsbelastung. Um den damit verbundenen Problemen – hohe Umweltbelastungen, steigende Unterhalts-, Betriebs- und Krankheitskosten u.v.a. – entgegenzuwirken, bedarf es nachhaltiger Mobilitätskonzepte, die umweltfreundliche Verkehrsträger in

den Mittelpunkt stellen. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hat die Überörtlichkeit/Regionalität dessen frühzeitig erkannt und daher begonnen, die Entwicklung flächendeckender Radverkehrsinfrastruktur zu fördern. Die lückenlose und sichere Radverkehrsinfrastruktur soll die Menschen dazu bewegen, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren und dabei möglichst direkt, konfliktfrei, gesund, preiswert und umweltbewusst voranzukommen. An dieser nachhaltigen Mobilität sollen auch Menschen in ländlicheren Räumen unserer Region teilhaben. Die Resonanz während der Erarbeitung und der anschließenden Ergebnisvorstellungsphase hat deutlich gezeigt, der Radverkehr ist bei Bevölkerung und Politik in dem ländlich geprägten Perimeter des Masterplans stark nachgefragt. Aufgrund dessen bestehen in der Region die Nachfrage und erste Pläne, den Ansatz auf weitere Teilräume in der Region Südlicher Oberrhein auszuweiten.

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

Zu Beginn des Projekts wurde eine Steuerungsgruppe der Beteiligten initiiert. In ihr wurden fortlaufend Ergebnisse vorgestellt und diskutiert. Die Gruppe wurde umfassend in die Netzkonzeption und Maßnahmenplanung eingebunden. Hierdurch konnte eine lange Phase von Abstimmungs- und Umlaufunden nach der Erstellung des Konzepts verhindert werden.





Der Kommunalverbund hat 2020 das „Regionale Mobilitätskonzept: Radverkehr“ politisch beschlossen. Dieses Konzept ist die Grundlage für die „Regionale Machbarkeitsstudie zur verbesserten Erreichbarkeit der drei Zentren Bremen, Delmenhorst und Oldenburg in der Metropolregion Nordwest“, kurz „RMS21“. Mit der Studie wird die Lücke zwischen dem Konzept und den Planungs- und Bauphasen (Leistungsphasen nach HOAI) geschlossen. Untersucht wurden die Radverkehrsverbindungen zwischen den Zentren Bremen und Delmenhorst und direkt angrenzenden Nachbarkommunen sowie zwischen Oldenburg und angrenzenden Kommunen. Für diese Verbindungen wird in der Region das (zunächst) größte Steigerungspotenzial für den Radverkehr erwartet. Als Ergebnis sollten fachlich abgestimmte Vorzugsvarianten vorliegen, auf deren Grundlage politische Beratungen und fachliche Detailplanungen inkl. Beantragung von Fördermitteln erfolgen können. Durch die intensive verwaltungsgrenzenüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen (11 Gemeinden, drei Städte und zwei Landkreise) sowie weiteren Baulastträgern (drei Landkreise, vier NLStBV-Geschäftsbereiche, Deichverbände) und Akteuren (Naturschutz, Straßenverkehrsbehörden,

Polizei, ADFC etc.) wurden für 13 interkommunale Radrouten Vorzugsvarianten erarbeitet. Geprüft wurde die Umsetzbarkeit von Radschnellverbindungs- und Radvorrangroutenstandards gemäß den „H RSV“ (2021) der FGSV. Für die Routen liegen Maßnahmenempfehlungen, grobe Potenzial- und Kostenabschätzungen sowie Realisierungsempfehlungen vor.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass auf sieben Routen hohe Ausbaustandards linienhaft umgesetzt werden können. Für weitere fünf Routen sollten Maßnahmen für linienhafte Verbesserungen für den Radverkehr angestoßen werden. Im Verlauf einer weiteren Route sind punktuelle Verbesserungen möglich. Alle Routen nehmen eine bedeutende Stellung im regionalen Alltagsradnetz ein, sodass weitere Prüfungen und die Einleitung von Umsetzungsschritten durch die beauftragten Gutachterbüros empfohlen wurden.

Ergänzend wurden im Rahmen der Studie in der Zusammenarbeit zwischen Kommunalverbund und Kommunen vier politische Radtouren zu aktuellen Radverkehrsthemen durchgeführt und ein Kommunikationskonzept für das regionale Radnetz erarbeitet. Durch die Umsetzung des Konzepts werden die künftigen Premium-

## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:** Niedersachsen
- **ZIEL:** Konkretisierung des Linienverlaufs von regionalen Alltagsradrouten zwischen Zentren und Nachbarkommunen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:** 13 Vorzugsvarianten inkl. Maßnahmenempfehlungen und grobe Potenzial- und Kostenschätzungen
- **FINANZIERUNG:** Bund, Metropolregion, Eigenmittel, Kommunen, Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
- **PROJEKTSTATUS:** Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:** 2021 bis 2023

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:** Mit der regionalen Machbarkeitsstudie „RMS21“ wurden für 13 Alltagsradrouten in der Region Bremen und im Raum Oldenburg baulastträgerübergreifende Vorzugsvarianten erarbeitet, auf deren Grundlage politische Beratungen sowie fachliche Detailplanungen zur Umsetzung erfolgen. Unter Federführung des Kommunalverbunds erfolgte ein intensiver Abstimmungsprozess mit insgesamt 14 Städten und Gemeinden aus zwei Bundesländern, fünf Landkreisen sowie weiteren Baulastträgern und Akteuren.

### Projektmanagement:

- Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Lennart Kersting
- E-Mail: kersting@kommunalverbund.de
- Projekthomepage: <http://www.kommunalverbund.de/rms21>



routen im Straßenraum (Bezeichnung, Kennzeichnung, Beschilderung) und in den Medien (Dachmarke, Liniennetzplan, Radportal) einheitlich sichtbar werden.

Durch die interkommunale Zusammenarbeit konnte eine fachliche Grundlage für eine zukunftsfähige Radverkehrsförderung in der Region Bremen und im Raum Oldenburg geschaffen und neuer Schub für die Umsetzung erzeugt werden.

Das Projekt „RMS21“ wurde durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland gefördert. Das Projekt „RMS21“ wurde ebenfalls durch die Metropolregion Nordwest gefördert.

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

Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen sind die zentrale Grundlage für eine Verkehrsverlagerung auf das Rad und zur Stärkung des Umweltverbundes. Durch das Projekt wurden die Voraussetzungen zum Ausbau des hochwertigen Radverkehrsnetzes deutlich verbessert. Das Projektergebnis geht 1:1 in ein Folge-Kooperationsprojekt „Stadtregionales Verkehrskonzept: klimafreundlich zur Arbeit“ in Zusammenarbeit mit der Stadt Bremen und dem ÖPNV-Aufgabenträger ZVBN ein.

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

Durch die Koordinierung des Gesamtprojekts durch den Kommunalverbund als federführende Stelle konnten die zentralen Fachleute aus den beteiligten Kommunen, der Baulastträger und der weiteren Akteure über alle Verwaltungsgrenzen hinweg miteinander vernetzt und eine effektive Arbeitsweise etabliert werden.

# Innovative Fahrradstationen und Fahrradparkanlagen



# DEINRADSCHUPPEN – FAHRRADGARAGEN MIT LASTENRADVERLEIH FÜR DIE ANWOHNER DES BISMARCKVIERTELS

# 25



In urbanen Bestandsquartieren, wie dem Bismarckviertel, haben viele Menschen keinen geeigneten Platz, um ihre Fahrräder, insbesondere E-Bikes, sicher zu parken. Der Transport dieser oft schweren und unhandlichen Fahrräder in Treppenhäusern oder Kellern ist mühsam und sorgt dafür, dass viele ihre Fahrräder nicht regelmäßig im Alltag nutzen. Öffentliche Abstellflächen im Freien bieten oft nicht den notwendigen Wetter- und Diebstahlschutz, weshalb ein innovatives Konzept gefragt war. Daher wurden in Oberhausen die Radschuppen ins Leben gerufen, die die Fahrradmobilität fördern sollen und den Anwohner:innen im Bismarckviertel eine sichere, komfortable Abstellmöglichkeit im öffentlichen Straßenraum bieten.

Das Projekt umfasst 180 moderne Fahrradboxen, welche auf 30 Standorte dezentral im Viertel verteilt sind, um den Zugang für alle Anwohner:innen zu erleichtern. Diese Verteilung sorgt dafür, dass die Boxen in der Nähe der Wohngebäude stehen und die Nutzung möglichst unproblematisch ist.

Die einzelnen Boxen sind mit Steckdosen ausgestattet, damit E-Bikes direkt vor

Ort geladen werden können. Der Zugang erfolgt über eine digitale Buchungsplattform ([www.dein-radschuppen.de](http://www.dein-radschuppen.de)), die eine einfache Reservierung und Öffnung der Boxen per Smartphone, QR-Code oder Chipkarte ermöglicht. DeinRadschuppen ist ein Unterportal des bereits bestehenden Systems DeinRadschloss, welches im Verbundraum des VRR an Haltestellen eingesetzt wird. Der Nutzer kann somit mit einem Benutzerkonto die Radabstellanlagen an Haltestellen und die neuen Anlagen am Wohnort nutzen. Die Mietdauer beträgt drei Monate und kann jeweils vor Ablauf der Mietdauer um weitere drei Monate verlängert werden. Eine Erinnerung zur Verlängerung wird 21 Tage vor Ablauf per E-Mail versendet. Somit ist eine dauerhafte Anmietung seines Abstellplatzes möglich. Die Miete ist aktuell kostenlos.

Ein weiteres Highlight ist der Verleih von sechs E-Lastenrädern an sechs verschiedenen DeinRadschuppen-Standorten. Diese Räder sind mit einem vorderen Faltkorb ausgestattet, der bis zu 60 kg transportieren kann, und bieten dank Automatikgetriebe und leistungsstarkem Motor ein angenehmes Fahrgefühl. Die E-Lastenräder können für einen Tag ausgeliehen werden,

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Bereitstellung von sicheren Radabstellanlagen und Lastenrädern für die Anwohner im Bismarckviertel
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Errichtung von 180 Fahrradboxen an 30 Standorten im Bismarckviertel und sechs E-Lastenräder zum Verleih.
- **FINANZIERUNG:**  
1,3 Mio. Euro (90% Fördermittel BMUV NKI)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

DeinRadschuppen in Oberhausen besteht aus 180 modernen Fahrradboxen und sechs E-Leihlastenrädern für die Anwohner:innen im dicht bebauten Bismarckviertel. Jede Fahrradbox ist mit Ladepunkten für E-Bikes ausgestattet. Die Anlagen sind wettergeschützt und haben Sitzbänke sowie begrünte Dächer, die das Mikroklima verbessern. Eine digitale Buchungsplattform ermöglicht eine einfache Nutzung. Das Projekt erleichtert den Umstieg auf das Fahrrad, fördert nachhaltige Mobilität und reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Projektmanagement:

- Stadt Oberhausen, Verkehrsplanung

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Marcel Knauff
- E-Mail: [marcel.knauff@oberhausen.de](mailto:marcel.knauff@oberhausen.de)
- Projekthomepage: <http://www.dein-radschuppen.de>

# DEINRADSCHUPPEN – FAHRRADGARAGEN MIT LASTENRADVERLEIH FÜR DIE ANWOHNER DES BISMARCKVIERTELS

# 25

**Oberall hier im Bismarckviertel können Sie DeinRadschuppen nutzen.**

**Geplante Standortplanung**  
DeinRadschuppen - Aufbau eines Fahrradstellensystems mit integriertem Lastenradverleih für die Anwohner:innen im Bismarckviertel Oberhausen

**Legende**

- 10 Fahrradboxen
- 10 E-Lastenräder
- 10 E-Lastenräder mit Lastenradverleih
- 10 Fahrradboxen mit Lastenradverleih
- Eingangsseite "Bismarckviertel"

**DEINRADSCHUPPEN**

**Dein Fahrrad sicher abstellen. Ein E-Lastenrad mieten.**

Die geschätzte Stillrate für Ihr Fahrrad. Die meisten Fahrradboxen in DeinRadschuppen im Bismarckviertel sind voll.

Mehr Infos und Anmeldung unter [www.dein-radschuppen.de](http://www.dein-radschuppen.de)

[www.dein-radschuppen.de](http://www.dein-radschuppen.de)

wobei eine Sperrzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr für das Laden eingehalten wird. Der Verleih ist aktuell kostenfrei.

Nur Anwohner:innen können die Boxen und die E-Lastenräder nutzen. Die Nähe zu den Wohngebäuden sorgt dafür, dass alle Anwohner:innen eine einfache, sichere Möglichkeit haben, ihre Fahrräder in Reichweite zu parken und zu laden. Diese Maßnahme trägt zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und zur Entlastung der Straßen bei.

In Zukunft soll durch das Bismarckviertel zudem ein Radschnellweg (Mülheim–Oberhausen–Bottrop) verlaufen. Die entsprechende Machbarkeitsstudie steht kurz vor dem Abschluss.

Das Projekt wurde durch die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt fördert die Nutzung von Fahrrädern und reduziert damit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das Projekt ist darauf ausgerichtet, auch langfristig den Trend zu umweltfreundlicher Fortbewegung zu unterstützen. Das bisher sehr gut angenommene Projekt (Auslastung der Boxen nach wenigen Tagen bei 75%) soll in Zukunft auch auf weitere Standorte übertragen werden. Die Dachbegrünungen verbessern das Mikroklima und tragen zur Reduzierung städtischer Hitzeinseln bei.

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

Die Einbeziehung der Anwohner:innen durch Beteiligungsprojekte und Feedbackmechanismen stellte sicher, dass die Bedürfnisse der Nutzer:innen im Planungsprozess berücksichtigt wurden.

# MOBILITÄTSNETZWERK ORTENAU AÖR



Im Mobilitätsnetzwerk Ortenau, organisiert als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), haben sich die Kommunen Achern, Apenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Oberkirch, Offenburg, Rheinau, Schutterwald, Schwanau, Seelbach und Willstätt zusammengetan, um vernetzte Mobilitätsmaßnahmen im Ortenaukreis zu erarbeiten. Da dem Netzwerk sowohl Kreisstädte als auch kleine und mittlere Kommunen angehören, schafft es die Verknüpfung von Stadt und Land – eine wichtige Voraussetzung für die Mobilitätswende. Alle Maßnahmen unterstützen das Verkehrskonzept des Ortenaukreises und intensivieren die Zusammenarbeit von Kreis und Kommunen.

Herzstück des Netzwerks ist das Sharing-System EinfachMobil, das Miet-Fahrräder und -Pedelecs sowie E-Carsharing-Fahrzeuge an Mobilitätsstationen in den Netzwerkkommunen bereithält. Durch die Vernetzung mit dem ÖPNV bietet das Angebot eine Alternative zum eigenen Auto und vereinfacht für die Bürger:innen die Überwindung der sog. „ersten/letzten Meile“ zu Verkehrsknotenpunkten.

#### Projektmanagement:

- endura kommunal GmbH

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Lara Hölting
- E-Mail: lara.hoelting@endura-kommunal.de
- Projekthomepage: <https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/>

Der interkommunale Charakter des Systems ermöglicht eine kommunenübergreifende Nutzung, somit können Fahrten über die eigene Gemarkung hinaus, im ganzen Netzwerk stattfinden. Die ländlicheren Kommunen profitieren von der besseren Anbindung an die größeren Zentren des Netzwerks. Aber auch die Kreisstädte verspüren die Vorteile eines abnehmenden Parkdrucks durch einpendelnde Autofahrer:innen aus dem Umland.

Aktuell gibt es 55 Mobilitätsstationen in den teilnehmenden Kommunen. Bis 2030 sind 150 Stationen geplant, was wesentlich zur Erreichung des Ziels von 1.000 Mobilitätsstationen in Baden-Württemberg beiträgt und die Vernetzung des Ortenaukreises zukunftsfähig macht. Das Modell fördert also nicht nur die nachhaltige Mobilität, sondern stärkt auch die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und verbessert die Mobilitätsinfrastruktur in der Region. Beispielhaft ist die Kooperation der Kommunalverwaltungen u.a. bei der gemeinsamen Ausschreibung eines Dienstleisters für das Bikesharing-System und der erforderlichen Bauleistungen für die Errichtung der EinfachMobil-Mobilitätsstationen.

# 26



<https://www.einfach-mobil-ortenau.de/>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Entwicklung klimafreundlicher Mobilitätsangebote, Vernetzung von Stadt und Land, Stärkung ÖPNV
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Planung und Bau von 55 Mobilitätsstationen, Implementierung Mobilitätsapp, Bestandsanalyse Radnetz
- **FINANZIERUNG:**  
Fördergelder (Nationale Klimaschutzinitiative – NKI), kommunale Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2019 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit 2018 arbeiten 14 Kommunen im Mobilitätsnetzwerk Ortenau zusammen, um klimafreundliche Mobilität über Gemarkungsgrenzen hinweg zu fördern. Durch Maßnahmen wie ein überregionales Netz von Mobilitätsstationen, eine überkommunale Radroutenplanung und abgestimmte Nahverkehrsangebote werden den Bürger:innen Möglichkeiten zur Mobilität ohne das eigene Auto aufgetan. Gemeinsam minimieren die Kommunen den Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen – das bundesweit erste Projekt dieser Art.



Zusätzlich betreibt das Netzwerk innerhalb der Kommunen Wissensaufbau und sensibilisiert für Mobilitätsthemen, wie z.B. den Ausbau des Radwegenetzes. Mittels einer gemeinsamen Radroutenplanung soll das bestehende interkommunale Radwegenetz weiter ausgebaut werden.

Ein E-Newsletter trägt dazu bei, die Öffentlichkeit über die Aktivitäten des Mobilitätsnetzwerks zu informieren. Die durch das Mobilitätsnetzwerk initiierte Mobilitäts-App „OrtenauMobil“ zielt auf die Digitalisierung von Mobilität ab und erleichtert somit die Nutzung intermodaler Mobilitätsangebote.

Bundesweit haben schon viele kommunale Akteure die Expertise des Netzwerks gesucht, sei es bei der Überzeugungsarbeit in Gremien oder bei technischen Fragen zum Bau von Mobilitätsstationen. Das Interesse benachbarter Kommunen, sich dem Netzwerk anzuschließen, ist ein weiteres deutliches Zeichen seines Erfolgs.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Einsparung von Treibhausgas-Emissionen und Reduktion von Verkehrslärm durch Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), was direkt zur Steigerung der Lebensqualität führt
- Beitrag zum angestrebten Ziel des Landes Baden-Württemberg, der Schaffung von 1.000 Mobilitätsstationen bis 2030
- Personelle und finanzielle Ressourceneinsparung durch Nutzung von Synergieeffekten im Netzwerk (z.B. gemeinsame Ausschreibungen) und gegenseitiges Lernen
- Erhöhung der sozialen Inklusion verschiedenster Bevölkerungsgruppen durch attraktive Preise und Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen
- Förderung des Radverkehrs in der Region durch gemeinsame Radroutenplanung
- Steigerung der Attraktivität des ländlichen Raums durch bessere Anbindung an regionale Zentren

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

- Kooperation der Verwaltungen der Netzwerkkommunen bei der gemeinsamen Ausschreibung von Dienstleistern für Sharing-Angebote und für den Bau von Mobilitätsstationen.
- Regelmäßige Netzwerktreffen der beteiligten Kommunen zum Wissensaustausch
- Gemeinsames Netzwerkmanagement, das die Kommunen koordinierend und beratend unterstützt

# 26

## PILOTPROJEKT RADBOXEN



In dicht bebauten Quartieren gibt es für Anwohnende häufig wenig Möglichkeiten, ihr Fahrrad abzustellen – weder im Wohnhaus noch davor. Gleichzeitig ist der Bedarf an witterungsgeschütztem und gesichertem Fahrradparken in Wohnortnähe in den letzten Jahren stetig gestiegen. Mit den Radboxen sollen Anwohnenden zukünftig ergänzend zu den klassischen Fahrradbügeln auch gesicherte und witterungsgeschützte Radparkangebote im öffentlichen Raum bereitgestellt werden. Da es sich bei den Radboxen um ein neues Angebot zum Radparken in Hamburg handelt, startete Mitte des Jahres 2024 in vier ausgewählten Quartieren ein einjähriges Pilotprojekt, in dem verschiedene Modelle einer Radbox von Anwohnenden getestet werden. Das Pilotprojekt wird im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende von der landeseigenen P + R-Betriebsgesellschaft mbH (P + R) umgesetzt. In Zusammenarbeit mit vier Hamburger Bezirksämtern und der Polizei wurden zwölf verschiedene Teststandorte ausgewählt, an denen insgesamt 20 Radboxen aufgestellt wurden. Die Radboxen von fünf verschiedenen Herstellern bieten

Platz für vier bis sechs Fahrräder. Für die Teststandorte wurden überwiegend Kfz-Parkstände im Straßenraum ausgewählt. Es werden sowohl unterschiedliche Parksituationen (Längsparkstände, Schrägparkstände etc.) als auch verschiedene Aufstellungen der Radboxen zueinander (z.B. nebeneinander oder gegenüber) getestet. Anwohnende im Umkreis von ca. 50 m konnten sich mittels einer Postwurfsendung über die Pilotphase informieren und über eine Webseite für eine der beiden Testphasen bewerben. Die verschiedenen Modelle, die insgesamt Platz für etwa 100 Fahrräder bieten, werden in zwei halbjährigen Testphasen auf ihre Nutzung, den Standort, den Betrieb (Instandhaltung, Reinigung etc.) sowie die Wirkung im Stadtraum geprüft. Dazu nehmen die Teilnehmenden während der Pilotphase verpflichtend an zwei Befragungen teil, um das Angebot im Allgemeinen und die verschiedenen Radbox-Modelle im Speziellen zu bewerten. Neben den Teilnehmenden der Testphasen nehmen die Bezirksämter sowie verschiedene Fachbehörden an der Evaluation teil. Nach Abschluss der Testphase sollen die Anforderungen an eine

### Projektmanagement:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, landeseigene P + R-Betriebsgesellschaft mbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Lena Kühl
- E-Mail: [lena.kuehl@bvm.hamburg.de](mailto:lena.kuehl@bvm.hamburg.de)
- Projekthomepage: <https://www.radkultur.hamburg/radparken-im-quartier>

# 27



<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Pilotprojekt-Hamburg-stellt-neue-Fahrradboxen-auf,radboxen100.html>

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hamburg
- **ZIEL:**  
Erprobung von 20 Radboxen zur Auswahl eines Modells für gesichertes Quartiersparken in Hamburg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Aufstellung von 20 Radboxen an zwölf Standorten, Abschluss der ersten Pilotphase mit 100 Teilnehmenden
- **FINANZIERUNG:**  
Öffentlich (über Zuwendung der FH Hamburg)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024 bis 2025

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Um in Hamburg ein neues Angebot für gesichertes Radparken in Wohnquartieren zu schaffen, werden in einem Pilotprojekt fünf verschiedene Modelle einer Radbox mit insgesamt 100 Stellplätzen getestet. Anwohnende können sich für zwei halbjährige Testphasen bewerben. Anschließend werden die Modelle hinsichtlich ihrer Nutzung, des Betriebs und der Wirkung im Stadtraum evaluiert. Ziel ist es, ein Radbox-Modell für ein stadtweites Angebot von gesichertem Radparken in Wohnquartieren zu finden.

## PILOTPROJEKT RADBOXEN

27



Radbox zur längerfristigen Einführung des gesicherten Radparkangebots in Hamburger Wohnquartieren definiert werden. Die Radboxen sind dabei ein Bestandteil der langfristigen Ausbaustrategie von Radparkangeboten der Stadt Hamburg.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel durch ein gesichertes Radparkangebot am Wohnort
- Stärkung der Wahrnehmung des Fahrrads als Verkehrsmittel und Beitrag, das Gehwegparken zu verringern und so die Barrierefreiheit zu verbessern
- Schutz vor Witterung und Diebstahl für eine langfristige Nutzung des Fahrrads
- Aufstellung der Radboxen überwiegend auf bereits versiegelten Flächen



# RADBOX KREIS STEINBURG – MOBILE MULTIFAHRRADBOX ZUM TESTEN AN BAHNSTATIONEN



# 28

Im Kreis Steinburg hat die Hälfte der Bahnhaltspunkte bisher keine gesicherten Fahrradabstellmöglichkeiten. In dem Modellvorhaben wird getestet, wie hoch der Bedarf für zugangsgesichertes Fahrradparken an diesen Bahnhaltspunkten ist. Dadurch werden Impulse für die Verbesserung des Bike+Ride-Angebotes im Kreis gesetzt und Fehlinvestitionen vermieden. Der Ansatz ist unseres Wissens neu und übertragbar auf andere Regionen.

Die Radbox wurde nach sehr kurzer Vorbereitungszeit (Ausschreibung, Fördermittel, Vorbereitung Aufstellort in ca. sechs Wochen) am 29.11.2024 am ersten Standort in Kremperheide in Betrieb genommen. Dort kann nun jede und jeder ein Fahrrad oder E-Bike sicher parken, entspannt umsteigen und mit der Bahn nach Itzehoe oder Hamburg fahren. In einer sechsmonatigen Testphase wird der Bedarf für gesichertes Fahrradparken am Bahnhaltspunkt ermittelt. Danach wird die Radbox jeweils für ein halbes Jahr an den Bahnhöfen in Herzhorn, Krempe und Wrist aufgestellt.

Die Gemeinde Kremperheide hat sowieso vor, Fahrradboxen am Bahnhof aufzustellen. Durch die Radbox kann nun erst einmal getestet werden, wie viele Stellplätze

benötigt werden. Das Angebot kommt auch den Nachbargemeinden zugute und wird von der Gemeinde und der Radkoordination des Kreises beworben. Auch am zweiten Standort, dem Bahnhaltspunkt Herzhorn, plant die Gemeinde bereits eine neue Bike+Ride-Anlage und kann durch die Testphase mit der Radbox den Bedarf vorher ermitteln.

Die Boxen sind innen beleuchtet, man kann Fahrradhelm und Regenkleidung dort gut mit unterbringen. Zur Nutzung der Boxen ist lediglich eine Bankkarte notwendig. Eine Registrierung ist nicht notwendig. Das Fahrradparken kostet für 24 Stunden in den unteren Boxen zunächst einen Euro, für eine Woche vier Euro. Mehr Informationen dazu findet man unter <http://www.radfahren-steinburg.de/radbox>.

Die Radkoordination des Kreises will in Abstimmung mit den Gemeinden die Radbox ausgiebig testen und durch Öffentlichkeitsarbeit und passende Mietkonditionen eine optimale Auslastung und damit eine breite Nutzung erreichen. Es soll vermieden werden, dass die Boxen von wenigen zu günstig gemietet und dann nicht intensiv genutzt werden, wie es in vielen Fahrradsammelschließanlagen in Nord-

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Schleswig-Holstein
- **ZIEL:**  
Bedarfsermittlung für zugangsgesichertes Fahrradparken an Bahnhaltspunkten und Werbung für Bike+Ride
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Inbetriebnahme der versetzbaren Radbox mit 16 Einzelboxen am 29.11.2024 an der Bahnhaltspunkt Kremperheide
- **FINANZIERUNG:**  
Investition (60.000 Euro) zu 75% gefördert vom Land Schleswig-Holstein
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
11.2024 bis 12.2026, Radbox wird langfristig weiter genutzt.

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Kreis Steinburg hat eine versetzbare Fahrradboxenanlage mit 16 Einzelboxen angeschafft, um für Bahnhaltspunkte in kleineren Gemeinden den Bedarf für zugangsgesichertes Fahrradparken fundiert zu ermitteln. Die Radbox ermöglicht das sichere Abstellen von E-Bikes und hochwertigen Fahrrädern und erweitert den Einzugsbereich der Bahnhaltspunkte für Radfahrende deutlich über die Grenzen der Gemeinden hinaus. Sie wird bis Ende 2026 jeweils sechs Monate an vier Bahnhaltspunkten getestet.

### Projektmanagement:

- Kreis Steinburg: Radkoordination

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Möller
- E-Mail: [thomas.moeller@team-red.net](mailto:thomas.moeller@team-red.net)
- Projekthomepage: <http://www.radfahren-steinburg.de/radbox>

## RADBOX KREIS STEINBURG – MOBILE MULTIFAHRRADBOX ZUM TESTEN AN BAHNSTATIONEN

# 28



deutschland der Fall ist, wo oft alle (teuer hergestellten) Plätze vermietet, aber nur wenige Abstellplätze tatsächlich belegt sind.

Die RadBox wurde von der Firma RWC-Factory in Chemnitz hergestellt, die dazu Standard-Seecontainer recycelt. Durch die konische Form der Einzelboxen, in die das Fahrrad rückwärts hineingeschoben wird, können die Fahrräder besonders platzsparend untergebracht werden. In der doppelstöckigen Fahrradboxenanlage sind die acht Boxen in der unteren Ebene mit Steckdosen zum Laden von Fahrradakkus ausgestattet. In diese Boxen können bei Bedarf jeweils zwei Fahrräder eingestellt werden. In die Boxen der oberen Ebene werden Fahrräder mithilfe einer ausziehbaren Schiene mit Hebeunterstützung eingeparkt.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Antrieb für das Projekt: Die Radbox ermöglicht den klimafreundlichen Umstieg vom Auto auf Bahn und Fahrrad/E-Bike. Der Probebetrieb vermeidet hohe Fehlinvestitionskosten

ten für zugangsgesicherte Bike+Ride-Plätze, weil die Dimensionierung langfristiger Lösungen an den ermittelten Bedarf angepasst werden kann. Die Radbox selbst ist aus einem recycelten Standard-Seecontainer hergestellt, wodurch viel Stahl und Energie eingespart werden.

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

Eine optimale Zusammenarbeit von Kreisverwaltung (Amt für Kreisentwicklung und Vergabestelle) und externer Radkoordination sowie hohes Engagement der Gemeinde Kremperheide haben das Projekt sehr beschleunigt. Durch Auswahl eines innovativen Produktes und einen sehr flexiblen Anbieter hat sich der Ausschreibungs- und Lieferzeitraum stark verkürzt.



# BIKE TOWER OSNABRÜCK-ALTSTADTBAHNHOF



Enge städtische Räume und hoher Radparkbedarf sind eine große Herausforderung für Bahnhöfe in einer innerstädtischen Lage. Der Bike Tower am Altstadtbahnhof Osnabrück ist ein Leuchtturmprojekt für innovative, fahrradfreundliche Infrastruktur und stellt eine zukunftsweisende Lösung für das Fahrradparken dar. Mit seiner Eröffnung im Dezember 2023 hat die Stadt Osnabrück Maßstäbe für eine neue Form der multimodalen Verknüpfung von Rad und Bahn gesetzt.

## Technik, Kunst und Nachhaltigkeit

Das vollautomatische Fahrradparkhaus umfasst acht Rad-Türme mit einem Paternostersystem, das 160 Einzelboxen für Fahrräder bereithält. Hersteller ist Koch & Partner, Bike Parking Systems AG.

Auf einer Grundfläche von nur 6 x 10 m und mit einer Höhe von ca. 16 m bietet der Bike Tower eine platzsparende Möglichkeit, Fahrräder sicher und witterungsgeschützt zu parken. Die Bedienung erfolgt bequem und intuitiv über eine Smartphone-App. Er-

## Projektmanagement:

- Stadt Osnabrück

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulla Bauer
- E-Mail: [radverkehr@osnabrueck.de](mailto:radverkehr@osnabrueck.de)
- Projekthomepage: <https://www.parken-osnabrueck.de/fahrrad/biketower-altstadt-bahnhof.html>

gänzend steht eine offene Doppelstockanlage mit 64 Stellplätzen zur Verfügung. Auf der anderen Seite des Bahnhofsgebäudes wird eine überdachte Abstellfläche für Lastenräder, Anhänger etc. entstehen.

Der Betrieb erfolgt durch die Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft, die Nutzungstarife orientieren sich an denen der Radstation am Hauptbahnhof (0,90 Euro/Tag, 9,00 Euro/Monat, 90 Euro/Jahr). Ein Rufservice und eine Mobilitätsgarantie sichern, dass die Nutzenden auch in Störungsfällen an ihr Rad kommen oder andere Verkehrsmittel nutzen können.

Der Bike Tower vereint Funktionalität mit ästhetischen und nachhaltigen Elementen: Das farbenfrohe Design der Fassade thematisiert die Mobilität ohne Auto und macht den Bike Tower zu einem Blickfang. Die Begrünung des Vordachs und des Dachs tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Als städtebauliches Highlight zeigt er in einem stark vom Autoverkehr dominierten Bereich explizit die hohe Bedeutung des Radverkehrs.

## Ein Projekt mit wachsender Akzeptanz

Die Nutzerzahlen des Bike Towers steigen seit seiner Eröffnung stetig an. Zielgruppen sind Bahn-Pendelnde, aber auch Menschen, die die Innenstadt besuchen. Aktuell sind 26 Jahresabos abgeschlossen, in den ersten elf Monaten wurden insgesamt 426 Monatsabos und ca. 1.500 Tagestickets gebucht. Der Peak der Tagesparker im Mai 2024 (224) während des Volksfestes „Maiwoche“ zeigt, dass das Angebot auch gerne bei Innenstadtveranstaltungen genutzt wird.

## Realisierung: Bauzeit und Kosten

Die vorbereitenden Tiefbauarbeiten begannen im Dezember 2022. Der Aufbau des Bike Tower erfolgte ab April 2023. Eröffnet wurde er im Dezember 2023.

# 29

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Vollautomatisches Fahrradparkhaus mit 160 Einstellplätzen am Altstadtbahnhof
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Inbetriebnahme Dezember 2023
- **FINANZIERUNG:**  
Circa 2,5 Mio. Euro, gefördert durch das BMDV
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Baubeginn 2022, Inbetriebnahme Dezember 2023

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Vollautomatisches Fahrradparkhaus mit 160 Einstellplätzen im Paternostersystem an zentralem Standort. Schaffung eines gesicherten, 24/7-zugänglichen Angebotes für (hochwertige) Fahrräder auf beengtem Raum. Damit Stärkung des Umweltverbundes und der Multimodalität. Städtebauliches Highlight und Zeichen für die Mobilitätswende.



Die Gesamtkosten belaufen sich auf 2,54 Mio. Euro, förderfähig 2,48 Mio. Euro. Die Realisierung des Bike Towers wurde gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus dem „Programm zur Förderung innovativer und modellhafter Baumaßnahmen für den Radverkehr“ mit einer Förderquote von 100%.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Angebot für gesichertes Fahrradparken befördert die Mobilitätswende. Beim Bauwerk tragen die Begrünung von Dach und Vordach sowie die Begrünungsmaßnahmen im direkten Umfeld zur Nachhaltigkeit bei.

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

- Nutzung eines Grundstücks der Stadtwerke Osnabrück AG mit Gestattungsvertrag statt Ankauf
- Projektleitung durch den städtischen Eigenbetrieb Immobilien mit Unterstützung durch ein externes Architekturbüro



# NEUBAU EINER FAHRRADABSTELLANLAGE SÜDLICH DES BAHNHOFSTEGS („FAHRRADHAIN“)

Stadt Ulm

ulm



# 30

Der sogenannte Fahrradhain bietet Platz für insgesamt 21 überdachte Radabstellanlagen in den Abmessungen 2,00 x 6,00 m, die mit Doppelstockparkern ausgestattet jeweils Platz für 20 Fahrräder bieten. Hinzu kommen vier abschließbare Fahrradgaragen, die mit Zugangssystem ausgestattet für je 16 Fahrräder diebstahlsichere, allerdings kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten bieten. Im südlichen Bereich befinden sich außerdem zwei etwas größere Überdachungen, welche das Abstellen von insgesamt acht (bzw. 16) Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern ermöglichen. Insgesamt entstehen so knapp 500 Fahrradstellplätze. Ergänzt wird das Angebot um 18 kostenpflichtige Schließfächer mit Akkulademöglichkeit.

Der Fahrradhain ist analog zum angrenzenden ZOB von Norden und Süden jeweils entlang der Friedrich-Ebert-Straße und des Bahngeländes mit gemeinsamen Geh- und

Radwegen erschlossen. Darüber hinaus verfügt der Fahrradhain noch über eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Mittelachse sowie fünf weitere Querverbindungen zur jeweiligen Infrastruktur.

Die Planung sieht eine extensive Begrünung der Fahrradüberdachungen sowie die Durchgrünung der Anlage mit über 80 Feldahornen vor. Somit wird ein Beitrag für ein positives Stadtklima geleistet.

Die künftige Abstellanlage befindet sich auf dem südlichen Bahnhofplatz unmittelbar anschließend an den 2024 fertiggestellten, neuen ZOB Ulm. Nördlich an den Fahrradhain angrenzend soll eine Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten (Pkw, E-Scooter) entstehen und die engmaschige Verknüpfung der verschiedenen nachhaltigen Mobilitätsformen (insbesondere mit dem ÖPNV bzw. SPNV) erleichtern.

## Projektmanagement:

- Stadt Ulm, Hauptabteilung Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Jung
- E-Mail: m.jung@ulm.de
- Projekthomepage: <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/verkehr-und-mobilitaet/radverkehr/fahrradhain>

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- BUNDESLAND:  
Baden-Württemberg
- ZIEL:  
Schaffung von hochwertigen und überdachten Fahrradstellplätzen in Bahnhofsnähe
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Planung der Anlage, Vergabe der Gewerke, vorbereitender Tiefbau
- FINANZIERUNG:  
Gesamtkosten ca. 2 Mio. Euro;  
Landesförderung
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
03/2025 bis 06/2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Neubau einer Fahrradabstellanlage in Bahnhofsnähe mit knapp 500 überdachten Stellplätzen. Davon sind 64 Stellplätze in zugangsgesicherten Sammelschließanlagen (kostenpflichtig). Weiterhin gibt es Stellplätze für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger. Schließfachanlagen und eine Radservicestation runden das Angebot ab. Die Durchgrünung der Anlage mit über 80 Feldahornen leistet einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas.

## NEUBAU EINER FAHRRADABSTELLANLAGE SÜDLICH DES BAHNHOFSTEGS („FAHRRADHAIN“)

# 30



Das Projekt wird vom Land Baden-Württemberg mit Landesmitteln (LGVFG-ÖPNV) gefördert.

<https://www.augsburger-allgemeine.de/neu-ulm/ulm-zob-und-fahrradparkplatz-kommen-sorgen-um-einstein-discovery-center-id66976376.html>

<https://www.regio-tv.de/mediathek/video/neue-fahrradabstellanlage-am-ulmer-bahnhof-eroeffnet/>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Nachhaltigkeit im Sinne der engen, zentral gelegenen Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Mobilitätsformen (Fahrradhain – ZOB – Hauptbahnhof – Mobilitätsstation) ist der grundlegende Ansatz des Projekts. Die Aufwertung des Stadtklimas rund um den Hauptbahnhof Ulm mit den über 80 heimischen Feldahornen wird insbesondere in den Sommermonaten gewinnbringend sein und sowohl Vögeln Schutz und Nistplätze als auch Insekten Nahrung im urbanen Raum bieten.



Mit dem Projekt Schülerwohnen und Fahrradparkhaus in Schorndorf reagiert der Rems-Murr-Kreis gemeinsam mit der Kreisbaugruppe, den Stadtwerken Schorndorf und dem beruflichen Schulzentrum auf den allgegenwärtigen Klimawandel und Wohnraummangel: Im Schulterabschluss wurde ein Wohngebäude in Holzmodulbauweise im KfW-40-Standard mit 19 Appartements mit integriertem öffentlichen Fahrradparkhaus errichtet.

Nach dem Spatenstich ist es in rund zwölf Monaten Bauzeit gelungen, das Grundstück in guter Lage zur Innenstadt und zum Bahnhof nachzuverdichten. Das Gebäude wurde auf einer bisher ungenutzten, aber versiegelten Innenstadfläche errichtet. Feierlich eröffnet wurde es als Musterbeispiel für nachhaltiges Bauen im Oktober 2024. Die ersten Auszubildenden sind bereits in das Gebäude eingezogen.

Die 19 modernen Appartements mit eigener Küche und eigenem Bad bieten Platz für 38 Auszubildende, die während ihrer Theoriephase somit in unmittelbarer Nähe des Beruflichen Schulzentrums wohnen können. Auch das Thema Inklusion ist mitgedacht und es wurden drei barrierefreie Appartements umgesetzt.

Vorher mussten die Auszubildenden zum Teil weite Strecken pendeln, die nun vermieden werden. Außerhalb der Schulzeit

#### Projektmanagement:

- Rems-Murr-Kreis

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Christina Berghoff
- E-Mail: [c.berghoff@rems-murr-kreis.de](mailto:c.berghoff@rems-murr-kreis.de)
- Projekthomepage: Noch nicht vorhanden bzw. Social Media über Instagram Account des Landkreises. Fahrradstellplätze können unter <https://www.bikeandridebox.de> gebucht werden.

## „RADHAUS“: SCHÜLERWOHNEN UND INTEGRIERTES FAHRRADPARKHAUS IN SCHORNDORF

beziehungsweise bei Verfügbarkeit stehen die Appartements Referendarinnen und Referendaren der Schule oder Mitarbeitenden der Rems-Murr-Klinik Schorndorf zur Verfügung. Die Apartments sollen auch für Praktikantinnen und Praktikanten sowie Werksstudentinnen und -studenten in Ferienzeiten nutzbar sein, denn Wohnraum in der Region Stuttgart ist knapp und schwierig für ein ein- bis dreimonatiges Praktikum zu finden. Somit kann das Gebäude möglichst durchgängig genutzt, weitere Pendlerstrecken eingespart und der Radverkehr aktiv gefördert werden.

Das Fahrradparkhaus im Erdgeschoss soll motivieren, nachhaltige Mobilitätsformen zu nutzen. Es verfügt auf einer rund 265 m<sup>2</sup> großen Fläche über 146 Fahrradabstellplätze, darunter doppelstöckige Ständer für normale Fahrräder und 30 Boxen, in denen man E-Bikes einschließen und laden kann. Helme und sonstige Gegenstände können in 92 abschließbaren Schließfächern verstaut werden. Das Fahrradparkhaus steht der Öffentlichkeit zur Verfügung. Es ist ein Baustein für vernetzte und nachhaltige Mobilität einer Metropolregion.

Das Projekt Schülerwohnen und Fahrradparkhaus wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit 880.000 Euro gefördert. Insgesamt hat der Rems-Murr-Kreis rund 4,65 Mio. Euro in das Projekt investiert. Es hat den 3. Platz beim Wirtschaftspreis „Schwarzer Löwe“ Baden-Württemberg in der Kategorie „Wohnkonzepte“ gewonnen.

Unser „Radhaus“ sollte den Deutschen Fahrradpreis gewinnen, weil es zeigt, dass Veränderungen möglich sind. Wir wollen damit vernetzte Mobilität stärken und das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel

# 31



<https://www.instagram.com/reel/DBQ-KAKA17C4/>



### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Vernetzte Mobilität mit attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten in klimafreundlichem Wohnheim
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das multifunktionale Gebäude mit öffentlichem Fahrradparkhaus wurde am 11. Oktober 2024 eröffnet.
- **FINANZIERUNG:**  
Gesamtprojekt: Rund 4,65 Mio. Euro.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Der Spatenstich war im Juni 2023, das Bauende im August 2024 und die Eröffnung im Oktober 2024.

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Zentral in der Innenstadt von Schorndorf (40.000 EW) hat der Rems-Murr-Kreis (440.000 EW, Region Stuttgart) in Bahnhofsnähe ein multifunktionales Schülerwohnheim in klimafreundlicher Holzmodulbauweise mit öffentlichem Fahrradparkhaus (146 Fahrradabstellplätze, inkl. E-Bike-Boxen) geschaffen. Durch vernetztes Denken und kooperatives Handeln wurden mehrere akute Herausforderungen angegangen: gute Bildungschancen für alle, bezahlbarer Wohnraum, vernetzte und nachhaltige Mobilität sowie Klimaschutz.

## „RADHAUS“: SCHÜLERWOHNEN UND INTEGRIERTES FAHRRADPARKHAUS IN SCHORNDORF

# 31

etablieren. Wir schauen dabei in die Zukunft, denn parallel wird vom Landkreis ein Radschnellweg von Schorndorf bis in die Landeshauptstadt Stuttgart geplant und umgesetzt. Das öffentliche Fahrradparkhaus wird diesen gut ergänzen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit hat eine zentrale Bedeutung im Projekt:

- Aktuell befindet sich das Projekt im Zertifizierungsprozess für das Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude (QNG-PLUS). Es ist das erste Gebäude des Rems-Murr-Kreises in Holzmodulbauweise, das entsprechend zertifiziert wird. Das Gebäude wurde nach dem Bewertungssystem für Nachhaltiges Bauen DGNB-Silber (Version NWO18) bewertet. Mit der Zertifizierung QNG-PLUS dürfen die Treibhausgasemissionen im Gebäudelebenszyklus maximal 24 kg CO<sub>2</sub> Äqu./(m<sup>2</sup> a) und der ermittelte Primärenergiebedarf nicht erneuerbar im Gebäudelebenszyklus maximal 96 kWh/(m<sup>2</sup> a) betragen.
- Durch den Betrieb mit einer Luftwärmepumpe in Kombination mit einer Photovoltaikanlage wird das Gebäude klimaneutral. Die Leistung der Photovoltaikanlage von knapp 25 kWp trägt nicht nur zur Eigenversorgung bei, sondern speist auch den überschüssigen Strom als Grünstrom ins öffentliche Netz ein. Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende erleben hier modernstes und zukunftsorientiertes Wohnen in der Innenstadt.
- Durch die klimaschonende Holzbauweise konnten erhebliche Energieeinsparungen an grauen Emissionen erzielt werden. Mit der Zertifizierung QNG-PLUS sind mindestens 50% der neu eingebauten Hölzer, Holzprodukte und/oder Holzwerkstoffe nachweislich aus nachhaltiger Forstwirtschaft.
- Durch das moderne Schülerwohnheim werden zum Teil weite Pendlerstrecken vermieden, die die Auszubildenden und die weiteren Bewohnerinnen und Bewohner ansonsten zurücklegen müssten.

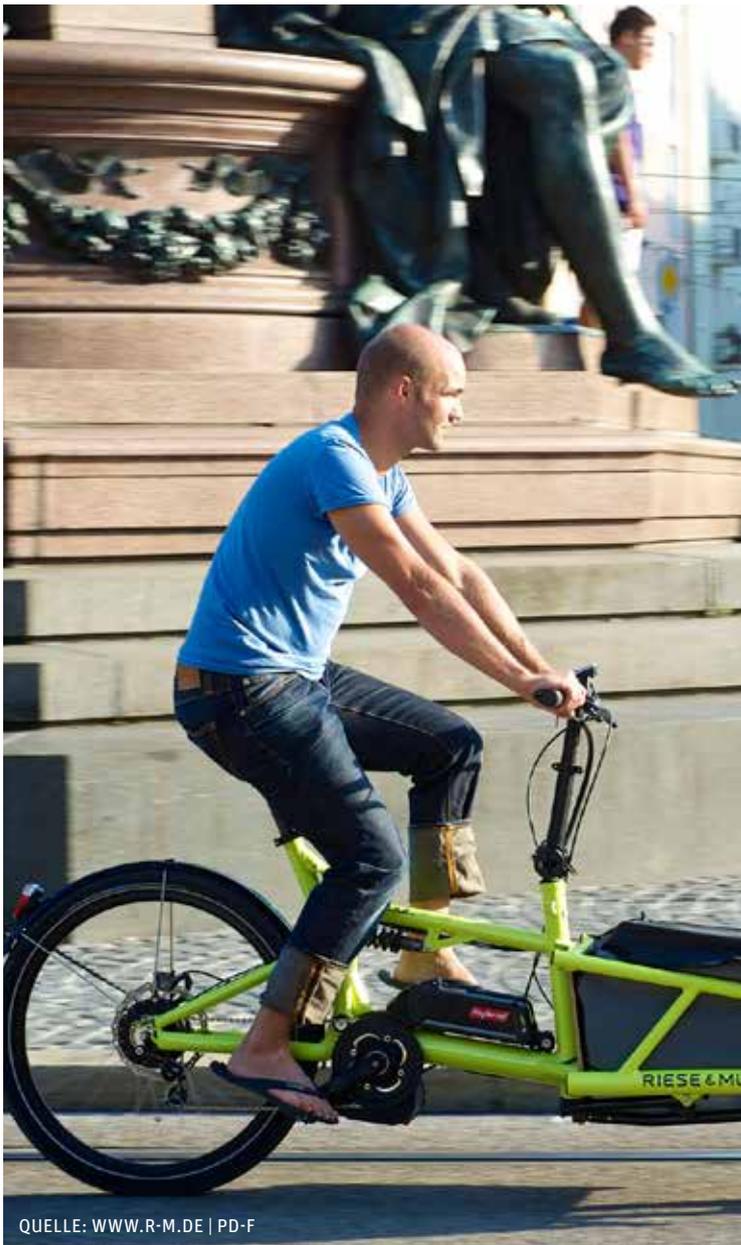
- Mit dem öffentlichen Fahrradparkhaus wird der Radverkehr aktiv gefördert und es stehen rund 150 attraktive, witterungs- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten zentral am Bahnhof und in der Innenstadt gelegen zur Verfügung.
- Nach unserer Überzeugung sind junge Menschen, die ein solches Mobilitäts- und Wohnkonzept erleben, die besten Botschafterinnen und Botschafter für Veränderung, nachhaltige Mobilität und Klimaschutz.
- Nicht nur ökologische, auch soziale und ökonomische Aspekte der Nachhaltigkeit sind bedeutend: Mit dem Projekt fördert der Landkreis gute Bildungschancen für alle. Dringend benötigter bezahlbarer Wohnraum wird geschaffen. Als Schulträger ist der Rems-Murr-Kreis dafür verantwortlich, den Auszubildenden für die Zeit des Unterrichts einen Wohn- und Schlafplatz zur Verfügung zu stellen. Bisher extern angemietete Ferienwohnungen beziehungsweise Gaststätten können weitestgehend aufgegeben und weite Pendlerstrecken somit vermieden werden.
- Das Projekt trägt ebenso zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele des Rems-Murr-Kreises bei. Die Landkreisverwaltung hat sich das Ziel gesetzt, mit allen kreiseigenen Liegenschaften bis 2030 klimaneutral zu sein. Bis spätestens 2040 soll die Klimaneutralität für den gesamten Landkreis gelten. Die Kreisbaugruppe hat sich das Ziel gesetzt, ihren Bestand bis 2040 klimaneutral zu betreiben.

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

Gebaut wurde das Gebäude in klimaschonender Holzmodulbauweise BEG 40 NH mit hohem Vorfertigungsgrad, was zu einer kurzen Bauzeit führt. Es fanden regelmäßige und gute Abstimmungsrunden mit den Kooperationspartnerinnen und -partnern statt, wodurch das Projekt zügig umgesetzt werden konnte. Durch das gute Miteinander profitieren alle von Synergieeffekten.



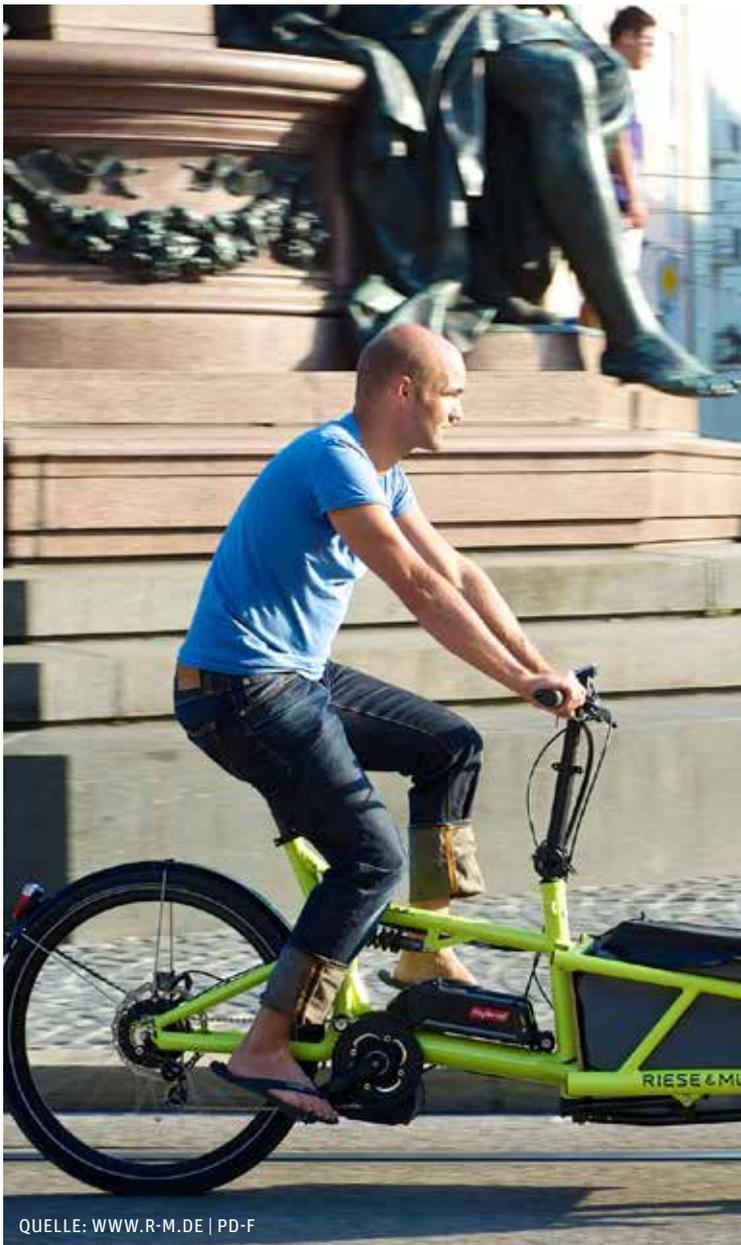
# SERVICE & KOMMUNIKATION



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



# Fahrradservicestationen, Fahrradverleihsysteme, Transportmöglichkeiten für Fahrräder und geführte Radtouren



# MEHR SICHERHEIT VOR ORT: DIE MOBILE ZWEIRAD-PRÜFSTATION DES ADAC NORDRHEIN



relevanten Bauteile an und haben u.a. Bremsen, Beleuchtung, Lenkung, Pedale und den Antrieb – Motor, Kette und Schaltung – im Blick. Kleinere Fehler beheben sie sofort. Ansonsten erhalten Fahrradfahrende eine Checkliste mit Empfehlungen für die Werkstatt. Außerdem stellen unsere ADAC Techniker Lenker und Sattelhöhe passend zur Körpergröße ein.

Viele Radfahrende unterschätzen, wie gefährlich auch kleine Mängel am Fahrrad im Straßenverkehr sein können, und vernachlässigen die technische Sicherheit ihres Zweirads. Laut einer aktuellen DEKRA-Studie (2024) lassen nur 38% ihr Fahrrad regelmäßig in einer Fachwerkstatt warten.

Mit dem Einsatz der Mobilen Zweirad-Prüfstation möchte der ADAC Nordrhein darauf aufmerksam machen, wie wichtig ein verkehrssicheres Fahrrad ist und Radfahrende mit einem Technik-Check sowie praktischen Tipps unterstützen. An dem zu einer Werkstatt umgebauten Transporter prüfen wir seit April 2022 Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes auf Sicherheit und Funktionstüchtigkeit.

Das Besondere: Nicht das Rad kommt zur Prüfstation, sondern umgekehrt. Wir sind in der Region Nordrhein (Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf) überall dort im Einsatz, wo viele Radfahrende unterwegs sind oder ihr Zweirad abstellen – z.B. an Universitäten, Schulen oder bei Veranstaltungen.

Entlang einer Checkliste schauen sich unsere Fahrrad-Experten alle sicherheits-

Im Jahr 2024 hat der ADAC Nordrhein mit seiner Mobilen Zweirad-Prüfstation an knapp 80 Einsatztagen mehr als 1.750 Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes gecheckt. Bei der Terminplanung kooperieren wir mit Städten, Universitäten, Schulen, der Polizei, dem ADFC und weiteren ADAC Regionalclubs und Event-Veranstaltern. Unsere Mobile Zweirad-Prüfstation stößt in ganz Deutschland auf Interesse. 2024 haben wir bei bundesweiten Sondereinsätzen z.B. folgende Veranstaltungen mit hohem Fahrradaufkommen unterstützt:

- Hannover Marathon
- Downhill Cup Winterberg
- Kieler Woche
- NRW-Tag (Köln)
- IRONMAN Duisburg und Frankfurt

Ein besonderes Augenmerk legen wir auf die Einsätze an Universitäten und Schulen, denn gerade für junge Menschen ist das Fahrrad oft das wichtigste Fortbewegungsmittel. Unsere Erfahrungen zeigen jedoch, dass viele Zweiräder über technische Mängel verfügen. Für umso wichtiger halten wir hier die Aufklärung und Unterstützung durch den ADAC Nordrhein.

## Projektmanagement:

- ADAC Nordrhein e.V.

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Müther
- E-Mail: [thomas.muether@nrh.adac.de](mailto:thomas.muether@nrh.adac.de)
- Projekthomepage: <https://www.adac.de/mobile-zweirad-pruefstation>

# 32



[https://youtu.be/9\\_LNtWJX0K4](https://youtu.be/9_LNtWJX0K4)



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Technische Sicherheit von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes erhöhen und Unfälle vermeiden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
3.500 Fahrrad-Checks
- **FINANZIERUNG:**  
ADAC Nordrhein e.V., Investition: 90.000 Euro
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2022 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit der Mobilen Zweirad-Prüfstation checkt der ADAC Nordrhein Fahrräder, Pedelecs und E-Bikes auf Sicherheit und Funktionstüchtigkeit. Das Besondere: Nicht das Rad kommt zur Station, sondern umgekehrt. Die Experten des Mobilitätsclubs sind überall dort im Einsatz, wo viele Radfahrende unterwegs sind oder ihr Zweirad abstellen – z.B. an Universitäten, Schulen oder bei Veranstaltungen. Kleinere Reparaturen führen die ADAC Techniker sofort durch, ansonsten gibt es eine Checkliste für die Werkstatt.

## MEHR SICHERHEIT VOR ORT: DIE MOBILE ZWEIRAD-PRÜFSTATION DES ADAC NORDRHEIN

# 32

2024 waren wir gemeinsam mit der Polizei an Kölner Grundschulen vor Ort. Im Rahmen der Fahrradprüfung konnten Schülerinnen und Schüler (3./4. Klasse) in Workshops mit unseren ADAC Fahrrad-Experten die Grundlagen der Fahrradwartung selbst erlernen und an ihrem Rad anwenden.

### Ausblick:

Aufgrund der starken Nachfrage haben wir für 2025 den Einsatz einer zweiten Mobilen Zweirad-Prüfstation beschlossen, um so insbesondere im Ruhrgebiet und am Niederrhein noch mehr Fahrrad-Checks anbieten zu können. Mit einer neuen Online-Terminplanung wollen wir Radfahrenden an den Einsatzorten neben dem Spontanbesuch auch eine feste Terminbuchung ermöglichen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Mobilität. Zunehmend mehr Menschen steigen auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit auf das Fahrrad um – mit positiven Effekten für Umwelt, Klima und Gesundheit. Wir wollen den Mobilitätswandel begleiten und sowohl ADAC Mitglieder als auch Nicht-Mitglieder auf dem Fahrrad unterstützen – genau dort, wo sie mit ihrem Zweirad unterwegs sind. Das Thema Verkehrssicherheit ist in der Satzung des ADAC Nordrhein fest verankert und steht im Mittelpunkt des Projekts.

### Fünf Punkte zur Nachhaltigkeit:

1. Je mehr verkehrssichere Fahrräder am Straßenverkehr teilnehmen, umso stärker kann das Unfallrisiko aufgrund eines technischen Mangels oder Defekts gesenkt werden.

2. Mit unseren Einsätzen an Grundschulen, weiterführenden Schulen und Universitäten sensibilisieren wir frühzeitig und damit nachhaltig Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene für die Bedeutung der technischen Sicherheit ihres Fahrrads.

3. Wir unterstützen mit den Fahrrad-Checks, kleinen Reparaturen und Maßnahmen-Empfehlungen für die Werkstatt eine möglichst lange Lebensdauer der Zweiräder.

4. Der vor Ort benötigte Strom, z.B. für die elektrischen Fahrradheber oder das Aufladen von E-Bike- und Pedelec-Akkus, stammt von einer Lithium-Ionen-Batterie, die vor den Einsätzen in der Zentrale des ADAC Nordrhein mit grünem Strom geladen wird.

5. Durch Kooperationen mit Städten, Hochschulen, dem ADFC oder Event-Veranstaltern erhöhen wir die Aufmerksamkeit für das Projekt, steigern die Auslastung (Termine) und nehmen eine Vorreiterrolle ein. 2023 haben wir die Zahl der Fahrrad-Checks im Vergleich zu 2022 fast verdreifacht (1.300) und 2024 noch einmal um weitere 35% auf 1.750 Prüfungen gesteigert. Mehrere Regionalclubs des ADAC planen nach Vorbild des ADAC Nordrhein nun ebenfalls die Anschaffung einer Mobilen Zweirad-Prüfstation.

Das Projekt „Mobile Zweirad-Prüfstation“ ist nicht gewinnorientiert ausgerichtet. Der Fahrrad-Check ist für ADAC Mitglieder, Schülerinnen und Schüler sowie Studierende ebenso kostenlos wie für alle Besucherinnen und Besucher von Zweirad-Veranstaltungen (ansonsten 9,90 Euro pro Check).

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

Durch den Kauf eines Standfahrzeugs und den eigenständigen Umbau zur Mobilen Zweirad-Prüfstation konnte die Umsetzung des Projekts nach dem Vorstandsbeschluss (12/24) um sechs bis zwölf Monate beschleunigt werden. Dank persönlicher Ansprache von mehr als 100 potenziellen Stakeholdern wurden 2022 (ab April) an 32 Einsatztagen bereits 450 Fahrräder geprüft.



# VERMEIDUNG VON 135.000 PKW-KILOMETERN IN DREI MONATEN DURCH GETEILTE LASTENRÄDER



# 33



[https://www.youtube.com/channel/UC-TuGjLulFRPHfj8\\_YB\\_BVeQ](https://www.youtube.com/channel/UC-TuGjLulFRPHfj8_YB_BVeQ)



## WARUM

Lastenräder ersetzen Pkw-Fahrten, da sie die Vorteile des Autos (Transportfunktion) mit den Vorteilen des Fahrrads verbinden (kein Führerschein notwendig, sozialer Zugang zu Mobilität, Umwelt- und Klimaeffekte). Allerdings sind private Lastenräder für Teile der Gesellschaft nicht zugänglich, da sie bei hoher Qualität sehr preisintensiv sind und viele Menschen gerade in urbanen Gebieten keine sicheren Abstellmöglichkeiten für die preisintensiven Räder haben. Zusätzlich haben privat genutzte Lastenräder das gleiche Problem wie Autos – sie werden meist nur für einen sehr kurzen Zeitraum genutzt.

## WER und WAS

Durch das Anbieten von geteilten hochwertigen, elektrisch betriebenen Lastenrädern bieten wir als Cargoroo allen Teilen der Gesellschaft Zugang zu nachhaltiger Mobilität an. Indem wir einen Minutenpreis für die Buchung der Räder nehmen, setzen wir einen Anreiz, die Räder möglichst zeit-effektiv zu nutzen, damit sich möglichst viele Menschen ein Rad teilen können. Unter anderem durch eine Doppelbatterie haben wir die Räder für das Teilen optimiert. Damit erreichen wir, dass die Räder auch für sehr lange Strecken im Privat- wie im Wirtschaftsverkehr eingesetzt werden, mit einzelnen Buchungen von bis zu 90 km, womit die Umwelteffekte besonders groß sind.

## Projektmanagement:

- Cargoroo cargo bike sharing

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Alexander Czeh
- E-Mail: alexander@cargoroo.nl
- Projekthomepage: keine Angabe

## WO und WANN

Wir betreiben in Berlin Deutschlands größte städtische Flotte von geteilten Lastenrädern mit 350 Stück in neun Berliner Bezirken. Wir sind in einem Pilotprojekt mit zehn Rädern im März 2022 gestartet und haben seit Sommer 2023 eine Flotte von 350 elektrisch betriebenen, geteilten Lastenrädern.

## Warum das Projekt den Wettbewerb gewinnen sollte:

Geteilte Lastenräder haben das Potenzial, zum Gamechanger in der Verkehrswende zu werden, da mit ihnen effektiv Pkw-Fahrten ersetzt werden: 61% unserer Wege in Berlin ersetzen laut unseren Nutzenden Pkw-Fahrten. Da Berlin die geringste Pkw-Motorisierungsrate Deutschlands hat, ist davon auszugehen, dass der Effekt in anderen Städten noch größer wäre. Mit keiner anderen Investition können Städte einen so großen Beitrag zu den Zielen der Verkehrswende auf allen Ebenen der Nachhaltigkeit (Soziales, Wirtschaft, Umwelt und Klima) leisten.

Dieser große Mehrwert für die Ziele der Verkehrswende ist in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit allerdings noch weitestgehend unbekannt. Mit unserem eingereichten Projekt zeigen wir erstmalig anhand einer großen Flotte und detaillierter Zahlen, welchen verkehrlichen Beitrag Lastenrad-Sharing durch ein über Jahre ent-

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Lastenrad-Sharing als Gamechanger für die Verkehrswende
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Innerhalb von drei Monaten haben Nutzende in Berlin 135.000 Pkw-km ersetzt
- **FINANZIERUNG:**  
Durch Unternehmen; Land Berlin, Bezirke
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Juli bis September 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Durch Deutschlands größtes Lastenrad-Verleihsystem zeigen wir mit 350 geteilten Lastenrädern an festen Standorten in Berlin erstmals, den Beitrag zur Verkehrswende anhand konkreter Zahlen. In nur drei Monaten haben die Nutzenden 135.000 Pkw-km ersetzt und damit einen erheblichen Beitrag zu Klimaschutz, Linderung der Luftverschmutzung, Lärmlinderung und zum Zugang zu nachhaltiger Mobilität für alle Teile der Gesellschaft, geleistet und ein Best-Practice geschaffen.

## VERMEIDUNG VON 135.000 PKW-KILOMETERN IN DREI MONATEN DURCH GETEILTE LASTENRÄDER

wickeltes Rad und Konzept leisten kann. Die Verleihung des Fahrradpreises könnte dazu beitragen, Vorurteile gegenüber dem Lastenrad abzubauen, und gleichzeitig Städte ermutigen, durch die Förderung von Verleihsystemen mehr Menschen den Zugang zu Lastenrädern zu ermöglichen, um damit einen Beitrag für eine nachhaltigere Gesellschaft zu leisten.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

#### **A) Sozial:**

Zugang zu nachhaltiger Mobilität für alle: Mit Deutschlands größter Flotte von 350 elektrisch betriebenen Lastenrädern geben wir in neun von zwölf Berliner Bezirken einen bezahlbaren Zugang zu hochwertigen Lastenrädern, womit auch Menschen von Lastenrädern profitieren, die sich kein eigenes aus finanziellen Gründen leisten wollen oder können. Zusätzlich erreichen wir durch eine 100%ige Elektrifizierung auch die Menschen, für die die Fahrt mit einem Lastenrad (gerade beim Transport von Waren und Kindern) zu schwierig ist.

#### **B) Flächenverbrauch:**

Im Durchschnitt teilen sich 50 Nutzende ein Lastenrad. Das spart Platz im öffentlichen Raum.

#### **C) Umwelteffekte:**

Da 61% der Wege unserer Nutzenden in Berlin Pkw-Fahrten ersetzen, reduzieren wir die negativen externen Effekte des motorisierten Individualverkehrs mit weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen, weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung

#### **D) Mobilität:**

Wir leisten mit unseren Rädern neben dem Beitrag zum Zugang zu nachhaltiger Mobilität (s. Sozial) auch einen Beitrag zu weniger Stau auf den Straßen. Zusätzlich sorgt die hohe elektrisch unterstützte Reichweite (mind. 80 km) dafür, dass Familien auch den Ausflug ins Umland mit Lastenrädern durchführen und Wirtschaftsunternehmen die Räder für Belieferungen nutzen können.



# 33

#### **E) Nachhaltigkeit der Operations:**

Wir führen unsere Operations inklusive Wartung, Reparatur und Batteriewechsel zu 99% mit Lastenrädern durch.

#### **F) Strom:**

Wir nutzen ausschließlich Strom des zertifizierten Ökostromanbieters Naturstrom.

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

Aufwendige Werbekampagne über diverse Kanäle mit dem Slogan: „No car, no problem“ (s. Foto), Kooperation mit Anbieter für zertifizierten Strom (Naturstrom), Kooperation mit städtischer Wohnungsbaugesellschaft (HOWOGE), Unterstützung und Kooperation von Verbänden und Initiativen für Radverkehr (Zukunft Fahrrad, Radbahn, changing cities, ADFC)

## „BITTE WENDEN!“



„Bitte Wenden!“ bietet eine sinnvolle Verknüpfung von Sharing-Stationen mit dem ÖPNV und schafft somit ein klimaverträgliches Mobilitätsangebot. Das Ziel: ein ganzheitliches Mobilitätsangebot und das möglichst bedarfsorientiert. Die Idee: Wünsche und Bedürfnisse der Anwohnenden ab Planungsbeginn in die Stationen einfließen lassen. Das Resultat: Individuelle, auf die Viertel zugeschnittene Maßnahmen, durch die sich nicht nur die Nutzung der Angebote erhöht, sondern auch die Akzeptanz gegenüber Alternativen zum eigenen Auto steigt. Getestet wurde dieses Konzept erstmals 2023. In einer für einen bestimmten Zeitraum installierten Station stellte das Team verschiedene Fortbewegungsmittel wie Auto oder Rad zur Verfügung. Die Bedarfe der Anwohnenden wurden im Vorfeld sowie während des Testzeitraums über verschiedene Vor-Ort-Veranstaltungen, Sprechstunden oder digitale Umfragen abgefragt. Daneben sollte die Aktion „Auto abgeben“ die verschiedenen Möglichkeiten und Chancen neuer Mobilitätsstationen aufzeigen. Anwohnende bekommen dabei die Möglichkeit, ein privates Auto für eine Testphase von vier Wochen symbolisch abzugeben und stattdes-

sen mithilfe eines Mobilitätsbudgets die angebotenen Alternativen der Stadtwerke und des Umweltverbundes zu testen. Die Teilnehmenden können so erleben, dass sich der Alltag auch ohne eigenes Auto bewältigen lässt. Während der viermonatigen Laufzeit im ersten Stadtviertel konnten durch die Rückmeldung der Nutzenden Anpassungen bei der Station selbst sowie bei der Auswahl der Fahrzeuge vorgenommen werden. Der Hub wurde optimiert, Fehler behoben und die Bedürfnisse der Anwohnenden in das Angebot miteinbezogen. Außerdem wurde die Bevölkerung durch die regelmäßigen Marketingmaßnahmen und Umfragen zunehmend für die Mobilitätswende sensibilisiert und immer mehr Menschen hinterfragen ihr eigenes, oft stark autozentriertes Mobilitätsverhalten. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde im Sommer 2024 eine zweite Station errichtet. Ein ausgiebiger Test über zwölf Monate soll nun zeigen, ob der Standort innerhalb des Wohnviertels angenommen wird oder ob die mobile Station – getreu ihrem Namen – nochmals umplatziert werden muss. Zukünftig sind kompakte, autarke Einheiten vorgesehen, die Platz für zwei Lastenräder bieten. Da sie lediglich

### Projektmanagement:

- Stadtwerke Pfaffenhofen a. d. Ilm

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jennifer Pflügler
- E-Mail: [jennifer.pfluegler@stadtwerke-pfaffenhofen.de](mailto:jennifer.pfluegler@stadtwerke-pfaffenhofen.de)
- Projekthomepage: <https://www.stadtwerke-pfaffenhofen.de/mobilitaet/bitte-wenden>

# 34



<https://www.youtube.com/watch?v=zDV8R3Pedf4>



### KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
MIV reduzieren, Angebote verknüpfen, flexibles Mobilitätskonzept schaffen, zum Umdenken anregen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Eröffnung von zwei Mobilitätsstationen mit je sechs Sharing-Bikes, einem Sharing-Auto und On-Demand-Haltestelle
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenleistung und kommunale Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2023 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Bitte Wenden!“ verfolgt das Ziel, ein flexibles, bedarfsorientiertes Mobilitätskonzept zu schaffen, das Sharing-Stationen sinnvoll mit dem ÖPNV verknüpft. Dabei werden in jedem Viertel die Bedürfnisse der Anwohnenden erfasst und schlussendlich in den Mobilitätsstationen vor Ort umgesetzt. Diese intensive Zusammenarbeit schafft individuelle Maßnahmen, durch die sich nicht nur die Angebotsnutzung erhöht, sondern auch die Akzeptanz gegenüber Alternativen zum eigenen Auto steigt.

## „BITTE WENDEN!“



# 34

die Fläche eines Parkplatzes beanspruchen, gestaltet sich die Standortsuche deutlich einfacher. Diese Stationen werden mit PV-Modulen ausgestattet, um die Räder ohne externen Stromanschluss zu laden. Dank der modularen Bauweise können die Stationen leichter umplatziert und mehrere kleine Einheiten in einem Viertel aufgestellt werden, wodurch der Weg für die Bürger:innen kürzer und das Angebot leichter zugänglich wird. Dass sowohl das Konzept von „Bitte Wenden!“ als auch das Sharing-Angebot im Gesamten bereits jetzt Wirkung zeigen, lässt sich auch anhand der aktuellen Umfrage im November 2024 unter den Nutzenden erkennen: Bereits 26 Pkw wurden durch das Angebot abgemeldet und 51 Pkw eingespart.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der Einsatz einer überwiegend elektrifizierten Sharing-Flotte und die Nutzung des Ökostroms der Stadtwerke bilden einen umweltfreundlichen Ansatz und eine vollwertige Alternative zum MIV. Die modulare Bauweise der Stationen und die Möglichkeit zur einfachen Umplatizierung im Stadtgebiet sorgen dafür, dass eine möglichst optimale Auslastung der Fahrzeuge und Verwendung der Ressourcen

erzielt wird und vermehrt private Pkw-Fahrten eingespart werden können. Diese Einsparung hat zudem den Vorteil, dass öffentlicher, aber auch privater Parkraum reduziert oder umgestaltet, umgenutzt und bestenfalls entsiegelt werden kann. Durch die barrierefreie Gestaltung und die aktive Einbindung und Zusammenführung der lokalen Bevölkerung, bspw. über digitale Gesprächsrunden, wandeln sich die Mobilitätsstationen von reinen Mobilitäts- zu Begegnungsorten und fördern so auch den Austausch zu den Stadtwerken. So fördert das Projekt nicht nur eine ökologische, sondern auch eine soziale Nachhaltigkeit.

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

- Kommunikationsmaßnahmen und Vor-Ort-Veranstaltungen zur schnelleren Akzeptanz und Annahme der Angebote
- Ressourcenoptimierung durch stetige Weiterentwicklung der Stationen und Anpassung des Fahrzeugangebots
- Beschleunigung von Genehmigungen durch intensive Abstimmung mit Behörden

## BRÜHLER LASTENESEL



Das Projekt „Brühler Lasteneesel“ ist ein Sharingkonzept, das von der Green Moves GmbH zusammen mit der Stadt Brühl durchgeführt wird. Die Green Moves bietet bereits in anderen Städten wie Leverkusen und Köln kommunales Lastenradsharing an. Die Lastenfahrräder werden von der Green Moves zur Verfügung gestellt, gewartet, repariert und transportiert. An den Stationen vor Ort gibt es Kooperationen mit Ladenbesitzern, die die Akkus laden und den Zustand der insgesamt sieben Fahrräder kontrollieren.

Da der Projektstart erst im März dieses Jahres stattgefunden hat, ist es noch zu früh um ein Fazit zu ziehen, die Räder werden aber gut angenommen. Es handelt sich zunächst um ein Pilotprojekt, das nach positiver Auswertung Potenzial bietet, weitergeführt zu werden.

Das Projekt verbindet den öffentlichen Nahverkehr mit dem persönlichen Transportbedarf von/zum Zuhause der Nutzer. Besonders beim Transport schwerer Gegenstände wie Getränkekisten oder dem Wocheneinkauf kann das Lastenrad das Auto ersetzen, da es ausreichend Kapazität bietet und dennoch leicht zu fahren

ist. Dies wird durch den kurzen Radstand und die elektrische Tretunterstützung erreicht. Auch das Transportieren von bis zu zwei kleinen Kindern ist dank Kindersitzen und Sicherheitsgurten leicht und sicher möglich. Damit sind die häufigsten Einsatzszenarien von Pkw-Fahrten durch das Lastenrad abgedeckt. Da dieses auch kleiner, leichter und vor allem energiesparender unterwegs ist, leistet jede Fahrt einen Beitrag zum Klimaschutz und spart wertvollen Parkraum. Für die Nutzer ist das Angebot niederschwellig, da äußerst kostengünstig und „pflegeleicht“, weil sich um Wartung, Reparaturen und das Laden des Akkus nicht gekümmert werden muss. Zudem müssen keine hohen Anfangsinvestitionen getätigt werden.

Die Registrierung, die Buchung, das Entriegeln und Verriegeln sowie die Kommunikation erfolgen über eine App, welche bereits erfolgreich in anderen Modellprojekten eingesetzt wird. Hier ist es auch möglich, den Buchungszeitraum zu verlängern oder das Rad vorzeitig zurückzugeben. In dem Fall werden nur die tatsächlichen Nutzungszeiten berechnet. Auch offene Forderungen können in der App eingesehen und von dort aus direkt beglichen werden.

### Projektmanagement:

- Green Moves GmbH & Co. KG, Stadt Brühl

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Ernst Raupach
- E-Mail: [info@green-moves.de](mailto:info@green-moves.de)
- Projekthomepage: <https://bruehlerlasteneesel.de/>

# 35

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Das Auto stehen lassen und für kleinere Transporte stattdessen ein Lastenrad ausleihen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Angebot wird gut angenommen und entwickelt sich erwartungsgemäß; vielfach positive Rückmeldung.
- **FINANZIERUNG:**  
Einnahmen aus Ausleihen, kommunale Finanzierung
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Ab der ersten Märzwoche 2024 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein E-Lastenradsharing in Kooperation mit der Stadt Brühl mit 7 Stationen. Dort können die E-Lastenräder unkompliziert und kostengünstig nach der Registrierung in der Green-Moves-App ausgeliehen und wieder zurückgegeben werden – mit Preisnachlass für ÖPNV-Monatskarteninhaber. Besonders ist, dass es sich um ein reines Lastenradsharing handelt, während Mitbewerber nur Fahrräder oder Roller, also Einzelbeförderungsmittel anbieten, die aber bei Transportbedarf das Auto nicht ersetzen können.



Alternativ steht auch eine telefonische Hotline zur Verfügung. Die Buchung kann mittels App auch über einen am Lastenrad angebrachten QR-Code schnell und einfach durchgeführt werden. Auch eine Vorab-Reservierung ist möglich, der Buchungskalender in der App zeigt dabei freie Zeiträume an.

Dieses Projekt verdient es, weitergeführt zu werden, da die Verringerung des Individualverkehrs gerade in den Städten ein wichtiges Anliegen ist und etwas, von dem alle profitieren: das Klima, die Anwohner, die Nutzer und das Stadtbild. Durch mediale Aufmerksamkeit und eine Prämierung könnten andere Kommunen dazu angeregt werden, ebenfalls ein solches Projekt ins Leben zu rufen, sodass das Angebot auch für die Stadtbewohner „normalisiert“ wird und der eigene Pkw nicht die Default-Option bleibt.



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

Radverkehr ist die nachhaltigste Form der Mobilität. Zusätzlich gibt es einen Preisnachlass für Inhaber von ÖPNV-Monatskarten, sodass hier ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wird, vom Individualverkehr auf nachhaltigere Beförderungsmittel umzusteigen. Die Fahrräder sind hochwertige Fabrikate aus heimischer Herstellung, dies vermindert Transportkosten und sorgt durch die hohe Qualität für lange Nutzungsdauern.

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

Durch die mehrjährige Erfahrung der Green Moves mit Lastenrad-Sharingangeboten konnte auf frühere Erfahrungswerte und bestehende Infrastruktur zurückgegriffen werden: Eine Fahrradwerkstatt mit erfahrenen Mitarbeitenden und das bereits bestehende Buchungs- und Abrechnungssystem (Moqo) machten einen planmäßigen und reibungslosen Projektstart möglich.



## DB X BROMPTON FALTRADABO



von Fahrrad und Bahn fördern. Im Rahmen eines Pilotprojekts hat die DB gemeinsam mit Brompton das Faltrad-Abo bei der S-Bahn Stuttgart bereits zwölf Monate getestet. Die Resonanz war durchweg positiv, sodass die DB das Angebot ab dem 1. Juni 2023 bundesweit ausrollte.

Seit Juni 2023 bietet die Deutsche Bahn (DB) mit dem Londoner Faltradspezialisten Brompton ein neues Abo an: Für 41 Euro im Monat können Interessierte ein hochwertiges Faltrad mieten und dieses kostenlos in Bus und Bahn mitnehmen. Die Falträder lassen sich einfach und schnell zu einem tragbaren Paket zusammenklappen und sind so besonders platzsparend. Das macht die Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sehr komfortabel. Zusammengeklappt zählen die Räder als Gepäckstück – damit können Pendler:innen sie unabhängig von Fahrradfahrkarten und Sperrzeiten in Bus und Bahn mitnehmen. Insbesondere für den Weg vom und zum Bahnhof sind die Falträder eine flexible und umweltfreundliche Lösung – ohne Parkplatzsuche. Im monatlichen Abonnementpreis sind Lieferung innerhalb Deutschlands, Versicherung sowie ein umfangreicher Service-Check nach sechs Monaten inklusive. Kund:innen schließen den Vertrag direkt mit Brompton. Die Vertragslaufzeit beträgt zwölf Monate und endet dann automatisch. Kund:innen, die das faltbare Rad behalten möchten, können anschließend entweder ihr Abo verlängern oder sich ein neues Brompton-Faltrad zu einem vergünstigten Preis kaufen. Mit dem Abo möchte die DB die Kombination

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Als B Corp-zertifiziertes Unternehmen stellt Brompton Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt all seiner Aktivitäten. Die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn in Form eines Abo-Modells ist daher eine konsequente Weiterführung der Idee, möglichst vielen Menschen den Zugang zu Fahrradmobilität in Kombination mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Nach Ablauf des Abos kehren die Räder in die Fabrik zurück, werden überholt und erhalten ein zweites oder sogar drittes Leben bei neuen Besitzer:innen.

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

Diese Art nachhaltiges Projekt kann nie schnell genug umgesetzt werden. Es bedarf jedoch auch Testphasen und Evaluierung, um einen optimalen Ablauf zu gewährleisten. Auf beiden Seiten lief die Kommunikation und Planung sehr harmonisch und unkompliziert ab, um das Projekt schnellstmöglich auf die Beine zu stellen.

#### Projektmanagement:

- Deutsche Bahn, Brompton

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Sarah Haunstetter
- E-Mail: sarah.h@crystal-communications.de
- Projekthomepage: <https://www.deutschebahnconnect.com/faltrad>

# 36



<https://www.youtube.com/watch?v=ndtWBXp2Srl>



### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hessen
- **ZIEL:**  
Kombination aus Bahn und Rad fördern und multimodales Pendeln und Reisen ermöglichen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Abo-Modell wird sehr gut angenommen und geht bald in das dritte Jahr der Kooperation.
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenfinanziert
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2023 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit Juni 2023 bietet die DB in Zusammenarbeit mit Brompton ein Faltrad-Abo für 41 Euro/Monat an. Das Abo beinhaltet ein hochwertiges Faltrad, das kostenlos in Bus und Bahn mitgenommen werden kann, da es zusammengeklappt als Gepäckstück zählt. Die Lieferung, die Versicherung und ein Service-Check nach sechs Monaten sind im Preis enthalten. Die Vertragslaufzeit beträgt zwölf Monate und endet automatisch. Nach Ablauf kann das Abo verlängert oder ein vergünstigtes Brompton-Faltrad gekauft werden.

# LASTENFAHRRAD-FUHRPARK FÜR HOCHSCHULEN



Die teils unerkannten Möglichkeiten für die integrierte Logistik mit passenden „Lastenrädern“ ist die Idee zu diesem Projekt: die Weiterentwicklung der Fuhrparke mit Lastenrädern im Branchensegment Hochschulen. Damit knüpft das SAI-Lab an das Projekt Wheels, Weights & Weights (Räder, Wege und Lasten) an.

Gemäß der Feststellung, dass marktübliche Lastenräder sowie sonstige fahrradfreundliche Hilfsmittel für den Lastentransport noch immer recht selten im Fuhrpark von Hochschulen vertreten sind, gilt es, diese Verhältnisse zu verändern. Sichtbar sind bereits private Lastenräder: in der alltäglichen Fortbewegung und dem Einsatz durch die Angehörigen von Hochschulen.

Als erste Zeichen der Transformation treten Lastenräder, Lastenanhänger und fahrradtaugliche Hilfsmittel für die Lastenhandhabung und den Transport bereits modellhaft und in speziellen Anwendungsfällen in Erscheinung. Dagegen sind intermodal nützliche, multipel einsetzbare und vielfach zweckdienliche Fahrzeuge und Hilfsmittel, diese jeweils kombinierbar mit Fahrrädern, an Hochschulen noch immer

nicht breit, alltäglich oder allgemein als Arbeitsmittel anzutreffen.

Zur Mikromobilität an Hochschulen gehören neben passenden Lastenrädern auch alle Arten von Lastenanhängern dazu. Die Fahrzeuge und Hilfsmittel lassen sich praktischerweise um das gesamte Sortiment der

sonstigen Flurförderfahrzeuge, Handwagen und Hilfsmittel für die Lastenhandhabung und den Transport erweitern. Dazu wird deren Eignung zur Kopplung mit einem Fahrrad im Projekt betrachtet.

Das Projekt blickt, über den bereits sichtbaren Einsatz dienstlicher und betrieblicher Fahrzeuge an Hochschulen hinaus, auf Innovationen und neuartige integrierte Betrachtung zur Logistik der Mikromobilität, quer zu den üblichen Ansätzen des Bedarfs an einzelnen Arbeitsplätzen. Der Ausbau von professionellen, multifunktionalen und Mehrwert generierenden „rollenden“ Hilfsmitteln, so die These, kann durch eine zutreffende Innenbetrachtung der Aufgaben des Transports fahrradkompetent verändert werden. Die Betrachtungen richten sich dazu auf typische Aufgaben des Transports von klassischen Waren, Gütern und Behältern, in den Häusern, auf dem Campus und zwischen Standorten einer Hochschule. Daher gilt es, auch für alle Arten von Campus-Transportdiensten die technisch machbaren, organisatorisch praktischen, wirtschaftlich günstigen sowie gemeinschaftlich zweckmäßigen Lösungen vorzuschlagen.

## Projektmanagement:

- SAI-Lab – Reallabor für Nachhaltigkeit, in Kooperation mit dem Institut für Technischen Umweltschutz (ITU) der TU Berlin, dem fLotte Berlin e.V., dem Verband Freie Lastenräder (VFL) e.V. u.v.a.m.

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Hüllenkämer
- E-Mail: sai-lab@posteo.de
- Projekthomepage: <https://www.sai-lab.de/index.php/de/projekte/43-sdg-11-cargo-ride/1658>

# 37



<https://www.youtube.com/watch?v=mIB7wzA7NY8>



## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Hilfe und Anleitung für Hochschulen zur Beschaffung von Lastenrädern und -anhängern der Campus-Logistik
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Idee der Broschüre, eines Entscheidungsbaums und eines Lastenrädler-Katalogs
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024 bis 2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das SAI-Lab wirkt im Bereich der nachhaltigen Beschaffung von Lastenrädern an Hochschulen mit einem studentischen Umweltmanagement-Projekt. Darüber fördern und unterstützen wir die Gestaltung von integrierter Logistik und dynamischer Mikromobilität mit passenden Lastenrädern, Lastenanhängern und fahrradzugtauglichen Handwagen im Fuhrpark von Hochschulen. Die Bausteine sollen dazu beitragen, die in- und outdoor Transportaufgaben durch innovative Beschaffung und nachhaltigen Einsatz zu gestalten.

Im studentischen Semester-Projekt entstehen Hilfen zur Beschaffung von „Lastenrädern“. Damit lässt sich ein Fuhrpark diversifizieren, vielfacher Mehrwert bei Transportaufgaben gestalten und die Campus-Logistik nachhaltig entwickeln. Die Materialien umfassen die Transportlogistik, die Markterkundung und eine DIY-Machbarkeitsstudie für Lasten, Ladung, Wege und Ziele sowie die dazu passenden Fahrzeuge der Mikromobilität.

Es wird für den Einsatz passender Lastenräder, Lastenanhänger und fahradzugtauglichen Handwagen im universitären Fuhrpark geworben.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir schreiben Nachhaltigkeit groß. Mit dem Projekt werden alle 17 Ziele der nachhaltigen Entwicklung auf direkte und vielfach indirekte Art und Weise adressiert und umgesetzt. Je nach Bedarf an Transport oder Fahrgemeinschaft liegt der Schwerpunkt in der Information und Beratung für nachhaltige Beschaffung in mindestens vier Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Jedes geeignete oder Lastenrad oder jeder passende Lastenanhänger wird prozessual und anwendungsorientiert zu Lagerung, Last, Behälter und Transport betrachtet. Die jeweilige Zusammenstellung von betriebswirtschaftlichen Kriterien der Nutzung für eine integrierte Nachhaltigkeit unterstützen die Beschaffung und erleichtern die Verwendung von Lastenrädern und Lastenanhängern. Mit den Fahrzeugen für Mikromobilität gestalten wir akademische und universitäre Fortbewegung. Es wird gleichermaßen innovative wie ergonomische Lastenhandhabung im Transportverbund gefördert. Das Projekt leistet damit einen Beitrag zu den Verhältnissen der sozialen, ökologischen und ökologischen Dimensionen im Verkehr.

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

Verschiedene Strategien, Maßnahmen und Methoden bilden die agile und innovative Umgebung zur Umsetzung und Beschleunigung der Idee des Projekts im Ganzen. Ergänzend werden Projekt-, Umwelt- und Betriebsmanagement eingesetzt, wie Instrumente der Gemeinwohlökonomie, des Commons, der Netzwerkarbeit und der Kollaboration in der Bürgerwirtschaft.

# 37



## DONAU DONKEYS IN TUTTLINGEN – LASTENRADSHARING FÜR ALLE



### Kontext

Im Rahmen des Tuttlinger Mobilitätskonzeptes 2035 wurde die Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie der Aufbau eines umfassenden Sharing-Angebotes beschlossen. Insbesondere Lastenräder sind eine Alternative zu innerstädtischen Fahrten mit dem Auto. Das Sharing-System ermöglicht es allen Menschen unabhängig von ihrem Einkommen, Lasten selbstaktiv zu transportieren.

### Konkret

Nach dem Beschluss des Gemeinderats schloss die Stadtverwaltung Tuttlingen einen Vertrag mit Feine Räder GmbH. Dieser umfasst zehn Räder des Herstellers Riese & Müller. Er gilt zunächst für eine zweijährige Testphase und kann verlängert werden. Finanziell steht das Leihsystem auf drei Standbeinen: Es wird von der Stadt Tuttlingen, von verschiedenen lokalen Unternehmen als Sponsoren sowie von den Nutzungsgebühren getragen.

### Projektmanagement:

- Stadtverwaltung Tuttlingen, Abteilung 7.1 Stadtplanung und Mobilität, Feine Räder GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Helena Eberhardt
- E-Mail: [helena.eberhardt@tuttlingen.de](mailto:helena.eberhardt@tuttlingen.de)
- Projekthomepage: <https://www.tuttlingen.de/donaudonkeys>; <https://donau-donkeys.de/tuttlingen/>

### Mobilitätsangebot

Verfügbar sind vier verschiedene E-Lastenrad-Modelle, teilweise mit Kindersitz. Dies ist in der App Donkey Republic einsehbar. Die Räder stehen an festen, öffentlichen Standorten in Tuttlingen zur Entleihe zur Verfügung. Fünf der Standorte sind mit einer Lademöglichkeit ausgestattet. Die Rückgabe erfolgt an einem der Standorte, der Start- und der Zielstandort können sich jedoch unterscheiden.

### Sponsoring

Die Sponsoren nutzen und unterstützen das Angebot, teilweise auch um ihre firmeninternen Mobilitätskonzepte umzusetzen. Im Gegenzug ermöglicht das Sponsoring den Mitarbeitenden der Firmen 20 Mal pro Monat für zwei Stunden kostenlos ein E-Lastenrad zu entleihen. Zudem erhalten die Firmen eine Werbefläche auf den von ihnen finanziell unterstützten Rädern.

# 38



<https://www.instagram.com/reel/Cw4n-G1AIZIa/>



### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Allen einen Zugang zu Lastenrädern ermöglichen, Autofahrten reduzieren, Nutzung: 0,7 Fahrten/Rad/Tag
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Zehn Leih-Lastenräder in Tuttlingen, vier Hosts, drei Sponsoren mit sieben gesponsorten Rädern
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Tuttlingen, Förderprogramm ZIZ
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Testphase vom 26. Juni 2023 bis zum 26. Juni 2025, evtl. Verlängerung

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Mobilitätswende sozial gerecht gestalten, allen Interessierten einen Zugang zu E-Lastenrädern verschaffen und immer mehr Menschen zu begeistern – das sind die Ziele. Schon jetzt kümmern sich Hosts um die Räder an den Standorten, die Stadtverwaltung unterstützt finanziell, gestaltet Aktionen, ermöglicht Probefahrten, und Unternehmen profitieren durch Werbeflächen und kostenlose Fahrten für ihre Mitarbeitenden. Die Nutzungsdaten sind Grundlage für kontinuierliche Anpassungen.

## DONAU DONKEYS IN TUTTLINGEN – LASTENRADSHARING FÜR ALLE

# 38

### Nutzung

Durchschnittlich werden 84 Fahrten pro Monat getätigt. Die Beobachtung der Nutzungszahlen zeigte, dass überwiegend die Räder mit Kindersitz genutzt wurden. Im Sommer 2024 haben wir in der Abstimmung mit Feine Räder GmbH daher alle Räder mit Kindersitz ausgestattet, um die Zielgruppe der jungen Eltern besser anzusprechen und die Nutzung zu erhöhen.

### Wartung

Vier freiwillige „Hosts“ bilden ein Netzwerk und kümmern sich ehrenamtlich um kleinere Pannen der Räder, wie einen platten Reifen, eine verschmutzte Ladefläche oder eine defekte Beleuchtung. Sollten größere Reparaturen anstehen, haben wir mit einer kleinen, nebenberuflich geführten lokalen Fahrradwerkstatt den optimalen Ansprechpartner. Der Weg zu Feine Räder in Regensburg wäre doch zu weit.

Trotz der Orientierung des Projektes am Gemeinwohl und eines nachhaltig gestalteten Mobilitätsangebotes zeigt sich die städtische Finanzierung als möglicher Knackpunkt für die Fortführung des Projektes. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, haben wir konkrete Ziele entwickelt, z.B. bis Mai 2025 150 Nutzende und 0,7 Fahrten pro Rad pro Tag vorweisen zu können. Eine kontinuierliche Evaluation, die Anpassung des Fuhrparks, Infostände und öffentlichkeitswirksame Aktionen (z.B. Bastelwettbewerb „Tuttlingen sagt Danke“ ermöglichte kostenlose Fahrten als Danke für den 1. Platz beim STADTRADELN) sind Strategien, um diese Ziele zu erreichen.

### 🌱 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt verknüpft die drei Ebenen der ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit:

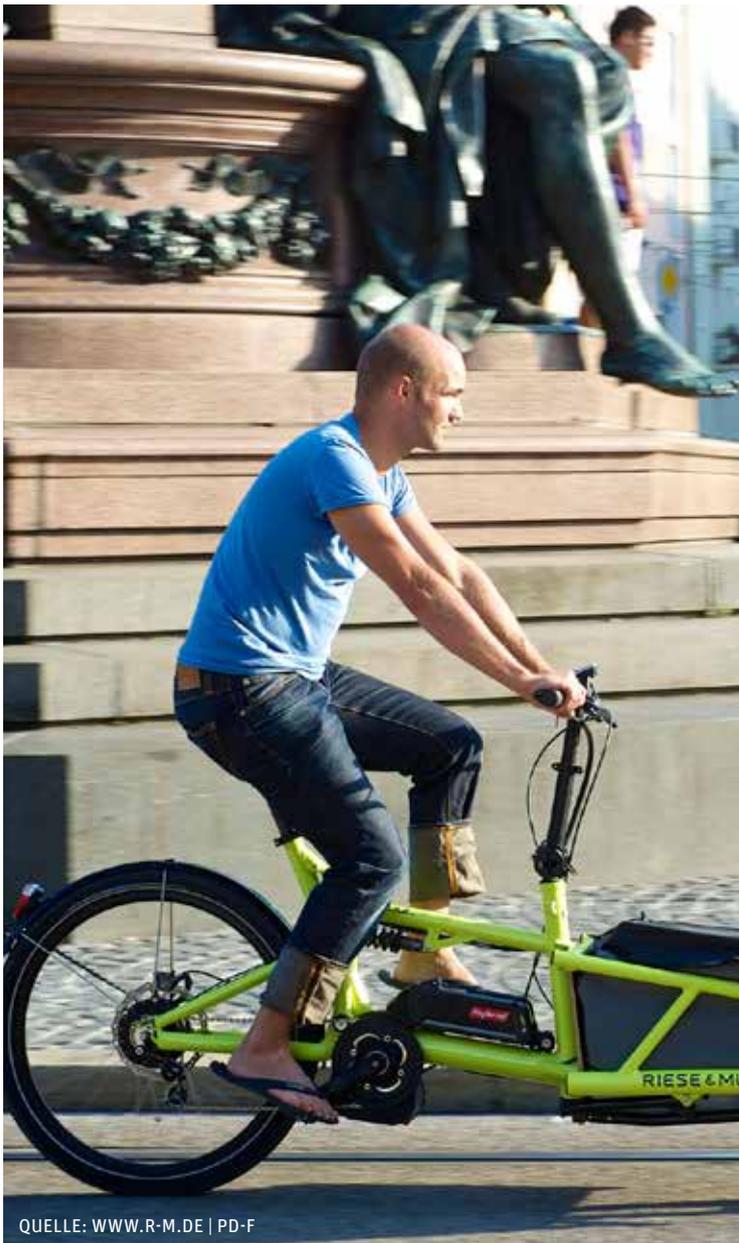
- Das ökologische Ziel ist es, möglichst viele innerstädtische Autofahrten durch Fahrten mit dem Lastenrad zu ersetzen.
- Das soziale Ziel ist es, die Mobilitätswende so sozial gerecht wie möglich zu gestalten. Da Lastenräder in der privaten Anschaffung recht teuer sind, setzt hier der Sharing-Gedanke an.
- Das ökonomische Ziel ist es, die Kosten des Systems auf mehrere Schultern zu verteilen und Menschen unabhängig von ihrem Einkommen einen Zugang zu Lastenrädern zu ermöglichen.

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

- Kontinuierliche Evaluation und Anpassung des Fuhrparks
- Öffentlichkeitsarbeit: Infostände mit Probefahrten, gemeinsames Herunterladen der App, ein Bastelwettbewerb, Werbeaktionen wie „Tuttlingen sagt Danke“ (s.o.)



# Infomaterialien, Karten zu Radtouren und digitale Tools



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





## VERKEHRSWENDE IN ESSEN



Partizipation Jugendlicher im Kontext der lokalen Mobilitätswende (zunächst) in Essen zu stärken. So sollen ihnen einerseits Partizipationswerkzeuge (z.B. Kenntnisse im Umgang mit digitalen Beteiligungstools) an die Hand gegeben werden, andererseits sollen sie durch die direkte Einbindung lokaler Entscheidungsträger (z.B. Verkehrsplanungsbüros/-ämter) erste reale Partizipationserfahrungen machen können. Hierzu wurde federführend von Wissenschaftler:innen aus der Geographiedidaktik in Kooperation mit der Geoinformatik eine Projekt-

Jugendliche werden in Diskursen rund um die Realisierung der Verkehrswende marginalisiert und gelten in etwaigen Planungsfragen als Silenced Group. Sie sind zugleich primär Nutzende des Fahrrads und könnten aufgrund dessen die Debatten um nachhaltige Mobilitätskonzepte mittels ihres Erfahrungswissens sinnvoll bereichern. Gerade Städte im Ruhrgebiet wie die Metropole Essen sind traditionell stark durch den Autoverkehr geprägt und Bemühungen zur Umsetzung der politisch geforderten Verkehrswende sind hier häufig unzureichend. Bislang ist es lokalen Akteur:innen nur wenig gelungen, auch die Jugendperspektiven in Entscheidungsfragen, die Gestaltung des Radverkehrs betreffend, umfassend und zielorientiert einzubringen. Übergeordnetes Ziel ist es somit, ein Partizipationsformat für Jugendliche zu entwickeln, zu erproben/durchzuführen und langfristig zur Dissemination in Form von Kampagnen weiterzuentwickeln. Damit verbunden ist das zentrale Anliegen des Projekts, die

struktur entwickelt und durchgeführt, bestehend aus je einer gemeinsamen Auftakt- und Abschlussveranstaltung sowie Projektwochen an Schulen. In den Projektwochen, die den Kern des Projekts darstellten, haben die Jugendlichen in Begleitung der Forschenden der Universität mit dem Ansatz des forschenden Lernens die Radinfrastruktur in ihrem Viertel untersucht. Den Fokus bildete die Arbeit mit der senseBox:bike, einem Do-it-yourself-Bausatz mit programmierbarem Mikrokontroller. Mit der senseBox:bike können ortsbezogene Verkehrs- und Umweltdaten erhoben werden, wobei die Box am Fahrrad montiert wurde. So konnten die Schüler:innen Überholabstände, Erschütterungen durch Unebenheiten auf Radwegen und Geschwindigkeiten auf ihren Alltagswegen messen. Die Jugendlichen haben die erhobenen Daten analysiert und interaktive Karten erstellt. Auf Basis der Daten konnten die Schüler:innen evidenzbasiert Aussagen über Gefahrenstellen im örtlichen Radwegenetz tätigen

# 39



<https://www.instagram.com/aufraedern/>



### KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Jugendliche entwickeln mit digitalen Geomedien Konzepte für den Radverkehr in Essen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Digitale Karten zu Überholabständen, Unebenheiten auf Wegen, Geschwindigkeit, Maßnahmenvorschlägen
- **FINANZIERUNG:**  
Deutsche Bundesstiftung Umwelt
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2022 bis 2025

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schüler:innen an sechs Essener Schulen haben im Rahmen projektbasierter Arbeit mit der senseBox:bike, einem am Fahrrad zu montierendem Toolkit, ortsbasierte Daten zur Radverkehrssituation wie Überholabstände, Erschütterungen auf Radwegen sowie Geschwindigkeiten auf ihren alltäglichen Radrouten erhoben. So konnten evidenzbasiert Aussagen über Gefahrenstellen getroffen werden. Die Ergebnisse haben die Jugendlichen mit lokalen Entscheidungsträgern verhandelt und zur Weiterarbeit überreicht.

#### Projektmanagement:

- Institut für Didaktik der Geographie, Universität Münster

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Lisa Wieczorek
- E-Mail: [lisa.wieczorek@uni-muenster.de](mailto:lisa.wieczorek@uni-muenster.de)
- Projekthomepage: <https://aufraedern.org/>

und Maßnahmenvorschläge ableiten. Bei der Abschlussveranstaltung haben die Jugendlichen ihre Ergebnisse mit den lokalen Projektpartnern (Grüne Hauptstadtagentur, RadEntscheid) und politischen Entscheidungsträgern verhandelt und zur Weiterarbeit überreicht.

Das Projekt wird auf Basis der Erfahrungen in Essen nun weiterentwickelt (z.B. Workshopentwicklung), sodass Schulen, Stadtverwaltungen oder Bürgerinitiativen auch in anderen Städten Kampagnen mit Jugendlichen zur Stärkung der Jugendbeteiligung und der Verkehrswende anbieten können.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Sustainable Development Goals (SDGs) : nachhaltige Städte und Gemeinden, Stärkung des Radverkehrs und nachhaltiger Mobilitätskonzepte, Bildung für nachhaltige Entwicklung durch Entwicklung von Projekteinheiten, die auch im (Geographie-)Unterricht implementierbar sind

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

Die Arbeit mit der senseBox:bike ermöglichte es, relativ schnell und umfassend Daten für weite Teile des Radwegenetzes sowie weiterer Straßen in Essen zu erheben. Auf Basis der Daten konnten so sehr schnell evidenzbasierte Aussagen über die Radverkehrsgestaltung (z.B. Radwegequalität) getroffen werden.

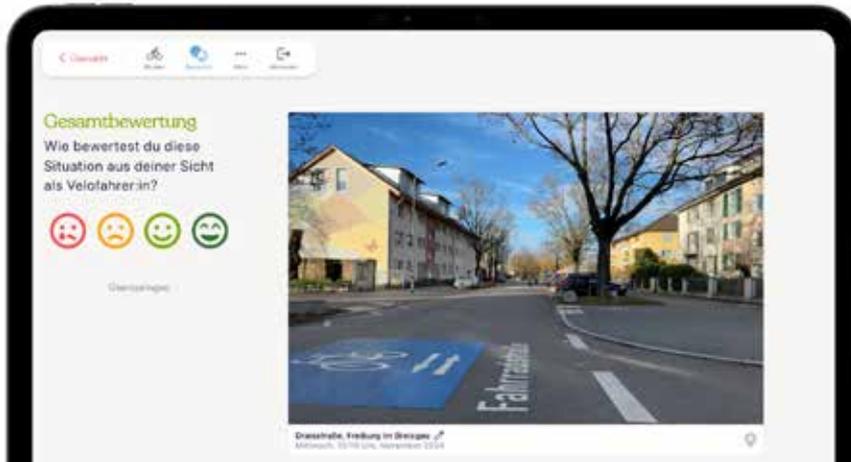
# 39



# VELOSERVER – ROUTE, RIDE, RATE & REPEAT!



velobserver



Obwohl Freiburg im Breisgau als fahrradfreundliche Stadt viele Radwege bietet, fehlte bisher eine Plattform, die es den Bürger:innen ermöglicht, die Qualität und Sicherheit dieser Wege direkt zu bewerten. Städte benötigen oft kontextreiche Daten, um ihre Infrastruktur gezielt verbessern zu können. Der VelObserver schließt diese Lücke, indem er das Fahrradnetz digitalisiert und es Nutzer:innen ermöglicht, Fahrradrouten nicht nur kartenbasiert, sondern auch mit Bildern zu bewerten. Durch visuelle Informationen und diese Bewertungen erhalten Planer:innen und Verwaltungen wertvolle Einblicke in die subjektive Wahrnehmung der Radwege, die über technische Daten hinausgehen.

Das Ziel von VelObserver ist es, den Bürger:innen eine Stimme bei der Bewertung von Fahrradwegen zu geben und den Verwaltungen ein Instrument an die Hand zu geben, um die Wahrnehmung der Nutzer:innen besser zu verstehen. Gleichzeitig soll eine deutschlandweite, einfach zu nutzende Plattform entstehen, die Städte vergleichbar macht und den Dialog zwischen Bürger:innen und Planer:innen

fördert, während die Fahrradgemeinschaft gestärkt wird.

Durch die einfache Ein-Klick-Bewertung ist VelObserver schnell zugänglich. Die gesammelten Daten werden in einem zentralen System erfasst, das öffentlich einsehbar und von Verwaltungen auswertbar ist. Seit September 2024 können Bürger:innen die fünf wichtigsten Radvorrangrouten in Freiburg bewerten, und bis Dezember 2024 wurden rund 2.700 Bewertungen für 46 km digitalisierte Radrouten abgegeben. Auch Stadtplaner:innen in Schweizer Städten haben den Nutzen erkannt, da VelObserver nicht nur technische Mängel, sondern auch subjektive Sicherheitsbedenken der Radfahrenden aufzeigt. Die Plattform ist nun bereit, auf andere Städte ausgeweitet zu werden und eine deutschlandweite Vergleichbarkeit zu ermöglichen.

VelObserver bietet eine innovative Lösung für die kontinuierliche Verbesserung der Fahrradinfrastruktur aus der Perspektive der Nutzer:innen. Das Projekt verbindet digitale Innovation, Bürger:innenbeteiligung und konkrete Ergebnisse und bringt durch

# 40



<https://vimeo.com/578752420>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Baden-Württemberg
- **ZIEL:**  
Deutschlandweite Digitalisierung der Radwege und deren subjektive Bewertung durch die Bürger:innen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
46 km digitalisiert und ~3.000 subjektive Bewertungen
- **FINANZIERUNG:**  
Bisher für Freiburg ehrenamtlich
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024 bis 2027

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

VelObserver ist das erste Projekt, das es ermöglicht, Fahrradrouten mit Bildern subjektiv zu bewerten und Karten mit Kontext zu versehen. Gestartet in Freiburg im Breisgau, soll die Plattform deutschlandweit eine einfache Möglichkeit bieten, Städte zu vergleichen und Verwaltungen aufzuzeigen, wie Radinfrastruktur wahrgenommen wird. Im Gegensatz zu anderen Projekten integriert es nicht nur reine Datenerfassung, sondern fördert auch eine aktive Gemeinschaft für kontinuierliche Verbesserungen.

### Projektmanagement:

- Posmo GmbH & Genossenschaft Posmo

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Tobias Piffrader
- E-Mail: [velobserver@posmo.coop](mailto:velobserver@posmo.coop)
- Projekthomepage: <https://velobserver.de/freiburg>

# 40

visuelle Bewertungen eine neue Transparenz und Effizienz in die Stadtplanung. Zudem stärkt es die Gemeinschaft und sorgt dafür, dass die Bedürfnisse der Radfahrenden besser gehört und berücksichtigt werden.

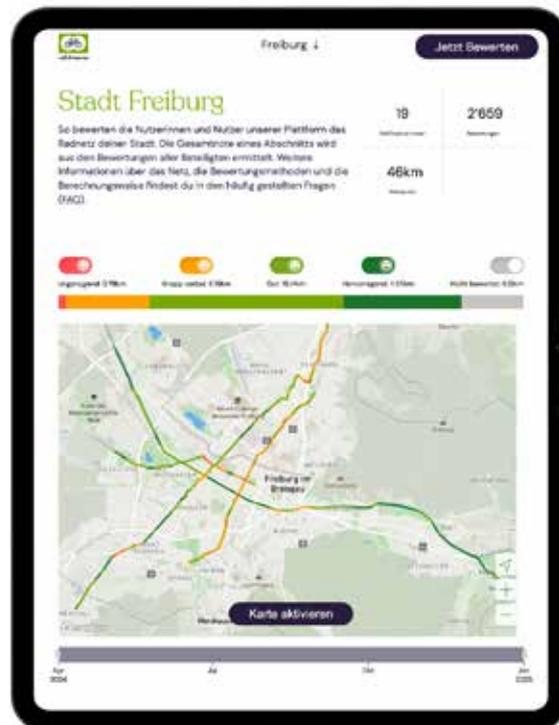
Posmo (Positive Mobilität), eine Genossenschaft und GmbH aus Mobilitätsexpert:innen und Entwickler:innen, arbeitet eng mit Verwaltungen und Radfahrenden zusammen, um diese Plattform zu bieten. Unser Ziel ist es, die Perspektive der Radfahrenden direkt in die Infrastrukturplanung einfließen zu lassen und so die Fahrradkultur nachhaltig zu stärken.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

VelObserver unterstützt mehrere Ziele der UN-Agenda 2030, indem es nachhaltige Mobilität fördert und innovative Lösungen für die Fahrradinfrastruktur bietet. Es trägt zur Verbesserung umweltfreundlicher Städte bei (Ziel 11), reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen (Ziel 13) und stärkt inklusive Gesellschaften durch die Einbindung der Bürger in den Planungsprozess (Ziel 16). Zudem fördert es Partnerschaften zur Schaffung nachhaltiger Mobilitätslösungen (Ziel 17) und unterstützt die kontinuierliche Weiterentwicklung von Infrastruktur durch datenbasierte Entscheidungsfindung (Ziel 9).

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

Wir haben VelObserver 2021 ehrenamtlich gestartet und 2022 mit dem Prototype Fonds Schweiz optimiert. Durch agiles Projektmanagement erfolgte der Launch im April 2022. Von 2023 bis 2024 wurde VelObserver mit Partnern zu einem skalierbaren Produkt entwickelt. Im Frühjahr 2025 folgt VelObserver v.3 mit der Möglichkeit, eigene Routen zu bewerten.



# PARKYOURBIKE – EIN EINHEITLICHES SYSTEM FÜR GESICHERTES FAHRRADPARKEN



# 41



<https://bit.ly/3BjZRms>



Zur Stärkung des Umweltverbunds sollen in Berlin Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäuser an ÖPNV-Stationen gebaut werden. Dazu gehören auch Anlagen, in denen Radfahrende ihre Räder gesichert und geschützt parken können. Unser Ziel war ein Buchungs- und Zutrittskontrollsystem für das Management von Reservierungen, Parkvorgängen und Zahlungen, das Radfahrenden einen leichten, sicheren und schnellen Zugang zu den Fahrradabstellanlagen bietet, die Wartung der Anlagen gewährleistet und einen guten Kundenservice zur Verfügung stellt. Mit der Entwicklung von ParkYourBike ist das gelungen.

ParkYourBike ist ein einheitliches digitales Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem für gesichertes Fahrradparken. Radfahrende können damit rund um die Uhr einen gesicherten Stellplatz an ihrem gewünschten Standort kostenfrei reservieren und dann ihr Rad in der Abstellanlage geschützt parken. Sie können aber auch ohne Reservierung direkt zur Abstellanlage fahren und ihr Fahrrad abstellen. Nutzer\*innen können sich mit QR-Code, einer hinterlegten ÖPNV-Jahreskarte oder PIN am jeweiligen Terminal identifizieren und das Rad bzw. die Räder anschließend abstellen.

Die Registrierung bei ParkYourBike ist kos-

tenfrei, genauso wie das Reservieren von Stellplätzen. Das Tarifsystem selbst ist fair und einfach: Es gibt zwei Tarife, den Flex-Tarif und Zeitkarten. Im Flex-Tarif sind die ersten 24 Stunden gratis, danach kosten jeweils 0,70 Euro. Als Zeitkarten stehen sowohl Monatskarten für 7,00 Euro als auch Jahreskarten für 70,00 Euro zur Verfügung.

An fünf S- und U-Bahnhöfen in Berlin steht ParkYourBike bereits zur Verfügung. Sobald eine neue Anlage hinzukommt, wird sie mit dem System ausgerüstet – und das weit über Berlin hinaus. Dank einer Kooperation mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) werden wir ParkYourBike auch an gesicherten Anlagen in Brandenburg etablieren.

Die ParkYourBike-App und die Website <http://www.parkyourbike.net> liefern Informationen zu den verfügbaren Anlagen und geben einen Überblick über laufende Parkvorgänge und Kosten. Mit dem ParkYourBike-Service-Bot haben wir außerdem ein KI-basiertes Angebot geschaffen, das rund um die Uhr verfügbar und mehrsprachig ist. Der Fokus liegt auf Deutsch und Englisch, der Chatbot versteht aber bei-

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Radfahrenden einen einheitlichen und einfachen Zugang zu gesicherten Abstellanlagen bieten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Entwicklung des Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystems ParkYourBike für gesichertes Radparken
- **FINANZIERUNG:**  
Landesmittel und SIWA(NA)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2019 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein einheitliches System für gesichertes Fahrradparken in Berlin und Brandenburg: Mit ParkYourBike können Radfahrende einfach, schnell, flexibel und rund um die Uhr einen Stellplatz an ihrem gewünschten Standort reservieren oder direkt vor Ort ihr Fahrrad gesichert abstellen. In der ParkYourBike-App können sie Stellplätze vorab kostenfrei reservieren, bekommen Informationen zu den verfügbaren Anlagen und einen Überblick über laufende Parkvorgänge und Kosten.

### Projektmanagement:

- GB infraVelo GmbH

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Karsten Schulze
- E-Mail: [info@infravelo.de](mailto:info@infravelo.de)
- Projekthomepage: <https://www.parkyourbike.net>

## PARKYOURBIKE – EIN EINHEITLICHES SYSTEM FÜR GESICHERTES FAHRRADPARKEN



# 41

spielsweise auch Ukrainisch, Türkisch und Vietnamesisch. Im Dezember 2024 wurde der Chatbot mit dem Sonderpreis für „Innovative Support Integration in ein Service Produkt“ beim Service Globe Award 2024 von Euroforum und Handelsblatt ausgezeichnet.

ParkYourBike ist ein einzigartiges System, das stetig weiterentwickelt wird und das mit jeder neuen Radabstellanlage an einer ÖPNV-Station wächst. Die ersten Anlagen werden sehr gut angenommen und die Nutzer\*innenzahl steigt kontinuierlich.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

ParkYourBike steht für nachhaltige Mobilität, denn wer sein Rad komfortabel und gesichert parken kann, ist auch häufiger bereit aufs Fahrrad umzusteigen. Mit gesicherten Fahrradstellplätzen an ÖPNV-Stationen, die mit ParkYourBike einfach und flexibel buchbar sind, fördern wir den Umweltverbund und tragen entscheidend zur Mobilitätswende in Berlin und Brandenburg bei.

Zudem sieht das Standard-Nutzungsmodell keine Dauerparkplätze vor, sondern ermöglicht die Nutzung der Stellplätze nach Bedarf. Werden Stellplätze frei, können diese für 24 Stunden reserviert oder direkt zum Parken genutzt werden. So wird vermieden, dass es leer stehende Boxen oder Stellplätze gibt.

Einige Abstellanlagen sind mit Photovoltaikanlagen ausgestattet, sodass sie den Strom für die Nutzung des Systems vor Ort selbst produzieren. Wo das nicht möglich ist, werden die Dächer als Grünfläche genutzt.

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

Durch einheitliche Workflows wurden Schnittstellen zwischen System und Komponenten optimiert und ein Ticketsystem für effiziente Service- und Support-Prozesse mit verschiedenen Kanälen und Dienstleister\*innen aufgesetzt. Ein KI-Chatbot optimiert den Einsatz von vorhandenem Wissen und bietet eine höhere Lösungsgeschwindigkeit und -quote bei Anfragen.

# STADTSPEZIFISCHE SPIELTEPPICHE FÜR DIE VERKEHRSWENDE MIT HAMBURG UND BERLIN

SPIELWENDE



Verkehrsmittel zusammenwirken – mit einem besonderen Fokus auf den Vorteilen nachhaltiger Verkehrsmittel.

Parallel dazu entsteht ein weiterer Spielteppich mit Berliner Motiv in Zusammenarbeit mit der SenBJF. Der Berliner Teppich berücksichtigt spezifische Anforderungen der Hauptstadt, große Grünflächen, komplexe Verkehrsknotenpunkte und eine vielfältige Verkehrslandschaft, in der das Fahrrad eine immer größere Rolle spielt. Neben Radwegen, Stellplätzen,

einer Fahrradstraße und sicheren Fahrradquerungen, werden weitere Verkehrsmittel des Umweltverbundes integriert, um ein ganzheitliches Mobilitätsverständnis zu fördern.

Die Zusammenarbeit basiert auf einem intensiven Austausch: Während hvv und Bildungsverwaltung ihr Expertenwissen beisteuern, übernimmt Spielwende die kreative und technische Umsetzung. Die Spielteppiche werden liebevoll handgezeichnet. In gemeinsamen Workshops und Feedback-Runden entstehen so Produkte, die sowohl pädagogisch als auch ästhetisch überzeugen.

Das Ziel: Kindern spielerisch ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu vermitteln und das Fahrrad als zentrales Verkehrsmittel einer modernen Stadt hervorzuheben. Die Integration anderer Verkehrsmittel sorgt für ein realistisches Gesamtbild, das Kinder auf die Mobilität der Zukunft vorbereitet. Gleichzeitig ermöglichen die

In einer einzigartigen Kooperation entwickeln der hvv, die SenBJF und Spielwende innovative Spielteppiche, die Mobilität in der modernen Stadt realitätsnah darstellen. Dabei wird der gesamte Verkehrsmix dargestellt mit einer besonderen Betonung auf der Rolle des Fahrrads als nachhaltiges und klimafreundliches Verkehrsmittel.

Der erste Teppich entstand gemeinsam mit dem hvv und zeigt eine kindgerechte Hamburger Stadtlandschaft. Abgebildet sind Alltagsorte wie Kitas und Spielplätze, aber auch vielfältige Mobilität: Bus- und Bahnhaltestellen, Carsharing-Plätze und Straßen für Autos oder Busse, durchgehende Radwege, Fahrradparkplätze und sichere Kreuzungen. Ziel ist, das Zusammenspiel aller Verkehrsmittel zu verdeutlichen – mit besonderer Betonung auf die Vorteile des Fahrrads. Der Teppich wird in hvv-Bildungsprojekten eingesetzt, um Kindern spielerisch nachhaltige Verkehrskonzepte näherzubringen. Kinder können hier durch Rollenspiele lernen, wie alle

## Projektmanagement:

- Spielwende, Hamburger Verkehrsverbund (hvv), Berliner Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF)

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Philipp Walter
- E-Mail: p.walter@spielwende.de
- Projekthomepage: keine Angabe

# 42

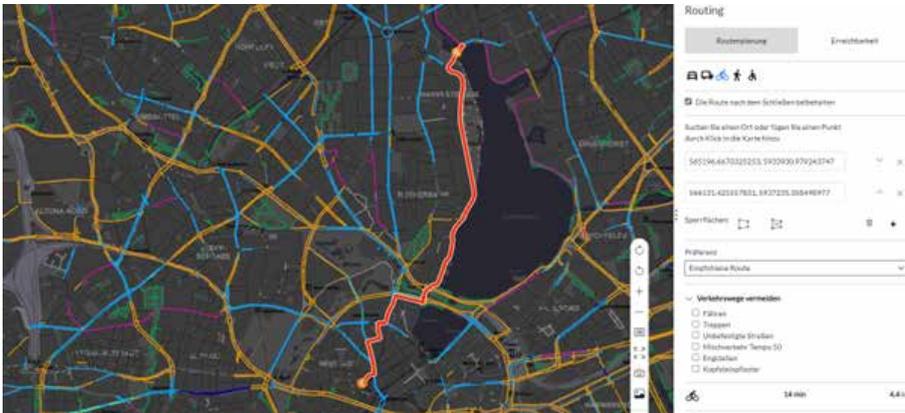
## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Schleswig-Holstein
- **ZIEL:**  
Kindern spielerisch ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität vermitteln und sie fürs Fahrrad begeistern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Finalisierung des Hamburger Spielteppichs, Beginn der Designphase für das Berliner Motiv
- **FINANZIERUNG:**  
Über den hvv und die SenBJF
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024/2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) und die Berliner Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) kooperieren mit dem Unternehmen Spielwende, um erstmalig stadtspezifische Spielteppiche zu entwickeln, die sich nicht auf den motorisierten Verkehr fokussieren. Das Ziel der Spielteppiche ist, Kindern spielerisch ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität zu vermitteln. Dabei wird das Fahrrad als zentraler Bestandteil einer modernen Stadt hervorgehoben – gleichberechtigt zu ÖPNV und Autoverkehr.





Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Stärkung des Radverkehrs. Als digitales Abbild der Radinfrastruktur bildet das Projekt die in Hamburg im Bestand vorhandene Radverkehrsinfrastruktur umfassend und im Detail ab. Die Bereitstellung von digitalen Daten zur Radverkehrsinfrastruktur als Open Data dient als Grundlage, Voraussetzung sowie Motor für digitale Innovationen. Das Projekt trägt daher wesentlich zur Digitalisierung des Radverkehrs bei. Davon profitieren insbesondere folgende drei Nutzengruppen:

#### Verwaltung:

Schaffung der datenseitigen Voraussetzungen für konsequentes Verwaltungshandeln bei Ausbau und Erhalt der Radverkehrsinfrastruktur. Das DRN dient den Fachplaner:innen u.a. als Grundlage für die neue Netzplanung (Radrouten), Identifizierung von Netzlücken, Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Engstellen, es findet Berücksichtigung im Verkehrsmodell und kann in der Zustandsbewertung und Kapazitätsberechnung Verwendung finden.

#### Wirtschaft:

Durch die Bereitstellung als Open Data und die Integration von topologischen In-

formationen (bspw. der Radwegebreite), dient der Datensatz gleichzeitig als Grundlage für Routing- und Navigationsanwendungen und fördert damit Initiativen von Unternehmen / KMUs, Privatpersonen und Start-ups zum Aufbau von Fahrradnavigationdienstleistungen sowie Letzte-Meile- bzw. Fahrradlieferkettenprojekten. So wird das DRN zukünftig bspw. in OpenStreetMap und Google bereitgestellt. Zudem findet es im vom Deutschen Fahrradpreis prämierten Projekt „PrioBike“ Verwendung.

#### Bürgerinnen und Bürger:

Privatpersonen profitieren, indem ihnen eine verbesserte Radinfrastruktur und ein größeres Angebot an Dienstleistungen zur Verfügung steht, sowie durch die direkte Nutzung des Datensatzes, z.B. zur Identifikation sicherer Schulwege mit dem Fahrrad, oder durch die Nutzung der Routingfunktionen.

Ein besonderes, innovatives Merkmal des Projekts ist die Routingfähigkeit des Datensatzes. Im Hamburger Geoportal wurden hiermit verschiedene Routingoptionen umgesetzt. Zum Beispiel ermöglicht das „Grüne Routing“, vorrangig Wege durch Grünanlagen zu wählen. Zudem können

#### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hamburg
- **ZIEL:**  
Digitale Erfassung und Pflege der Radinfrastruktur Hamburgs für einen Straßeninfrastrukturzwilling
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Ersterfassung 2022 abgeschlossen, routingfähig seit 2023, aktuell Pflege des Datensatzes
- **FINANZIERUNG:**  
100% Landesmittel Hamburgs
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2020 fortlaufend

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

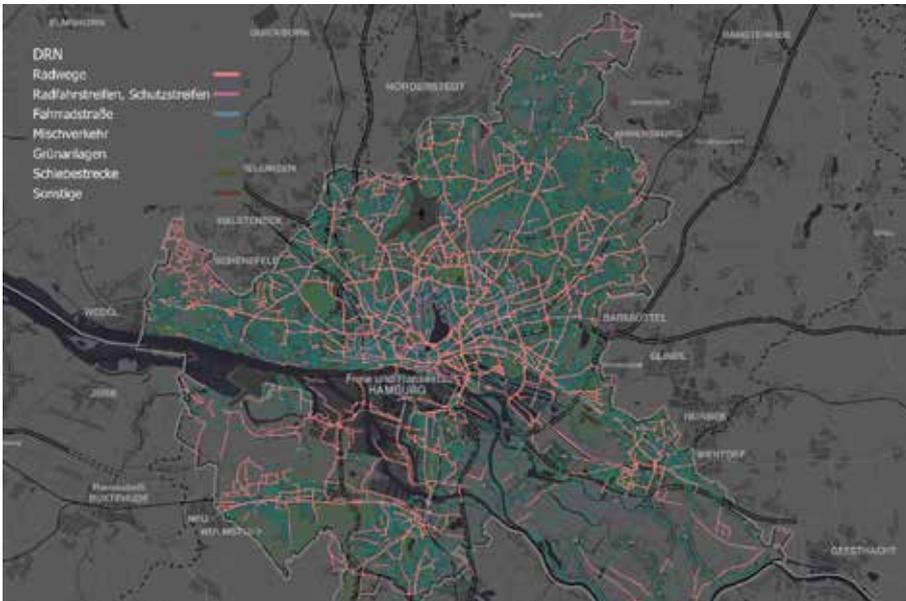
Im Projekt wurde ein umfassender Datensatz zum Hamburger Radverkehrsnetz erfasst und als Open Data bereitgestellt. Der fortlaufend aktualisierte Datenbestand gibt einen Gesamtüberblick über die Radverkehrsanlagen in der Stadt und bildet als Basis eines digitalen Zwillinge eine wichtige Grundlage für zahlreiche Auswertungen und Analysen. Das routingfähige digitale Radverkehrsnetz bietet eine wertvolle Anwendung zur Optimierung und Planung von Radverkehrswegen und fördert die Mobilitätswende.

#### Projektmanagement:

- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM); Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV)

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: David Brunner
- E-Mail: david.brunner@bvm.hamburg.de
- Projekthomepage: <https://metaver.de/trefferanzeige?docuuiid=EA847D9F-6403-4B75-BCDB-73F831F960C7&q=radverkehrsnetz&f=>



Oberflächen wie Kopfsteinpflaster sowie Straßenabschnitte im Mischverkehr vermieden werden. Das Routing bevorzugt zudem bestehende, priorisierte Radnetze wie die etablierten Velorouten und grüne Wellen für den Radverkehr aus dem Prio-Bike-Projekt.

Mitarbeitende des Landesbetriebs Geoinformation und Vermessung haben im Auftrag der Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende ein digitales Radverkehrsnetz erstellt und führen dies laufend fort. Das Projekt ist so gestaltet, dass es leicht auf andere Städte und Regionen übertragen werden kann. Durch die Nutzung von Open-Source-Software und standardisierten Diensten ist die technische Umsetzung einfach. In Hamburg konzentriert sich das Projekt auf bestimmte Merkmale der Radwege, wie Art, Oberfläche, Breite, Richtung und Benutzungspflicht. Andere Städte und Regionen können diesen Ansatz übernehmen und bei Bedarf erweitern.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

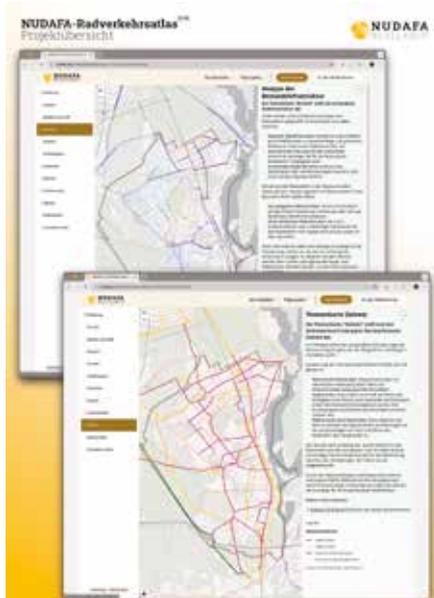
- Digitalisierung der Radinfrastruktur ermöglicht bedarfsgerechten Ausbau und Verbesserung derselben.
- Bau neuer Radwege und qualitative Aufwertung bestehender Wege zur Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur

- Verbesserte Radinfrastruktur fördert bequemes, einfaches und sicheres Radfahren
- Sicheres und angenehmes Radfahren für Menschen aller Altersgruppen unterstützt eine nachhaltige und gesunde Lebensweise
- Förderung des Radverkehrs als Beitrag zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Umweltbelastungen
- Routingfähigkeit ermöglicht das Finden von angenehmen, durchdachten und direkten Wegen durch die Stadt
- Ziel des Hamburger Senats: Bis 2030 sollen 80% aller Wege zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV (Umweltverbund) zurückgelegt werden
- Das Projekt Digitales Radverkehrsnetz (DRN) der Stadt Hamburg ist daher ein nachhaltiger Baustein für die Mobilitätswende

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

Die digitale Erfassung der Radverkehrsanlagen beruht auf der Nutzung von Digitalen Orthofotos, 360°-Panoramen und Befahrungsbildern mit Punktwolken, georeferenzierten Fotos sowie Planungsunterlagen. Insbesondere die Nutzung der 360°-Panoramen beschleunigt die Erfassung und Fortführung erheblich, da Vor-Ort-Besichtigungen reduziert werden können.

# NUDAFA-RADVERKEHRSATLAS



Vielorts setzten Städte auf die Stärkung des Radverkehrs. Für kleine Kommunen stellt jedoch oftmals schon die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes eine Hürde dar, da Datenerhebung, Planung sowie Abstimmungsprozesse bei knappen personellen Kapazitäten teils schwer zu leisten sind. Gleichzeitig ist die Zivilgesellschaft in suburbanen und ländlichen Regionen oft gut vernetzt und willens, die Verwaltungen zu unterstützen. Der NUDAFa-Radverkehrs atlas zeigt am Beispiel von Eichwalde, Zeuthen, Schulzendorf und Wildau, wie klassische Planungsansätze mit digitalen Methoden kombiniert werden können.

Das Projekt schafft einen skalierbaren Rahmen, um (1) die Radnetzentwicklung deutlich zu vereinfachen und (2) die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Bevölkerung und Kommunen zu erleichtern.

Im Fokus steht die Nutzung zivilgesellschaftlich erfasster OpenStreetMap-(OSM-)Daten. Analog zu klassischen Planungsschritten wurden in OSM vorhandene, oft schwer zugängliche Informationen gefiltert, verarbeitet und visualisiert.

## Projektmanagement:

- Gemeinde Eichwalde zusammen mit FixMyCity GmbH

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Christoph Kollert
- E-Mail: christoph.kollert@eichwalde.de
- Projekthomepage: <https://www.nudafa.de/>

Fehlende oder veraltete Daten wurden in „Mapathons“ mithilfe der Zivilgesellschaft ergänzt, sodass eine umfassend nutzbare Datenbasis geschaffen wurde. Es entsteht eine kostengünstige, flächendeckende Basis für die Radverkehrsplanung auf kommunaler bzw. regionaler Ebene.

Das Modul für die Zielnetzentwicklung ([www.nudafa.de/radnetzplanung](http://www.nudafa.de/radnetzplanung)) kombiniert OSM-Daten mit vorhandenen Planungen sowie den Ergebnissen von Ideen-Workshops und partizipativen Bedarfserhebungen. Die interaktiven Karten ermöglichen so die systematische Entwicklung eines Zielnetzes. Gleichzeitig wird die Netzplanung transparent und nachvollziehbarer.

Im Maßnahmen-Modul ([www.nudafa.de/massnahmen](http://www.nudafa.de/massnahmen)) können Kommunen Maßnahmen (neue oder aus bestehenden Konzepten) niedrigschwellig veröffentlichen und aktualisieren. Ein Dashboard zeigt die politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen und weiterführende Informationen (ab Januar 2025). In einem entsprechenden Backend können die Geodaten und Maßnahmendetails niedrigschwellig (ein-)gepflegt werden.

Das Projekt verdient den Deutschen Fahrradpreis, weil es ...

- (1) innovativ zeigt, wie automatisierte Datenverarbeitung die Planungsprozesse beschleunigt und den Mehrwert von OSM-Daten für den Radverkehr demonstriert,
- (2) anschaulich die Planungsschritte vermittelt und die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Politik, Fachexperten und Bevölkerung erleichtert,
- (3) praxisorientiert ein Konzept sowie die Technologie zur Verarbeitung und Darstellung der OSM-Daten, des Zielnetzes und der Maßnahmen liefert, die von der Verwaltung oder der Zivilgesellschaft einfach fortgeschrieben werden können,

# 44

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Brandenburg
- **ZIEL:**  
Beschleunigung der Planung und Umsetzung (interkommunaler) Radverkehrsnetze in kleinen Kommunen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Prozess und Webtool zur Analyse des Bestands, Radnetzentwicklung und Darstellung von Maßnahmen
- **FINANZIERUNG:**  
Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF): Forschung für Nachhaltigkeit (FONA), Mobilitäts-WerkStadt 2025
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2020 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Mit innovativen Daten- und Kommunikationstechnologien soll der Atlas kleinen Kommunen den Einstieg in die Radverkehrsplanung ermöglichen. Auf der Basis von OSM-Daten können notwendige Planungsgrundlagen kommunenübergreifend aufgearbeitet und dargestellt werden. Mit sog. Themenkarten können Handlungsbedarfe identifiziert sowie ein Zielnetz und Maßnahmen entwickelt werden. Der Planungsprozess, das Zielnetz und die Maßnahmen können so verständlich und kollaborativ entwickelt und vermittelt werden.

## NUDAFA-RADVERKEHRSATLAS

(4) den Radverkehr in kleinen Kommunen sowie interkommunale Kooperationen stärkt und

(5) bereits jetzt als Blaupause für Regionen mit vergleichbaren Rahmenbedingungen dient und erste Folgeprojekte angestoßen hat.

Entwickelt wurde der Atlas von der Gemeinde Eichwalde und FixMyCity, im Rahmen des NUDAFAs-Reallabors und mit Mitteln des BMBF (01UV2124 bzw. 01UV2424)

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Aufgrund des hohen MIV-Anteils sind gerade in suburbanen und ländlichen Regionen Radverkehrskonzepte und flächendeckende, kommunenübergreifende Radverkehrsnetze existenziell, um den Radverkehr als Alternative zum MIV zu etablieren. Zentrales Ziel des Vorhabens ist daher die Beschleunigung der für die Verkehrswende notwendigen Planungsprozesse in kleinen und mittelgroßen Kommunen, da dort manchmal auch schon nur die Beauftragung von Fachplanungsbüros erste Hürden darstellt.

Mit dem Tool und einer gemeinsamen, nachvollziehbaren Darstellung können Regionen unabhängig von den administrativen Grenzen einfacher ein gemeinsames Verständnis für Handlungsbedarfe und -potenziale entwickeln. Dabei möchte der Radverkehrs atlas als Beispiel dafür dienen, wie konventionelle Planungskonzepte in Form von Broschüren durch zeitgemäße, leichter anpassbare und wirksamere Formate ersetzt werden können.

Dies erfolgt durch die Nutzung deutschlandweit verfügbarer Daten. Auch die entwickelten digitalen Tools und Prozesse zur automatisierten Verarbeitung der Daten sind deutschlandweit übertragbar. So können Ressourcen in den Kommunen gespart und redundante Aufgaben gebündelt werden. Dadurch wird auch die Digitalisierung der Verwaltung nachhaltig unterstützt. Die Übertragbarkeit der Software und die gemeinfreie Lizenzierung leisten dabei auch einen Beitrag zur Stärkung von Open Source und Open Data.

Die Zivilgesellschaft bekommt durch das Projekt ganz praktisch die Möglichkeit, bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten mitzuwirken. Die kollaborative Zusammenarbeit wird einfacher und konstruktiver, was Planungsprozesse beschleunigt und Erfolge begünstigt.

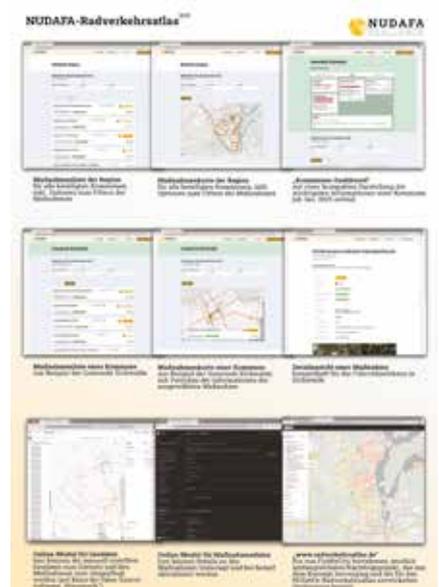
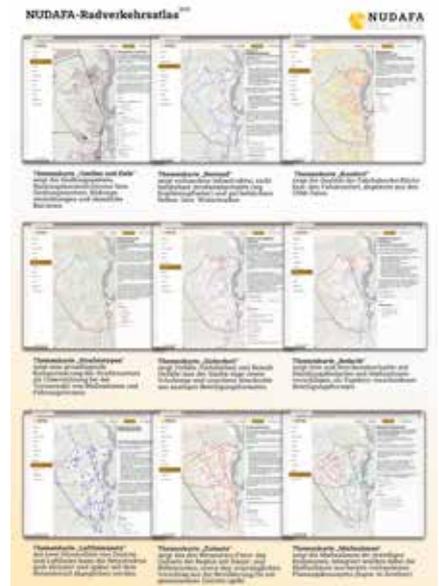
Auf Basis des Konzepts und der gesammelten Erfahrung entwickelt FixMyCity die im NUDAFAs-Reallabor entwickelte (gemeinfrei lizenzierte) Software – verbunden mit einem nachhaltigen und skalierbaren Geschäftsmodell – weiter ([www.radverkehrs atlas.de](http://www.radverkehrs atlas.de)). So wird die für den NUDAFAs-Radverkehrs atlas entwickelte Technologie inzwischen erfolgreich von mehreren Kommunen und flächendeckend im Bundesland Brandenburg eingesetzt. Im Verlauf des Jahres 2025 wird der NUDAFAs-Radverkehrs atlas im Rahmen des Reallabors auf zwei weitere „Demonstrationsräume“ übertragen werden.

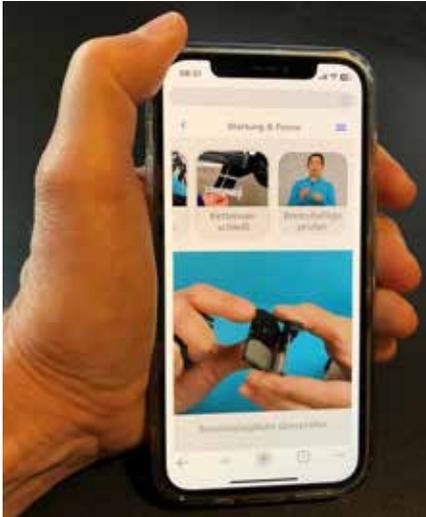
Parallel zum Projekt unterstützt im Untersuchungsraum eine eigens eingerichtete Stelle eines „Interkommunalen Radverkehrsmanagers“ die kommunale Radverkehrsförderung und die interkommunale Zusammenarbeit. Auch dabei führte die Bündelung von Aufgaben zur Beschleunigung vieler Prozesse – von der Fördermittelakquise bis hin zur baulichen Umsetzung.

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

Durch die Automatisierung und Parallelisierung von Radnetzentwicklung und Maßnahmenableitung können auch Regionen ohne vorhandene Konzepte zügig in die Radverkehrsförderung einsteigen. Inhalte bestehender Konzepte lassen sich einfach übertragen, wodurch eine umfassende Datengrundlage für heterogene Gebiete entsteht und leicht gepflegt werden kann.

# 44





#### Ausgangssituation:

Niemand liest gerne Bedienungsanleitungen von Pedelecs, und wer heutzutage Fragen hat, sucht nach Erklärvideos im Internet. Und wenn man mal die Anleitung bräuchte, z.B. im Pannenfall auf Tour, hat man das dicke Handbuch in sechs Sprachen sicherlich nicht im Gepäck dabei. Leider bekommen viele Menschen aber durch mit Warnhinweisen überfrachtete Bedienungsanleitungen das wirklich Wichtige auch nicht mit, etwa das richtige Bremsen oder die Gefahren, die sich durch unsachgemäß behandelte Akkus ergeben können.

#### Was:

Die Idee war somit, eine Art von Video-Tutorial für Pedelecs oder – anders ausgedrückt – eine in Filme übertragene Bedienungsanleitung zu schaffen, die die wirklich wichtigen Dinge zeigt und konsequent auf die Handy-Nutzung zugeschnitten ist – unseren „Pedelec-Assistent“. Somit hat man die Anleitung auch „immer dabei“, weil das Handy immer „mitfährt“ (damit ist auch die Frage nach dem „Wo“ beantwortet).

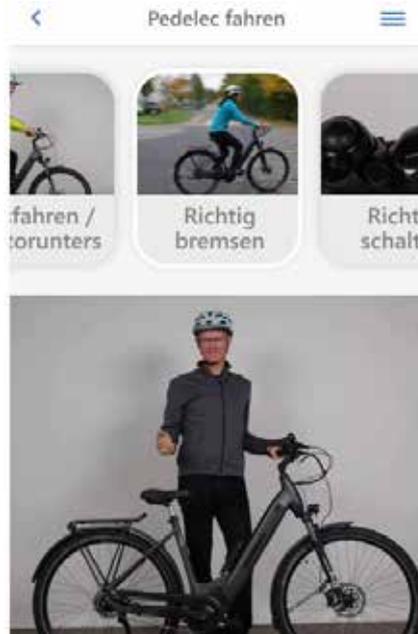
#### Projektmanagement:

- Veidt Anleitungen

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Clemens Ambrosius
- E-Mail: clemens.ambrosius@gmx.de
- Projekthomepage: <https://www.veidt-anleitungen.de/video-anleitung/>

## PEDELEC-ASSISTENT



Der Pedelec-Assistent erklärt dem Käufer eines Pedelecs blitzschnell alles Wissenswerte rund um Anwendung, Fahrtechnik, Sicherheit und Wartung. Die kurzen und mit Sprache vertonten Videos werden in einer intuitiv aufgebauten Navigation leicht gefunden. Da der Pedelec-Assistent technisch als Website konzipiert ist, läuft er in jedem Browser. Eine App-Installation entfällt.

#### Wer:

Die Macher hinter dem Projekt sind vier Fahrrad-Enthusiasten, die im Hauptberuf Bedienungsanleitungen für Pedelecs, Fahrräder und Lastenräder erstellen und denen es ein Herzensanliegen ist, die Verbreitung des Fahrrads bzw. des Pedelecs als umweltfreundliche Mobilitätsform voranzubringen.

#### Warum:

Ist zum Teil schon unter „Ausgangssituation“ beantwortet. Weitere Gründe sind der geringere Ressourcenverbrauch, da

# 45



<https://pedelec-assistent.de/>



### KURZE PROJEKTbeschreibung

- BUNDESLAND: Hessen
- ZIEL: Erhöhung der Verkehrssicherheit und weniger Unfälle durch zeitgemäße Anleitung in Videoform
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Testpersonen sagen, dass so die Anleitung der Zukunft aussehen könnte.
- FINANZIERUNG: Privat
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: Seit Mitte 2023 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Gedruckte Bedienungsanleitungen für Pedelecs liest kein Mensch freiwillig. Dadurch werden auch wichtige Inhalte, die der Verkehrssicherheit bzw. der Unfallverhütung dienen (etwa zum Thema „Richtiges Bremsen“), nicht wahrgenommen bzw. können nicht vermittelt werden. Durch die Überführung dieser Inhalte in eine spezifisch für das Handy aufbereitete Form mit vielen kurzen Videos werden die Inhalte viel leichter konsumierbar, weil sie so ungleich interessanter vermittelt werden können.

## PEDELEC-ASSISTENT

gedruckte Bedienungsanleitungen häufig durch die vielen Sprachen zu dicken Büchern ausarten. Diese können bei dem neuen Konzept entfallen.

Durch eine interessante Bedienungsanleitung in Video-Form entdecken die Nutzer auch Features an ihrem Rad, die den Nicht-Lesern gedruckter Anleitungen verborgen bleiben – etwa so praktische Dinge wie die Schiebehilfe. Und letztlich gibt es weniger Bedienungsfehler und damit Unfälle, weil wichtige Vorgänge (wie z.B. das Schließen von Schnellspannern) in Video-Form viel besser erklärt werden können als mit Texten.

Durch eine bessere Kenntnis des Produkts werden auch vermeidbare Schäden verhindert oder dem Fahrer bzw. der Fahrerin einfache Kontrollen erläutert (wie etwa die Kontrolle der Bremsbeläge, <https://www.youtube.com/watch?v=4bmfamKyZyA>), die letztlich der Verkehrssicherheit dienen.

Sie können die Lösung selbst ausprobieren:

1) Rufen Sie auf dem Handy (!) die Website <https://pedelec-assistent.de/> auf.

2) Geben Sie als Freischaltcode ein: HerA\_00000044

Alles Weitere ist selbsterklärend.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Siehe oben: Durch den Entfall von gedruckten Bedienungsanleitungen können enorme Mengen an Papier eingespart werden.

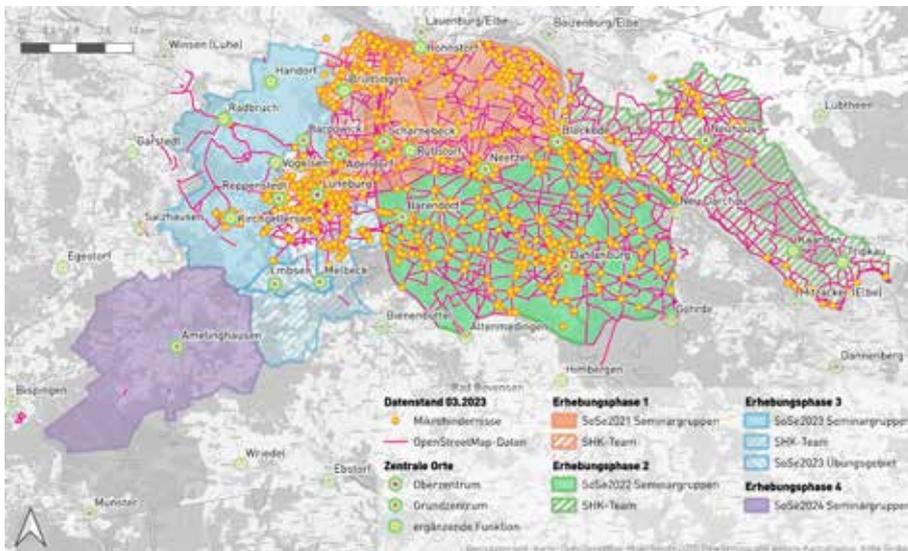
### Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Beschleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

Klassische Maßnahmen: „Ärmel hoch“ und in die Hände gespuckt!

# 45

## RADVERKEHRSFÖRDERUNG 3.0 – BARRIEREFREI, NETZTRANSPARENT, DIGITAL

# 46



Das Projekt ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen der Leuphana Universität Lüneburg und dem Landkreis. Seit 2021 dokumentieren Studierende der Universität die Qualität potenzieller Radwege und stellen diese Daten in die OpenStreet-Map (OSM). Diese Daten dienen schon jetzt der Entwicklung einer besseren Netztransparenz und ermöglichen Apps wie Komoot oder Outdooractive ihre Routing-Algorithmen auf Basis der aktuellen Wegequalität zu berechnen. Dies verbessert die Routenempfehlungen für Radfahrende.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erfassung und Beseitigung von Mikrohindernissen. Bis Ende November 2024 wurden 2.042 Mängel (exklusive Mängel außerhalb der Landkreis-Fläche, s. Grafik) erfasst, von denen rund 1.500 Mikrohindernisse betreffen. Diese werden über das eigens vom Landkreis entwickelte Online-Portal rvf.online durch alle notwendigen Akteure bearbeitet. Die Kommunen sehen die Mängel ein, können priorisieren und den Abstimmungsprozess zwischen Landkreis, Verkehrsbehörde, Betrieb Straßenbau und Unterhaltung sowie Ingenieurbüro ansto-

ßen, um sie final papierlos beantragen zu können. Bis hin zur Rechnungsstellung und zur Abnahme bündelt das Portal alle Schritte und Dokumente und schafft so Transparenz im Prozess. Bei 43 Mitglieds- und Einheitsgemeinden ist dies eine echte Erleichterung für beteiligte Akteure.

Erste Maßnahmen zur Beseitigung der Mikrohindernisse wurden bereits erfolgreich umgesetzt, während weitere Maßnahmen 2025 folgen werden, wenn alle Strukturen erprobt und Optimierungen vorgenommen worden sind.

Das Projekt „Radverkehrsförderung 3.0“ zeigt, wie durch die Kombination von wissenschaftlicher Forschung, Digitalisierung und verbesserter administrativer Zusammenarbeit die Radinfrastruktur nachhaltig verbessert werden kann. Durch die systematische Erfassung und öffentliche Bereitstellung von Daten zur Wegequalität und den systematischen Abbau von Hindernissen und Barrieren im Wege- und Verkehrsraum wird die Radverkehrsinfrastruktur transparenter und systematisch barrierefrei umgestaltet.

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Ziel ist die Aufwertung einer barrierefreien Infrastruktur durch Beseitigung von Barrieren.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Entwicklung eines Online-Tools zur aktorsübergreifenden Planung der Maßnahmen. 47 von 2000 umgesetzt
- **FINANZIERUNG:**  
Bezuschussung des Bundes mit 1,6 Mio. Euro für den Landkreis
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2021 bis 2025

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**  
Das Projekt „Radverkehrsförderung 3.0“ im Landkreis Lüneburg zielt darauf ab, die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, indem Mikrohindernisse beseitigt werden und eine bessere Netztransparenz geschaffen wird. Der Fokus liegt auf ländlichen Gebieten, in denen Radwege durch Barrieren wie Poller, Bordsteinkanten oder unzureichende Beschilderung den Radverkehr erschweren. Diese Hindernisse sollen systematisch erfasst und entfernt werden, um für Barrierefreiheit zu sorgen.

#### Projektmanagement:

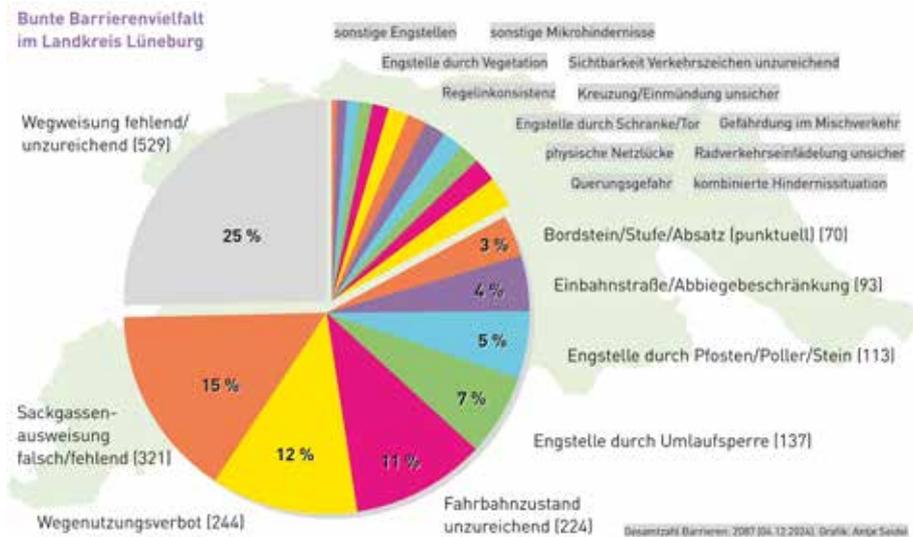
- Landkreis Lüneburg, Leuphana Universität Lüneburg

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Marina Schweikert
- E-Mail: marina.schweikert@landkreis-lueneburg.de
- Projekthomepage: <http://www.radfahren.landkreis-lueneburg.de>

## RADVERKEHRSFÖRDERUNG 3.0 – BARRIEREFREI, NETZTRANSPARENT, DIGITAL

# 46



Es stellt ein innovatives Modell dar, das durch seine schnelle und unbürokratische Umsetzung von Verbesserungen im Radwegenetz Vorbildcharakter für andere Regionen hat und einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leistet. Das Projekt hat das Potenzial in seinem Ansatz und Aufbau auch auf weitere Anwendungsfälle übertragen werden zu können, und stellt daher einen geeigneten Kandidaten für die Nominierung dar.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

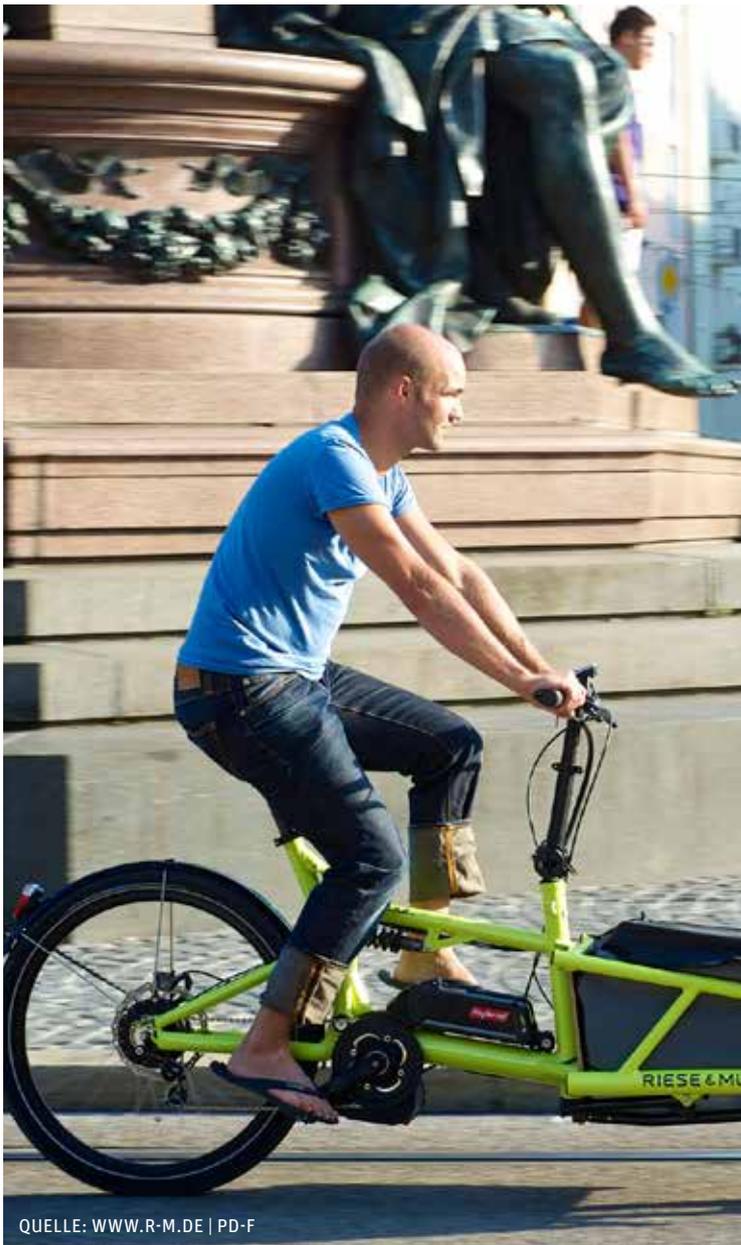
- Förderung umweltfreundlicher Mobilität und effizientere Routenplanung: Verbesserung der Radinfrastruktur und Verbesserung der Daten für Radfahrapps steigert ggf. die Nutzung des Rades und reduziert CO<sub>2</sub>-Emissionen durch weniger motorisierten Verkehr.
- Barrierefreie Radwege: Beseitigung von Mikrohindernissen fördert inklusiven Radverkehr und unterstützt mobilitätseingeschränkte Nutzer.
- Förderung von Lastenrädern: Verbesserung der Infrastruktur für Lastenräder reduziert den Transportbedarf durch den motorisierten Individualverkehr.
- Langfristige Lebensqualität: Verbesserung der Infrastruktur trägt zu gesünderem, ressourcenschonenderem Verkehr bei.

- Zukunftsfähige Infrastruktur: Das Projekt unterstützt den Übergang zu einer klimafreundlicheren Verkehrsentwicklung.
- Soziale Inklusion: Barrierefreie Radwege fördern die Teilhabe von allen, auch von Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- Transdisziplinäre Zusammenarbeit: Durch die enge Kooperation von Wissenschaft, Verwaltung und lokalen Akteuren entstehen praxisorientierte, nachhaltige Lösungen, die die Bedürfnisse aller Beteiligten berücksichtigen.

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

- Aufbau einer digitalen Struktur für die Abstimmung der baulichen Maßnahmen aller notwendigen Akteure
- Damit einhergehend Schaffung kompletter Transparenz durch Bündelung von Informationen und Dokumenten
- Beauftragung je eines Bau- und Planungsunternehmens durch den Landkreis. Danach Rechnungsstellung des Eigenanteils
- Kooperationsvereinbarung

# Radtourismus, Innovative touristische Angebote, Veranstaltungen, Plattformen



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



## CYCASSEL: FREUDE AM RADFAHREN



Cycassel ist eine Initiative von Mitarbeitenden und Studierenden der Universität Kassel sowie von Bürger:innen und einigen Institutionen der Stadt Kassel. Cycassel widmet sich der Begeisterung für das Radfahren und möchte dadurch vielfältige Zugänge schaffen. Entstanden ist die Idee in einem interdisziplinären Seminar am Institut für Sportwissenschaft, im Bereich Radverkehr und Nahmobilität sowie im gesellschaftswissenschaftlichen Kernstudium. Cycassel setzt die Arbeit von task (Transfer- und Anwendungszentrum für Sport in Kassel) fort, dass sich für gesellschaftliche Veränderungen in Bewegung und Gesundheit engagiert und Erkenntnisse aus den Sport- und Gesundheitswissenschaften für Kassel und die Umgebung zugänglich machen möchte. Durch eine Bottom-up-Organisation soll ermöglicht werden, dass sich Menschen beteiligen können und ihre eigenen Ideen, ihre eigene Begeisterung einbringen können. Bottom-up-Strategien setzen generell in den unteren Ebenen an und tragen ihre Ziele bzw. Anliegen schrittweise in die höheren Hierarchie-Ebenen weiter. Cycassel dient letztlich als eine Art Dachorganisation für die einzelnen Projekte, wobei jedes Projekt für sich eigenständig plant und sich

### Projektmanagement:

- Universität Kassel

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dr. Julia Limmeroth
- E-Mail: [task@uni-kassel.de](mailto:task@uni-kassel.de)
- Projekthomepage: <http://www.cycassel.org>

selbstständig organisiert. Durch diese Herangehensweise erhofft sich Cycassel, schrittweise in die höheren Hierarchie-Ebenen durchzudringen und Radfahren einem größeren Teil der Gesellschaft zugänglich zu machen.

Das gemeinsame Ziel ist, Radfahren in die Gesellschaft zu tragen und Begeisterung zu wecken. Ganz explizit möchten wir das Positive hervorheben.

Wir Menschen neigen dazu, Situationen aufzusuchen, die wir mit einem positiven Affekt assoziieren, und solche zu meiden, die wir mit einem negativen assoziieren: „Menschen sowie Tiere streben danach, ihr Wohlbefinden durch eine Optimierung der Affektbilanz zu maximieren, indem sie Ereignisse, die positive Affekte auslösen, herbeizuführen und Ereignisse, die negative Affekte auslösen, zu verhindern suchen (Affektoptimierung).“ (Puca & Schüler, 2016, S. 224 f.)

In diesem Sinne manifestieren sich unsere Bemühungen zentral in der Organisation einer Radwoche, welche wir in diesem Jahr (8. bis 14. April 2024) zum ersten Mal durchgeführt haben. Wir möchten einen wiederkehrenden Höhepunkt im jährlichen Radkalender und dabei vielfältige Zugänge schaffen sowie aktiv mit ganz unterschiedlichen Menschen in diversen Projekten zusammenarbeiten. Bei der ersten Kasseler Radwoche 2024 boten Projekte und Aktionen die Möglichkeit, Kassel und die Freude am Rad neu zu erleben. Die Planungen für 2025 laufen bereits, mit neuen, aber auch bewährten Angeboten, die Lust auf eine fahrradfreundlichere Stadt wecken sollen.

Hier finden Sie einen Beitrag der Hessenschau zur Radwoche: <https://www.hessenschau.de/tv-sendung/radwoche-in-kassel--hessenschau-vom-09042024,video-195636.html>

# 47



[https://www.instagram.com/reel/DBf5iIot2RD/?utm\\_source=ig\\_web\\_copy\\_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==](https://www.instagram.com/reel/DBf5iIot2RD/?utm_source=ig_web_copy_link&igsh=MzRIODBiNWFIZA==)



### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hessen
- **ZIEL:**  
Bottom-up und interdisziplinär in zahlreichen Projekten, die Freude am Radfahren vermitteln
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
2024 haben wir die erste Radwoche in und für Kassel organisiert und starten nun in die zweite Runde.
- **FINANZIERUNG:**  
Sponsoren, interne Uni-Gelder, ggf. Crowdfunding
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2023 bis 2025 und danach fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Cycassel entstand aus einem interdisziplinären Seminar und organisierte die 1. Kasseler Radwoche im April 2024 gemeinsam mit Studierenden und Mitarbeitenden der Universität Kassel sowie Bürger:innen und Institutionen. Die Organisation folgt einem Bottom-up-Ansatz. Zentrales Ziel ist es, Radfahren in Kassel breiter zu verankern und Menschen dafür zu begeistern. Die Planung für 2025 hat begonnen, mit dem generellen Fokus, Radfahren nachhaltig und positiv in der Stadt Kassel zu verankern.

Ein Interview von Frau Dr. Julia Limmeroth finden Sie in der regionalen Zeitung HNA: <https://www.hna.de/kassel/organisatorin-julia-limmeroth-zur-ersten-kasseler-radwoche-mit-kritikern-in-dialog-treten-93011584.html>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die 17 Nachhaltigkeitsziele (SDGs) der Vereinten Nationen wurden/werden zentral in den Blick genommen und auf deren Grundlage Impulse sowie konkrete Lösungen für eine nachhaltige Region Kassel und Nordhessen im Kontext des Radfahrens entwickelt. Die SDGs stellen zum einen eine inhaltliche Grundlage des Seminars dar. Zum anderen konnten und können wir durch die Verortung der Radwoche im SDG+Lab (Uni:Lokal) unsere Nähe zu den SDGs auch direkt hervorheben. Auch weitere Zusammenarbeiten durch verschiedene Beteiligungsprozesse werden im Vorfeld der nächsten Radwoche stattfinden. Und auch in unserer Werbung haben wir z.T. direkten Bezug zu den SDGs genommen: 1. Kasseler Radwoche – Cycassel.

Darüber hinaus möchten wir die Zusammenarbeit mit den Studiengängen bzw. Studienprofilen, die die SDGs zentral fokussieren, ab dem kommenden Jahr verstärken und durch eine gemeinsame interdisziplinäre Perspektive diese auch in die Gesellschaft transportieren. Durch die verschiedenen Beteiligungsprozesse soll einer Vielzahl von Menschen der Zugang zur Projektteilnahme ermöglicht werden. Wir glauben, alle SDGs – außer SDG 14 „Leben unter Wasser. Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen“ – thematisieren zu können und haben durch die vielfältigen Projekte in der letzten Radwoche bereits versucht, die unterschiedlichen Perspektiven auf das Radfahren hervorzuheben.

Mit unserem Ansatz verfolgen wir ungeachtet dessen weiteren empirischen Befunden, die langfristig auch infrastruktureller Veränderungen bedürfen. So sprechen Javaid et al. (2020) in ihrer Zusammenfassung von 75 Überblicksarbeiten davon,

dass der Übergang zu einer kohlenstoffarmen Mobilität eine kohlenstoffarme Infrastruktur erfordert, die die Anliegen begeisterter Menschen aufgreift und sie zum Wechsel des Verkehrsträgers befähigt.

Daher setzt Cycassel darauf, dass mittels der Begeuerungsfähigkeit der Menschen der angesprochene Übergang zu einer entsprechenden Infrastruktur erleichtert werden könnte. So könnten infrastrukturelle Umbaumaßnahmen auf mehr positiven Anklang und weniger Skepsis in der Bevölkerung stoßen.

Mit der Initiative Cycassel docken wir ebenfalls an den Bestrebungen Deutschlands an, klimaneutral zu werden. So sollen im Sektor Verkehr 40–42% der CO<sub>2</sub>-Äquivalente (in Millionen Tonnen) bis 2030 im Vergleich zu 1990 eingespart werden (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit – BMU, 2017). Auch der Raum in Städten ist umkämpfter und eine hohe Luftverschmutzung zum gesundheitlichen Problem für viele in Städten lebende Menschen geworden.

Regelmäßige körperliche Aktivität ist entscheidend für die Gesundheit. In westlichen Gesellschaften ist ein deutlicher Bewegungsmangel erkennbar, der zu einem Anstieg von Zivilisationskrankheiten wie Bluthochdruck, Diabetes und Übergewicht beiträgt (vgl. Lee et al., 2012). Diese Krankheiten verursachen erhebliche Kosten im Gesundheitswesen, deren Ausmaß aufgrund der demografischen Entwicklung weiter zunehmen wird. Trotz Bemühungen ist es in den letzten Jahrzehnten nicht gelungen, die körperliche Aktivität der Bevölkerung zu steigern. Im Gegenteil, in westlichen Industriegesellschaften nimmt der Anteil der Personen, die sich nicht ausreichend bewegen, sogar zu (vgl. Guthold et al., 2018). Gesundheit ist auch unter ökonomischen Gesichtspunkten bedeutsam. Denn ein guter Gesundheitszustand der Bevölkerung ist die Voraussetzung dafür, dass, auch unter den Bedingungen des demografischen Wandels, die Mittel für Wohlstand und Prosperität erwirtschaftet werden können.

## CYCASSEL: FREUDE AM RADFAHREN

Verschiedene Studien zeigen wiederum, dass im Radfahren noch viel Potenzial steckt. So erwies sich in einer Studie zur Mobilität in Deutschland (2017), dass 62% aller Wege mit dem Auto kürzer als 10 km sind und dass 60% der Bevölkerung Freude am Radfahren hat (und 74% gerne zu Fuß gehen). Hier können und wollen wir mit Cycassel ansetzen!

# 47

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

Ganz generell hatten wir nur sehr wenig Zeit, die 1. Kasseler Radwoche zu organisieren, wodurch wir sowohl Ressourcen effizient nutzen mussten als auch versucht haben, bestehende Strukturen innerhalb Kassels zu integrieren.



# LASTENRAD B2B ROADSHOW



Unser Ziel ist es, zu zeigen, dass E-Lastenräder (bis 25 km/h) eine geeignete Lösung im Wirtschaftsverkehr und DIE nachhaltige und praktische Lösung für den Klimaschutz und die Verkehrswende vor Ort sind. Lastenräder sind dafür ideal geeignet, aber außerhalb von Ballungszentren noch nicht sehr bekannt und sichtbar. Warum? Weil Produktvielfalt, Einsatzzwecke, Vorteile und Fördermöglichkeiten von E-Lastenrädern häufig noch unbekannt sind. Damit Lastenräder bei Kommunen, lokalen Handwerkern und Kleinbetrieben bekannter werden, fehlen praktische Erfahrungen im Alltag. Die Idee des Projekts Lastenrad B2B Roadshow besteht darin, niedrigschwellige Testmöglichkeiten für Kommunen, Gewerbe und Handwerk zu schaffen. Dabei ist es uns vor allem wichtig, Berührungspunkte abzubauen und Mitarbeiter\*innen unterschiedlicher Hierarchie-Ebenen Lastenräder zum Anfassen und Probefahren anzubieten. Somit können sowohl Entscheidungsträger\*innen, als auch ausführende Mitarbeiter\*innen

#### Projektmanagement:

- Lastenrad B2B GmbH

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: David Hansen
- E-Mail: [info@lastenradb2b.de](mailto:info@lastenradb2b.de)
- Projekthomepage: <https://lastenradb2b.de/roadshow/>

gemeinsam emissionsfreie Mobilitätslösungen erarbeiten. Die Umsetzung erfolgt in vier Phasen:

#### Phase 1: Lastenrad B2B Roadshow

Wir organisieren bis zu zehn Testtage pro Saison in verschiedenen Kommunen und bringen zwölf innovative E-Lastenrad-Modelle vor Ort. An diesem Tag zeigen wir die Fahrzeuge und ihre verschiedenen Vorteile, notieren den tatsächlichen Bedarf der Kommune und der Gewerbetreibenden sowie die Präferenzen der verschiedenen Nutzer\*innen. Wir stehen beratend zur Seite und helfen bei Probefahrten.

#### Phase 2: Bedarfsanalyse und Beratung

Basierend auf dem Test vor Ort bieten wir im Nachgang in der Phase 2 eine individuelle Bedarfsanalyse und Beratung an. Mit dieser wollen wir die betrieblichen Arbeitsabläufe der Kommunen richtig verstehen und den ganz konkreten, individuellen Bedarf klären. Diese Analyse ist die Basis für die Phase 3.

#### Phase 3: Testzeitraum passender Fahrzeuge

In der Phase 3 werden der Kommune bis zu vier passende E-Lastenräder für einen Testzeitraum von ein bis vier Wochen bereitgestellt, damit die Arbeitsabläufe mit dem Rad im Alltag praktisch getestet werden können.

#### Phase 4: Evaluierung und Implementierung

Im Anschluss an Phase 3 evaluieren wir

# 48



<https://www.instagram.com/reel/C-LcDBFu6kR/>



#### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- BUNDESLAND: Baden-Württemberg
- ZIEL: Wir wollen zeigen, dass E-Lastenräder eine geeignete Mobilitätslösung im Gewerbe und im Handwerk sind.
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Testtage in insgesamt 20 Kommunen in Südbaden; Testwochen im betrieblichen Alltag, Implementierung
- FINANZIERUNG: Innovationsfonds Klima- und Wasserschutz badenova
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: 2023 bis 2025

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Lastenrad B2B Roadshow ist ein niederschwelliges Format, um gewerblichen Anwendern in Freiburg und Südbaden innovative E-Lastenräder anzubieten. Das Format zielt auf die Erweiterung betrieblicher Mobilität durch E-Lastenräder und -anhänger ab und beinhaltet verschiedene Testphasen. So wollen wir Nachhaltigkeit und Klimaschutz mit Vorbildfunktion erfahrbar und sichtbar machen. E-Lastenräder sind DIE nachhaltige und praktische Alternative zum Pkw für Kommunen, Handwerk und Gewerbe!

## LASTENRAD B2B ROADSHOW

die Ergebnisse zusammen mit den Kommunen und unterstützen bei der dauerhaften Implementierung von passenden Lösungen vor Ort.

Das Projekt geht im Frühjahr 2025 in die dritte Runde. Mittlerweile konnten wir 20 Lastenräder als konkrete Leads aus der Lastenrad B2B Roadshow in Kommunen implementieren. Darüber hinaus erfährt der Vertrieb Lastenrad B2B GmbH Reichweite und kann schnell und einfach bei Bedarf angefragt werden, um den passenden Fuhrpark zur Verfügung zu stellen und Serviceleistungen zu übernehmen. Um das Format Lastenrad B2B Roadshow als innovative und kreative Dienstleistung weiter auszubauen, sind wir auf weitere Gelder angewiesen. Dabei geht es uns vor allem darum, das Konzept hinter dem Format zu verbreiten und auch für andere Stellen nutzbar zu machen. In Planung sind Infomaterialien und Austausch mit Interessenten.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Der Einsatz von Lastenrädern auf der letzten Meile bringt 30–50% Einsparung von CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Paketbranche.
- Bauhöfe, Pflegedienste und Servicefahrten haben ebenfalls ein hohes Potenzial an CO<sub>2</sub>-Einsparung.
- Straßenverkehr wird entlastet.
- Wasserschutz durch weniger Reifenabrieb
- Weniger Lärm
- Weniger Platzverbrauch für Lieferverkehr
- Gesundheit der Nutzer\*innen
- Direkter Kontakt zu Kund\*innen und Bürger\*innen
- Kommunen können Vorbildfunktion einnehmen und zeigen, was gesellschaftlich möglich ist

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

- Zwischen-Evaluation durch Fragebogen
- Anpassung Vorab-Kommunikation
- Einstellung Auslieferer bzw. Fahrer

# 48



## HOT WHEELS BRASS BAND



Das Saarland ist eine Region mit sehr niedrigem Radverkehrsanteil. Im Vergleich der Bundesländer liegt es auf dem letzten Platz, der motorisierte Individualverkehr dominiert die Mobilitätskultur. Angesichts nur weniger Radfahrer\*innen ist die Politik kaum geneigt, den Straßenraum neu zu verteilen. Die wenig ausgebaute Infrastruktur bremst das Wachstum des Radverkehrs zusätzlich. Diesem Teufelskreis gilt es zu entkommen. Ein Mittel dazu ist Präsenz im öffentlichen Raum und in den Medien, z.B. in Form von Fahrraddemonstrationen wie der Kidical Mass.

Demonstrationen leben von einer möglichst hohen Zahl an Teilnehmer\*innen und fantasievoller Gestaltung. Demonstrationen müssen Eventcharakter haben, also Ereignisse sein, die positiv in Erinnerung bleiben und zur erneuten Teilnahme motivieren. Entscheidend ist es zudem, attraktive Bilder für die mediale Verwertung und damit größere Sichtbarkeit und Wahrnehmung zu produzieren.

Die ungewöhnliche Begleitung einer Fahrraddemo durch eine auf Fahrrädern sitzende Liveband, die mit Gute-Laune-Musik zu einer Wohlfühlstimmung beiträgt, erfüllt alle diese Kriterien.

Livemusik soll der Aktionsform „Fahrraddemonstration“ eine sympathische Note verleihen. Radfahren wird positiv besetzt. Die Band sorgt für eine musikalische Umrahmung der Kinder-Fahrraddemos und gute Laune bei jungen und alten Teilnehmer\*innen. Die Band ruft Aufsehen, Aufmerksamkeit und Wohlwollen bei Passant\*innen hervor. Die Band dient als Anreiz für die Medien, über die Veranstaltung und damit über die Anliegen der Radfahrer\*innen zu berichten.

Die Wirkung der Livemusik ist erstaunlich: Autofahrer\*innen, die aufgrund der Fahrraddemonstration gezwungen waren, im Stau zu stehen, kurbelten lachend ihre Fensterscheiben herunter. Anwohner\*innen traten auf die Balkone. Passant\*innen, die an Fußgängerüberwegen warten mussten, zückten ihre Handys. Kinder bewunderten die Musiker.

Im Jahr 2018 wurde ein für die ungewöhnliche Auftrittsform offener Profimusiker gesucht. Mit Michael Hupperts konnte ein solcher Bandleader gefunden werden, der aufgrund seiner sehr guten Vernetzung in der lokalen Jazzszene eine Brassband zusammenstellte. Er arrangierte die Stücke und organisierte die Proben. Der

### Projektmanagement:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Saarland e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Thomas Fläschner
- E-Mail: [thomas.flaeschner@adfc-saar.de](mailto:thomas.flaeschner@adfc-saar.de)
- Projekthomepage: <https://saarland.adfc.de/artikel/fahrradkinderdemo-in-saarbruecken-fordert-sichere-strassen-fuer-alle>

# 49



[https://m.youtube.com/watch?v=vxy-sf\\_95s](https://m.youtube.com/watch?v=vxy-sf_95s)



### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Saarland
- **ZIEL:**  
Mit Musik dem ernstesten Sachverhalt „Radverkehrsförderung“ einen sympathischen Anstrich verleihen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Die Band bespielt Fahrraddemos, erregt Aufmerksamkeit und öffnet dabei die Herzen der Autofahrer\*innen.
- **FINANZIERUNG:**  
Die Profimusiker werden vom ADFC Saar bezahlt.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2018 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Hot Wheels Brass Band bringt mit fetzig-dreieckigem New-Orleans-Brass-Band-Sound völlig neuen Schwung in Fahrraddemos. Unter der Leitung eines Profimusikers spielen Laien und Profis auf Saarbrücker Fahrraddemos, bevorzugt auf den Kinder-Fahrraddemos der Kidical Mass. Während der Demos werden sie von Fahrradaktivist\*innen auf Lastenrädern und -anhängern sowie in Rikschas transportiert. Gespielt wird moderner New-Orleans-Jazz, aber auch bekannte Kinderlieder sind zu hören.

## HOT WHEELS BRASS BAND

# 49

ADFC kümmerte sich um Fahrräder und Fahrer\*innen. Auf Plakaten und Handzetteln und allen Medienkanälen wurde mit der Band geworben. Seit 2018 spielt die Band auf den Kidical-Mass-Demos und ist zum konstitutiven Bestandteil der Veranstaltung geworden

Musik „aus der Konserve“ ist auch bei Fahrraddemonstrationen eine Alltäglichkeit, Livemusik während der Fahrt dagegen in keinem Fall. Die Band spielt rhythmisch mitreißenden Jazz mit hohem Improvisationsanteil. Auch wird gesungen und zum Mitsingen angeregt.

Die Hot Wheels Brass Band ist ein nachhaltiges und deutschlandweit einmaliges Projekt, das den Anliegen der Radverkehrsförderung einen sehr positiven Anstrich verleiht.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Projekt ist quasi per se pure Nachhaltigkeit: Die Musik wird „unplugged“ erzeugt und kommt nicht aus der Konserve. Der Transport der Musiker erfolgt mit Fahrrädern und zeigt, was mit Fahrrädern alles (gut!) möglich ist, wenn man will. Gespielt wird bei Anlässen, die die Forderungen der Radfahrer\*innen nach einer Mobilitätswende auf die Straßen bringen. Die (Profi-) Musiker erhalten eine angemessene Gage.

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

Da die meisten der Musiker Profis sind, sind nur wenige Proben erforderlich. Die Laienmusiker finden sich schnell in das Bandkonzept hinein. Bei den Fahrer\*innen kann auf bewährte Kräfte und bekannte Fahrräder zurückgegriffen werden, sodass sich der Organisationsaufwand in Grenzen hält.



## AUSZEICHNUNG „FAHRRADFREUNDLICHE SCHULE“



# 50

Wer mit dem Rad zur Schule kommt, leistet einen Anteil zur Einsparung von CO<sub>2</sub> und zu gesundheitlichen Präventionsmaßnahmen sowie eine Steigerung der Verkehrssicherheit aller Beteiligten. An vielen Schulen engagieren sich bereits Lehrkräfte, Schüler\*innen und Eltern, um das Radfahren an ihren Schulen zu fördern und damit die Eltern-Taxis zu reduzieren – sei es durch die Beteiligung an Kampagnen wie „STADTRADELN“ oder „Klimameilen“, das Planen von Schulausflügen mit dem Fahrrad oder die Einrichtung einer „Fahrrad-AG“. Doch oftmals bricht das Engagement zusammen, wenn eine Lehrkraft die Schule verlässt, Eltern ihren Einsatz zurückziehen oder Schüler\*innen andere Beschäftigungen finden und keine Nachfolgenden gewonnen werden können. Die Auszeichnung zur Fahrradfreundlichen Schule zeigt, dass Radfahren zu einem wichtigen Aspekt des Schulalltags und des Schullebens geworden ist, und trägt zur Verstärkung und Selbstverpflichtung der Schulgemeinschaft, also der Schüler\*innen, der Eltern und Mitarbeitenden bei. Die dreijährige Auszeichnung erhält, wer in einem Bewerbungsformular das Erfüllen aller acht Kriterien nachweisen kann. Die Kriterien sind so angelegt, dass zum einen die schuleigene Radinfrastruktur verbes-

sert wird, aber auch die Begeisterung für das Radfahren geweckt wird sowie Schulträger und Verwaltungen in den Prozess miteinbezogen werden sollten, um Problemstellen wenn nötig und möglich zu beheben und Bedürfnisse von Radfahrenden aufzudecken und zu erfüllen:

1. Es gibt eine Fahrrad-Koordinator\*in, oder gar eine Fahrrad-AG (mit Lehrer\*innen, Schüler\*innen und im besten Fall auch Eltern).
2. Es gibt ein Konzept „Mobilitäts-Kompass“, das neben dem Schulwegplan mit Schwerpunkt Fahrrad die Zielsetzung und das Selbstverständnis der Schule als Fahrradfreundliche Schule beinhaltet.
3. Es gibt einen aktuellen Schulradwegplan für die Schule.
4. Es gibt ausreichend gute Radabstellanlagen für Schüler\*innen und Lehrer\*innen.
5. Es ist eine Fahrrad-Reparaturmöglichkeit vorhanden (Werkzeugkoffer, Reparatursäule o.Ä.).
6. Die Schule nimmt jährlich an einer Fahrrad-Kampagne teil (STADTRADELN, Klimameilen etc.).
7. In der Schule findet pro Jahr mindestens eine Schulaktion zum Thema Fahrrad statt
8. Das Thema nachhaltige Mobilität mit dem Fahrrad wird im Unterricht behandelt.

