



Förderung des Radfahrens im Alltag

ERFAHRUNGEN AUS FÜNF STÄDTEN



INTELLIGENTE
ENERGIE
EUROPA
FÜR EINE NACHHALTIGE ZUKUNFT



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
PRESTO – Einführung	3
PRESTOs „Vermächtnis“: Tools, Tools, Tools	4
Erfahrungen, von denen andere profitieren können:	
Starter-Fahrradstädte	
Zagreb und Tczew	6
<i>PRESTO-Aktivitäten vor Ort: Infrastruktur</i>	10
Aufsteiger-Fahrradstädte	
Grenoble und Venedig	11
<i>PRESTO-Aktivitäten vor Ort: Werbung</i>	14
Champion-Fahrradstadt	
Bremen	15
<i>PRESTO-Aktivitäten vor Ort: Pedelecs</i>	18
Der Weg zur Radfahrkultur:	
Ein paar Tipps	19

VORWORT

HERZLICH WILLKOMMEN!

Vor Ihnen liegt der Abschlussbericht des europäischen Fahrradprojekts PRESTO mit den wichtigsten Erfolgen und Empfehlungen aus 33 Monaten, in denen Erfahrungen und praktisches Wissen in Bezug auf die Entwicklung einer Radfahrkultur in fünf europäischen Städten gesammelt wurden: Bremen, Grenoble, Tczew, Venedig und Zagreb; Städte mit unterschiedlichen Bedingungen für das Radfahren, Modal Splits, Ausgangssituationen und lokalen Herausforderungen.

Sicherlich wissen Sie aus eigener Erfahrung, dass es kein Einheitskonzept gibt, um Städte fahrradfreundlich zu machen. Instrumente und Maßnahmen, die in einer Stadt funktionieren, haben in einer anderen Stadt möglicherweise nicht dieselbe Wirkung oder Priorität. Verfahren, die sich in anderen Städten bewährt haben, können selten einfach übertragen werden, sondern müssen an die Gegebenheiten vor Ort angepasst werden. Der Formulierung einer Radfahrpolicy muss also eine genaue Untersuchung der Verkehrssituation, der Ziele, der Anforderungen und Wünsche, der Kultur und der Einstellung in Ihrer Stadt vorausgehen. Jede Stadt muss eine Vision haben, eine Strategie entwickeln und das richtige Gleichgewicht zwischen Infrastrukturmaßnahmen und Marketingaktivitäten finden.

Eins gilt jedoch für alle Städte: Die Ergebnisse müssen fortwährend überwacht werden, um Fortschritte zu erkennen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie von den Erfahrungen des PRESTO Projekts profitieren würden. In dieser Broschüre sind daher unsere wichtigsten Empfehlungen im Hinblick auf verschiedene Aspekte der Radfahrinfrastruktur, der Förderung des Radfahrens und der Nutzung von Pedelecs unter Berücksichtigung der „Fahrradreife“ einer Stadt (Starter-, