

PROMOTION / **KURSE und PROGRAMME**

SPEZIELLE RADFAHRKURSE FÜR ERWACHSENE

Überblick

Viele Erwachsene würden das Fahrrad gerne als Fortbewegungsmittel nutzen, wenn sie sich sicher genug dafür fühlen würden. Ein großes Hindernis für europäische Städte beim Ausbau des Radverkehrs ist die mangelnde Erfahrung Erwachsener oder bestimmter Gruppen in Bezug auf das Fahrradfahren. Manche haben es nie gelernt, die Balance auf zwei Rädern zu halten, andere müssen nur wissen, wie man sich sicher im Straßenverkehr bewegt. Spezielle Kurse richten sich an beide Gruppen.

Hintergrund und Ziele

Definition

Spezielle Radfahrkurse für Erwachsene sind persönliche Trainingsprogramme, bei denen Erwachsene lernen, wie sie sich sicher im Straßenverkehr bewegen. Für Anfänger, die das Radfahren auch als Kind nicht gelernt haben, beginnt das Training meist mit den Grundlagen. Andere Kurse wenden sich an Menschen, die bereits Rad fahren können, aber erfahren möchten, wie sie sich im Verkehr verhalten müssen.

Funktion

Ziel der Kurse ist es, Gelegenheits- oder Freizeitradfahrern zu helfen, ihre Hemmungen beim Radfahren zu überwinden: Körperliche Unsicherheiten beim Radfahren oder das mangelnde Selbstvertrauen, sich sicher in der Stadt fortzubewegen.

Anwendungsbereich/Einsatzmöglichkeiten

Radfahrererkurse für Erwachsene sind vor allem in städtischen Gebieten angebracht und erforderlich, wo die Entfernungen kurz genug sind, dass sie leicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. In Starter- oder Climber-Städten¹, in denen das Radfahren noch nicht alltäglich ist, ist die Zielgruppe für diese Kurse relative groß. In Champion-Städten, in denen das Radfahren zum normalen Stadtbild gehört, liegt der Schwerpunkt auf kleineren Randgruppen.

Zielgruppe

Die Zielgruppe für Radfahrkurse für Erwachsene hängt bis zu einem gewissen Grad vom Städtetyp (Starter, Climber oder Champion) und den entsprechenden Anforderungen ab.

- Starter-Städte: In Starter-Städten ist die Zielgruppe erwartungsgemäß relativ groß: Erwachsene, die ein Fahrrad besitzen, dieses aber derzeit nicht nutzen, oder die nur in der Freizeit Rad fahren.
- Champion-Städte: Wenn Radfahrer bereits zum Stadtbild gehören, richten sich die Kurse eher an kleiner Randgruppen, die sich möglicherweise sogar von der Allgemeinheit ausgeschlossen fühlen, weil sie nicht Fahrrad fahren können. Beispiele sind Einwanderer aus Ländern, in denen das Fahrradfahren nicht üblich ist, ältere Mitbürger oder Mitbürger mit körperlichen Einschränkungen, für die es Spezialfahrräder, Dreiräder oder Pedelects gibt.
- Climber-Städte: eine der beiden oben genannten Gruppen oder eine Mischung.

¹ Die Merkblätter zur Realisierung behandeln Probleme von Städten mit unterschiedlicher „Fahrradreife“. Sie sind sowohl auf bereits führende europäische Fahrradstädte (**Champion-Städte**), als auch auf Fahrrad-Newcomer (**Starter-Städte**) mit sehr geringem Know-how und auf Städte mit mittlerem Erfahrungsstand (**Climber-Städte**) im Bereich Radverkehr zugeschnitten

Realisierung

Mögliche Zusammenarbeit

Es gibt viele Möglichkeiten, bei der Entwicklung von Radfahrkursen zusammenzuarbeiten. Programme für Erwachsene, die ein Fahrrad besitzen, dieses jedoch nicht oder nur in der Freizeit nutzen, können von folgenden Partnern unterstützt werden:

- Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel als Partner für die Werbung für umweltfreundliche Verkehrsmittel und/oder zur finanziellen Unterstützung.
- Lokale oder nationale Radfahrerverbände für das Fachwissen im Hinblick auf Radfahrerkurse, für die Ausbildung von Trainern und/oder für die Bereitstellung von Trainern. Sie können auch angeworben werden, um die Kurse selber durchzuführen.
- Krankenkassen oder Unternehmen der Gesundheitsbranche für die Werbung für ein gesundes, aktives Leben.
- Örtliche Firmen (Versicherungsunternehmen und andere Firmen, die ein Interesse an einer an Gesundheit oder an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln orientierten Außenwirkung haben) zur möglichen finanziellen Unterstützung.
- Lokale Fahrradläden zur Unterstützung bei der Werbung. Beispielsweise könnten sie ihren Kunden beim Kauf eines Fahrrads einen kostenlosen oder vergünstigten Kurs anbieten.
- Ein lokales Medienunternehmen als Partner für die Werbung.
- Örtliche Arbeitgeber, die die umweltfreundliche, gesunde Fortbewegung ihrer Mitarbeiter unterstützen, indem sie beispielsweise die Kurskosten für ihre Mitarbeiter übernehmen.
- Fahrschulen. In Städten, in denen das Bewusstsein für das Radfahren und Fahrradfahrer relativ gering ist, kann es besonders nützlich sein, Beziehungen zu Fahrschulen aufzubauen. Sie könnten beispielsweise in ihren Kursen das Bewusstsein für Radfahrer schärfen.

In Champion-Städten mit spezifischen Zielgruppen sind auch Organisationen, die solche Gruppen unterstützen oder mit ihnen zusammenarbeiten, wichtige potentielle Partner, z. B. Einwandererorganisationen, Seniorenvereine usw.

Realisierung und Kosten

Obwohl die Länge und der Inhalt der angebotenen Kurse je nach Zielgruppe variiert, benötigen diejenigen, die das Radfahren erst lernen müssen, mehr Zeit als die, die nur mehr Sicherheit im Straßenverkehr benötigen.

Theorie ist sicher sehr hilfreich, allerdings hilft nur das wiederholte Fahren auf der Straße in Begleitung eines erfahrenen Trainers, Menschen davon zu überzeugen, das Fahrrad öfter zu nutzen. Verkehrstheorie, Umgang mit dem Fahrrad und Fahrten mit einem Trainer sollten Teil eines speziellen Radfahrkurses für Erwachsene sein.

Bei der Planung und Vorbereitung von Kursen sind andere Städte, die solche Kurse bereits anbieten, in der Regel behilflich: Man muss das Rad nicht ein zweites Mal erfinden.

Folgende Kosten müssen einkalkuliert werden: Programmentwicklung, Programmverwaltung, Bezahlung der Trainer, Werbung, Programmauswertung, Materialien (Sicherheitswesten, Werkzeug, Verkehrskegel usw.).

Mögliche Einnahmequellen: staatliche Unterstützung, Sponsoren aus der Wirtschaft, Teilnehmergebühren.

Weitere Aspekte

Stärken

- Radfahrkurse für Erwachsene helfen, die grundlegende Barriere beim Radfahren zu überwinden: Die Teilnehmer sollen das Radfahren lernen.
- Die Wirkung kann relativ einfach durch Zählung der Teilnehmer und nachfolgende Umfragen gemessen werden.

- Eine wachsende Datenbank über neue Radfahrer dient ebenfalls als Informationsquelle, um die Bedürfnisse von Fahrradanfängern in der Stadt zu ermitteln.
- Neue Radfahrer sind oft begeistert über die neu gewonnene Mobilität und erzählen dies auch gerne weiter.
- Vor allem für Randgruppen bedeutet ein solcher Kurs auch eine Möglichkeit, Kontakt zu anderen aufzunehmen und sich in die Gesellschaft zu integrieren, beispielsweise, indem sie ihre Kinder und Enkelkinder mit dem Fahrrad zu Schule begleiten.
- Radfahrkurse für Erwachsene können gut Kurse für Kinder ergänzen.

Schwächen

- Bei Radfahrkursen für Erwachsene können immer nur relativ kleine Gruppen betreut werden. Sie sind daher meist kosten- und arbeitsintensiv, vor allem im Anfangsstadium.
- Um die Effektivität dieser Kurse zu steigern, sollten sie regelmäßig über einen längeren Zeitraum hinweg angeboten werden.
- In Starter-Städten, in denen das Radfahren noch nicht alltäglich ist, ist es wahrscheinlich nicht möglich, solche Kurse kostendeckend anzubieten.
- Ohne einen engagierten Koordinator, der sich mit Unterstützung von Partnern um die Organisation und das Management des Programms kümmert, ist ein Erfolg schwer zu erzielen.

Bewertung der Wirkung

Mit einer Umfrage unter den Teilnehmern am Ende des Kurses kann ermittelt werden, wie zufrieden sie mit dem Angebot waren. Die Anzahl der Teilnehmer gibt einen direkten Hinweis auf das Interesse.

Nachfolgende Umfragen (beispielsweise 6 Monate oder ein Jahr nach Kursteilnahme) geben einen Eindruck davon, ob der Kurs das gewünschte Ziel erreicht hat, d. h. ob die Teilnehmer ihr Fahrrad nun als Fortbewegungsmittel nutzen. Solche Umfragen können relativ kostengünstig mit Hilfe von Online-Tools verwaltet und ausgewertet werden.

Erfolgsfaktoren und Hindernisse

Partnerschaften sind wertvoll sowohl im Hinblick auf finanzielle Unterstützung als auch auf den Kontakt mit verschiedenen Gruppen der Gesellschaft (Wirtschaft, öffentlicher Nahverkehr, Behörden, Gesundheitswesen, Medien usw.).

Bei der Gestaltung der Kurse (Länge, Teilnahmegebühren usw.) sollte die Stellung des Radfahrens in der Gesellschaft berücksichtigt werden. Wenn das Radfahren im Allgemeinen nicht sehr anerkannt ist, wird es schwieriger, Menschen davon zu überzeugen, viel Zeit oder Geld in einen Radfahrkurs zu investieren.

In einer Starter-Stadt sind Teilnehmer wahrscheinlich nicht bereit, die tatsächlichen Kosten eines mehrstündigen Kurses zu tragen. Kostenlose Kurse könnten eine Möglichkeit sein, diese Kostenbarriere zu überwinden. Dies hat jedoch weitere mögliche Konsequenzen: Menschen unterschätzen den Wert der Leistungen, die sie erhalten, oder sie erscheinen nicht für einen Kurs, für den sie sich angemeldet haben, da sie nichts bezahlt haben. Daher ist es empfehlenswert, eine Teilnahmegebühr zu erheben. Sie sollte jedoch nicht zu hoch sein.

Wie bei vielen Dingen ist auch hier Werbung der Schlüssel zum Erfolg.

Vor allem in Städten mit einem niedrigen Modal Split, in denen das Radfahren als relativ gefährlich gilt, ist es wichtig, eine sichere, ansprechende und unterhaltsame Lernumgebung zu schaffen.

Programme, die sich an bestimmte Gesellschaftsgruppen wenden (z. B. Einwanderer), sind für Starter- oder Climber-Städte nicht geeignet. Allerdings sollten diese Gruppen in Programmen, die sich an eine größere Zielgruppe wenden, nicht ausgeschlossen werden. Daher sollte die Werbung beispielsweise auch in der Sprache größerer Minderheiten in der Stadt gestaltet werden, oder es sollten Trainer aus größeren Minderheitsgruppen engagiert werden, um die Kurse auch in anderen Sprachen anzubieten.

Beispiele für Good Practice

Fall 1

Tilburg (NL) – Radfahrkurse für Immigrantinnen

Seit mehr als 25 Jahren bietet das Immigrantinnenzentrum in Tilburg Radfahrkurse für Frauen an. Die einstündigen Kurse finden über 10 Wochen einmal wöchentlich in Gruppen mit 10 bis 12 Teilnehmern statt. Das Programm wird von der Kommune und über regionale, nationale und andere Förderprogramme finanziert. Die Teilnehmer zahlen € 25.

Der Kurs ist unterteilt in einen Praxisteil, einen Theorieteil und einen sozialen Teil, die alle gleich wichtig sind. Der Radfahrkurs hilft den Frauen auf unterschiedliche Weise: Radfahren ist schnell und billig, stärkt das Selbstvertrauen und die Unabhängigkeit der Teilnehmerinnen und hilft ihnen, sich sportlich zu betätigen. Die Kurse verbessern nicht nur die Radfahrkenntnisse der Frauen, sondern die Teilnehmerinnen finden hier auch einen Ort, an dem sie sich austauschen können. Der Kurs endet mit einer Abschlussprüfung und einem Zertifikat, wenn die Prüfung bestanden wurde.

Steunpunt Fiets (Stützpunkt Fahrrad) wurde 1996 in Tilburg gegründet. Das Immigrantinnenzentrum übernahm damals die Initiative, Kursmaterialien auch für Radfahrkurse in anderen Städten und Ortschaften zu entwickeln. Das Ziel von *Steunpunt Fiets* ist es, die Integration und Emanzipation ausländischer Frauen durch praktische Unterstützung für Radfahrkurse im ganzen Land zu fördern.



Weitere Informationen finden sich www.steunpuntfiets.nl/English.html oder <http://www.fietsvriendinnen.nl/> (nur Holländisch) oder direkt bei Angela van der Kloof (a.vanderkloof@mobycon.nl).

Tilburg ist eine Champion-Stadt mit einem Radfahrer-Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelwahl) von 30 %.

Bilder: Angela van der Kloof, Mobycon, Niederlande

Fall 2

Vancouver (CA) – Streetwise Cycling Programme

Das Streetwise Cycling Programme richtet sich an potentieller Fahrradpendler und unterstützt das lokale Programm Bike to Work Week (Mit dem Fahrrad zur Arbeit). Mögliche Teilnehmer zeigten Interesse, waren jedoch seit Jahren kein Fahrrad mehr gefahren und benötigten grundlegende Informationen.

Der eintägige Kurs umfasst Verkehrstheorie, Umgang mit dem Fahrrad auf einem leeren Parkplatz und einer langsamen, 2-stündigen Gruppentour auf der Straße. Das Programm wird von der Vancouver Area Cycling Coalition durchgeführt. Anfangs wurde das Programm durch die Unterstützung eines lokalen Kreditunternehmens finanziert. Die laufenden Kosten werden teilweise durch die Teilnehmergebühren gedeckt und teilweise von den Kommunen und den Verkehrsbetrieben Metro Vancouver gesponsert.



Weitere Informationen finden sich unter www.vacc.bc.ca/cycling/cycling.php?pageID=5. Oder direkt bei info@vacc.bc.ca.

Vancouver ist eine Starter-Stadt mit einem Radfahrer-Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelwahl) von ca. 3,5 %.

Danksagung

Dieses „Merkblatt zur Realisierung“ wurde mit finanzieller Unterstützung des Programms Intelligente Energie – Europa erstellt. Wir danken außerdem der Accell Group für ihren finanziellen Beitrag zur Übersetzung des Dokuments vom Englischen ins Deutsche.