### Projektmanagement:

- ADFC Schleswig-Holstein e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Nora Müller
- E-Mail: [kontakt@fahrradfreundliche-schule.de](mailto:kontakt@fahrradfreundliche-schule.de)
- Projekthomepage: <https://sh.adfc.de/fahrradfreundliche-schule>

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Schleswig-Holstein
- **ZIEL:**  
Langfristige und ganzheitliche Radverkehrsförderung an Schulen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Vier ausgezeichnete Schulen
- **FINANZIERUNG:**  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (MWVATT)
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2023 bis 2025

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Schule“ macht die vielfältigen Engagements an Schulen in Schleswig-Holstein zum Thema Fahrradfahren nach innen und außen sichtbar. Das Fahrrad wird als alltägliches Fortbewegungsmittel erlebbar gemacht. Das Projekt setzt dabei langfristig und ganzheitlich an, um Schüler\*innen sowie Mitarbeitende an den Schulen für das Radfahren zu motivieren und zeitgleich die schuleigene sowie die umgebende Radinfrastruktur zu verbessern.

## AUSZEICHNUNG „FAHRRADFREUNDLICHE SCHULE“

Interessierte Schulen können jederzeit ein kostenloses Beratungsangebot wahrnehmen. Auf der Projekthomepage gibt es Hilfestellungen und zahlreiche Beispiele sowie (Unterrichts-)Materialien zu den einzelnen Kriterien. Schulen erhalten per Mail und auf Anfrage auch telefonisch Beratung zur Auszeichnung. Zudem gibt es zu den verschiedenen Kriterien Online-Veranstaltungen mit Erklärungen und Best-Practice-Beispielen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Mehr Radverkehr, weniger individueller Kfz-Verkehr, weniger CO<sub>2</sub>-Belastung. Kinder sind die Radfahrenden von Morgen!

# 50

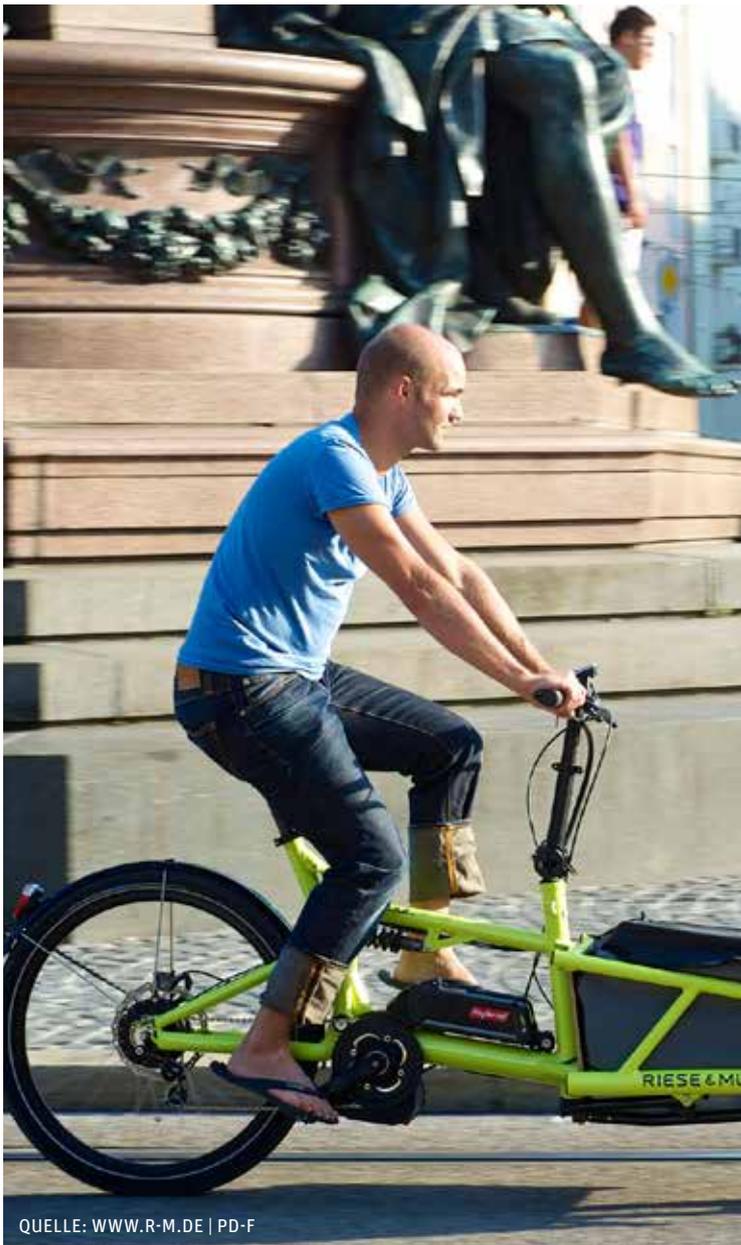


*Wir sind*

**Fahrradfreundliche Schule**

ausgezeichnet vom adfc Schleswig-Holstein

# Kampagnen und Medien (Blogs, Zeitschriften, Werbekampagnen)



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



# TOURNEE „POETRY SLAM MACHT STADTRADELN“



# 51

Dieses Jahr entwickelte die AGFK das Format „Poetry-Slam macht STADTRADELN“: Fünf renommierte und preisgekrönte Poetry Slammer/-innen aus Niedersachsen wurden dazu von der AGFK beauftragt, eigens für STADTRADELN Texte zum Thema Fahrradfahren zu verfassen. Auf Veranstaltungen vor Ort in den Mitgliedskommunen traten dann mehrere Poetry Slammer/-innen gegeneinander an.

#### Das AGFK-Poetry-Slam-Event-Paket umfasst:

- renommierte Poetry Slammer/-innen, darunter Antonia Josefa, Simeon Buß, Florian Wintels, Sadaf Zahedi und Matti Linke, die das Publikum mit ihren Texten und ihrer Bühnenpräsenz begeisterten und mit selbst geschriebenen Texten gegeneinander antraten
- vier Auftritte der Slammer/-innen in einer Vorrunde und zwei weitere im Finale mit jeweils unterschiedlichen Texten
- Moderation durch Theresa Sperling, der Grande Dame der Slamlyrik
- ein unterhaltsames Programm mit einer Dauer von 90 bis 120 Minuten

#### Projektmanagement:

- AGFK Niedersachsen/Bremen e.V.

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Edwin Süselbeck
- E-Mail: [info@agfk-niedersachsen.de](mailto:info@agfk-niedersachsen.de)
- Projekthomepage: keine Angabe

- Einbeziehung des Publikums, das darüber entscheidet, wer in die nächste Runde kommt, und so für spannende Stimmung sorgt
- garantiertes Presseinteresse vor Ort und sehr gute Präsenz in den sozialen Medien

Insgesamt gab es 2024 elf Poetry Slams (sowie eine Kurzfassung im Rahmen der Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen/Bremen“): Stadt Damme (14.05.), Stadt Verden (Aller) (17.05.), Stadt Bückeburg (26.05.), Stadt Hildesheim (30.05.), Gemeinde Ganderkesee (04.06.), Stadt Osnabrück (05.06.), Stadt Meppen (21.06.), Stadt Bad Bentheim (23.08.), Hansestadt Uelzen (30.08.), Stadt Emden (17.09.) und Stadt Cuxhaven (18.09.).

#### Zu den Poetry Slammer/-innen:

- Antonia Josefa ist seit 2021 der absolute Rising Star unter den deutschsprachigen Bühnenpoetinnen. 2021, 2022 und 2023 war sie Finalistin der niedersächsisch-bremischen Meisterschaften im Poetry Slam.

#### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Hochkarätiges Event zur Bewerbung von STADTRADELN vor Ort in Kommunen in Niedersachsen und Bremen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Renommierte und preisgekrönte Poetry Slammer/-innen touren durchs Land mit eigens erstellten Texten.
- **FINANZIERUNG:**  
AGFK und AGFK-Mitgliedskommunen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2024 (Fortsetzung in 2025 geplant)

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Fünf renommierte und preisgekrönte Poetry Slammer/-innen aus Niedersachsen wurden von der AGFK beauftragt, eigens für STADTRADELN Texte zum Thema Fahrradfahren zu verfassen. Das Resultat ist das Event „Poetry-Slam macht STADTRADELN“, eine zweistündige Show, die durch Niedersachsen und Bremen tourt. Mit diesem Event konnten die AGFK-Mitgliedskommunen vor Ort hervorragend für STADTRADELN werben. Das Interesse in der Presse und in den sozialen Medien war herausragend.



# 51

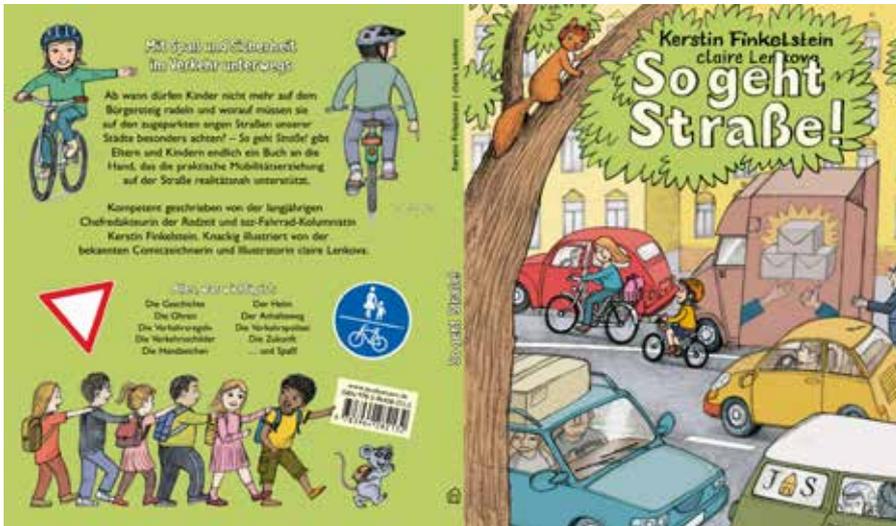
- Simeon Buß bereist seit 2013 die renommierten Bühnen der Republik als erfolgreicher Poetry Slammer. 2015 wurde er niedersächsisch-bremischer Landesmeister im Poetry Slam, 2023 Vizemeister.
- Matti Linke ist seit acht Jahren auf den großen deutschen Slambühnen unterwegs. Linke wurde 2022 Landesmeister für Niedersachsen und Bremen. Zusammen mit Theresa Sperling ist er außerdem amtierender Team-Landesmeister.
- Florian Wintels: Egal ob im Südtiroler Jugendzentrum oder im großen Saal der Elbphilharmonie, seit über zehn Jahren gewinnt Florian Wintels jede Slam-Trophäe im deutschsprachigen Raum. Wintels wurde dreimal niedersächsisch-bremischer Landesmeister und 2022 deutschsprachiger Meister.
- Sadaf Zahedi stammt aus Kabul und ist eine der ergreifendsten slamliterarischen Stimmen Niedersachsens.
- Theresa Sperling gilt als Grande Dame der Slamlyrik. Sperling hat inzwischen alle Titel errungen, die der deutschsprachige Poetry Slam zu bieten hat: 2020 wurde sie deutschsprachige Poetry Slam Meisterin im Team, sie ist amtierende Niedersächsisch-bremische Poetry Slam Meisterin im Einzel und im Team mit Matti Linke, 2023 wurde sie als erste Frau seit 24 Jahren deutschsprachige Meisterin im Einzelwettbewerb.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Stadtradeln fördert die Nutzung des Fahrrades und setzt sich so intensiv für Nachhaltigkeit ein. Die Werbung durch „Poetry-Slam macht STADTRADELN“ fördert wiederum STADTRADELN auf originelle Art und Weise.

## SO GEHT STRASSE



# 52

Als Fahrradjournalistin und Buchautorin habe ich mich nach der Geburt meines Sohnes über die vorhandenen Kinderbücher zum Straßenverkehr geärgert: Hier gab es keine parkenden Autos, keine stauenden Autos, keinen Lärm – nur Gefahren, denen das Kind durch umsichtiges Verhalten entgehen kann – beziehungsweise eben dieses umsichtige Verhalten selbstverständlich zeigen muss, um öffentlichen Raum zu nutzen. Grunderzählung gängiger Kinderbücher war stets, dass sich Kinder an „die Regeln“ (die ja erst durch den Autoverkehr entstanden) zu halten haben und außerdem einen Helm tragen müssen – dann sei alles bestens.

Die von Erwachsenen durch politische Entscheidungen geschaffene Realität, dass sich Kinder alleine nicht sicher im öffentlichen Raum bewegen können, wurde nicht gezeigt. Ebenso wenig wie Lösungen: etwa durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und gute Infrastruktur sicheren Radverkehr auch für Kinder zu ermöglichen. Des weiteren wird in zuvor bestehenden Veröffentlichungen nicht darauf hingewiesen, dass auch Erwachsene (Autofahrer) Fehler machen – und deshalb das Einhal-

ten von Regeln nicht ausreicht, um sicher unterwegs zu sein. Die meisten schweren Unfälle von Fußgängern/Radfahrern werden durch abbiegende Autofahrer verursacht, durch deren Geschwindigkeitsüberschreitungen und „Übersehen“.

Ich denke, dass „So geht Straße“ den Deutschen Fahrradpreis verdient hat, da es schon für die nachwachsende Generation ein neues, zukunftssträchtiges Licht auf den Straßenverkehr wirft – und hoffentlich dazu beiträgt, dass Kinder in Zukunft wieder alleine im Straßenraum per Rad unterwegs sein können.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Das Buch ist in Bibliotheken verfügbar – kann also ausgeliehen und immer wieder von verschiedenen Kindern/Eltern gelesen werden.

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

Bücher sind selten schnell in der Produktion - dafür aber langlebig.

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Das Buch soll eine neue Sicht auf und für Kinder im Straßenverkehr vermitteln.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Das Buch ist im April 2024 erschienen.
- **FINANZIERUNG:**  
Das Buch ist bereits erschienen.
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Seit April 2024 fortlaufend erhältlich

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Straßenverkehrsbuch für Kinder, das die Realität abbildet! Herkömmliche Straßenverkehrsbücher belassen Kinder in der Opferrolle: Autoverkehr wird als eine Art unveränderbare Naturgewalt dargestellt, der sie sich durch Anpassung unterzuordnen haben. Das vorliegende Buch setzt Kinder in die Rolle, zu verstehen, dass Straßenverkehr auch anders gehen kann, weshalb sie achtsam sein müssen, und wie Straßenraum sich wandeln könnte.

### Projektmanagement:

- Eigenständig / Verlag

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Kerstin Finkelstein
- E-Mail: [finkelstein@t-online.de](mailto:finkelstein@t-online.de)
- Projekthomepage: <https://www.jacoby-stuart.de/buecher-von-jacoby-stuart/neuerscheinungen/so-geht-strasse/>

## KONZEPT: RADELN FÜR MORGEN – GEMEINSAM FÜR DEN RADVERKEHR



# 53

Die Stadt verfolgt das Ziel, den Radverkehr kontinuierlich zu fördern, das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel zu etablieren und insbesondere Kindern den Zugang zum Radfahren zu erleichtern. Dabei werden nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen, sondern auch Information, Kommunikation und Service in den Fokus gerückt, um eine nachhaltige und sichere Radkultur zu schaffen. Im Jahr 2024 hat die Stadt deshalb ein Konzept bzgl. bürgernaher Maßnahmen entwickelt, die das Thema Fahrradfahren positiv in den Fokus rücken:

### Dankeschön-Aktion zu Ostern

Um den stetig steigenden Anteil an Radfahrenden zu würdigen, wurde eine Dankeschön-Aktion zu Ostern ins Leben gerufen. Mitarbeitende der Stadtverwaltung, darunter das Team des Tiefbauamtes und die Radverkehrsbeauftragte, verkleideten sich in Hasenkostümen und verteilten faire Schokoladenosterhasen an Radfahrende aller Altersgruppen, was vielen Menschen ein Lächeln ins Gesicht zauberte.

### STADTRADELN – Fotowettbewerb „Freude am Fahrrad(fahren)“

Im Rahmen des STADTRADELN 2024 wur-

de ein Fotowettbewerb zum Thema „Freude am Fahrrad(fahren)“ ausgelobt. Die 13 besten Motive wurden in einem Kalender veröffentlicht, der nicht nur die positiven Erlebnisse und die Vielfalt des Radfahrens zeigt, sondern auch zur aktiven Teilnahme und zur kreativen Auseinandersetzung mit dem Thema anregt.

### Radsicherheitstraining für Kinder

Die Stadt legt besonderen Wert auf die Sicherheit von Kindern. Im Rahmen eines speziell konzipierten Fahrradtrainings wurden Kinder mit den Grundlagen der Verkehrssicherheit vertraut gemacht. Wichtige Übungen wie das Fahren durch einen engen Slalom-Parcours, das Anzeigen von Handzeichen und das korrekte Bremsen in Gefahrensituationen wurden trainiert. Diese Schulungen stärken das Sicherheitsgefühl und tragen dazu bei, dass Kinder (und ihre Eltern) mit einem sicheren Gefühl auf dem Fahrrad unterwegs sind.

### Gemeinschaftliche Fahrradtouren: Feierabendtour und Abwassertour

Die Stadt fördert den sozialen Zusammenhalt durch gemeinschaftliche Fahrradtouren. Im Sommer fand eine Feierabendtour statt, bei der alle Altersgruppen vertreten

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Etablieren des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel und Förderung der Freude am Fahrradfahren
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Sehr gut angenommene Angebote, sichtbare Bürgerbeteiligung, Steigerung der Anzahl an Radfahrenden
- **FINANZIERUNG:**  
Erfolgte durch die Stadt Oberasbach
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
März 2024 bis November 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Konzept „Radeln für morgen – gemeinsam für den Radverkehr“ hebt sich von anderen Initiativen zur Förderung des Radverkehrs durch seine integrative und ganzheitliche Herangehensweise ab. Es verbindet infrastrukturelle Verbesserungen mit innovativen und bürgernahen Maßnahmen, die das Radfahren in der Stadt nicht nur fördern, sondern auch zu einem Teil der Lebensqualität und des sozialen Miteinanders machen.

### Projektmanagement:

- Stadt Oberasbach (Radverkehrsbeauftragte und Leiter Tiefbauamt)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Sina Mixdorf
- E-Mail: [mixdorf@oberasbach.de](mailto:mixdorf@oberasbach.de)
- Projekthomepage: <https://www.oberasbach.de/buergerservice-politik/klimafreundliche-mobilitaet/fahradfreundliche-kommune>

## KONZEPT: RADELN FÜR MORGEN – GEMEINSAM FÜR DEN RADVERKEHR

# 53



waren und die Teilnehmenden jede Menge Spaß hatten. Teil nahm daran auch die E-Rikscha, die mobilitätseingeschränkten Menschen Teilhabe ermöglicht.

Die Abwassertour, die sich auf den Spuren des Abwassers bewegte, stieß auf großes Interesse und förderte das Bewusstsein für ökologische Themen. Solche thematischen Fahrradtouren sollen künftig verstärkt angeboten werden.

### **Bauzaunbanner zur Sensibilisierung**

Sechs Bauzaunbanner im Stadtgebiet wurden gestaltet, um die Vorteile des Radfahrens hervorzuheben und die Bevölkerung noch stärker für das Fahrrad als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel zu sensibilisieren.

### **Pumptrack als Attraktion**

Ein Highlight des Jahres war die Eröffnung eines neuen Pumptracks im Stadtgebiet, der besonders von Jugendlichen gut angenommen wird. Der Pumptrack fördert nicht nur das Fahrvergnügen, sondern auch die Fahrtechnik.

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

Das Thema Nachhaltigkeit spielt in dem Projekt eine große Rolle. Zum einen, da selbsterklärend das Ziel verfolgt wird, das Fahrrad als umweltfreundliches Ver-

kehrsmittel zu etablieren. Im Rahmen des verfolgten Konzeptes geht es nicht nur darum, den Radverkehr zu fördern, sondern eine dauerhafte, sichere und integrative Radkultur zu schaffen, die für die Stadt und ihre Bewohner langfristige Vorteile bietet – sowohl im Hinblick auf den Klimaschutz als auch auf soziale Teilhabe und die Lebensqualität.

Besonders hervorzuheben ist die Abwassertour, die ökologisches Bewusstsein auf spielerische Weise mit dem Radfahren verbindet. Durch thematische Touren werden die Menschen für Themen wie Nachhaltigkeit und Umwelt sensibilisiert, was über den üblichen Rahmen einer klassischen Fahrradtour hinausgeht. Darüber hinaus ist die Radverkehrsbeauftragte auch für die Bereiche Klimaschutz und Nachhaltigkeit in der Stadt zuständig, in denen sie zusammen mit dem Leiter des Tiefbauamtes engagiert umweltfreundliche und nachhaltige Maßnahmen vorantreibt.

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

Beschleunigt wurden die Maßnahmen durch eine sehr gute Zusammenarbeit und Kommunikationsstrategie sowie durch die Unterstützung der Führungsebene sowie der Politik.



# VERKEHRÜBUNGSPLÄTZE FÜR KINDER – SPIELERISCH RADFAHREN LERNEN IM VEEDEL



Um die Verkehrssicherheit von Kindern und Heranwachsenden zu fördern, hat das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung der Stadt Köln drei zentral gelegene Verkehrsübungsplätze in Kölner Stadtvierteln („Veedeln“) auf vorhandenen, aber bislang anderweitig oder nicht genutzten Flächen geschaffen. Sie bieten Kindern die Möglichkeit, sich wohnortnah auf spielerische Art und Weise mit Verkehrsregeln auseinanderzusetzen. Das fördert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern stärkt auch das Selbstbewusstsein und die Eigenständigkeit der Heranwachsenden.

Alte Idee neu gedacht: Verkehrsübungsplätze sind zwar keine neue Erfindung, liegen jedoch meist außerhalb und sind nur mit gewissem Aufwand nutzbar. Im Gegensatz dazu bieten wir ein niedrighschwelliges Angebot für alle an: (fast) jederzeit, kostenfrei und ohne Anmeldung.

Den Anstoß für das Projekt lieferte der politische Beschluss, auf dem Ottmar-

Pohl-Platz im Kölner Stadtteil Kalk einen Verkehrsübungsplatz für Rad fahrende Kinder zu schaffen. Nach Überprüfung der Realisierbarkeit, u.a. im Rahmen von Ortsterminen, wurde der Übungsparcours geplant und im Jahr 2022 auf einer Fläche von 25 mal 28 m markiert. Dargestellt sind verschiedene Verkehrssituationen, die mit Fahrrad, Laufrad, Roller etc. eingeübt werden können. Verkehrszeichen wurden in Form von Piktogrammen auf dem Boden markiert. Der Verzicht auf bauliche Elemente ermöglicht alternative Nutzungen sowie die Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge. Dadurch konnte die Maßnahme zügig geplant und realisiert werden. Der Platz hat sich inzwischen zu einem beliebten Treffpunkt insbesondere für Familien entwickelt. Eltern können hier mit ihren Kindern sicher, wohnortnah und unter Aufsicht das Radfahren im Straßenverkehr einüben. Darüber hinaus finden dort auch Aktionen zur Verkehrserziehung statt (z.B. Radfahrkurse speziell für Frauen, Aktion „Toter Winkel“ von ADAC und Stadt Köln).

## Projektmanagement:

- Stadt Köln, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Dagobert Kühns
- E-Mail: [fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de](mailto:fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de)
- Projekthomepage: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/72249/index.html>

# 54



[https://www.instagram.com/reel/C\\_BBTRNMAho/?igsh=MTZ6ZWNxMWp1OWdpOQ](https://www.instagram.com/reel/C_BBTRNMAho/?igsh=MTZ6ZWNxMWp1OWdpOQ)



## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Förderung der Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern und Heranwachsenden
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Positives Feedback und hohe Akzeptanz, insbesondere von Rad fahrenden Kindern
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt Köln
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
2022 bis 2024

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Auf drei Verkehrsübungsplätzen im zentralen Kölner Stadtgebiet können Kinder spielerisch und sicher das Radfahren üben und den Umgang mit Verkehrsregeln lernen. Dank der günstigen Lage in der Nähe von Kitas und Schulen entfallen lange Wege. Das Angebot richtet sich zwar vornehmlich an Kinder, ist aber offen für alle Altersgruppen. Die Verkehrsübungsplätze konnten schnell und kostengünstig umgesetzt werden, da auf bauliche Elemente verzichtet wurde und bereits versiegelte Flächen genutzt wurden.

## VERKEHRSÜBUNGSPLÄTZE FÜR KINDER – SPIELERISCH RADFAHREN LERNEN IM VEEDEL



Auch für Schulen und Bildungseinrichtungen können die Übungsplätze eine wertvolle Ergänzung im Rahmen der Verkehrserziehung sein.

Aufgrund der positiven Resonanz hat die Stadt Köln zwei weitere Verkehrsübungsplätze nach diesem Standard im Stadtgebiet geschaffen: 2022 im Vorgebirgspark im Stadtteil Raderthal sowie 2024 auf dem Auerbachplatz im Stadtteil Sülz.

Der Auerbachplatz stellte eine Besonderheit dar, weil auf der Fläche zweimal wöchentlich ein Wochenmarkt stattfindet und der ungestörte Marktbetrieb gesichert werden musste. Zudem wurde der Bereich

bereits im Vorfeld als Spielfläche genutzt, war jedoch wenig ansprechend. Hier wurde in einem ersten Schritt das Parken unterbunden und die Gestaltung anschließend so abgestimmt, dass ein reibungsloser Marktbetrieb möglich ist.

Die Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis soll auch andere Kommunen dazu ermuntern, Verkehrsübungsplätze einzurichten. Diese können mit überschaubarem planerischen und finanziellen Aufwand nicht nur den Radverkehr und die Verkehrssicherheit für Kinder, sondern auch das soziale Miteinander fördern.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Verkehrsübungsplätze im Veedel tragen als Element der Radverkehrsförderung zu einer nachhaltigeren Mobilität bei. Insbesondere Kinder lernen hier früh den sicheren Umgang mit dem Fahrrad und anderen nicht motorisierten Fortbewegungsmitteln wie Laufrad, Roller oder Inlineskates. Flächen-Neuersiegelung wird vermieden, da auf bereits vorhandene, versiegelte Flächen zurückgegriffen wird. Zudem erlaubt die Ausgestaltung alternative Nutzungen. Das Projekt erzielt bei geringem planerischen und finanziellen Ressourceneinsatz einen größtmöglichen verkehrlichen Effekt.

# 54



**KURZE PROJEKTBECHREIBUNG**

- **BUNDESLAND:** Baden-Württemberg
- **ZIEL:** Mit unserem Leitbild verbinden wir Quantität mit Qualität und unterstützen die Mitglieder passgenau.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:** Im ersten Umsetzungsjahr erreichten bereits 32 von 120 Mitgliedskommunen die definierte Qualitätsstufe.
- **FINANZIERUNG:** Es wird insbesondere über Fördermittel finanziert.
- **PROJEKTSTATUS:** Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:** 2023 bis voraussichtlich 2030

Aktive Mobilität ist so einfach, sicher und bequem, dass Fuß und Rad die erste Wahl sind. Dies ist der Leitsatz des 2022 beschlossenen Leitbilds der AGFK-BW, welches sich in einer Vision 2030 für den Verein und einer Qualitätsstufe für die Mitgliedskommunen ausdrückt. Ziel dieser Reform ist es, die Zielsetzungen der Mitgliedskommunen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verbindlicher zu machen und diese vereinsseitig dabei besser und individueller zu unterstützen. Nach Projektentwicklung und Implementierung konnten im Jahr 2024 erstmals 32 Mitgliedskommunen mit der Qualitätsstufe durch Verein und Land gewürdigt werden.

Die Mitgliedskommunen der AGFK-BW erhalten zunächst einen einfach auszufüllenden Fragebogen, um den Status quo der Fuß- und Radverkehrsförderung vor Ort zu erfassen. Dieser gliedert sich entsprechend der Qualitätsstufe in fünf Meilensteine:

- 1) Zufußgehen als Basismobilität
- 2) Attraktives Radnetz
- 3) Vernetzung – Voneinander lernen, Wissen teilen
- 4) Mentalitätswechsel und eigenes Commitment
- 5) Betriebliche Mobilität und Schulmobilität

Nach Erfassung findet eine fachliche Prüfung der Eintragungen statt. Anhand eines individuellen Auswertungsberichts erhalten die Mitgliedskommunen einen Blick von außen auf den Status quo sowie eine Einordnung, Entwicklungspotenziale werden aufgezeigt und passgenaue Unterstützungsleistungen angeboten. Dafür hat die AGFK neben ihrem eigenen Portfolio die Angebote des Landes und des Bundes im Blick. Gleichzeitig wurde das Portfolio der AGFK-BW um passende Unterstützungsleistungen, insbesondere Austausch- und Beratungsangebote, gezielt ergänzt. Diese werden meist in Kleingruppen oder indivi-

**Projektmanagement:**

- Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)

**Kontakt:**

- Ansprechpartner: Jakob Kittel
- E-Mail: jakob.kittel@agfk-bw.de
- Projekthomepage: <http://www.agfk-bw.de/angebote#c13720>

**DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**  
Die Mitglieder der AGFK-BW haben 2022 ein Leitbild für den Verein beschlossen. Es beinhaltet die Verpflichtung, eine definierte Qualitätsstufe für Fuß- und Radverkehr durch die Mitglieder innerhalb von fünf Jahren zu erreichen. Auf diesem Weg werden Sie durch den Verein mit maßgeschneiderten Angeboten der AGFK-BW unterstützt. Damit verbindet der Verein Quantität mit Qualität. 2024 haben bereits 32 der 120 Mitgliedskommunen die AGFK-Qualitätsstufe erreicht und wurden durch Verein und Land gewürdigt.



duell angeboten. Wird die Qualitätsstufe noch nicht erreicht, wird regelmäßig und an geeigneten Stellen, um den kommunalen Aufwand gering zu halten, eine Neueinstufung vorgenommen. Bestandsmitglieder der AGFK-BW haben fünf Jahre Zeit, die Qualitätsstufe zu erreichen. Neumitglieder, die nach Inkrafttreten der Reform dem Verein beigetreten sind, erreichen die Qualitätsstufe bereits nach drei Jahren. Dies bestätigen Neumitglieder im Rahmen der Aufnahme in den Verein.

Die Qualitätsoffensive der AGFK-BW ist die erste ihrer Art und in diesem Umfang, die so ein verbindliches Ziel mit individueller Unterstützung und Begleitung verbindet. In den 120 AGFK-Mitgliedskommunen, darunter Gemeinden, Städte und Landkreise, die sich dieses Ziel setzen, leben ca. 80% der Bevölkerung Baden-Württembergs. Mit der individuellen Unterstützung füllt die AGFK-BW das Leistungsspektrum zwischen den pauschalen Angeboten und der individuellen Projektbearbeitung. Nicht zuletzt wird durch die 120 Mitgliedskommunen hier Pioniergeist und Mut bewiesen.

Weiterführende Links:

<http://www.agfk-bw.de/angebote#c13720www.agfk-bw.de/verein/agfk-vision-2030>

<http://www.agfk-bw.de/presse/details/mit-doppelter-kraft-fuer-die-verkehrswende-4897>

<http://www.agfk-bw.de/presse/details/32-kommunen-fuer-gute-qualitaet-im-fuss-und-radverkehr-gewuerdigt-5197>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

„Aktive Mobilität ist so einfach, sicher und bequem, dass Fuß und Rad die erste Wahl sind. [...] In AGFK-Kommunen werden mindestens die Hälfte aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.“ Diese zwei zentralen Aussagen der Vision 2030 der AGFK-BW unterstreichen die Ambitionen der Mitglieder der AGFK-BW und zeigen, die Mitglieder wollen Fuß und Rad Vorrang geben. Die Vision 2030 erzählt weiter: „Dafür bekommen sie Platz. Dies ist auch möglich, weil der motorisierte Individualverkehr deutlich abnimmt.“ Mit dem Bekenntnis und der Teilnahme an der Qualitätsoffensive der AGFK-BW markieren die Mitglieder ihr Bestreben, den Mobilitätsmix vor Ort zugunsten des Umweltverbunds zu verändern und allen Menschen ein gesundes Mobilitätsangebot zu machen. Zu Fuß und mit dem Rad sollen die Menschen komfortabler unterwegs sein als mit dem Auto, was insbesondere durch die soziale Teilhabe und den barrierefreien Zugang zu Mobilität sichergestellt werden soll.

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

Die Erfassung bei den Mitgliedern erfolgt in einem schlanken Verfahren. Dazu gehört ein Fragebogen, der sich maßgeblich aus Single- und Multiple-Choice-Fragen zusammensetzt und ämterübergreifend digital bearbeiten lässt. Die Auswertungen werden automatisiert geprüft und erzeugt und anschließend fachlich geprüft.

# 55

# HANDREICHUNG RADVERKEHRSKONZEPTE FÜR KLEINE KOMMUNEN

# 56



konzepte in kleinen Kommunen initiiert.

Die Handreichung ist frei verfügbar unter: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/radverkehrskonzepte>

Durch diese Handreichung sollen insbesondere kleine Kommunen in die Lage versetzt werden, eigenständig ein erstes Radverkehrskonzept zu erstellen. Ergänzend werden weitere Informationen an die Hand gegeben. Diese Informationen sind modular und übersichtlich aufgebaut, damit auch die nicht für den Radverkehr vertieft ausgebildeten Anwenderinnen und Anwender in den Kommunen bedarfsgerechte Unterstützung erhalten. Im ersten Modul werden Möglichkeiten und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes zur Unterstützung der Kommunikation in den Gremien und in

Kleine Kommunen ohne Radverkehrskonzept sind oft benachteiligt, weil die Verkehrsplanung keine oder zu wenig Maßnahmen für den Radverkehr beinhaltet. Ebenso sind solche Kommunen ohne Radverkehrskonzept dann im Nachteil, wenn Förderprogramme Radverkehrskonzepte voraussetzen. Den generellen Trend zu mehr Radverkehr insgesamt können sie daher nicht ausreichend mitgestalten. Um dies zu ändern und um zu einer besseren Wahrnehmung des Radverkehrs in der lokalen Verkehrspolitik beizutragen, hat das Land Niedersachsen im Rahmen des „Fahrradmobilitätskonzeptes Niedersachsen“ die Handreichung für Radverkehrs-

der Öffentlichkeit dargestellt. Ein Handbuch zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte stellt einen Leitfaden und ein praktisches Nachschlagewerk dar. Ergänzt wird dieses Handbuch durch eine umfangreiche Übersicht zu konkreten Maßnahmen der Radverkehrsführung in kommunalen Radverkehrsnetzen.

Schließlich stellt der „Generator für kommunale Radverkehrskonzepte“ das Herzstück der Handreichung dar. Er ermöglicht auch Laien die Erstellung eines ersten Konzeptes auf Basis von Ortskenntnissen und wichtigen zu fördernden Radverkehrsverbindungen.

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:** Niedersachsen
- **ZIEL:** Kleine Kommunen werden darin unterstützt, ihr eigenes Radverkehrskonzept eigenständig zu erstellen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:** Die Handreichung wurde am 7. August 2024 veröffentlicht. Das Interesse ist sehr groß.
- **FINANZIERUNG:** Circa 57.000 Euro (Mittel des Landes Niedersachsen)
- **PROJEKTSTATUS:** Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:** Juli 2023 bis August 2024

## Projektmanagement:

- Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) in Kooperation mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) und der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) Niedersachsen/Bremen; Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Jan Mrozek
- E-Mail: [jan.mrozek@nlstbv.niedersachsen.de](mailto:jan.mrozek@nlstbv.niedersachsen.de)
- Projekthomepage: <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/radverkehrskonzepte>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ein Radverkehrskonzept ist Grundlage für eine fahrradfreundliche Verkehrsplanung. Es dient der Förderung des Radverkehrs vor Ort und ist oft Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln. Damit auch für kleine Kommunen mit sehr begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen ein Radverkehrskonzept erstellt werden kann, dient die Handreichung Radverkehrskonzepte als frei verfügbare Grundlage. Zentrales Modul der Handreichung ist ein Generator.

# HANDREICHUNG RADVERKEHRSKONZEPTE FÜR KLEINE KOMMUNEN

Zusätzlich werden Hinweise und Muster für Ausschreibungstexte für kommunale Radverkehrskonzepte gegeben, um auch bei weiter gehenden Konzepten Unterstützung zu geben.

Die Übersicht zu Maßnahmen der Radverkehrsführung in kommunalen Radverkehrsnetzen wurde auf Initiative der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) erarbeitet und wird auch fortlaufend aktualisiert. Dieser umfangreichere Maßnahmenkatalog steht auf der Internetseite der AGFK zum Herunterladen zur Verfügung:

<https://www.agfk-niedersachsen.de/service/agfk-massnahmenkatalogzur-radverkehrsfoerderung.html>

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Durch Radverkehrskonzepte lässt sich der Alltags- und Freizeitradverkehr kommunal fördern. Sie sind häufig Voraussetzung, um für die darin enthaltenen Maßnahmen Fördergelder zu akquirieren. Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende in Deutschland, durch die sich die nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren lassen.

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

Die Handreichung ist frei verfügbar. Kommunen können ihre Ressourcen direkt in die Erstellung des Radverkehrskonzeptes einbringen.

Die Erstellung von ggf. späteren externen Radverkehrskonzepten, die auf die zunächst selbst erstellten Radverkehrskonzepte aufbauen, wird beschleunigt durch die Mustertexte für Ausschreibungen und weitere Hilfsmittel.

# 56

The screenshot shows the AGFK website interface. On the left is a navigation menu with categories like 'Service', 'Lösungen', and 'Aktive Maßnahmen'. The main content area features a 'Maßnahmenkatalog' section with introductory text and a list of measures. On the right, there are contact information boxes for AGFK, a map of Germany, and a 'Zur Verfügung' section.

## VIDEO DER ADFC BIKE-NIGHT 2024



# 57



<https://www.youtube.com/watch?v=y0zz8ZKXvJ8>



Der Verkehr wendet sich nicht von alleine – die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn der Druck der Straße hoch bleibt. Wir müssen auf die Straße gehen und den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung zeigen, dass wir mehr Platz fürs Rad wollen – denn auch wenn schon viel getan wurde, fehlt es weiterhin an ausreichender und sicherer Fahrradinfrastruktur.

Doch es ist nicht immer einfach, die Menschen auf die Straße zu bekommen, vor allem, da es in letzter Zeit leider genug Gründe gibt, auch für andere wichtige Themen auf die Straße zu gehen. Wie also motivieren?

So ernst das Thema der Verkehrswende ist, bei der ADFC bike-night steht der Spaß immer ganz weit vorn. Spaß und Ernst – das geht auf jeden Fall zusammen! Das Motto lautet demnach: mit ganz viel Spaß für eine ernste Sache! Nur reicht es nicht, dass wir vom Verein dies wissen – diese Botschaft muss auch unter die Menschen. Und mit einem professionellen Video geht dies ganz besonders gut!

### Projektmanagement:

- Vorstand ADFC Frankfurt am Main

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Anke Bruß
- E-Mail: [anke.bruss@adfc-frankfurt.de](mailto:anke.bruss@adfc-frankfurt.de)
- Projekthomepage: <https://www.adfc-frankfurt.de/termine-events/adfc-bike-night/>

Wir haben mit unserem ersten Video der bike-night 2021 gute Erfahrungen gemacht. Dieses Video war allerdings noch mit Masken von Corona geprägt. Daher wollten wir gerne ein neues Video drehen. Doch das neue Video sollte nicht einfach nur eine „Corona-freie“ Wiederholung des alten Videos sein. Uns war es sehr wichtig, dieses Mal ganz deutlich zu machen, dass sichere und ausreichend breite Fahrradinfrastruktur für alle wichtig ist – ganz besonders für die mobilitätseingeschränkten Menschen! Daher wollten wir in diesem Video mehr Vielfalt zeigen, und so kommen zum einen die Organisation Radeln ohne Alter und zum anderen Harry, unser Tourenleiter für mehrspurige Fahrräder, zu Wort. Stichwort Inklusion!

Wie schon im Jahr 2021 hat Mirja Zindler von NEON Medien das Video produziert. Uns war ein professionelles Video sehr wichtig und sie ist ein Profi! Professionelle Videos sind sehr gut geeignet, Botschaften und vor allem Emotionen zu transportieren.

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- BUNDESLAND: Hessen
- ZIEL: Menschen mobil machen, damit sie für die Verkehrswende demonstrieren
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Das Video ist erstellt und auf unserem YouTube-Kanal zu sehen.
- FINANZIERUNG: Eigenmittel und Crowdfunding
- PROJEKTSTATUS: Abgeschlossenes Projekt
- ZEITRAUM: September 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Ohne öffentliche Demonstrationen wird es keine Verkehrswende geben. Doch viele Menschen kommen nicht von allein zu einer Demonstration. Für die Mobilitätswende müssen wir sie im wahrsten Sinne mobilisieren. Ein Vehikel dafür ist ein verlockendes Video von der letzten Demonstration.



# 57

Dieses wunderbare Video sollte gewinnen, damit es eine größere Plattform bekommt, um andere Menschen oder/und Initiativen zu inspirieren, ebenfalls professionelle Videos von ihren wichtigen Aktionen erstellen zu lassen.

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

Zu diesem Punkt möchte ich Mirja selbst zu Wort kommen lassen:

„Als leidenschaftliche Fahrradfahrer lag es für das Kamerateam nahe, den Dreh auf dem Fahrrad durchzuführen. Durch die Mitfahrt in einem Lastenrad wurde die Kamera mitten ins Geschehen gebracht und vor allem wurde so die besondere Atmosphäre der bike-night nicht durch ein Medienmotorrad gestört. In der Postproduktion wurde das gedrehte Material ebenfalls auf nachhaltige Weise mehrfach verwendet. Es entstand ein großer Eventfilm, ein Interview und mehrere Social Media Clips, die auch für zukünftige Werbemaßnahmen genutzt werden können.“

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

Auch zu diesem Punkt möchte ich Mirja selbst zu Wort kommen lassen:

„In der Vorbereitung des Projektes wurde nach Interviewpartnern geschaut, die beim ADFC besonders engagiert sind. So konnte am Drehort Zeit bei der Suche der Interviewpartner für Statements gespart werden.“

## MIT RÜCKENWIND. DER FAHRRAD-PODCAST FÜR KINDER



Das große Fahrrad-Abenteuer beginnt! Schafft es das Kinder-Schraub\*innen-Team, in nur zehn Stunden ein Fahrrad zu bauen? Können sie damit rechtzeitig ins Deutsche Technikmuseum radeln, damit es dort in einer großen Ausstellung glänzen kann? Die Zeit läuft – und die Hörer\*innen sind hautnah mit dabei! Gastgeber Ringo, die original Berliner Fahrradklingel, kommentiert mit Witz und Wissen das Rennen gegen die Uhr.

Die Hörer\*innen erfahren, aus wie vielen Teilen ein Drahtesel besteht und wie sie sich im Straßenverkehr sicher bewegen können, und erleben, wie ein ganz besonderes Fahrrad entsteht. „Mit Rückenwind. Der Fahrrad-Podcast für Kinder“ ist lehrreich, mitreißend und perfekt für neugierige Köpfe.

Der fünfteilige Podcast „Mit Rückenwind“ ist die digitale Begleitpublikation zur Sonderausstellung „Rückenwind. Mehr Stadt fürs Rad!“, die bis 7. September 2025 in der Ladestraße des Deutschen Technikmuseums in Berlin zu sehen ist. Im Mittelpunkt der Ausstellung steht der Aufstieg des

### Projektmanagement:

- Deutsches Technikmuseum

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Matthias Stier
- E-Mail: [stier@technikmuseum.berlin](mailto:stier@technikmuseum.berlin)
- Projekthomepage: <https://technikmuseum.berlin/podcast-mit-rueckenwind/>

Fahrrads zum beliebten Verkehrsmittel für alle. Zugleich geht es um die aktuellen Konflikte auf Straßen und Fußwegen.

„Mit Rückenwind“ richtet sich an Kinder und Familien. Der Podcast eignet sich ausgezeichnet zum gemeinsamen Anhören. Er vermittelt Begeisterung fürs Selbermachen, für nachhaltige und sichere Alltagsmobilität sowie für spannende Fahrradtechnik.

„Mit Rückenwind“ ist ein Podcast des Deutschen Technikmuseums, produziert von studiodrei – Anna Bilger und Vanessa Loewel – mit freundlicher Unterstützung von KidBike e.V. Das Cover wurde gestaltet von Pop-Art-Künstler Jim Avignon, der auch die Sonderausstellung illustriert hat.

„Mit Rückenwind. Der Fahrrad-Podcast für Kinder“ gibt es auf der Website des Deutschen Technikmuseums und auf allen gängigen Podcast-Plattformen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Thema von „Mit Rückenwind“. Der Podcast beleuchtet das Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel und zeigt, wie wichtig es für eine nachhaltige Mobilitätswende ist. Durch die kindgerechte Vermittlung von Wissen möchten wir bei den Hörer\*innen ein Bewusstsein für umweltfreundliches Verhalten schaffen. Gleichzeitig fördert das Projekt den Einsatz digitaler Bildungsformate, die ressourcenschonend und langfristig zugänglich sind.

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

Kurze Abstimmungsprozesse und schnelle Entscheidungen trugen maßgeblich dazu bei, den Podcast in kurzer Zeit zu produzieren und verfügbar zu machen.

# 58

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Kinder fürs Selbermachen, für nachhaltige Mobilität und für Fahrradtechnik begeistern.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Alle Episoden des fünfteiligen Podcasts „Mit Rückenwind“ sind seit dem 25. Dezember 2024 verfügbar.
- **FINANZIERUNG:**  
Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Seit 28. November 2024 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das große Fahrrad-Abenteuer beginnt! SchafftesdasKinder-Schrauber\*innen-Team, in nur zehn Stunden ein Fahrrad zu bauen und damit ins Deutsche Technikmuseum zu radeln, damit es dort in einer Ausstellung glänzen kann? Gastgeber Ringo, die Berliner Fahrradklingel, kommentiert mit Witz und Wissen das Rennen gegen die Uhr. Der fünfteilige Podcast „Mit Rückenwind“ richtet sich an Kinder und Familien. Er vermittelt Begeisterung fürs Selbermachen, für nachhaltige Mobilität und für spannende Fahrradtechnik.

# BIKE IT! – INTEGRATION DER RADKULTUR BREMENS IN DAS STADTMARKETING



BIKE IT! macht Druck für das Radfahren im Land Bremen, bindet Stadtkulturszenen ein, erleichtert Gästen und Einheimischen die Radnutzung und integriert Radkultur in das Stadtmarketing. BIKE IT! rückt die Bedeutung von Radverkehrsqualitäten für Lebensraum und Standort in den Fokus und macht damit Wind für die Anpassung der Infrastruktur.

## Veranstaltungsformate:

- Film Night Ride: Mit Lastenrad und Beamer geht es durch die Stadt. An Hausfassaden und einer Leinwand interpretieren internationale Kurzfilme Räume und Themen cineastisch (ca. 50 Rides mit je 70 bis 200 Teilnehmer:innen [TN]).
- Lastenradbühne: Die mobile Lastenradbühne mit kompletter PA ist in kulturellen Kontexten und bei Kongressen und Messen im Einsatz (ca. 60 Einsätze seit 2022).
- Cargo BIKE IT! Festival: Das Festival mit Lastenradrennen bindet jährlich Stadtentwicklungsgebiete, Kultur, Rad-

szenen und Radjobmesse ein (seit 2022, bis zu 5.000 Personen Publikum).

## Kooperation mit Radszene, z.B.:

- Finanzielle und kommunikative Unterstützung der European Cycle Messenger Championship (2022).
- Finale der „Deutschlandtour“ / Rennen für Alle (2023, 2.500 TN).
- Betrieb eines mobilen Pumptracks.
- Unterstützung einer Cross-Strecke auf der Ex-Galopprennbahn.
- Red Bull 2024: „Aufsatteln“ (2.500 TN).
- „Altbaukriterien“ (seit 2015): Radrennen in Cafés, Ausstellungen, Büros.

## Kooperation mit Kultur:

- Mit Festivals (bis zu 200.000 TN), z.B. integrierte Teststrecken, „Goldsprints“, Lastenradrennen, Lastenradbühne, Night Rides, Radnavigation.
- Digitales Museums-Radwegenetz.
- Rad-Kunst – Ausstellung „BIKE in Head“ (2023, erste mit dem Rad befahrbare Ausstellung).

## Projektmanagement:

- WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Geschäftsbereich Standortmarketing und Tourismus

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Peter Sämann
- E-Mail: peter.saemann@wfb-bremen.de
- Projekthomepage: bremen.de/fahrradstad

# 59



<https://www.youtube.com/watch?v=Jhm6NVNBOi4>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Bremen
- **ZIEL:**  
BIKE IT! stärkt und kommuniziert Radkultur als Element urbaner Lebens- und Standortqualität.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
BIKE IT! entwickelt, kommuniziert und etabliert erfolgreich Radkultur-Formate und Serviceangebote.
- **FINANZIERUNG:**  
Land Bremen, Senatorin für Wirtschaft
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2014 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

BIKE IT! stärkt den Spaß am Radfahren und bindet Radkultur in das bremische Selbstverständnis und als Standortfaktor in das Stadtmarketing ein. Das Projekt steigert mit neu entwickelten Veranstaltungen sowie alltagstauglichen Serviceangeboten für alle Zielgruppen die Lust am Radfahren und die Aufmerksamkeit für die Bedeutung, die der Radverkehr für die urbanen Lebens- und Aufenthaltsqualitäten hat. BIKE IT! ist Teil der Fahrradszene und spricht Gäste und Bremer:innen gleichermaßen an.

# BIKE IT! – INTEGRATION DER RADKULTUR BREMENS IN DAS STADTMARKETING

# 59

## Rad-Services:

- Bike Citizens App Rad-Navigation: seit 2013 lizenzierte Premiumversion, kennt Kultureinrichtungen und Veranstaltungen, Mobilitätsdaten werden für die Radverkehrsplanung genutzt (knapp 2 Mio. Radkilometer getrackt).
- Rad-Kultur-Karten-Flyer: gedruckt und digital, aktuell 14 Routen, davon vier ausgeschildert. Verteilte Druckauflage: ca. 550.000.
- Radservicestellen: PPP Reparatur- und Servicestellen an Cafés, Radläden, Kiosken, Gaststätten.
- Finanzielle und kommunikative Unterstützung Radmietsystem: WK-Bike/Nextbike von 2017 bis 2024 mit 400 Rädern (620.000 Ausleihen, 45.000 Kunden, zwölf Minuten Fahrt im Schnitt, 1,9 km Fahrt im Schnitt); ab 2025 Nextbike mit 1.300 Rädern, Nutzung für Konferenzen, Kongresse und Festivals. Unterstützung unentgeltliches ADFC-Leih-Lastenrad „Fietje“ und Spezialräder.

## Kommunikation:

- Etablierung „BIKE IT!“-Logo und Radmusikanten-Icon in die Markenarchitektur Bremens.
- Website <http://www.bremen.de/bike-it> mit online Radrouting.
- Instagram Account.
- Ca. 200 Printanzeigen (Veranstaltungen, Radmietsystem, Radnavigation), ca. 20 City-Light-Rad-Belegungen).
- BIKE IT! auf Messen mit eigener Präsentation oder Vortrag: ITB seit 2014, Rad- und Outdoormessen Bremen, Eurobike (Vorträge), Velo City Leipzig (Session), Fahrradkommunikalkonferenzen.

<http://www.instagram.com/reel/DELkJp-cSw86/>

<http://www.youtube.com/watch?v=c0CdGC-Z3EM>

<http://www.youtube.com/watch?v=VDf1N8aZ0n4>

## 🌱 Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Barrierefreie Stadtroute
- Alle Veranstaltungen kostenfrei
- Mobilität weitestgehend fahrradbasiert
- Partnerbetriebe und Festivalaktive nach fahrradfokussierter Mobilität ausgewählt
- Federführung bei der Zertifizierung der WFB Wirtschaftsförderung Bremen als „Gold-zertifizierte fahrradfreundliche Arbeitgeberin“
- Keine Giveaways und kurzlebigen Produkte
- Öko-Druckprodukte mit CO<sub>2</sub>-Kompensation

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

Wir schalten unterwegs zu Veranstaltungen, Terminen, bei Auslieferungen und Transporten immer einen Gang höher.



# DER „WERKZEUGKASTEN FÜR EIN RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT“



der Radverkehrskonzepte. Politisch beschlossene Konzepte in den Pilotkommunen erbrachten den Nachweis, dass der Werkzeugkasten in der Praxis erfolgreich funktioniert.

Drei landesweite Fachveranstaltungen wurden dazu genutzt, übergeordnete und lokal nicht lösbare Themen mit relevanten Akteuren der Fachöffentlichkeit auf regionaler und Landesebene zu diskutieren. Auf der Abschlussveranstaltung im März 2025 wird der Werkzeugkasten der Öffentlichkeit vorgestellt.

Das Projekt „Werkzeugkasten für ein Rad- und Nahmobilitätskonzept“ adressiert die Herausforderungen von Gemeinden in dünn besiedelten ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns. Es umfasst mehrere ineinandergreifende Teilprojekte:

- den Werkzeugkasten
- den KI-Assistenten KONRAD
- Coaching-Prozesse in sechs Pilotkommunen
- drei landesweite Fachveranstaltungen

Herzstück ist der „Werkzeugkasten für ein Rad- und Nahmobilitätskonzept“, eine Schritt-für-Schritt-Anleitung, die Nicht-Fachleuten ermöglicht, ohne externe Unterstützung ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Er enthält Fachwissen, Methoden zur Prozessgestaltung und ein schönes Layout, das die Nutzer durch den gesamten Arbeitsprozess führt. Eine Innovation ist KONRAD, ein KI-basierter Assistent, der das Schreiben des finalen Konzepts durch einen interaktiven Frage-Antwort-Prozess erleichtert.

Um die Praxistauglichkeit des Werkzeugkastens zu überprüfen, wurden Coaching-Prozesse in sechs Pilotkommunen Mecklenburg-Vorpommerns durchgeführt. Dabei begleiteten Vor-Ort-Workshops und digitale Austauschtermine die Erarbeitung

der Radverkehrskonzepte. Politisch beschlossene Konzepte in den Pilotkommunen erbrachten den Nachweis, dass der Werkzeugkasten in der Praxis erfolgreich funktioniert.

Durch die Coaching-Prozesse ist deutlich geworden, dass der Werkzeugkasten für verschiedene Zielgruppen funktioniert, u.a. ehrenamtliche Amtsträger und weitere aktive Personen oder Multiplikatoren in Gemeinden, aber auch fachlich nicht spezialisierte Verwaltungsmitarbeitende in kleinen Kommunalverwaltungen. Für diese bietet der Werkzeugkasten eine leicht verständliche „Gebrauchsanweisung“, um mit dem lokalen Wissen der Menschen vor Ort ein Konzept zu entwickeln, das zur Beantragung von Fördermitteln benötigt wird.

Der Projektansatz ist innovativ, da wir als AGFK keine klassische zivilgesellschaftliche Organisation sind. Während unsere Hauptzielgruppe kommunale Verwaltungen sind, haben wir in diesem Projekt auch ehrenamtlich Aktive in Gemeinden angesprochen (gut 600 Gemeinden in MV sind zwar politisch selbstständig, werden aber über 76 Ämter verwaltet). Als „Institution von und für Verwaltungen“ waren wir so auch ein Türöffner für den Radverkehr in die Ämter Mecklenburg-Vorpommerns.

## Projektmanagement:

- AGFK MV e. V. – Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Tim Birkholz
- E-Mail: [mail@agfk-mv.de](mailto:mail@agfk-mv.de)
- Projekthomepage: <http://www.agfk-mv.de/werkzeugkasten>, <http://www.phineo.org/projekte/werkzeugkasten-radkonzepte>

# 60

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Mecklenburg-Vorpommern
- **ZIEL:**  
Unterstützung Aktiver in ländlichen Gemeinden bei der selbstständigen Erarbeitung von Radkonzepten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Beschlossene Konzepte in Pilotkommunen; Druck Werkzeugkasten; KONRAD, der KI-Assistent
- **FINANZIERUNG:**  
205.000 Euro Fördermittel Initiative Mobilitätskultur
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
01/2022 bis 03/2025

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der „Werkzeugkasten für ein Rad- und Nahmobilitätskonzept“ befähigt Nicht-Fachleute in Gemeinden, Radverkehrskonzepte eigenständig zu erarbeiten. Erfolgreiche Pilotprojekte in sechs Kommunen Mecklenburg-Vorpommerns zeigen die Praxistauglichkeit. Eine Innovation ist KONRAD, ein KI-Assistent, der bei der Texterstellung unterstützt. Der Werkzeugkasten beinhaltet Fachwissen, Methoden und führt Schritt für Schritt durch die Konzepterarbeitung. Das Modell ist übertragbar auf andere ländliche Regionen.

## DER „WERKZEUGKASTEN FÜR EIN RAD- UND NAHMOBILITÄTSKONZEPT“

# 60



Das Projekt wurde in ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns getestet, ist jedoch dank des Werkzeugkastens und der Unterstützung durch KONRAD auch auf andere Regionen übertragbar. Aus unserer Sicht könnte der Werkzeugkasten z.B. auch für Fachkräfte in Kreis- oder Regionalverwaltungen relevant sein, die kleine Kommunen unterstützen, oder für Fachleute, die ähnliche Coaching-Prozesse anbieten.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Langfristige Wirkung: Politisch beschlossene Radverkehrskonzepte schaffen eine Grundlage für die schrittweise Umsetzung konkreter Maßnahmen.
- Bildung und Empowerment: Vermittlung von Fachwissen und Prozessen an Nicht-Fachleute unterstützt nachhaltige Kompetenzentwicklung in den Gemeinden.
- Partizipation und lokales Wissen: Die Nutzung des Wissens vor Ort fördert Gemeinschaftssinn und lokale Verantwortung.

- Förderung nachhaltiger Mobilitätsalternativen: Entwicklung von Lösungen für ländliche Räume, die sichere, klimafreundliche Alternativen zum Auto schaffen.
- Gemeinschaft fördern: Sichere Rad- und Fußwege beleben das soziale Miteinander und verbinden Menschen.
- Übertragbarkeit und Skalierbarkeit: Der Ansatz ist flexibel auf andere Regionen anwendbar.

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

KONRAD, unser KI-basierter Assistent zum Schreiben von Rad- und Nahmobilitätskonzepten, ist eine Neuheit auf nationaler Ebene im Radverkehr. KONRAD unterstützt das Schreiben des Radverkehrskonzepts durch einen KI-basierten Frage-Antwort-Prozess im Audio- und Schriftmodus. Dies spart erhebliche Zeit-Ressourcen beim Zusammenschreiben des Konzeptes.

## UNSER FOTO-RAHMEN – MEHR AUFMERKSAMKEIT FÜR DAS MITEINANDER AUF DEM GEH- UND RADWEG



In einem Rad-Jour-fixe (Radverkehrsteam, bestehend aus Bürgermeister, Geschäftsleiter, Agmunda-Sprecherin, Straßenverkehr-Mitarbeiter und Radverkehrsbeauftragter) der Gemeinde Gmund a. Tegernsee wurde die Idee eines Foto-Rahmens diskutiert und für gut befunden. Das notwendige Thema „Gegenseitige Rücksichtnahme“ wurde bereits durch drei Miteinanderwege im Uferbereich aufgegriffen. Vor allem durch die Lage unserer Gemeinde – am Tor zum Tegernseer Tal – und die Attraktivität unseres Sees erhoffen wir uns mit dieser Maßnahme, das Thema „Miteinander rücksichtsvoll im Straßenverkehr“ noch mehr in die Welt hinaustragen zu können.

Um den Foto-Rahmen federführend für das Thema Radverkehr „besonders“ zu machen und von gewöhnlichen Foto Points abzusetzen, sind

- ein Fahrrad,
- das gemeindliche Fahrradlogo „Gmund radelt“,
- das offizielle Wappen der Gemeinde Gmund a. Tegernsee,
- das Logo der AGFK Bayern sowie
- der Slogan „Rücksicht macht Wege breit“ und
- der #gmundradelt

für die Veröffentlichung in den sozialen Medien angebracht. Ergänzend für die Sicherheit ist ein Hinweis-Piktogramm angebracht, nicht auf den Rahmen zu klettern.

Der Rahmen soll dazu anregen, sich Gedanken über die gemeinsame Benutzung des dort befindlichen Geh- und Radwegs zu machen.

Aber nicht nur unsere Tourist:innen sollen sich „gerahmt“ fotografieren lassen und einen Gruß versenden oder über die sozialen

# 61

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Mehr Aufmerksamkeit für das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr; Radverkehr sichtbarer machen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Umgesetzt und in der Presse veröffentlicht
- **FINANZIERUNG:**  
Gefördert durch die AGFK Bayern
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Ideenfindung, Einreichung zur Förderung und Umsetzung in 2024

### Projektmanagement:

- Radverkehrsbeauftragte der Gemeinde Gmund a. Tegernsee

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Veronika Simon
- E-Mail: radfahren@gmund.de
- Projekthomepage: <https://www.gemeinde.gmund.de/Rathaus-Brgerservice/Aktuelles-und-Termine/Aktuelles/Unser-Foto-Rahmen-mehr-Aufmerksamkeit-fr-das-Miteinander-auf-den-Geh-und-Radwegen.php?object=tx,3681.5.1&ModID=7&FID=3681.2924.1&NavID=3681.111&La=1&kat=3681.3&startkat=3681.3&sfkat=1&sfmonat=1&sfjahr=1>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Projektziel ist, mithilfe eines Foto-Rahmens - auch Foto Point genannt - am gemeinsamen Geh- und Radweg mehr Aufmerksamkeit für das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr zu erreichen, damit der Radverkehr in unserer Gemeinde sichtbarer und sicherer wird. Diese nichtinvestive Maßnahme wurde von der AGFK Bayern gefördert.

## UNSER FOTO-RAHMEN – MEHR AUFMERKSAMKEIT FÜR DAS MITEINANDER AUF DEM GEH- UND RADWEG

Medien posten, auch Alltagsnutzer:innen können sich natürlich auf solch ein Highlight auf der Wegstrecke freuen.

Durch die u.a. topografisch bedingten und beengten Straßenräume führt um den Tegernsee nur ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Konflikte durch die Vielzahl an unterschiedlichen Nutzer:innen, wie z.B. Radfahrende, Fußgänger:innen, Rollstuhlfahrende, Hundebesitzer:innen und Kinder, können tagtäglich entstehen. Um diese eventuellen Spannungen abzumildern, sind Erinnerungen an die Gemeinschaft sinnvoll.

Mithilfe des idyllischen Tegernsee-Panoramas im Hintergrund kann dieses Anliegen weit verbreitet werden. Denn Ansicht- oder Postkarten sind von gestern. Heute oder derzeit teilt man auf Kanälen wie WhatsApp, Facebook, Instagram, X oder Snapchat mit, wo man sich gerade aufhält oder Urlaub macht und wie schön es dort ist.

Unser Anliegen ist es, mithilfe eines attraktiven Foto Points sinnvolle Informationen positiv zu verpacken und die Bürger\*innen zum Nachdenken zu bringen. Das Miteinander und der rücksichtsvolle Umgang aller Beteiligten auf den Geh- und Radwegen sowie im gesamten Straßenverkehr sind ein Dauerthema!

Durch den Foto-Rahmen im Gemeindebereich haben wir eine positive Nachdenkmöglichkeit geschaffen. Auch wenn dieser besondere Rahmen bisher nur in der Gemeinde Gmund a. Tegernsee aufgestellt ist, kann so doch die Botschaft „Rücksicht macht Wege breit“ in die Welt kommuniziert werden.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Die Rahmen-Elemente sind einzeln und können jederzeit erneuert oder abgeändert werden, ohne dass der ganze Rahmen abgetragen werden muss. Es wurde heimisches Holz verwendet auch wurde eine Firma aus der Kommune mit der Umsetzung beauftragt.

Das Miteinander und der rücksichtsvolle Umgang aller Beteiligten auf den Geh- und Radwegen sowie im gesamten Straßenverkehr sind ein Dauerthema!

Unser Anliegen ist es, mithilfe eines attraktiven Foto Points sinnvolle Informationen positiv zu verpacken und die Bürger\*innen zum Nachdenken zu bringen. Durch den Foto-Rahmen im Gemeindebereich haben wir eine positive Nachdenkmöglichkeit geschaffen.

Auch wenn dieser besondere Rahmen bisher nur in der Gemeinde Gmund a. Tegernsee aufgestellt ist, kann so doch die Botschaft „Rücksicht macht Wege breit“ in die Welt kommuniziert werden.

<https://www.gemeinde.gmund.de/Rathaus-Brgerservice/Aktuelles-und-Termine/Aktuelles/Unser-Foto-Rahmen-mehr-Aufmerksamkeit-fr-das-Miteinander-auf-den-Geh-und-Radwegen.php?object=tx,3681.5.1&ModID=7&FID=3681.2924.1&NavID=3681.111&La=1&text=Fotorahmen&kat=3681.3&startkat=3681.3&sfkat=1&sfmonat=1&sfjahr=1>

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

Unsere Kommune ist Gemeinwohl-Ökonomie-zertifiziert.

Austausch und Besprechungen auf kurzen Wegen.

# 61



# EHRENAMT



# Dienstleistungsangebote zur Mobilitätsbildung



# KLIMAFREUNDLICH MIT DEM RAD ZUR SCHULE IN MV



Einfach und sicher  
durch die Stadt!

[www.radentscheid-schwerin.de](http://www.radentscheid-schwerin.de)



Das Problem der Elterntaxis wächst in vielen Kommunen in Deutschland. Ursache ist oft die mangelhafte Infrastruktur. Dies trifft besonders Kinder im Straßenverkehr, da an sie bei der Planung bisher kaum gedacht wird. Kinder können oft gar nicht leisten, was Verkehrsplanerinnen und -planer ihnen an komplexen Situationen z.B. an Kreuzungen abverlangen. Das Resultat sind Unsicherheit, Stress und viele Beinaheunfälle.

Für das Projekt wurden Mittel von 150.000 Euro eingeworben. Es wurde ausgeschrieben und an zwei Verkehrsplanungsbüros vergeben. Unser Ziel waren die Schulen in drei unterschiedlich großen Kommunen. Trotz des großen Interesses konnten viele Schulen aus Zeit- und Personalmangel oder Gründen wie Corona, der Integration von Kindern aus der Ukraine, Unterrichtsausfällen etc. nicht an dem Projekt teilnehmen. Insgesamt konnten bis September 2022 acht Schulen für das Projekt gewonnen werden.

Zur Analyse der Ausgangslage an den weiterführenden Schulen wurde eine standardisierte Online-Befragung durchgeführt. Für die Grundschulen wurde ein Fragebo-

gen in Papierform erarbeitet. Die Antworten aus den Befragungen wurden plausibilisiert und standardisiert für jede Schule ausgewertet. Es folgten Bestandserfassungen an allen Schulen für die tatsächlich genutzten Schulwege. Bei den Befragungen wurden besonders die genannten Problemhäufungsstellen untersucht.

Nach Abschluss der Befragungen an einer Schule wurden die Ergebnisse jeweils ausgewertet. Die angegebenen Wege, genutzten Verkehrsmittel, Problemstellen und Defizite auf den Schulwegen bildeten die Grundlage für die Bestandsauditierung und flossen in die Erarbeitung der Maßnahmen ein. Als Gründe, warum Schülerinnen und Schüler nicht mit dem Rad kommen, wurden am häufigsten fehlende Radwege genannt, gefolgt von unachtsamen oder rücksichtslosen Autofahrern, langen Ampelwartezeiten, steilen Wegen und zu schnell fahrenden Autos. Auch Verschmutzungen der Radwege, beispielsweise durch Scherben oder Hundekot, sind ein häufig genanntes Problem.

In allen drei Kommunen gab es öffentliche Ergebnispräsentationen. Eingeladen waren dazu die beteiligten Schulen, die Ver-

# 62

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Mecklenburg-Vorpommern
- **ZIEL:**  
Kinder sollen selbstständig, sicher und aktiv ihren Schulweg zurücklegen können.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Befragung und Auswertung der Mobilität von Schülern an acht Schulen in drei Kommunen
- **FINANZIERUNG:**  
120.000 Euro Fördermittel | 30.000 Euro von Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Februar 2022 bis September 2023

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die elterliche Mobilität ist prägend für Kinder, zu viele werden mit dem Auto gebracht. Dem wollten wir mit einer möglichst fahrradorientierten Schulwegplanung etwas entgegensetzen, um Kindern eine aktive Mobilität zu ermöglichen. Der Weg dahin: 1. Befragung der Schülerinnen und Schüler zu ihrem Schulweg, 2. Erfassen von Problemen auf dem Schulweg, 3. Lösungsfindung durch die Schüler selbst unter fachlicher Anleitung, 4. öffentliche Präsentation der Projektergebnisse durch die Schüler vor Politik und Verwaltung.

### Projektmanagement:

- Radentscheid Schwerin (Projektleitung) | Changing Cities. e.V. Berlin (Finanzverwaltung)

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Madleen Kröner
- E-Mail: [kontakt@radentscheid-schwerin.de](mailto:kontakt@radentscheid-schwerin.de)
- Projekthomepage: <https://www.sichere-schulradwege-mv.de/>

## KLIMAFREUNDLICH MIT DEM RAD ZUR SCHULE IN MV



# 62

waltungen und die politischen Vertreter. In allen drei Kommunen wurden zusätzlich Fachtage mit den jeweiligen Verkehrsverwaltungen durchgeführt. Hier lag der Schwerpunkt auf konkreten Lösungen und Maßnahmenableitungen an Hand der ermittelten Gefährdungsstellen.

Auf Basis der Ergebnisse haben wir ausgewählte Probleme im Schulumfeld durch die Schülerinnen und Schüler selbst bearbeiten lassen. Dieser Teil des Projekts war uns besonders wichtig. Wir wollten, dass Schülerinnen und Schüler erleben, wie sie selbst Probleme nicht nur benennen, sondern auch aktiv zur Lösung beitragen können.

Ziel des Projektes war es, die Sicherheit von Schülerinnen und Schülern auf ihrem täglichen Schulweg zu verbessern. Daran arbeiten wir auch nach Abschluss des Projektes weiter ehrenamtlich mit den Schulen zusammen und haben bereits die Umsetzung erster Maßnahmen erreicht.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Ein gemeinsames Arbeiten an der Verbesserung der Schulwegsicherheit trägt dazu bei, Verkehrssicherheit zu erhöhen und das Vertrauen der Eltern in die selbstaktive Mobilität ihrer Kinder zu stärken. Durch

die intensive Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadtverwaltungen erfolgte eine tiefe Sensibilisierung für die Belange von Kindern in der Verkehrsplanung. Das Projekt trägt so zur Stärkung einer klimafreundlichen Mobilität von Schülerinnen und Schülern bei. Durch die Projektarbeiten und die selbst erarbeiteten Lösungen lernen und erleben diese, sich selbstwirksam für ihre Bedürfnisse zu engagieren.

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

Es bedurfte einer großen Zahl von Telefonaten zur terminlichen Abstimmung! Besonders die Organisation der schulischen Termine war unerwartet kompliziert und nur mit viel Einfühlungsvermögen und Geduld möglich. Das Projekt war an dieser Stelle nur durch Immer-wieder-Nachfragen und Verständnis für die großen zeitlichen Probleme der Schulen möglich.

# AKTIONfahRRAD



Gerade in den weiterführenden Schulen und in vielen Familien wird Radfahren, genauso wie das Schwimmen, häufig nicht mehr erlernt oder zumindest nicht mehr gefördert, sodass den Kindern und Jugendlichen wichtige motorische, soziale und auch kognitive Kompetenzen vorenthalten werden. Ein bewegungsorientiertes Gegenangebot zu digitalen Medien fehlt.

Hier setzt die AKTIONfahRRAD an und fördert den Nachwuchs, stellt Schulen Räder zur Verfügung, engagiert sich für Schul- und Hochschulprojekte und unterstützt bundesweit die Aus- und Weiterbildung von Lehrer\*innen, damit das Radfahren attraktiver und sicherer wird. Die Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Schule“ motiviert Lehrer\*innen und Schulen in besonderer Weise, sich für die Nutzung des Rades zu engagieren.

Radfahren ist die erste gelebte Mobilität der Kinder, fördert soziale und motorische Fähigkeiten, vereint Gesundheit und Spaß und schafft Verkehrskompetenz.

### Projektmanagement:

- AKTIONfahRRAD gGmbH, vertreten durch Rechtsanwalt Ulrich Fillies

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Ulrich Fillies
- E-Mail: [ulrich.fillies@aktionfahrrad.de](mailto:ulrich.fillies@aktionfahrrad.de)
- Projekthomepage: <http://www.aktionfahrrad.de>



Viele Meilensteine zu einer umfassenden schulischen Förderung des Radfahrens sind bereits geschafft. Die Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Schule“ (<https://www.aktionfahrrad.de/schule-deutschland-fahrradfreundlichste-schule.asp>) wird jährlich bundesweit verliehen, im Februar 2025 findet bereits die zweite Lehrkräfte-Tagung (<https://www.youtube.com/watch?v=rrYvtjdIV1Y&t=4s>) im Rahmen der Messe Fahrrad Essen statt, die dritte ist terminiert für Juni 2025 anlässlich der Eurobike. Eine Reihe von Schulsportmeisterschaften (<https://www.schoolbikers.de/wettbewerbe.asp>) konnte bereits durchgeführt werden, darunter auch fünf Deutsche Meisterschaften (<https://www.schoolbikers.de/new.asp?newID=229>). Lehrer\*innenfortbildungen (<https://www.aktionfahrrad.de/schule-lehrtrainer.asp>) finden regelmäßig statt, Fahrradchecks, Schülerreporter\*innen und diverse andere Aktivitäten (<https://www.aktionfahrrad.de/schule.asp>) sind weitere Initiativen, die das Radfahren wieder vermehrt in den Fokus der Schulen bringen.

# 63



<https://www.youtube.com/watch?v=rrYvtjdIV1Y>



## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Netzwerk Schule/Vereine/Familie zur nachhaltigen Förderung des Radfahrens an Schulen
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Auszeichnung „Fahrradfreundlichste Schule“, Lehrer\*innenfortbildung, Schulsportmeisterschaft MTB
- **FINANZIERUNG:**  
Beirat (Industrie, Handel, Verbände) und Freundeskreis
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2011 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Der einzigartige Ansatz der Initiative ist die Vernetzung von Schule, Wirtschaft, Wissenschaft, Institutionen und Politik. Schulen und Lehrer\*innen werden durch Weiterbildung und zur Verfügung gestellte Fahrräder unterstützt und der Austausch engagierter Lehrer\*innen wird durch Konferenzen und das Netzwerk gefördert. Die Deutsche Schulsportmeisterschaft bietet den sportlichen Rahmen. Wissenschaftlich begleitet wird das Ganze u.a. durch die Deutsche Sporthochschule Köln.



Der nachhaltige Ansatz, das umfassende Angebot der kleinen Organisation, die vielschichtige Herangehensweise und die tollen bereits erzielten Ergebnisse machen die AKTIONfahRRAD zu einem auszeichnungswürdigen Kandidaten für den Deutschen Fahrradpreis!

Die Initiative fördert das Fahrradfahren deshalb besonders nachhaltig, weil Kindern und Jugendlichen in einem frühen Stadium ihrer Entwicklung das Fahrradfahren als alternatives Verkehrsmittel nahegebracht wird und gleichzeitig der Spaß an Bewegung und Mobilität vermittelt wird. Durch die Aus- und Weiterbildung von Lehrer\*innen und die Förderung der Schulen funktioniert dieser Ansatz dauerhaft und bundesweit.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein zentrales Anliegen der AKTIONfahRRAD, denn wenn man Kinder für umweltfreundliche Mobilität begeistert, ist das die höchste Form von Nachhaltigkeit. Sämtliche Aktionen der

Initiative fokussieren auf sozial- und umweltverträgliche Umsetzung. Die Anreise der Schüler\*innen und Lehrkräfte zu den Veranstaltungen erfolgt überwiegend mit der Bahn, dem Bus oder sogar mit dem Rad. Die Räder werden gepflegt, gewartet und repariert und somit langfristig genutzt. Die schulischen Veranstaltungen sind geprägt durch viel Eigeninitiative, z.B. mit selbst produzierten Speisen und Getränken (bspw. von Schülern gepflückte und gepresste Äpfel) und beispielhafter Müllvermeidung und -trennung.

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

Ausschlaggebend für den Erfolg der AKTIONfahRRAD ist die Bündelung der unterschiedlichen Kompetenzen aus Schule, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Die Vernetzung der Akteur\*innen auf den Lehrkräftetagen und Fortbildungen und die Nutzung aller Beteiligten als Multiplikator\*innen hat die Aktion schnell bekannt und schlagkräftig gemacht.

# RADFAHRTRAINING FÜR KITA- UND GRUNDSCHULKINDER IN BOCHUM



# 64

Wie in vielen Ruhrgebietsstädten ist das Fahrrad in Bochum für die meisten Familien kein selbstverständliches Fortbewegungsmittel mehr. Vor allem an Grundschulen dominiert das Elterntaxi. „Kinder fahren immer schlechter Fahrrad“ haben uns befreundete LehrerInnen berichtet. Wir haben uns entschieden, einen Beitrag dazu zu leisten, dem entgegenzuwirken und ein regelmäßiges und für alle offenes Radfahrerschulangebot in Bochum zu schaffen, und haben losgelegt: ein Team gebildet, bei Fahrradaktionen des ADFC Dortmund in der Jugendverkehrsschule Fredenbaum hospitiert, Stadt und Verkehrswacht kontaktiert, Parcours-Material und einen Platz organisiert, Flyer gedruckt und an Kitas und Grundschulen geworben sowie am Ende drei Pilotfahrradtrainings mit Kindern im Kita- und Grundschulalter durchgeführt.

Mit dem Projekt wollen wir Kinder auf dem Rad sicherer machen. Hierfür ist das Wichtigste, Spaß am Radfahren und an der Bewegung zu wecken, durch Parcours-Elemente mit steigenden Schwierigkeitsgraden Geschicklichkeit zu fördern und

immer neue Erfolgserlebnisse zu ermöglichen. Ein Teammitglied ist besonders kreativ und geschickt im Selbstbau der Parcours-Elemente.

Selbstverständlich sind auch Kinder willkommen, die noch nicht Rad fahren können. Für die auf dem Rad bereits recht sicheren Kinder, deren Eltern auch mit Rad vor Ort sind, wird nach dem Parcours-Training eine kleine Tour unter der Leitung von ausgebildeten Tourguides im Viertel angeboten. Hierbei soll als Nebeneffekt die Sicherheit auf dem Rad außerhalb des geschützten Trainingsorts verbessert werden. Bei den Kontakten zu den Eltern geht es um die Rahmenbedingungen für die Kinder, um ggf. Details abzustimmen, die wir beim Training beachten sollen (z.B. Angst, eine Hand vom Lenker zu nehmen). Unsere Pilottrainings wurden sehr gut angenommen und wir haben sehr positives Feedback erhalten: „Uns hat es auch Spaß gemacht und wir sind gerne wieder dabei“, „Wir freuen uns auf eine Fortsetzung des Radfahrtrainings“, „Es war eine tolle Veranstaltung“.

## Projektmanagement:

- ADFC Bochum

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Birgit Agne
- E-Mail: agne@adfc-bo.de
- Projekthomepage: keine Angabe

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Fähigkeiten von Kindern auf dem Rad trainieren, um ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Innerhalb kurzer Zeit Team, Material und drei gut angenommene Pilottrainings für Kinder organisiert
- **FINANZIERUNG:**  
Bisher nur minimale Mittel des ADFC Bochum beansprucht
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit August 2024 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

In Bochums neuer Radfahrerschule lernen Kinder in lockerer Atmosphäre und mit Spaß in der Gemeinschaft Rad fahren oder vertiefen ihre Fähigkeiten. Im geschützten Bereich werden Routinen aufgebaut, um sich später sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Das Angebot ist kostenlos und offen für alle. Durch Eigenbau von Parcours-Elementen und anschließende Ausfahrten gestalten wir abwechslungsreiche Trainings. Unsere bisher durchgeführten Pilottermine waren nur der Anfang ...

## RADFAHRTRAINING FÜR KITA- UND GRUNDSCHULKINDER IN BOCHUM

# 64



Damit es dauerhaft weitergehen kann, sind wir auf der Suche nach einem festen Trainingsort ab 2025. Die bisherigen drei Pilottermine haben wir mittels Sondernutzungsgenehmigung auf einem Bochumer Marktplatz durchgeführt. Für einen festen Ort in der Zukunft sind wir aktuell im Gespräch mit der Stadt Bochum. Durch die Durchführung der ersten Trainings ist uns auch der große Bedarf bewusst geworden, nicht nur an Radfahrtrainings für Kinder, sondern auch für Erwachsene. Deswegen wollen wir langfristig unser Angebot für die Großen erweitern. Auch der Zustand mitgebrachter Fahrräder war nicht immer optimal, sodass uns die Idee eines begleitenden Fahrradservices kam. Wie durch einen Glücksfall hat unser letztes Training ein Bochumer mobiler Fahrradservice unterstützt. Unsere Vision: von improvisierten Radfahrtrainings zu einer fest etablierten Radfahrerschule für alle.

Ganz nebenbei soll unser Projekt einen kleinen Beitrag zur angestrebten Verkehrswende darstellen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Menschen zum Radfahren zu motivieren, ist bereits für sich stehend ein Beitrag zur Nachhaltigkeit; Trainingsort zentral und gut ohne Auto erreichbar; Eigenbau von Parcours-Elementen aus recycelten Materialien; Nachhaltigkeit der Trainings durch Wiedereinladen der Teilnehmenden zu Trainings und Fahrradtouren.

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

Kontaktaufnahme mit Jugendverkehrsschule Dortmund und dem Nahmobilitätsbeauftragten der Stadt, Artikel im Freirad-Magazin des ADFC Bochum, Entwurf und Druck von Flyern, Werbung auf Website, Verteilung an Grundschulen und Kitas



# KINDER AUFS RAD! SCHULSTRASSEN FÜR KÖLN, NRW UND GANZ DEUTSCHLAND!



In den letzten Jahren nahm der Verkehr innerorts stark zu und erhöhte das Stresslevel auf den Straßen. Auch immer mehr Eltern bringen (mitunter deswegen) ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, parken in zweiter Reihe oder auf Sperrflächen. Für Kinder ist das unübersichtlich und gefährlich.

Kinder haben ein Recht darauf, morgens frisch und aktiv zur Schule kommen zu können – ohne Angst vor Verkehr.

Deswegen wurden Eltern, Kinder und Lehrkräfte gemeinsam mit Kidical Mass aktiv und brachten das Konzept der „Schulstraße“ im Juni 2021 erstmals als Aktion in Köln auf die Straße.

Schulstraßen sind autofreie Bereiche vor Schulen (Bildungseinrichtungen). Sie sind entweder zeitgleich begrenzt zu Schulbeginn und Betreuungsende („temporäre Schulstraße“) oder dauerhaft („permanente Schulstraße“). Während sie im europäischen Ausland z.T. schon lange etabliert sind (z.B. in Frankreich und Österreich), waren sie bis dato in Deutschland unbekannt.

Schulstraßen steigern die Verkehrssicherheit. Sie tragen zur Verkehrsberuhigung im

Schulumfeld bei und bieten einen Anreiz für einen selbstständigen, (bewegungs-)aktiven Schulweg. Schulstraßen sind ein zentrales Element in einem kind- und menschengerechten Verkehrssystem.

Das Kidical Mass Aktionsbündnis verbreitete das Konzept erst in Köln und dann bundesweit. Es begeisterte und überzeugte Tausende Eltern und Kinder, Schulen, Anwohnende und Politiker\*innen. Die Stadt Köln startete daraufhin Anfang 2023 einjährige Schulstraßen-Pilotprojekte (Verkehrsversuche) an vier Schulen. Einige Kommunen sind dem Kölner Beispiel gefolgt, u.a. Bonn, Essen und Ulm.

Die Piloten waren erfolgreich. Der Autoverkehr nahm ab, die Verkehrssicherheit wurde erhöht. An der Vincenz-Statz-Grundschule, eine der vier Köln Pilotprojekte, zeigten Zählungen, dass durch die Schulstraße 20% mehr Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Laut Elternbefragung stieg der Radverkehrsanteil an allen vier Schulen insgesamt um zehn Prozentpunkte.

Gleichzeitig herrschte große Rechtsunsicherheit hinsichtlich einer Verstetigung. So drohte auch den Kölner Schulstraßen der Rückbau. Kurzerhand beauftragte

## Projektmanagement:

- Kidical Mass Aktionsbündnis / Kidical Mass Köln

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Simone Kraus
- E-Mail: kontakt@kinderaufsrad.org
- Projekthomepage: <https://kinderaufsrad.org/>; <https://kidicalmasskoeln.org/>

# 65



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



## KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Schulstraßen erlebbar machen und etablieren, Schulwegsicherheit und aktive Kindermobilität fördern
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Erste verstetigte temporäre Schulstraßen Deutschlands in Köln, weitere in über 30 Orten, Erlass des MUNV NRW
- **FINANZIERUNG:**  
Sehr viel ehrenamtliches Engagement und Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2021 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Schulstraßen fördern die sichere, aktive Mobilität von Kindern auf dem Schulweg. Kidical Mass hat das Konzept in Köln und ganz Deutschland erlebbar gemacht. Das ehrenamtliche Engagement überzeugte lokale und überregionale Entscheidungsträger\*innen in Politik und Verwaltung: Im Herbst 2024 wurden die ersten temporären Schulstraßen Deutschlands in Köln verstetigt. Das MUNV NRW hat einen zugehörigen Erlass veröffentlicht. Inzwischen gibt es Schulstraßen-Vorhaben in über 30 Orten deutschlandweit.

## KINDER AUFS RAD! SCHULSTRASSEN FÜR KÖLN, NRW UND GANZ DEUTSCHLAND!



# 65

das Kidical Mass Aktionsbündnis ein Rechtsgutachten. Gleichzeitig machten die Kölner Kidical Mass Aktivist\*innen zusammen mit engagierten Familien das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW (MUNV NRW) zu einem Schulstraßen-Fan. Das MUNV NRW veröffentlichte Anfang 2024 einen Schulstraßen-Erlass, der aufzeigt, wie eine temporäre Schulstraße auf Basis von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht rechtssicher umgesetzt werden kann.

Die vier Kölner Schulstraßen wurden als erste in ganz Deutschland im Herbst 2024 verstetigt. 40 weitere stehen in Köln in den Startlöchern. 24 wurden im Jahr 2024 in NRW eingerichtet. Mittlerweile gibt es Schulstraßen in rd. 30 Orten deutschlandweit.

Der Spiegel (18.03.2024): Wie Köln erfolgreich gegen Elterntaxis kämpft: <https://shorturl.at/2E1xA>

Markt (WDR) (08.05.2024): Wie fährt NRW (ab Min 49:37): <https://shorturl.at/XeSGb>  
Letzter Zugriff 12.12.2024

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Schulstraßen stellen ein neues Narrativ dar: Sie überzeugen, weil sie erlebbar sind! Schulstraßen sind Leuchttürme zur Förderung sicherer und aktiver Kindermobilität. Sie bieten ein enormes Potenzial für die Mobilitätswende, wie man an Beispielen in Paris sehen kann.

Eltern und Kinder werden spielerisch für nachhaltige Mobilität begeistert. Das Mobilitätsverhalten verändert sich und prägt die Kinder.

Schulstraßen geben Anstöße für kindgerechte bzw. menschengerechte Verkehrssysteme und lebenswerte Städte. Zugleich werden Politik und Verwaltung für die Themen Kinderrechte und Mobilität sensibilisiert, damit sind Schulstraßen auch gelebte Inklusion!

Schulstraßen sind von heute auf morgen umsetzbar und geringinvestiv. Sie sind gut für Luft, Klima, Gesundheit, Selbstbewusstsein und Entwicklung der Kinder, Schulstraßen machen einfach allen Beteiligten Spaß!

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

Kidical Mass setzt auf das Prinzip „Tactical Urbanism“ und überzeugt alle Beteiligten durch das Erlebnis.

Per kostenfreien Online-Workshops und Open-Source-Plattform macht Kidical Mass Schulen und Eltern zu Multiplikator\*innen. Die Kölner Schulstraßen-Aktionen sind Blaupausen für die in vielen anderen Orten von Preetz (SH) bis Bad Endorf (BY).



# Ehrenamtliches Engagement bei der Mobilitätsteilhabe, kostenlose Reparaturservices



# WESTWIND HAMBURG – WESTWINDCHEN UND FAHRRÄDER FÜR BEDÜRFTIGE



Ursprünglich wollten wir nur ein paar Fahrräder für Geflüchtete fertig machen, um ihnen Mobilität in ihrer neuen Heimat zu ermöglichen. Der Bedarf war riesig, das Angebot an Spendenrädern ebenso. So erkannten wir das Potenzial, das in dieser Idee steckte. Mobilität für alle, die bezahlbar ist und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht. Wer in einer prekären Lebenssituation ist, kann sich kein Fahrrad leisten. Dem wollten wir uns stellen und Abhilfe schaffen. Ein Verein wurde gegründet, die erste Werkstatt in einem ausgedienten Bürocontainer eingerichtet. Schon bald haben wir das Angebot für alle Menschen, die ihre Bedürftigkeit nachweisen können, geöffnet.

Nach einigen Übergangslösungen haben wir 2021 unsere derzeitige Halle bezogen. Auf 430 m<sup>2</sup> befinden sich zehn voll ausgestattete Arbeitsplätze, die von Ehrenamtlichen aus unterschiedlichen Kulturen genutzt werden.

Rund 700 Räder bekommen wir jährlich gespendet, dadurch können wir auch kooperierende gemeinnützige Werkstätten mit Spendenrädern versorgen. Wir sind in Hamburg einer der größten Ansprechpartner für die Abgabe von Gebrauchträdern.

## Projektmanagement:

- Westwind Hamburg e.V.

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Christian Großholz
- E-Mail: christian.grosseholz@gmx.de
- Projekthomepage: <http://www.westwind-hamburg.de>

## Fahrräder für Bedürftige

Jährlich werden hier rund 400 Räder von Ehrenamtlichen mit und ohne Migrationsgeschichte verkehrssicher aufbereitet. Verschleißteile werden, wenn nötig, getauscht. Geflüchtete finden hier eine Aufgabe und Halt im Alltag, ganz nebenbei können sie bei uns ihre Sprachkenntnisse aufbessern. Viermal im Jahr finden Verkaufveranstaltungen statt, bei denen die Räder zu Sozialpreisen erworben werden können.

## Westwindchen

Kinder und Jugendliche liegen uns allen besonders am Herzen. Sie trifft die Armut ganz besonders. Neben dem Angebot von besonders günstigen Fahrrädern bieten wir ihnen gemeinsame Ausflüge und Selbsthilfeworkshops mit kooperierenden Schulen und Vereinen an. Das Fahren in der Gruppe ist für die Teilnehmer\*innen ein absolutes Highlight, bei dem sie auch neue Wege in der Stadt kennen lernen können. Hamburg hat so viel Grün!

Das Erwerben von Kenntnissen, wie das Flickens eines Schlauches und die Fehlersuche beim Licht, ist für die Kids ein sehr nachhaltiges Empowerment, das richtig stolz macht. Wie cool ist es, wenn ein

# 66



<https://www.youtube.com/watch?v=8B5UD7H-20c&t=1s>



## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Hamburg
- **ZIEL:**  
Förderung der Fahrradmobilität für Menschen mit geringem Einkommen in Hamburg
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
4.500 Räder übergeben, 200 Frauen aufs Rad gebracht, 500 Teilnehmer\*innen Westwindchen
- **FINANZIERUNG:**  
Stadt, Stiftungen, Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2015 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Wir finden, Fahrradmobilität sollte für alle zugänglich und erschwinglich sein. Kern unseres Projektes ist unsere Werkstatt. Hier werden jährlich rund 400 gebrauchte Spendenräder von Ehrenamtlichen aus aller Welt verkehrssicher instandgesetzt. Anschließend werden die Räder zu Sozialpreisen an Bedürftige verkauft. Für Kinder und Jugendliche bieten wir Ausfahrten und Werkstattworkshops an, darüber hinaus betreiben wir eine mobile Werkstatt. Regelmäßig bieten wir Fahrradkurse für Frauen an.

## WESTWIND HAMBURG – WESTWINDCHEN UND FAHRRÄDER FÜR BEDÜRFTIGE

# 66



zwölfjähriges Mädchen aus Afghanistan nicht nur endlich Fahrrad fahren gelernt hat, sondern auch eigenständig eine Panne bewältigen kann!

Zu Westwindchen gehört auch unsere mobile Cargo-Bike-Fahrradwerkstatt, mit der wir regelmäßig in Wohnunterkünfte fahren. Geflüchtete und andere Wohnungslose sind dort untergebracht. Das Geld ist knapp und die Räder der dort lebenden Kinder und Jugendlichen in einem entsprechenden Zustand. Kleine Reparaturen führen wir dort ambulant durch.

### Frauenfahrradkurse

Rund 60 Frauen lernen bei uns jährlich das Fahrradfahren von der Pike an. Mit großem Erfolg: mehr als 90% der Teilnehmerinnen bewegen nach den Kursen ihre Räder täglich.

<https://www.westwind-hamburg.de/sponsoring>

<https://www.mopo.de/hamburg/besser-macher/wie-dieses-hamburger-unternehmen-mit-fahrraedern-beduerftigen-hilft/>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Trennung von Metallen und ihre entsprechende Entsorgung
- Recycling von gebrauchten Reifen und Schläuchen in Zusammenarbeit mit dem Reifenhersteller Schwalbe
- Nutzung von Gebrauchtteilen, so weit sinnvoll und möglich
- Schon die Aufarbeitung von Gebrauchträdern verlängert die durchschnittliche Nutzungsdauer von Fahrrädern.

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

Wir haben 2023 ein Stipendium von Start Social gewonnen. Unsere Finanzstruktur wurde durchleuchtet, die Einbindung von Ehrenamtlichen effektiviert und erweitert, Aufgaben neu verteilt und die Arbeit weiter strukturiert. Ein Riesengewinn für das ganze Projekt!

# REGELMÄSSIGE GEFÜHRTE KOSTENLOSE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR ALLE



Begonnen mit drei bis fünf Radlern, habe ich 2010 versucht, ein System zu etablieren, was es ermöglicht, gemeinsam und ohne Vorgaben an die Teilnehmer einen Traum zu verwirklichen: den Traum vom gemeinsamen Radfahren, abseits vom Verkehr, mit dem Schwerpunkt, sportlich die Natur zu erleben und die Veränderungen im Umland zu erfassen. Dort, wo wir radeln, kommt oft kein anderer hin, mit Tourenrädern auf Gravelbike-Wegen konnten wir schon tolle Ecken entdecken.

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, Tagebaue in Betrieb, restaurierte Details an Fassaden, Brunnen, monumentale Bäume usw.

## Projektmanagement:

- Ehrenamt

## Kontakt:

- Ansprechpartner: Klaus Mertes
- E-Mail: mertesklaus@web.de
- Projekthomepage: <https://www.komoot.com/de-de/user/357082692152/tours>

Diese Details vermittele ich regelmäßig vor Ort. Es fahren Männer und Frauen von 50 bis über 80 als „Bio-Radler“ oder „Mopedfahrer“ aus Lucka und angrenzenden Städten und Gemeinden des Dreiländerecks mit. Jedes Jahr gibt es einen Jahresplan und Monatspläne von März bis Oktober für alle Interessierten und Mitradler. Zweimal in der Woche gehen wir „auf Tour“. 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 ( mit der Fahrzeit) – es ist aber 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 Mitradler kennen noch die Umweltsünden der Vergangenheit. Umso schöner ist der Aha-Effekt, wenn ein neues Detail auftaucht, welches eine Verbesserung der Umwelt zeigt: z.B. das Neuseenland, 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 viele Seen aus ehemaligen Kohle- und Kiestagebauten entstanden sind. Der geschichtlich interessante Wandel erfasst

# 67

## KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Thüringen
- **ZIEL:**  
Sich positiv verändernde Bergbaufolgelandschaft „erfahren“ und die Gesundheit stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Bisher gemeinsam in 15 Jahren über 700 kostenlose Radtouren mit über 41.500 km geradelt
- **FINANZIERUNG:**  
Eigenfinanziert: kein Verein, keine Förderung
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2010 fortlaufend

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Hauptbeweggrund für das begonnene Projekt war die Neugier auf die positive Entwicklung im Umfeld des von der Braunkohle stark in Mitleidenschaft genommenen Leipziger Umlandes. Vor Allem mit dem Neuseenland wurde Zerstörung der Natur, Dreck und Gestank Vergangenheit, die Neugier auf den erleb- und „erfahrbaren“ Wandel war groß. Die Natur beim Radfahren erleben ist für Körper und Geist ein optimale Schulung der Sinne und der Waden ... Gemeinsam statt einsam, deshalb die Suche nach Mitstreitern.

## REGELMÄSSIGE GEFÜHRTE KOSTENLOSE RADTOUREN IM DREILÄNDERECK FÜR ALLE

natürlich auch viele ehemalige Steinbrüche, neu entstandene Naturschutzgebiete, Aussichtstürme und -berge, neue Radwege, und erreichbare Flüsse wie Elster, Saale, Pleiße, Unstrut, Mulde warten darauf, entdeckt zu werden! 2024 sind wir bereits das 15. Jahr zusammen geradelt und haben die „Erdumrundung“ (40.075 km) geschafft. Im Durchschnitt fahren 15 Radfreunde mit, es waren aber auch schon fast 30 ...

Ich wünsche mir, dass irgendwo in Deutschland meinem Beispiel gefolgt wird! Es lohnt sich sehr!

Meine Touren für 2025:

<https://www.komoot.com/de-de/collection/1936308/-2025-radtouren-und-wanderungen>

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Von A nach B ohne viel CO<sub>2</sub> zu erzeugen? = Radfahren, Wandern
- Radfahren und Klimaschutz sind zwei zusammengehörige Dinge und schonen die natürlichen Ressourcen.

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

Ja, ich bin hausieren gegangen, um Gleichgesinnte zu finden. Außerdem hatte ich Verbindung zu Kommunalpolitikern und Heimatvereinen aus der Kohleregion aufgenommen, den richtigen Ansatz für meine Touren zu finden. Auch Radsportler (v.a. Mountainbiker und Gravelbiker) haben mir geholfen. Ebenso ADFC, MIBRAG und NABU.

67

## NACHBARSCHAFTS-FAHRRADWERKSTATT OBERASBACH



# 68

Wir sind mehr als nur eine gut vernetzte Selbsthilfeeinrichtung. Wir sind auch eine nachhaltige Bildungsstätte. Workshops, Volkshochschulkurse und spezielle Jugendangebote gehören bei uns zur Routine. Solch niederschwellige Know-how-Vermittlung ermöglicht nicht nur einen Raum für generationenübergreifenden Dialog, sondern ermöglicht auch alltagstaugliche Problemlösungen, die dem Radfahren Hindernisse aus dem Weg räumen.

Daneben fördern wir durch öffentlichkeitswirksame Beteiligung an zugkräftigen Veranstaltungen wie Rad-Aktionstagen des Fürther Landkreises, Nachhaltigkeitstagen der Stadt Oberasbach, Gesundheitsmärkten, Radbasaren und Jugendverkehrsschulen auch den Unterhaltungswert des Radfahrens. Für unseren Einsatz sind wir 2023 mit dem Nachhaltigkeitspreis des Landkreises Fürth ausgezeichnet worden. Hierauf wollen wir uns jedoch nicht ausruhen. Vielmehr möchten wir unser Erfolgsrezept mit verwandten Initiativen teilen und durch den Austausch Ideen zur Weiterentwicklung generieren.

Großen Wert legen wir auf gute Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradhandel, der uns großzügig mit gebrauchten Ersatzteilen versorgt. Wir sind keine Konkurrenten, sondern ergänzen einander, indem wir uns schwerpunktmäßig um die unrentablen Fälle kümmern. Die Vernetzung und Zusammenarbeit mit anderen Reparaturinitiativen stellt für uns einen wesentlichen Bestandteil dar.

Den sozialen Akzent setzen wir durch aktive Einbindung in die lokale Flüchtlingsbetreuung und die Arbeit der Tafel. Menschen aus diesen Einrichtungen werden von uns unentgeltlich mit generalsanierten Gebrauchträdern versorgt. Außerdem bieten wir ihnen die Mitarbeit in unserer Werkstatt an. Hierdurch wird nicht nur die lokale Integration gefördert, sondern auch der interkulturelle Austausch.

Zur individuellen Problemlösung außerhalb der Werkstatt-Tage haben wir einen 40-seitigen Reparatur-Ratgeber erstellt und publiziert, der sich großer Nachfrage erfreut. Während bei Reparaturen im Fahr-

### KURZE PROJEKTDESCHEIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Wir wollen die Lebensqualität von Radfahrenden vor Ort erhöhen.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Stetig steigender Zulauf, Auszeichnungen
- **FINANZIERUNG:**  
Private Material- und Geldspenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit Juni 2021 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Nachbarschafts-Fahrradwerkstatt Oberasbach bietet kostenlos Hilfe zur Selbsthilfe bei Fahrradreparaturen an. 15 ehrenamtliche Fahrradexpertinnen und -experten helfen dem Publikum an sieben Montageplätzen zweimal monatlich und bei gesonderten Aktionen mit gutem Werkzeug und gebrauchten Ersatzteilen, seine Fahrräder in Schuss zu halten. Ein eigener Reparatur-Ratgeber, wechselnde Workshops und VHS-Kurse flankieren das Bemühen, die Wertschätzung des Fahrrades zu fördern.

#### Projektmanagement:

- Diakonisches Werk Fürth e.V.

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Volker Dittmar
- E-Mail: dittmaroas@aol.com
- Projekthomepage: Fahrradwerkstatt-Oberasbach.jimdosite.com

## NACHBARSCHAFTS-FAHRRADWERKSTATT OBERASBACH

radhandel hauptsächlich Neuteile verbaut werden, liegt unser Fokus auf der Wiederverwendung von Gebrauchtteilen. Wir eröffnen Möglichkeiten der Lebensverlängerung des Materials, was zur Müllvermeidung und Ressourcenschonung beiträgt.

Aktuell bemühen wir uns um Sponsoren für eine kreislauffähige Fahrradwaschanlage. Damit wollen wir das Bewusstsein für die Wichtigkeit der Fahrradpflege fördern. Denn aus der Praxis (u.a. Mitarbeit im Fahrradhandel) wissen wir, dass regelmäßiges Putzen den Verschleiß verringert und viele Schäden bei einer gründlichen Reinigung früher erkannt werden. Eine öffentlichkeitswirksame Waschstation wäre ein weiterer Mosaikstein unseres Bemühens, die Wertschätzung für das Fahrrad zu erhöhen. Was für Autofahrer selbstverständlich ist, die regelmäßige Instandhaltung ihres Vehikels, sollte sich im eigenen Interesse auch bei Radfahrenden stärker durchsetzen.

Neben der praktischen Hilfe zur Selbsthilfe bei Reparaturen gehört die Pflege der Interessensgemeinschaft zu unseren Zielen.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir verwenden konsequent gebrauchte Ersatzteile, wir teilen unser Wissen, wir wollen sogar das Waschwasser zur Fahrradpflege mit einer kreislauffähigen Waschanlage recyceln. Wir wurden vom Landkreis Fürth für unsere Nachhaltigkeit ausgezeichnet.

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

Der kurze Draht zum Rathaus der Stadt Oberasbach und die effektive Unterstützung durch das Quartiersmanagement des Diakonischen Werkes Fürth haben in der schwierigen Corona-Startphase wesentlich zur Beschleunigung beigetragen.

# 68



## KREIS INITIATIVE RAD (KIR) IM LANDKREIS OLDENBURG



Die Umsetzung der Radwegenovelle im Landkreis Oldenburg in 2022 führte zu einer massiven Verunsicherung im Rad- und Fußverkehr. Viele Radfahrende fühlen sich neben Kfz- und Schwerlastverkehr auf den Straßen in den Gemeinden des Landkreises durch hohe Geschwindigkeiten, enge Straßen und nicht eingehaltenen Überholabstand nicht sicher. Aktive aus der Gemeinde Hude gründeten deshalb die „Kreis Initiative Rad“ (kurz KIR) als Zusammenschluss von aktiven Ehrenamtlichen weiterer Gemeinden im Landkreis, da dort ähnliche Problematiken vorliegen. Ziel des Zusammenschlusses ist es, durch Vernetzung und ein Miteinander Aktionen mit größerer öffentlicher Wahrnehmung der Problemlagen zu erzeugen. Die Mitglieder von KIR setzen sich ehrenamtlich, überparteilich und ohne jegliche öffentliche Förderung für sichere Straßen und die Verbesserung der Radwegsituation im Landkreis Oldenburg ein. Sie engagieren sich vielfältig für eine attraktive und sichere Gestaltung der regionalen Rad-Infrastruktur, damit sich immer mehr Menschen trauen, mit ihren Rädern am Verkehr teilzunehmen

und das Auto stehen zu lassen. Der ländliche Raum hat ein hohes Potenzial für den Radverkehr, weil auch dort überwiegend Kurzstrecken mit dem Pkw gefahren werden (durchschnittlich 3 km). Das Ziel von KIR ist eine sichere und umweltfreundliche Mobilität, die dazu beiträgt, dass die Gemeinden im Landkreis die Klimaneutralität im Verkehrssektor erreichen. Das schließt Bemühungen um Carsharing oder einer Stärkung des ÖPNV mit ein. Auf der Webseite von KIR finden sich alle durchgeführten Aktionen und Teilergebnisse gut dokumentiert ([www.kir-lko.de](http://www.kir-lko.de)), z.B.: öffentliche Diskussion von Brenn- und Unfallpunkten, Leserbriefe, politische Eingaben für ein Tempolimit (Nordenholzer Straße/Hude), Petition/Unterschriftenaktion für eine sichere Querung am Kulturhof in Hude, Forderung nach Zebrastreifen in Wildeshausen, Aufklärung über die Regelungen der Radwegenovelle und zum Mindestüberholabstand von Fahrrädern (Wochenmärkte, Bürgerfest u.a.), Werbung für ein konfliktfreies Miteinander von Kfz- und Radverkehr (Aktion „Bunte Räder“/Hude), jährliche bunte Kinderfahrraddemo (Kidi-

### Projektmanagement:

- KIR – getragen allein von den Ehrenamtlichen

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jörg Skatulla
- E-Mail: [skatulla@hude.de](mailto:skatulla@hude.de)
- Projekthomepage: <https://kir-lko.de/>

# 69

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- BUNDESLAND:  
Niedersachsen
- ZIEL:  
Vernetzung und Unterstützung über Gemeindegrenzen hinweg für einen sicheren Radverkehr im LK Oldenburg
- BISHERIGE ERGEBNISSE:  
Petition, Aktion Bunte Räder, Schulwegsicherheit/Kidical Mass, Beleuchtungswoche, Informationsstände
- FINANZIERUNG:  
Ausschließlich durch Eigenmittel der Mitglieder
- PROJEKTSTATUS:  
Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM:  
2022 bis 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

KIR engagiert sich für mehr Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs im ländlichen Raum, initiiert durch die schlechte Kommunikation und Umsetzung der Radwegenovelle im Landkreis Oldenburg. Ziele sind gegenseitige Unterstützung vor Ort in den jeweiligen Gemeinden bei Aufklärung und Kommunikation für ein konfliktfreies Miteinander (Bunte Räder), beim Einsatz für sichere Querungen (Petition), für mehr Schulwegsicherheit (Kidical Mass) und Verkehrssicherheit (Beleuchtungswoche für Grundschulkin-



cal Mass 09/22, 09/23 und 09/24 / Hude) für sichere und barrierefreie Schulwege (Mülltonnen nicht auf schmalen Gehwegen), Initiativen für Verkehrssicherheit (Beleuchtungswoche für Grundschul Kinder in der Gemeinde Hude in Zusammenarbeit mit lokalen Fahrradhändlern und -werkstätten (inkl. kostenloser Check/Reparatur). Bei der Arbeit für mehr Schulweg-sicherheit arbeitet die KIR-Gruppe Hude eng mit den Huder Grundschulen und Elternvertretungen zusammen. In Vorbereitung auf 2025 sind mit den Schulen eine Bici-Bus-Aktion geplant sowie eine experimentelle Unterrichtseinheit, in der die Kinder die Verkehrssituation rund um ihre Grundschule messen/zählen/analysieren. Bilder mit freundlicher Genehmigung der Nordwest-Zeitung.

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

Die Projekte für einen sicheren Radverkehr und umweltfreundliche Mobilität haben als übergeordnetes Ziel, dass die Gemeinden im Landkreis die Klimaneutralität im Verkehrssektor erreichen.

Von den Maßnahmen für sichere Mobilitätsteilnahme profitieren alle Verkehrsteilnehmende.

Nachhaltigkeit ist besonders bei den KIR-Projekten für Kinder gegeben, die, wenn von klein auf aktiv mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs, es auch als Erwachsene bleiben.

Der persönliche Einsatz von Ehrenamtlichen für einen sicheren Radverkehr und umweltfreundliche Mobilität führt zu hoher Akzeptanz vor Ort.

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

Die KIR-Webseite ([www.kir-lko.de](http://www.kir-lko.de)) dokumentiert von Beginn an alle Aktivitäten, Projekte und (Teil-)Ergebnisse. Man kann einen Newsletter abonnieren. Eingestellte Berichte werden auch über Social Media verknüpft (Facebook und Instagram), was für viel Reichweite und Bekanntheit sorgt.

## RAD-REISE-INFO



### RAD-REISE-Info – die kleine Rad-Reise-Messe in Diepholz

Erstmals im Februar 2024 von der ADFC Ortsgruppe Diepholz ehrenamtlich organisiert, findet die RAD-REISE-Info nun alle zwei Jahre im Februar statt. Der nächste Termin ist Samstag, der 21.02.2026, von 11:00 Uhr bis 18:00 Uhr.

Für diese Veranstaltung werden die Räume einer Grundschule in Diepholz von der Stadt kostenlos zur Verfügung gestellt. Hier gibt es großzügigen Platz in Aula, Mensa, Foyer und Schulhof.

Bei der RAD-REISE-Info handelt es sich um eine Infoveranstaltung, eine etwas andere Fahrrad-Messe. Alles dreht sich ums Thema „Reisen mit dem Fahrrad“. Es gibt Infostände und Workshops, von Navigation bis hin zu Anforderungen an Rad und Ausrüstung, Pannenhilfe, Fahrradcodierung sowie Bildervorträge über Radreisen im In- und Ausland. Egal ob weite Radreise oder eher ein Tagesausflug, alles ist willkommen. Die ADFC Ortsgruppe Diepholz wünscht sich eine RAD-REISE-

Info, auf der es eine Angebotsmischung von „Amateuren“ und „Profis“ gibt. Sie lädt Radreisende ein, die ihre Urlaubserlebnisse vorstellen, ihre gesamte Reiseausrüstung mitbringen und sogar vor Ort einen kleinen Campingplatz aufbauen. Die RAD-REISE-Info ist ebenfalls ein Ort für professionelle Anbieter, von Radreiseanbietern bis hin zu Anbietern von Radreiseausstattungen oder Touristikverbänden.

Die RAD-REISE-Info ist eine Non-Profit-Veranstaltung.

Sie wird ehrenamtlich organisiert und wird finanziell nicht gefördert. Alle Beteiligten agieren ehrenamtlich. Der Eintritt ist frei. Die anfallenden Kosten werden ausschließlich durch den Kaffee- und Kuchenverkauf im eigens eingerichteten Café-Bike finanziert. Es gibt keine festgelegte Standgebühr! Aussteller aus dem professionellen Bereich dürfen bei Erfolg die Veranstaltung mit einer Spende unterstützen.

Die ADFC Ortsgruppe Diepholz plante die RAD-REISE-Info in 2024 das erste Mal und im Januar dieses Jahres schrieb sie an alle Beteiligten: „Wir sind ‚Profis‘ auf dem Fahrrad, aber (noch) nicht auf dem Gebiet der Planung einer Veranstaltung dieser Art. So können wir zurzeit nicht viel über Besucherzahlen und andere Größen sagen. Wenn es gut läuft, wird es die RAD-REISE-Info in der Zukunft als regelmäßige Veranstaltung geben.“ Und es ist super gelaufen. Über 1.000 Radbegeisterte drängten sich durch die Räume der Grundschule, und die Messe wurde bei ihrer Premiere ein weit aus größerer Erfolg als erwartet.

### Projektmanagement:

- ADFC Ortsgruppe Diepholz

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Heiner Rusche
- E-Mail: [heiner.rusche@adfc-diepholz.de](mailto:heiner.rusche@adfc-diepholz.de)
- Projekthomepage: <https://www.adfc-diepholz.de/rad-reise-info-2/>

# 70



<https://youtu.be/aAyViuUowW8?si=RfqAiZ83sjthsR6H>



### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Niedersachsen
- **ZIEL:**  
Eine kleine RAD-REISE-Messe in Diepholz
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Über 1.000 Besucher bei der ersten RAD-REISE-Info am 24.02.2024
- **FINANZIERUNG:**  
Non-Profit-Veranstaltung – nicht gefördert
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Alle zwei Jahre – nächster Termin: 21.02.2026

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Eine kleine RAD-REISE-Messe mit Infoständen und Workshops, über Fahrradreisen, Navigation bis hin zu Anforderungen an Rad und Ausrüstung für die ganz große Reise oder einfach nur für einen Tagesausflug. Bildervorträge und Informationen machen Lust auf ein spannendes Urlaubsabenteuer, klimafreundlich, aktiv, gesund und nebenbei recht kostengünstig. Erstmals in 2024 wird die RAD-REISE-Info nun alle zwei Jahre von der ADFC Ortsgruppe Diepholz ehrenamtlich organisiert. Der Eintritt ist frei.

# RAD-REISE-INFO

# 70



Ankündigung der 1. RAD-REISE-Info in der Kreiszeitung:  
<https://www.kreiszeitung.de/lokales/diepholz/diepholz-ort28581/der-adfc-laedtzur-fahrrad-reise-messe-nach-diepholzein-92837455.html>

Bericht über die 1. RAD-REISE-Info in der Kreiszeitung:  
<https://www.kreiszeitung.de/lokales/diepholz/diepholz-ort28581/etwa-1000-besucher-bei-ehrenamtlich-organisierter-rad-reise-messe-des-adfc-diepholz-92853256.html>

Programm der RAD-REISE-Info 2024:  
<https://www.adfc-diepholz.de/rad-reise-info-2/>

Neue Homepage:  
<https://diepholz.adfc.de/>

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Radreisen im In- und Ausland machen Lust auf ein spannendes Urlaubsabenteuer, klimafreundlich, aktiv, gesund und nebenbei recht kostengünstig.

## KREIS DIEPHOLZ

# ADFC lädt zur Fahrrad-Reise-Messe

### Infos über Sicherheit, Navigation und Klimaneutralität in Diepholz

VON KLOBBIA ADOBBI

**Diepholz** – Einzelne mit dem Fahrrad auf Reisen gehen – über die Alpen fahren, in die Türkei oder vielleicht auch nur auf Kurztrip durch Deutschland. Für diejenigen, die das immer schon mal machen wollten, und auch für die die bereits regelmäßig auf Tour sind, ist die Messe Rad-Reise Info in Diepholz am Samstag, 24. Februar, ein Termin, dem sie sich vornehmen sollten. Vom 11 bis 18 Uhr wird den Gästen in den Räumen der Grundschule an der Händelburgstraße 7 unter anderem gezeigt, wie sie Reisen per Rad planen und durchführen können. Die Messe wird zum ersten Mal veranstaltet vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) Diepholz. Der Eintritt ist kostenlos.

„Ein Highlight der Messe sind auf jeden Fall die Bildvorträge“, sagt MR-Citykaskator Heiner Rusche vom ADFC. So werde Burkhard Werner von seiner Radreise durch Griechenland und die Türkei und über seine Tour von Toulouse bis Sizilien mit dem Klapprad erzählen. „Ich selbst habe einen Vortrag zu meiner Fahrt über die Alpen“, sagt Rusche. Da werde es darum gehen, wie so etwas ohne Stress und mit viel Gelächern

**Die Brillenhande** unterwegs auf ihren Tour-Harley.

**Auf der Messe** erzählt Heiner Rusche von seiner Radreise durch die Alpen.

schaffen sei. Es seien noch weitere Vorträge auf dem Programm.

Daneben können Gäste an diversen Messständen und bei Workshops viel Neues lernen. „Der Fahrradhändler Radichion zeigt an seinem Stand, was man machen kann, wenn man unterwegs eine Panne hat“, sagt Rusche. Beispielsweise, in einem kleinen Workshop werden Routenplanung und Navigation mit dem Programm Komoot erklärt. „Hierbei nutzen wir die turkish Radfahrer“, so der ADFC-Mann.

Für diejenigen die an Kurztrips interessiert sind, stellt der ADFC auf der Messe sein Tourennetz vor. Darin bietet der Verein angeleitete Halb- und Ganztages Touren an. Jede ADFC-Ortsgruppe hat dabei eigene Routen.

Die Schulfahrer berichten von ihren Erlebnissen. Sie reisten zweimal im Jahr von Deutschland nach Amsterdam, um von Verkäufern bestellte Schokolade abzuholen. „Der komplette Transport wird mit Fahrplänen gemacht und ist somit komplett CO<sub>2</sub>-Neutral“, erklärt Rusche.

Die Projekte „Sicherheit erfahren“ und „2000 Schritte zur Gesundheit“ werden von der Polizei, der Stadt Diepholz, der Deutschen Verkehrswacht, der Sportgemeinschaft Diepholz und dem ADFC vorgestellt. Bei „Sicherheit erfahren“ handelt es sich um eine kleine Radtour für Senioren, die sich im Klimafonds und Verkehrsmitteln drehen. Die Renner lernen unter fachkundiger Anleitung nicht nur Sicherheit auf dem Fahrrad, sondern auch wie sich zum Beispiel vor einem Diebstahl schützen können. Bei „2000 Schritte“ soll hingegen bei einem Gruppen-Spaziergang das Sicherheitsgefühl gestärkt werden. Besucher können direkt vor Ort eine Fahrradcodierung durchführen lassen. Dabei bekommt das Rad eine 12-stellige Identifizierungsnummer, mit der es dann seinem Besitzer, beispielsweise nach einem Diebstahl, nachverfolgt werden kann. Für ADFC-Mitglieder ist dies kostenlos, ansonsten beträgt die Gebühr fünf Euro. Wer das im Anspich nehmen möchte, sollte einen Kaufbeleg für das Fahrrad, den Personalausweis und natürlich das Rad selbst mitbringen.

Rusche: „Mein persönliches Highlight wird der Besuch der Brillenhande sein. Das ist eine Community, die fährt mit sogenannten Tour-Harleys – wie Roller auf Fahrrädern.“ Die Radler reist mit Montagspack, welches sie ebenso wie ihre ausgeführten Radler mitbringen wird. Sie planen ein Ziel aufzuführen, eine Verlosung zu veranstalten und mit dem Einhorn auf der Messe zu duschen und zu baden, erzählt Rusche.

Bei Erfolg der Messe hält sich der ADFC die Option offen, sie in Zukunft wieder zu veranstalten.

**Messe-Programm**  
[www.adfc-diepholz.de/rad-reise-info-2](https://www.adfc-diepholz.de/rad-reise-info-2)



Im Jahr 2015, als wir in Deutschland das erste Mal seit Langem mit einer größeren Zahl an Geflüchteten konfrontiert waren, wurde unser Verein Rückenwind gegründet. Hier wollten wir Spendenfahrräder mit und für Geflüchtete reparieren und dadurch ganz konkrete Hilfe leisten, damit Menschen, die nach Berlin flüchten mussten, in ihrem Ankommensprozess und in ihrem Alltag unterstützt werden. Diese Arbeit setzen wir auch heute noch in und außerhalb unserer Werkstatt in Berlin-Neukölln fort.

Seit unserer Vereinsgründung haben wir so Tausende Räder vor dem Schrott gerettet und ebenso vielen Menschen, die nach Berlin flüchten mussten, die Möglichkeit gegeben, sich aus eigener Kraft in ihrer neuen Stadt zu bewegen. So sind wir zu einem verlässlichen Partner und zur ersten Anlaufstelle für über 60 soziale Organisationen und deren Klient:innen geworden, wenn sie ein Fahrrad brauchen. Über die Jahre haben wir darüberhinaus verschiedenste Integrationsprojekte für Geflüchtete durchgeführt, eine zweite Fahrradwerk-

statt in einer der größten Unterkünfte in Berlin eingerichtet, mehreren BuFdis mit Fluchtgeschichte eine Bleibeperspektive in unserer Werkstatt eröffnet und viele vielfältige Partizipationsmöglichkeiten rund ums Rad angeboten (Ausfahrten, Reparaturtrainings, DIY-Workshops etc.). Das und noch vieles mehr geschieht zum größten Teil in ehrenamtlicher Arbeit und mit viel Herzblut und schmutzigen Fingern.

Um unseren Vereinszweck hat sich so eine vitale Gemeinschaft von über hundert Ehrenamtlichen versammelt, die jedes Jahr wächst und mit viel Engagement die Arbeit fortsetzt. Wir sind ein bunter Haufen aus jungen und alten Berliner:innen, Deutschen, Expats und last but not least Geflüchteten, die sich gemeinsam für eine offene und tolerante Gesellschaft stark machen.

Mit dem Fokus auf Fahrradmobilität, Migration, Partizipation und Nachhaltigkeit schaffen wir im Kleinen einen Ort, der Strahlkraft für die Menschen hat, denen wir helfen und die sich bei uns engagieren.

#### Projektmanagement:

- Rückenwind e.V.

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Martin Görendt
- E-Mail: martin@rueckenwind.berlin
- Projekthomepage: <http://www.rueckenwind.berlin>

# 71



<https://youtu.be/thGbGJR4hPA>



#### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Wir kreieren eine diverse Community rund ums Rad und helfen Geflüchteten, nachhaltig mobil zu werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
3.200 reparierte Spendenräder, acht geflüchtete BuFdis, Tausende Ehrenamtsstunden u.v.m. in neun Jahren
- **FINANZIERUNG:**  
Spenden, (Förder-)Mitgliedschaften, Fördermittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2015 fortlaufend

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Unser Verein betreibt eine Fahrradwerkstatt in Berlin-Neukölln, in der gespendete Räder repariert und an Geflüchtete weitergegeben werden. Die Werkstatt ist ein Ort des interkulturellen Austauschs, wo Ehrenamtliche aus aller Welt zusammenarbeiten. Zudem engagieren wir uns für eine nachhaltige Mobilitätswende für alle und das Recht auf Reparatur. Mit Aktionstagen, Ausfahrten und Workshops bringen wir (Neu-)Berliner:innen aller Altersgruppen die Begeisterung rund ums Fahrrad näher.

Denn allzu leicht verliert man bei der aktuellen politischen Gemengelage den Blick darauf, dass eine nachhaltige und offene Gesellschaft möglich ist. Durch unser Engagement auf der Straße, bei Fahrradmes- sen oder diversen Aktionstagen und Work- shops versuchen wir diesen Optimus auch an andere weiterzugeben. So verstehen wir uns als Leuchtturmprojekt für eine bes- sere Zukunft. Im nächsten Jahr werden wir unser zehnjähriges Bestehen feiern und welche bessere Auszeichnung könnten wir uns da wünschen als den Deutschen Fahrradpreis, um auch über die Berliner Grenzen hinweg Strahlkraft zu entwickeln.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltig- keit in Ihrem Projekt?

- Wir setzen uns ein für ein Recht auf Reparatur, indem wir unser Wissen rund um die Fahrradreparatur mit unseren Ehrenamtlichen, mit Geflüch- teten und bei unseren Aktionstagen mit Berliner:innen teilen.
- Mit der Reparatur von vermeintlichen Schrottfahrrädern tragen wir zur Ab- fallvermeidung bei.
- Fahrräder, die nicht mehr repariert werden können, bauen wir auseinander und benutzen noch funktionstüchtige Ersatzteile weiter.
- Wir engagieren uns in Berlin in Netz- werk Fahrradrecycling, um Fahrrad- schrott in Berlin zu vermeiden.

- Wir verhelfen Geflüchteten zu einer nachhaltigen Mobilität und tragen damit zur Verbreitung der Fahrradmo- bilität bei.

### Haben Sie konkrete Maßnahmen zur Be- schleunigung bei der Umsetzung Ihres Projekts angewendet?

- Web-App zur Registrierung und Verwaltung unserer Spenden und zur Terminvergabe für die Abholung repa- rierter Spendenräder
- Wir organisieren unsere Vereinsarbeit über das Projektmanagementtool Decks auf der Cloud-Plattform next- cloud.
- Für das interne Wissensmanagement (z.B. für Trainingsmaterialien und Prozessbeschreibungen) für unsere Ehrenamtlichen



# 71

# 1. FISHTOWN WOMEN BIKE RIDE (FWBR)



## **Fishtown Women Bike Ride (FWBR) – Radtour für mehr Mobilität und Gleichberechtigung in Bremerhaven**

Der erste FWBR fand am 22.09.2024 statt. „Fishtown“ ist ein Begriff, den die Bürger:innen selbst für ihre Stadt verwenden. 90 Menschen – vorwiegend Frauen – nahmen an der rund 9 km langen Radtour durch Bremerhaven teil. Die fröhliche Fahrradtour mit Musik, geschmückten Fahrrädern und bunter Kleidung hatte mehrere wichtige Ziele: Frauen als Fahrradfahrerinnen sichtbarer zu machen, den Spaß am Radfahren zu fördern und die Mobilität von Frauen im Straßenverkehr zu stärken.

In vielen Städten, einschließlich Bremerhaven, ist der öffentliche Raum nicht immer gleichberechtigt zugänglich. Besonders Frauen haben oft mit spezifischen Hindernissen zu kämpfen, wie z.B. unsicheren oder schlecht ausgebauten Radwegen. Darüber hinaus erlernen manche Frauen – insbesondere solche mit Migrationsbiografie – das Radfahren nicht in der Kindheit und haben somit einen erschwerten Zugang zu dieser umweltfreundlichen und selbstbestimmten Mobilitätsform. Der Fishtown Women Bike Ride zielt darauf ab, diese Barrieren zu überwinden, das Fahrrad als nachhaltige Mobilitätsform zu fördern, zu verstetigen und die Sicherheit und

Zugänglichkeit für Frauen zu verbessern.

## **Ehrenamtliches Engagement, Vorbereitungen & integrative Maßnahmen**

Die Idee zum Fishtown Women Bike Ride wurde von Frauen aus dem ADFC Bremerhaven e.V. entwickelt. Bald traf sich eine Gruppe engagierter Frauen aus verschiedenen Vereinen und Institutionen regelmäßig, um das Vorhaben voranzubringen. Früh war klar, dass die eigentliche Radtour lediglich das Ziel des Vorhabens ist. Mit Eifer wurden die notwendigen Schritte vorbereitet, um Frauen das Fahrradfahren beizubringen. Eine Trainerinnenschulung für integrative Fahrradlernkurse wurde seitens des Deutschen Verkehrssicherheitsrats ermöglicht und zwei Fahrradkurse speziell für Frauen mit Migrationsbiografie wurden an verschiedenen Standorten mithilfe der Bremerhavener Sportjugend e.V., der Stabsstelle Mobilität und vieler helfender Händen durchgeführt. Die Kurse boten neben praktischen Übungen und Verkehrsregeln auch viele soziale Vorteile. Der rege Austausch und das gegenseitige Unterstützen unter den Teilnehmerinnen stärkten das Gemeinschaftsgefühl und ermöglichten den Frauen, neue Kontakte zu knüpfen. Das Vertrauen in die eigene Fähigkeit wuchs und damit das Selbstbewusstsein und die Freude. Das

### **Projektmanagement:**

- ADFC Bremerhaven e.V.

### **Kontakt:**

- Ansprechpartner: Esther Lindenau
- E-Mail: office.bremerhaven@adfc-bremen.de
- Projekthomepage: keine Angabe

# 72

## **KURZE PROJEKTBECHREIBUNG**

- **BUNDESLAND:**  
Bremen
- **ZIEL:**  
Frauen als Fahrradfahrerinnen sichtbar machen, Fahrradmobilität von Frauen im Straßenverkehr stärken
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Umsetzung des 1. Fishtown Women Bike Rides am 22.09.2024 inklusive vorbereitender Fahrradkurse
- **FINANZIERUNG:**  
Stabsstelle Mobilität der Stadt Bremerhaven
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Januar bis September 2024

## **DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:**

Beim 1. Fishtown Women Bike Ride (FWBR) fuhren rund 90 Frauen mit geschmückten Fahrrädern, Musik und bester Laune durch Bremerhaven. Die Radtour warb öffentlich für mehr selbstbestimmte und klimafreundliche Mobilität von Frauen und forderte zugleich eine sichere Infrastruktur für alle Menschen in der Stadt. Besonders hervorzuheben ist, dass an dieser Tour auch etliche Frauen mit Migrationsbiografie teilgenommen haben. Diese hatten zuvor in speziellen Fahrradkursen das Radfahren erlernt.

## 1. FISHTOWN WOMEN BIKE RIDE (FWBR)

ehrgeizige Ziel: Frauen, die vorher noch nie Fahrrad gefahren sind, so zu begeistern, dass sie beim Fishtown Women Bike Ride mitfahren.

### Der Fishtown Women Bike Ride

Der gemeinsame Spaß und das Erfolgserlebnis am Tag der Tour wurden zu einem bedeutungsvollen Meilenstein. Der Stolz und die Freude aller Beteiligten waren deutlich spürbar. Die rege Beteiligung sprach für sich. Die Frauenradtour wurde zu einer farbenfrohen Feier der selbstbestimmten Mobilität und transportierte zugleich die Forderung einer inklusiveren und sicheren Fahrradinfrastruktur für alle in Bremerhaven.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Der erste „Fishtown Women Bike Ride“ war nicht nur ein einmaliges Event, sondern auch ein wichtiges Signal für die Zukunft der Fahrradkultur in Bremerhaven. Durch die Zusammenarbeit von engagierten Akteuren wie den Frauen des ADFC Bremerhaven, der Bremerhavener Sportjugend und vielen weiteren Partnern wurde eine Veranstaltung auf die Beine gestellt, die nicht nur großen Anklang fand, sondern auch zur Sensibilisierung für die Bedürfnisse von Frauen im Straßenverkehr beitrug. Die erfolgreiche Durchführung des Fishtown Women Bike Ride hat ein Zeichen gesetzt für eine nachhaltige Entwicklung in der Verkehrsplanung. Im kommenden Jahr soll das Event wiederholt werden, begleitet von weiteren Fahrradkursen, die erneut Frauen die Möglichkeit bieten, das Radfahren zu erlernen und dadurch mehr Unabhängigkeit und Mobilität zu gewinnen. Die zahlreichen Anfragen von potenziellen Teilnehmerinnen sowie Unterstützern zeigen, dass das Interesse und die Nachfrage nach solchen Initiativen groß sind und das Projekt eine langfristige Wirkung entfaltet.

Das Projekt „Fishtown Women Bike Ride“ ist ein beispielhaftes Projekt der Förderung einer inklusiven und gerechten Mobilitätskultur, die allen zugänglich ist. Es hat dazu beigetragen, das Bewusstsein für die spezifischen Bedürfnisse von Frauen zu schärfen und gleichzeitig das Fahrrad als umweltfreundliche und kostengünstige Mobilitätsform weiter zu etablieren. Durch solche Initiativen wird nicht nur die Lebensqualität in der Stadt verbessert, sondern auch ein wichtiger Beitrag zur Reduktion von Verkehrsemissionen und zur Förderung einer nachhaltigen urbanen Entwicklung geleistet.

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

Zur erfolgreichen Umsetzung des Fishtown Women Bike Rides wurden vorab die Trainerinnenausbildung wie auch zwei Fahrradkurse realisiert. Möglich war dies nur aufgrund des außergewöhnlich hohen ehrenamtlichen Engagements der Bremerhavener Frauen. Ein herzlicher Dank an alle, die dieses emotionale und erfolgreiche Projekt möglich gemacht haben!



72

# ADFC-STERNFAHRT BERLIN



# 73



<https://www.youtube.com/watch?v=7bjlc2NHamc>



Als Fahrrad-Highlight des Jahres hat die ADFC-Sternfahrt längst Strahlkraft über die Region hinaus. Wer will, kann schon in Brandenburg starten: Unbeschwert und gemütlich fahren wir auf kleinen Straßen nach Berlin rein. Kiez für Kiez schließen sich dann immer mehr Radfahrer:innen den insgesamt 20 Routen an. Zum Schluss radeln Zehntausende Radfahrer:innen auf der dafür freigegebenen Autobahn zum Großen Stern. Wer hier dabei ist, erlebt die Verkehrswende hautnah und bekommt Lust auf Veränderung.

Die Sternfahrt nutzt einmal im Jahr das Versammlungsrecht, um genau an dem Ort für bessere Bedingungen für den Radverkehr zu demonstrieren, der sonst nur dem motorisierten Verkehr vorbehalten ist, und fährt deshalb über die Autobahn. Der enorme Flächenverbrauch der Autoinfrastruktur wird so hautnah erlebbar. Auf komfortablem Asphalt ohne Ampeln rollen Teilnehmende jeden Alters, während Radfahrende tagtäglich selbst auf Fahrradstraßen und Radwegen bedrängt werden. Dieser Kontrast prägt sich ein. Und zu erleben, dass selbst durchschnittlich Trainierte problemlos 40 km radeln können, be-

einflusst auch die Entscheidung, im Alltag aufs Fahrrad zu steigen.

Die erste Fahrradsternfahrt wurde zum Tag der Umwelt am 5. Juni 1977 von der Bürgerinitiative Westtangente organisiert. Begrenzt auf Westberlin wurde sie in den Folgejahren von verschiedenen Fahrrad- und Umweltinitiativen getragen. Seit 1993 wird die Sternfahrt vollständig vom ADFC Berlin organisiert. Deutschlandweit machte die Idee Schule, sodass inzwischen in verschiedenen Metropolregionen Fahrradsternfahrten jährlich stattfinden oder stattfanden. Die Ehrenamtlichen des ADFC Berlin teilen ihre Erfahrungen gerne und sind mit Aktiven aus Frankfurt am Main, Hamburg, München, Nordrhein-Westfalen und Stuttgart vernetzt.

#### Routen, Zahlen und Infos:

- Alle 20 Routen treffen am Großen Stern zusammen.
- Einsteigen und Mitfahren ist an den veröffentlichten Treffpunkten oder unterwegs per App entlang der Strecke möglich.

#### Projektmanagement:

- ADFC Berlin in Zusammenarbeit mit weiteren Verbänden und Initiativen

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Joachim Schleicher
- E-Mail: [demo@adfc-berlin.de](mailto:demo@adfc-berlin.de)
- Projekthomepage: <https://berlin.adfc.de/sternfahrt>

#### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Alle aufs Rad! Gemeinsam für die Verkehrswende!
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Mehrere Zehntausend Menschen fahren mit Fahrrädern gemeinsam durch die Stadt und über die Autobahn.
- **FINANZIERUNG:**  
Hohes ehrenamtliches Engagement und Sponsoren
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 1977 findet die Sternfahrt jährlich statt.

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Die Sternfahrt macht für einen Tag erlebbar, wie wir uns Verkehrswende vorstellen: Fahrradfahren ist für alle bequem, komfortabel und sicher - und es macht Spaß. Wir setzen uns dafür ein, dass in Berlin jeden Tag, 365 Tage im Jahr, angstfreies Radfahren möglich wird.



# 73

- Die beliebten Nachttouren starten in Stettin, Leipzig und Dessau sowie eine geführte Mehrtagestour in Melle bei Osnabrück.
- Insgesamt haben die Routen (inklusive Zubringertouren) eine Länge von fast 2.000 km.
- Das Highlight sind die Autobahnabschnitte über die AVUS und den Stadtring der A 100.
- Zwei Kinderrouen ab Jannowitzbrücke und Heidelberger Platz sind besonders für Grundschulkinder, deren Familien und Begleitung geeignet.
- Nach dem Großen Stern geht es zum Abschluss zum Umweltfestival der Grünen Liga.
- 250 ehrenamtliche Helfer:innen sorgen für einen möglichst reibungslosen Ablauf.
- Routenanpassungen (z.B. an aktuelle Baustellen) und das Briefing der Ordner:innen teilt sich ein kleines ehrenamtliches Team auf, die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren Mitarbeitende der ADFC-Landesgeschäftsstelle Berlin.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

- Vernetzung deutschlandweit zum Wissenstransfer, Erfahrungen aus Berlin dienten als Blaupause für verschiedene andere Sternfahrten.
- Wiederverwendung von Material über mehrere Jahre (z.B. Fahnen)
- Flyer werden auf Recyclingpapier gedruckt, Ordner:innen-T-Shirts aus Biobaumwolle hergestellt.

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

Kurzfristige Abstimmung per Signal-Gruppe, Vor-Ort-Kommunikation über die Walkie-Talkie-App Zello vermeidet zusätzliches Equipment und erlaubt die Kommunikation zwischen den Routen untereinander mit den vorhandenen Smartphones der Ordner:innen.

## RAD-THEMENTOUREN IM ERKELENZER LAND – GESCHICHTE UND GEGENWART „ERFAHREN“



# 74

Bevor die Stadt Erkelenz im April 2008 den Beitrittsbeschluss zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte (AGFS) fasste und im November 2011 der Beitritt erklärt wurde, startete der Heimatverein der Erkelenzer Lande e.V. bereits 2009 seine Initiative, den Menschen Geschichte, Gegenwart, Kultur und Wirtschaft der Region ehrenamtlich radelnd näherzubringen. Für Gruppen, Vereine, Schulklassen und Lerngruppen bietet der Heimatverein durch ehrenamtliche Radtourenführer begleitete Fahrten an.

### Mispelbaumtour

Mit der Mispelbaumtour erinnert der Heimatverein an Jubiläen von über einem Dutzend Orten im Erkelenzer Stadtgebiet. Begonnen wurde die Tour 2009, als acht Orte der ersten urkundlichen Erwähnung in einer Gerichtsurkunde am 18. März 1309 gedachten. Seit 2013 sind weitere Mispelbaum(stand)orte dazugekommen. Die Rundtour kann an jedem Mispelbaumstandort begonnen werden und endet nach

35 km am selbst gewählten Startpunkt. Der Heimatverein stiftete den Orten einen Mispelbaum, weil die Mispelblüte, die geldrische Rose, Bestandteil des Erkelenzer Stadtwappens ist. Diese Ortsgeschichten werden durch die Mispelbaumtour untereinander und mit der Kernstadt (Erkelenz war bis 1971 Kreisstadt) verbunden.

### Route gegen das Vergessen

Seit 2006 gedenkt die Stadt Erkelenz mit der Route gegen das Vergessen in besonderer Weise der NS-Zeit. An neun Orten in der Kernstadt sowie in drei Außenorten geben Hinweistafeln kurze Hinweise auf Ereignisse, Entwicklungen, Opfer, Täter und Widerstand. Die Radtour entlang der Route gegen das Vergessen beginnt und endet am Alten Rathaus und führt über 24 km.

### Erkelenz auf einen Blick

Heimatkunde im Schnelldurchgang ermöglicht die 12 km lange Rundtour, die am Alten Rathaus beginnt und endet. Die Strecke führt durch alte Ortschaften und durch

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Verknüpfung Gesundheit – Geschichte – Gegenwart
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Regelmäßig finden geführte Themenradtouren in der Region statt.
- **FINANZIERUNG:**  
Mitgliedsbeiträge und Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2006 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Stadt- bzw. regionsbezogene Themen der Vergangenheit und der Gegenwart werden bei den Touren vorgestellt und mit den Beteiligten an den Haltepunkten diskutiert. Die Touren werden in Faltblättern bzw. Broschüren so aufbereitet, dass sie auch in Eigenregie „erfahrbar“ sind. Mit dem Fahrrad sind Stellen zu erreichen, die mit dem Auto oft nur schwer oder gar nicht anzufahren sind. Andererseits erhöht das Fahrrad mit seiner Geschwindigkeit die Anzahl der anzufahrenden Informationspunkte.

### Projektmanagement:

- Heimatverein der Erkelenzer Lande e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Wilfried Mercks
- E-Mail: wilfried@mercks.de
- Projekthomepage: <https://erkelenz-heimatverein.de/>

# RAD-THEMENTOUREN IM ERKELENZER LAND – GESCHICHTE UND GEGENWART „ERFAHREN“

den Umsiedlungsstandort Immerath. Durch diese Streckenführung und vor allem durch die Blicke in das Umland werden die Thematik der Braunkohlegewinnung und die hierdurch bedingten Probleme mit den Landschaftsveränderungen und vor allem das Schicksal der Umsiedlerinnen und Umsiedler sowie der umgesiedelten Ortschaften in den Blick genommen. Mithilfe der ausführlichen Materialliste und des QR-Codes im Anhang des 16-seitigen Flyers können diese Informationen zu Hause oder mithilfe des Smartphones an den Streckenorten vertieft werden.

## Baumschultour

Mit der Baumschultour, die 2014 erstmals gefahren wurde, erinnert der Heimatverein an die Baumschultradition im Erkelenzer Land.

## Erntedanktour

Diese Strecke hilft, die örtlichen Landwirte mit Hofläden „radelnd“ kennenzulernen. Das nutzt dem Klima und stärkt die regionale (Land-)Wirtschaft.

Geplante Touren gehen auf die aktuelle Braunkohlestuation ein („Landschaften und Dörfer in Bewegung“) und erinnern im Erkelenz-Wegberger Raum an die Flachs- und Mühlentradition.

## Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Geschichtliche und aktuelle Themen werden einerseits per Rad vorgestellt bzw. vertieft. Durch die Dokumentation in Form von Handzetteln und Broschüren werden diese Informationen andererseits „für die Bücherregale“ archiviert. Ergänzend können weitere Fakten über das Virtuelle Museum des Heimatvereins abgerufen werden (<https://www.virtuelles-museum.com>).

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

Die Routen orientieren sich am Knotenpunktsystem. Der NRW-Radtourenplaner ermöglicht präzise Strecken- und Zeitplanungen. Durch die QR-Codes und die Einbindung des Virtuellen Museums können viele Informationen zügig erweitert bzw. aktualisiert werden.

74



## REPARADTUM

### Reparad TUM



Im Jahr 2022 gab es keine Fahrradwerkstatt an der Technischen Universität München (TUM), weshalb eine Gruppe von Studierenden aus verschiedenen Fachrichtungen, Internationalitäten und Geschlechtern die Initiative „Reparad-TUM“ ins Leben gerufen hat. Ziel ist es, Studierenden und Universitätsangehörigen, insbesondere mit begrenzten finanziellen Mitteln, eine nachhaltige Mobilität mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Zu Beginn sammelten wir freiwillige Helfer und Sponsoren wie VDC und Academicus, um erste Werkzeuge und Equipment zu beschaffen, und starteten mit Pop-up-Werkstätten auf dem Campus Garching. Aufgrund der hohen Nachfrage – mit inzwischen über 200 registrierten Reparaturen – wurde das Projekt mittlerweile auf die Campus-Standorte München Innenstadt und Freising ausgeweitet.

Unsere Werkstätten finden das ganze Jahr über regelmäßig draußen statt und bieten spezialisierte Werkzeuge, Ersatzteile und erfahrene Helfer, die auch größere Reparaturen ermöglichen. Eine Umfrage ergab, dass ein Großteil der Studierenden die Universität mit dem Fahrrad erreicht und 80% von ihnen Unterstützung bei Reparaturen benötigen. So leisten wir einen bedeutenden Beitrag zu sicherer, nachhaltiger und kostengünstiger Mobilität mit dem Fahrrad. Gleichzeitig schaffen wir einen offenen, diskriminierungsfreien Raum, der soziale Events, Fahrradausfahrten und nachhaltiges Engagement fördert.

#### Projektmanagement:

- Referat für Umwelt (Studentische Vertretung – Technische Universität München)

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jannik Lassen
- E-Mail: jannik1008@gmail.com
- Projekthomepage: <https://umwelt.asta.tum.de/en/reparadtum/>

Trotz unseres Erfolgs gestaltet sich die Raumfindung schwierig, da es bislang an Unterstützung durch die Universität mangelt. Das Preisgeld würde uns helfen, dringend benötigte Werkzeuge, Ersatzteile und ein eigenes Lastenrad für den Transport unseres Equipments zu finanzieren. Es würde zudem ein starkes Signal für die Bedeutung unserer Arbeit setzen, dass wir der Universität entgegenbringen könnten.



Unser Engagement wurde bereits durch breite Resonanz bestätigt: Beispielsweise begleitete uns das ZDF während eines Workshops (<https://www.zdf.de/nachrichten-sendungen/zdf-morgenmagazin/service-fahrrad-fruehlinscheck-100.html>). Außerdem konnten wir Workshops auf der Klimakonferenz LCOY 2023 und dem Klimacamp 2024 in München anbieten. Mit ReparadTUM fördern wir nicht nur nachhaltige Mobilität, sondern stärken auch den sozialen Zusammenhalt an der TUM.

# 75



<https://www.zdf.de/nachrichten-sendungen/zdf-morgenmagazin/service-fahrrad-fruehlinscheck-100.html>



#### KURZE PROJEKTBSCHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Das Bereitstellen von Werkzeug und Wissen in einer (mobilen) Selbsthilfe-Werkstatt
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Über 200 registrierte Reparaturen an drei Standorten (München Innenstadt, Garching, Freising).
- **FINANZIERUNG:**  
VCD, Academicus – TUM, Referat für Umwelt, Spenden
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2022 fortlaufend

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Organisation einer Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt für Studierende und Universitätsangehörige an der TUM. Das Ziel ist es, eine permanente Werkstatt an der Universität einzurichten. Dies ist bisher nicht möglich, deshalb organisieren wir mobile Pop-up-Werkstätten am Campus, bei denen jeder die nötigen Werkzeuge und Hilfe von unseren Freiwilligen in Anspruch nehmen kann. Für jeden Pop-up wird der Organisationsaufwand (Transport, Genehmigung, Helfer) bei allen Witterungsbedingungen in Kauf genommen.

## REPARADTUM



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

Das gesamte Projekt ist der Nachhaltigkeit verschrieben:

- Restaurierung und Instandhaltung von gebrauchten Fahrrädern
- Förderung der nachhaltigen Mobilität mit dem Fahrrad
- Engagement für nachhaltige Projekte (Klimacamp, LCOY etc.)

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

Großer Einsatz für die Mobilisierung von ehrenamtlichen Unterstützenden:

- Instagram/WhatsApp
- Vorstellung auf universitären Events
- Poster/Flyer/Sticker
- Mund-zu-Mund-Propaganda

75

## RIKSCHA PROBE FAHREN



# 76

In Kooperation mit der fLotte Berlin e.V. und dem Stadtteilverein Tiergarten e.V. werden Rikschas vom SAI-Lab kostenlos, nach erfolgreichem Probefahren, zur Leihe angeboten. Die Leihsache Lastenrad ist Gemeingut und symbolisiert die besondere Rolle von Mehrpersonen-Fahrrädern, für die Transformation in der sozialen Dimension von Mobilität. Jeder Mikro-Mobilitäts-Standort mit Rikscha ist ein Multiplikator für nachhaltige Entwicklung in der Nachbarschaft. Darin ist das Veranstaltungsangebot „Rikscha Probe fahren“ ein wichtiger Baustein.

Das Reallabor ist im April 2022 mit einer Rikscha beim Nachbarschaftstreff Lützowstr. 27 als neue Basisstation gestartet. In starker Kooperation mit dem Team vor Ort können so regelmäßig Veranstaltungen zu „Rikscha Probe fahren“ angeboten werden. Die Teilnahme schafft die Voraussetzung der Fahrzeugbeherrschung und damit für die Leihe. Das dafür entwickelte Konzept „Bereit zur Probefahrt“ richtet sich an das Wohlbefinden

und die Sicherheit der gemeinschaftlich mit der Rikscha Fahrenden. In den Nachmittagskursen zur Fahrradsaison erhalten ein bis fünf Teilnehmende eine Einführung, eine praktische Einweisung, ein Angebot der begleiteten Übung sowie Gelegenheit zum freien Training.

In den Einweisungen werden die Regeln und das Prinzip gemeinschaftlicher Verantwortung und Fürsorge für gegenseitiges Wohlbefinden vermittelt. Es wird die Verantwortungs- und Fahrgemeinschaft erläutert, und Empfehlungen zum Miteinander werden gegeben.

Die Praxis umfasst das sichere Fahren der Rikscha sowie vorausschauend und partnerschaftlich am Verkehr teilzunehmen, wie Anfahren, Kurvenfahren, Bremsen, Vollbremsung, Alleinfahrt und Tandemfahrt. Weitere Elemente sind Hindernisse durchfahren, verschiedenartige Straßenbeläge befahren und Bodenwellen meistern. Zahlreiche Kurse umfassen die Ausfahrt in den echten Verkehr.

### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Berlin
- **ZIEL:**  
Bürger radeln in Fahrgemeinschaft mit Rikschas, die kostenlos ausgeliehen werden.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
> 50 Veranstaltungen, > 150 Teilnehmende, > 275 Ehrenamts-Std., > 100 Leihen, > 2.700 Cargobikometer
- **FINANZIERUNG:**  
Ehrenamt, Spenden, Fördergelder, Schenkungen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2022 bis 2024

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Reallabor für Nachhaltigkeit engagiert sich im Bereich von Sozial- und Biomobilität, u.a. mit eigenen Rikschas für den Verleih als Freie Lastenräder. Als bürgerliches und ehrenamtliches Projekt stellen wir aktuell zwei Rikschas bereit und bieten Kurse zur Fahrzeugbeherrschung an. Mit unseren Partnern entstand so ein attraktives Angebot für die bürgerliche Verkehrswende im Aktionsfeld diverser, interkultureller und post-generationaler Fahrgemeinschaften: „Rikscha Probe fahren“.

#### Projektmanagement:

- SAI-Lab - Reallabor für Nachhaltigkeit

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Michael Hüllenkrämer
- E-Mail: sai-lab@posteo.de
- Projekthomepage: <https://www.sai-lab.de/index.php/de/projekte/28-sdg-04-coleto/2159>



# 76

Die Fahrzeugbeherrschung ermöglicht die sogenannte Selbstermächtigung für den krönenden Abschluss. Dabei handelt es sich um die kritische Selbsteinschätzung der Teilnehmenden, einerseits zu den erlangten motorisch-technischen Fähigkeiten, andererseits zu den sozialen Kompetenzen der Mobilitätsgemeinschaft: „Ja, ich kann Rikscha fahren – ja, ich will sie mir nun kostenlos als Freies Lastenrad in der fLotte Berlin ausleihen!“

Neben zahlreichen Ausleihen sind auch viele schöne Geschichten über die Erlebnisse mit den Rikschas entstanden. Diese reichen von besonderen Momenten gemeinsamer Ausflüge von Familien und Gruppen bis zu sehr glücklichen Erlebnissen, etwa bei einer Hochzeit: „Radfahren ist wunderbar“, insbesondere wenn es selbst aus körperlichen oder gesundheitlichen Gründen unmöglich ist. Erinnerungen aus einem zurückliegenden Radler-Leben können in der Gemeinschafts-Rikscha wieder lebendig werden und beseelte Zufriedenheit verströmen.

Rikschas sind Kommunikations- und Fortbewegungsmittel: Gemeinsam, zusammen und miteinander auf einem Fahrrad fahren ist ein Geschenk, das verbindet, einander näherbringt und Teilen von Erfahrungen ermöglicht.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir schreiben Nachhaltigkeit groß. Mit den Rikschas werden alle 17 Ziele der nachhaltigen Entwicklung auf direkte und vielfach indirekte Art und Weise umgesetzt.

Je nach Rikscha liegt der Schwerpunkt in deren nachhaltiger Wirkung in mindestens vier Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Jede unserer Rikschas ist ein Botschafter für Nachhaltigkeit durch die damit geschaffene Veränderung der allgemeinen Verhältnisse und durch das machbare individuelle Verhalten. Die Methode der Freien Lastenräder wird über das Projekt ausgestaltet und entwickelt. Mit den Rikschas, den ikonischen Fahrzeugen für gemeinschaftliche Mikromobilität, gestalten wir Fortbewegung mit Erwachsenen und Jugendlichen. Wir leisten einen Beitrag zur Diversität und Inklusion mit der Rikscha-Mobilität für die sozialen, ökologischen und ökologischen Bedingungen im Verkehr. Nicht zuletzt setzen wir über die Rikschas weitere Akzente für die nachhaltige Entwicklung im bürgerlichen Fuhrpark und für den öffentlichen Personennahverkehr.

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

Verschiedene Strategien, Maßnahmen und Methoden bilden die agile und innovative Umgebung zur Umsetzung und Beschleunigung der Idee des Projekts im Ganzen. Ergänzend werden Projekt-, Umwelt- und Betriebsmanagement eingesetzt, wie Instrumente der Gemeinwohlökonomie, des Commons, der Netzwerkarbeit und der Kollaboration in der Bürgerwirtschaft.

## „VELONIA DREHT AM RAD“



„Velonia dreht am Rad“ ist eine mobile DIY-Versorgungsstation, die seit 2021 von April bis September jeden Samstag wetterabhängig an der Südbrücke oder bei Straßenfesten in Köln stattfindet. Ziel ist die Förderung nachhaltiger Mobilität, Fahrradkultur und die Unterstützung von Radreisenden. Das Projekt bietet eine Plattform für Eigeninitiative, soziale Begegnung und praktisches Engagement.

Teilnehmende, ob lokale Radelnde oder internationale Radreisende, können ihre Fahrräder unter Anleitung unserer ehrenamtlichen Zweiradprofis eigenständig warten und reparieren. Die Ausstattung umfasst Montageständer, Werkzeug und Flickzeug, ergänzt durch kostenlose Snacks und isotonische Getränke, die Energie liefern und zum Austausch einladen.

Mit unserer Aktion wollen wir die Fahrradkultur stärken, indem wir Eigeninitiative und Wissenstransfer zur eigenständigen Fahrradwartung fördern.

Außerdem stärken wir die soziale Begegnung, indem wir einen offenen Raum für generationen- und kulturenübergreifenden Austausch schaffen. Elementar ist die Unterstützung von Radreisenden. Wir bieten Reparaturhilfen und Orientierung an, um Köln als fahrradfreundliche Station auf Radreisen zu positionieren.

Durch die Verlängerung der Fahrradlebensdauer und die Förderung eines umweltbewussten Lebensstils sind nachhaltige Aspekte fester Bestandteil der DIY-Station. Letztlich wollen wir das Ehrenamt stärken, indem wir neue Unterstützende gewinnen und unsere Community ausbauen, bei der Spaß im Vordergrund steht.

Das Equipment wird per Lastenrad von unserer Base am Bonner Wall zur jeweiligen Station transportiert. Vor Ort bauen wir Montageständer, Werkzeug und Sitzgelegenheiten auf. Kühltaschen mit Snacks und Getränken sorgen für Verpflegung. Teilnehmende können selbstständig oder mit Anleitung Reparaturen durchführen,

### Projektmanagement:

- Velonia e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Björn Karlsson
- E-Mail: [vorstand@velonia.de](mailto:vorstand@velonia.de)
- Projekthomepage: <https://velonia.de/velonia-dreht-am-rad/>

# 77

### KURZE PROJEKTBE SCHREIBUNG

- **BUNDES LAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
Förderung von Fahrradkultur, sozialem Engagement, Nachhaltigkeit und nachhaltigem Radtourismus
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
Sicherere Fahrräder, erfrischte Radfahrende und lächelnde Menschen
- **FINANZIERUNG:**  
Mitgliedsbeiträge, Spenden und Förderungen
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
Seit 2021 fortlaufend

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

„Velonia dreht am Rad“ ist unsere mobile DIY-Versorgungsstation, die jeden Samstag von April bis Oktober wetterabhängig an der Südbrücke, bei Straßenfesten und Festivals in Köln aufgebaut und durchgeführt wird. Neben der Förderung von nachhaltiger Mobilität und Fahrradkultur liegt ein besonderer Fokus auf den Bedürfnissen von Radreisenden. Wir unterstützen sie mit Reparaturangeboten, Erfrischungen, Orientierung und Austauschmöglichkeiten, damit Köln fahrrad- und gastfreundlicher wird.

## „VELONIA DREHT AM RAD“



von Kettenpflege bis Schlauchwechsel. Für Radreisende bieten wir zusätzliche Unterstützung wie Tipps zur Tourplanung und Bikepacking-Ausrüstung an.

Die Wirkung wird durch Feedbackformulare, Teilnehmendenstatistiken und Testimonials gemessen. Öffentlichkeitsarbeit mit Fotos und Videos unterstützt die Dokumentation und macht die Attraktivität sichtbar. Seit 2021 ist „Velonia dreht am Rad“ ein fester Bestandteil der Kölner Fahrradkultur und trägt dazu bei, Köln als fahrradfreundliche Stadt zu etablieren. Die KölnTourismus GmbH hat den touristischen Mehrwert der Aktion bereits bestätigt.

Auch künftig wollen wir nachhaltige Mobilität und Kölns Rolle als Radreisestadt entlang des EuroVelo15 stärken. Unsere Vision ist es, dass Köln die fahrradfreundlichste Großstadt Deutschlands wird und wir von Velonia einen Bike Hub für Radreisende aufbauen. Unsere Aktion „Velonia dreht am Rad“ ist dabei ein wichtiger Baustein, um unsere gemeinnützigen Ziele für eine solidarische, transkulturelle und umweltbewusste Gesellschaft zu verwirklichen.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil von „Velonia dreht am Rad“ und prägt sowohl die Ziele als auch die Durchführung des Projekts. Unsere mobile DIY-Versor-

gungsstation fördert eine umweltfreundliche Mobilität, indem sie die Lebensdauer von Fahrrädern verlängert und den Fokus auf Reparatur und Eigeninitiative legt. Indem wir Teilnehmenden zeigen, wie sie ihre Räder eigenständig instand halten können, reduzieren wir die Notwendigkeit von Neuanschaffungen und fördern ressourcenschonendes Handeln.

Darüber hinaus setzen wir bewusst auf klimafreundliche Logistik: Der Transport der Station erfolgt ausschließlich mit Lastenrädern und Fahrrädern. Unsere Materialien wie Werkzeuge und Werbeaufsteller werden wiederverwendet, und bei Snacks und Getränken achten wir auf umweltfreundliche Verpackungen sowie möglichst biologische Herkunft.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Unterstützung von Radreisenden, die durch nachhaltige Fortbewegung oft eine bewusste Alternative zum motorisierten Verkehr wählen. Mit speziellen Angeboten wie Fahrradwäsche, Bikepacking-Tipps und Reparaturservices erleichtern wir ihnen ihre Reise und schaffen gleichzeitig Anreize für umweltfreundlichen Tourismus in Köln.

Nicht zuletzt trägt das Projekt dazu bei, die Fahrradkultur in Köln generationen- und kulturenübergreifend zu stärken. Indem wir Radfahrende zusammenbringen und Wissen teilen, fördern wir eine Gemeinschaft, die sich langfristig für nachhaltige Mobilität engagiert. So leisten wir einen konkreten Beitrag zur Etablierung Kölns als fahrradfreundliche und zukunftsorientierte Stadt.

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

Um „Velonia dreht am Rad“ effizient umzusetzen, nutzen wir standardisierte Abläufe und erprobte Prozesse. Kooperationen wie die Nutzungsgenehmigung der Südbrücke beschleunigen die Organisation. Flexibler Transport per Lastenrad, gezielte Ehrenamtsakquise und digitale Tools sichern eine schnelle und nachhaltige Umsetzung.

# 77

# Planung von Bürgerradwegen, ehrenamtliche Beschilderung



## ERSTELLUNG EINES BÜRGERRADWEGES



# 78

An der Landesstraße 581 (L 581) zwischen dem Kreisverkehr in Billerbeck, Osterwicker Straße über Lutum, Osthellen und Westhellen bis zur Stadtgrenze zu Coesfeld entsteht auf einer Länge von ca. 5,6 km ein neuer Bürgerradweg. Dieser wird auf Initiative der Anwohner und Unterstützer des Projektes durchgeführt und durch das Land NRW, das Planungsbüro Wolters & Partner und die Stadt Billerbeck begleitet. Die sehr umfangreichen Arbeitsleistungen der Teilnehmer sind ehrenamtlich, und zur Finanzierung wurde der gemeinnützige Verein Bürgerradweg Ost- und Westhellen e.V. gegründet. Folgende Beweggründe sind zu nennen:

Durch den Radweg werden viele Arbeitnehmer motiviert, das Rad zu nutzen, und es wird ein erheblicher Beitrag zum Klima- und Umweltschutz geleistet.

Der Radweg wird an die landschaftlichen Gegebenheiten angepasst und fügt sich damit perfekt in das schöne Münsterland ein. Besonders wird hier auf den Erhalt von Flora und Fauna geachtet.

### Projektmanagement:

- Bürgerradweg Ost- und Westhellen e.V.

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Dirk Benning
- E-Mail: dirkbnn@aol.com
- Projekthomepage: keine Angabe

Die Strecke ist ein Lückenschluss des vorhandenen Radweges zwischen Coesfeld und Billerbeck. Insbesondere das Teilstück zwischen dem Bahnhof Lutum und Osthellen wird schon heute extrem von Touristen und heimischen Radfahrern frequentiert. Damit leistet der neue Radweg einen erheblichen Beitrag für den Tourismus in der Stadt Billerbeck.

Da die Straße vom Autoverkehr stark in Anspruch genommen ist, Geschwindigkeitsbeschränkungen vielfach nicht beachtet werden und die Straßenführung oftmals durch Kurven und Witterungseinflüsse nicht einsehbar ist, sind viele Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Um hier mehr Sicherheit für Kinder, Arbeitspendler oder Freizeitfahrer zu schaffen, ist der Radweg unverzichtbar.

Daher haben die Anwohner beschlossen, nicht auf die öffentliche Errichtung eines Radweges zu warten, sondern errichten aktiv, ehrenamtlich und mit sehr hohem zeitlichem Aufwand in Eigenregie dieses Projekt. Ein Radweg für die Umwelt, für den Tourismus und vor allem für die Sicherheit von Familien und Kindern.

### KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Nordrhein-Westfalen
- **ZIEL:**  
An der L 581 zwischen Billerbeck und Coesfeld erfolgt der Lückenschluss des Radweges.
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
In vielen ehrenamtlichen Stunden haben die Anwohner den Radweg geplant und geschottert.
- **FINANZIERUNG:**  
Gemeinnütziger Verein, Land NRW und Stadt Billerbeck
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2023 bis 2025

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Seit langer Zeit planen die Anwohner der L 581 einen Radweg, der sich in das Landschaftsbild perfekt einfügt. Durch den Lückenschluss ist es den Radfahrern nun möglich, vom Bahnhof Lutum Richtung Billerbeck zu fahren. Diese Strecke ist auf der 100-Schlösser-Route vermerkt. Ergänzend ist es möglich, via Fahrrad von Billerbeck nach Coesfeld zu fahren. Sehr viele Berufspendler begrüßen daher das Projekt.



### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wie schon beschrieben, ist der Radweg ein sehr positiver Beitrag zur Nachhaltigkeit. Viele Berufspendler wechseln durch den Lückenschluss auf das Fahrrad.

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

Das Projekt wird durch ehrenamtliche Tätigkeit der Anwohner erstellt. Insbesondere die älteren Bewohner (Rentner) verbringen jede freie Minute, um das Projekt fertigzustellen.



# ERSCHLIESSUNG METROPOLREGION HAMBURG\_ GEMEINDE SCHWANHEIDE\_FAHRRADWEGE

## 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 von dem 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 dargestellt werden.

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

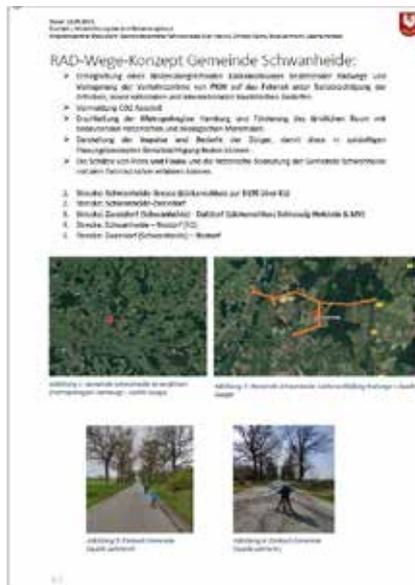
- Zuarbeit an den Landkreis für heutige und zukünftige Fahrradkonzepte
- Impulse aus der Bevölkerung und den Bedarf der Bevölkerung transparent machen
- Streckenbewertung
- Alternativstreckenbewertung
- Synergieeffekte mit anderen geplanten bzw. antizipierten Infrastrukturprojekten in der Region transparent 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

### Projektmanagement:

- Gemeindevertretung Schwanheide

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Uwe Lehmann
- E-Mail: lehmannuwe@gmx.net
- Projekthomepage: keine Angabe



- Außenbild der Gemeinde stärken
- Metropolregion Hamburg fördern
- Der Fragestellung HVV-Gebiet in Schwanheide neuen Impuls verleihen
- Sicherheitsaspekt in der Region transparent machen

### WER und WANN? Und WO?

Das Konzept und die dazugehörigen Unterlagen (Fragebögen, Anträge u.Ä.) wurden 2021 ehrenamtlich durch vier Mitglieder der Gemeinde Schwanheide erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Bürgermeister und dem Amt Boizenburg Land. Die Umsetzung soll 2025 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.

# 79

## KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- **BUNDESLAND:**  
Mecklenburg-Vorpommern
- **ZIEL:**  
Länderübergreifender Lückenschluss bestehender Fahrradwege und Verlagerung der Verkehrsströme
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
RAD-Wege-Konzept, Planungskonzept, Finanzierung, Teilstreckenumsetzung 2025
- **FINANZIERUNG:**  
Förderprogramm „Stadt und Land“ sowie eigene Haushaltsmittel
- **PROJEKTSTATUS:**  
Projekt in Umsetzung
- **ZEITRAUM:**  
2022 bis 2028

## 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: Das Konzept wurde komplett eigeninitiativ und ehrenamtlich erstellt und diente u.a. als Positivbeispiel für die AGFK-MV. Die wurde z.B. von Dr. Reinhardt Wulforth geschätzt

- Vorplanungen wurden beauftragt und durchgeführt.
- Fördermittel wurden beantragt.
- Übergreifende institutionelle Kommunikation wurde sichergestellt.
- Vermessungen wurden durchgeführt.
- Haushaltsplanung wurde sichergestellt.

### **Warum die Gemeinde Schwanheide?**

Dieses Projekt ist ein gemeinschaftliches Projekt mit und für die Bürger und ist in der Art und Weise der Ausarbeitung und des „spürbaren“ Engagements außergewöhnlich. Das RAD-Wege-Konzept und die dazugehörige Umsetzung, Planung und Kommunikation erfolgten hauptsächlich ehrenamtlich in der Freizeit.



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

Das Thema Nachhaltigkeit war und ist einer der größten Motivatoren bzw. Antreiber für das RAD-Wege-Konzept und den zukünftigen Fahrradwege-Ausbau. Die mögliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß-Vermeidung für die kommenden Jahre wurde mit 7.000 Tonnen (in 30 Jahren) berechnet. Weiter-

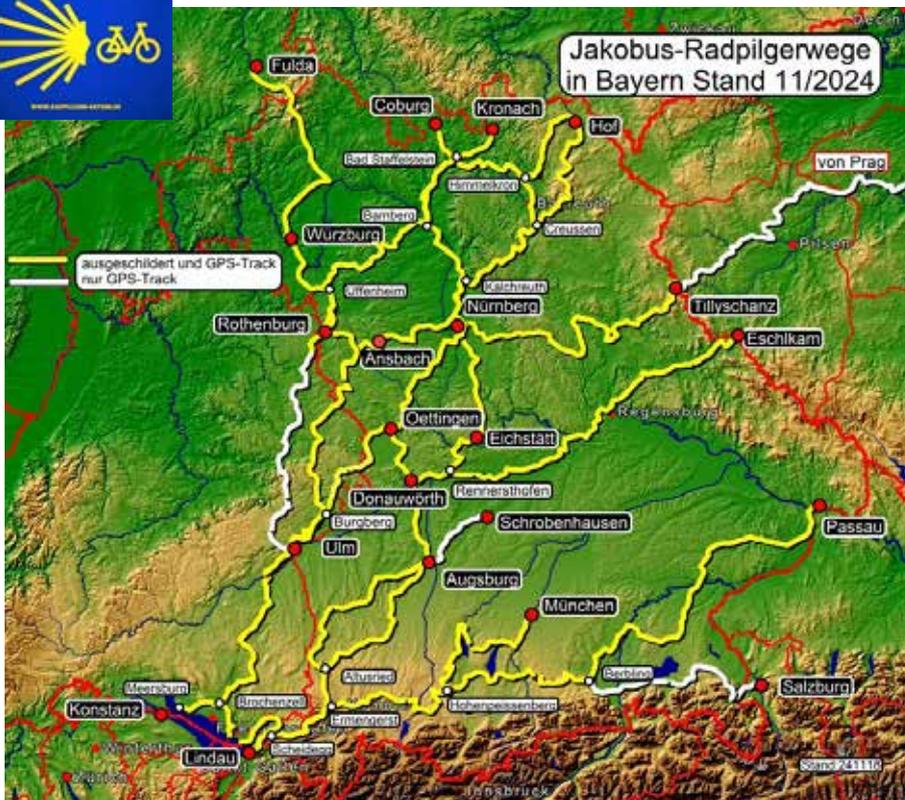
hin wurde die nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Hamburg mit ihren zahlreichen Facetten (Natur, Umwelt, Tourismus, Bahnverkehr u.Ä.) diskutiert.

### **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

# 79

# DAS JAKOBUS RADWEGE NETZ IN SÜDDEUTSCHLAND



# 80



<https://www.dw.com/de/unterwegs-im-namen-des-herrn-religiose-radler/video-65541968>



## KURZE PROJEKTbeschreibung

- **BUNDESLAND:**  
Bayern
- **ZIEL:**  
Jakobuswege für Radfahrende erschließen und beschildern für persönliche Auszeiten
- **BISHERIGE ERGEBNISSE:**  
5.100 km groß ist dieses Jakobus Radnetz in Süddeutschland bis heute geworden.
- **FINANZIERUNG:**  
45.000 Euro Spenden, 25.000 Euro Evangelische Kirche
- **PROJEKTSTATUS:**  
Abgeschlossenes Projekt
- **ZEITRAUM:**  
Seit dem Coronajahr 2020 bis heute fortlaufend

Jakobuswege zu Fuß laden seit vielen Jahren ein, eine Auszeit vom Alltag zu nehmen, innere Klärungen zu finden, neue Kraft zu schöpfen, an Scheidewegen des Lebens die richtige Richtung zu finden. Nicht wenige Menschen sind körperlich gar nicht fähig, so einen Jakobusweg zu bewältigen. Das war im Coronajahr 2020 unser Anstoß, Jakobuswege als Radpilgerwege zu erschließen. Bis heute wurde daraus ein 5.100 km großes Jakobus Radnetz in Süddeutschland. Alle wichtigen Jakobuswege sind für Radelnde erschlossen und kostenlos werden alle Informationen, GPX-Tracks und Karten für die persönliche Auszeit zur Verfügung gestellt. Alle Kosten wurden durch Spenden und Zuwendungen bezahlt – den Landkreisen, Kommunen und Tourismusverbänden entstehen keine Kosten. Sechs ehrenamtliche

ADFC-Bauteams haben die „Metallarbeit“ fachgerecht übernommen. Wir sind die einzige Nicht-Fachfirma, die in das Landesfernradwegenetz Baden-Württemberg einschildern darf. Die behördlichen Genehmigungen für unser Jakobusnetz werden inzwischen in Rekordzeit erteilt – unser Radnetz gilt als vorbildlich geplant und nachhaltig erhalten (jüngstes Beispiel am Bodensee „Von Lindau nach Konstanz auf Jakobus Radwegen“ – nach 14 Tagen Freigabe der Beschilderung). Es ist das größte zusammenhängende Themen-Radnetz in Süddeutschland. Zusammen mit den Wegpaten, die das Netz regelmäßig befahren, sind mit den Bauteams etwa 40 Personen regelmäßig ehrenamtlich tätig. Ab 2025 wird das persönliche, digitale Tourguiding angeboten, das Radpilgernde auf ihren individuellen Wegen begleitet. Mit

### Projektmanagement:

- ADFC Landsberg am Lech und Evangelische Kirche Bayern Kirche und Tourismus

### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jürgen Nitz
- E-Mail: [juergen.nitz@elkb.de](mailto:juergen.nitz@elkb.de)
- Projekthomepage: <http://www.radpilgern-bayern.de>

### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Jakobus Radwege Netz in Süddeutschland bietet die Möglichkeit einer „Auszeit vor der Haustüre“. Das 5.100 km große Jakobus Radnetz in Bayern, Baden-Württemberg, Vorarlberg und Hessen ist eine Einladung, Abstand vom Alltag zu bekommen auf wunderschönen, verkehrsarmen Wegen. Jahrhundertalte Kirchen laden zur Stille ein, Pilgerstempel füllen den Pilgerpass. Die Open-Source-Seite <http://www.radpilgern-bayern.de> liefert alles, was für einen Aufbruch aus dem Alltag notwendig ist – kostenfrei.

der Notfallnummer im Back-up und mit der vollständigen Beschilderung wird die persönliche Jakobus Tour, inklusive individueller GPX-Track-Etappen von Hotel zu Hotel, gut fahrbar. Unser Jakobus Radnetz führt durch wunderbare Landschaften. Es sind Entdeckerrouten mit vielen Varianten und verborgenen Schätzen. Neben geführten ADFC Jakobus Touren ermöglicht das persönliche, digitale Tourguiding eine sichere Führung – auf Wunsch auch mit einem guten Gedanken für jede Etappe über das Handy. Wir ermöglichen Pilger-Erfahrungen auf dem Rad für Menschen, die zu Fuß nie einen Jakobusweg laufen könnten. Die Touristiker ordnen uns ein als „spiritueller Tourismus“. Menschen suchen ganzheitliche Erholung für Leib, Seele und Geist. Die staatliche Bayern Tourismus GmbH betitelt uns als Musterbeispiel für dieses Bedürfnis des modernen Menschen nach Kraftquellen für den Alltag. Letztlich erleben und erfahren wir auf diesen Wegen so viel Gutes, dass wir viele begeisterte Ehrenamtliche im Back-up haben und viele begeisterte Spender. Dieses Netz entstand ohne Kosten für Kommunen, Landkreise und Tourismusverbände. Viele berichten von ihrem persönlichen Jakobusradweg und erleben einen „Buen Camino“ – einen guten und heilsamen Radweg.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Dieses 5.100 km große Jakobusnetz wurde nicht nur ehrenamtlich zur Genehmigung gebracht, beschildert und für jederman zugänglich gemacht, jede Strecke wird von ehrenamtlichen Wegpaten regelmäßig befahren, die Beschilderung geprüft und nachhaltig gepflegt – und das seit 2020. Dieses Fernradwegenetz leitet ab dem ersten Rad-Muschel-Zeichen in Richtung Santiago de Compostela zum Bodensee nach

Lindau und Konstanz. Die Schilder werden ehrenamtlich alle drei Jahre erneuert und die verschmutzten Schilder gereinigt und recycelt. Radpilgern ist ein neues Format, eine spirituelle Radreise. Es wird persönliches, digitales Tourguiding angeboten für Einzelreisende oder Gruppen. Kostenlose Pilgerführer zu jeder Jakobusroute zum Ausdrucken öffnen die Augen für die kleinen Wunder am Wegesrand.

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

Wir haben uns durch professionelle und kompetente Bauteams (ADFC Landsberg – Ruheständler aus dem Bereich Metallbau) und durch die nachhaltige Pflege unseres Jakobus Netzes einen sehr guten Ruf in Radbehörden und Tourismusverbänden erarbeitet. Wir reparieren kostenfrei für die Kommunen beschädigte Zielwegweiser – die Kommunen haben keine Kosten.



# Ehrenamtliche Vereine und Clubs und besonders engagierte Einzelpersonen



# „SAALE-RAD-FORUM“ – VERNETZUNG UND SACHKUNDE FÜR SICHERES RADFAHREN ZWISCHEN SAALE UND RENNSTEIG



2021-2022 fand sich eine kleine Gruppe unzufriedener Radler zusammen, die sich mit der schlechten Infrastruktur im Saale-Orla-Kreis für Freizeitradler, Pendler und Touristen nicht abfinden wollte. Einerseits war die Intention, „denen da oben“, angefangen in den Rathäusern bis hin zur Landesregierung, „so richtig Druck“ zu machen, basierend immer auf der Grundlage bestehender gut gemeinter Gesetze. Andererseits war wichtig, mit kleinen Projekten, regelmäßig auch Außenwirkung und Tatkraft zu zeigen.

Zentral waren und sind 1.) regelmäßige moderierte Treffen, 2.) Vernetzung durch Messenger und öffentliche Medien, 3.) kreative Rahmenbedingungen und 4.) gemeinsame Meilensteine.

#### Projektmanagement:

- Jan Hartmann als Initiator, Frank Weidermann als Einreicher

#### Kontakt:

- Ansprechpartner: Jan Hartmann
- E-Mail: frank.weidermann@web.de
- Projekthomepage: <https://saale-rad-forum.de/>

Die Kerngruppe kümmert sich um Ort, Zeit, Inhalt, Teilnehmer und realistische Zielbilder. Enttäuschungen werden beurteilt und in neue Herangehensweisen gewandelt. Paralleles Vorgehen in verschiedenen Vorhaben (vom Rasenmähen über App-Entwicklung bis zur Petition) schafft Ausgleich auch bei Langfristzielen, die sich anfangs wie Misserfolge anfühlten.

Besonders ist hervorzuheben, dass die Region um die Saale-Talsperren und das Thüringer Schiefergebirge am Rennsteig kein traditionelles Radler-Land ist. Topografische Gegebenheiten mit Höhen über NN zwischen 816 m am Rennsteig und 350 m an der Saale verhinderten trotz Saale-Radweg und Rennsteig-Radweg echte Massentauglichkeit für Freizeit, Familie und Beruf. Die Region ist erst seit

# 81



[https://www.youtube.com/watch?v=nwODHm\\_qVWI](https://www.youtube.com/watch?v=nwODHm_qVWI)



#### KURZE PROJEKTBECHREIBUNG

- BUNDESLAND: Thüringen
- ZIEL: Sicheres und attraktives Radwegenetz in der Region an Saale und Rennsteig planen und umsetzen
- BISHERIGE ERGEBNISSE: Vernetzung, Arbeitseinsätze, entwickelte App eingesetzt, Petition mit 3.515 Unterschriften
- FINANZIERUNG: Crowdfunding, Spenden, Einlagen der Mitglieder
- PROJEKTSTATUS: Projekt in Umsetzung
- ZEITRAUM: 2021 gegründet, 2022 etabliert, 2023 skaliert, 2024 ff. endlich als sachkundige Gruppe bei Behörden und Verbänden angenommen

#### DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

Das Saale-Rad-Forum (SRF) ist kritischer Treiber für Kommunen, Kreis, Verbände und Straßenbauträger im Dreiländereck. Über zehn Mitglieder haben neben Radwegpflege, Kartografie und Stakeholdermanagement beim Neubau der B 90 bei Bad Lobenstein per Petition einen begleitenden Radweg gefordert. 3.515 Menschen unterschrieben die Petition, die in Erfurt verteidigt wurde. Parallel entwickelt die Gruppe mit der ktgis.de und der FSU Jena eine App, die zur Kartografie der Radwegeinfrastruktur der Region dient.

## „SAALE-RAD-FORUM“ – VERNETZUNG UND SACHKUNDE FÜR SICHERES RADFAHREN ZWISCHEN SAALE UND RENNSTEIG

# 81



dem Boom des elektrischen Radelns ab 2015 und vor allem während der Coronapandemie ab 2020 überrascht worden, wie viele Menschen auf einmal elektrisch gut über Berg und Tal kämen, wenn denn die Infrastruktur vorhanden wäre.

Aus eigener Erfahrung, durch die Ämter und Berufe der Mitglieder des Saale-Rad-Forums und angespornt durch die viel besseren Verhältnisse in den bayerischen Nachbarlandkreisen und am Unterlauf der Saale, bekam die Gruppe eine unerwartete Dynamik, die jetzt mit der Petition und der Anerkennung bei Landräten, Bürgermeistern und Planern endlich Belastbarkeit zeigt.

Folgende Stichpunkte sollen noch bekräftigen, was wir erst durch „Externe“ als bemerkenswerte Fakten erkannten:

- Mitglieder sind Pendler, Fahrlehrer, Bürgermeister, Geschäftsführer, Straßenmeister, Architekten, Ratsmitglieder, Landtagsmitglieder, Tourismusexperten.
- Eingeladen oder einfach erschienen zu den Meetings und Unterschriftensammlungen waren Presse, Fernsehen, Verbandsgeschäftsführer, Firmenchefs, Partner-Vereine, Interessen-Partner, Bürgermeister, Landrat.

- Durch sehr wertschätzendes Auftreten im Setting, aber konsequente Nachsteuerung im Handeln kam es nur gesundheitsbedingt zu ruhigeren Zeiten, in denen jedoch Splittergruppen Teilergebnisse und -vereinbarungen mit politischen Akteuren nachhielten.
- Aus Teilen des SRF sind neue Bürgerinitiativen entstanden, so eine Wählergemeinschaft und eine Interessengruppe zur Verkehrsberuhigung rund um die Kurstadt Bad Lobenstein.

### Welche Bedeutung hat Nachhaltigkeit in Ihrem Projekt?

Wir haben enge Berührungspunkte mit Fortbildungsformaten der VHS und überörtlicher Partner (z.B. Goals-Connect e.V. und dem Spendenparlament SOK), die sich an den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen orientieren.

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

Direkte Ansprache und konsequente Nutzung aller Medien bzw. Kommunikationskanäle, von den Bürgermeistern der betroffenen Kommunen über den Landrat und die Landtagsabgeordneten bis hin zum Ministerpräsidenten und zu Staatssekretärinnen und Staatssekretären.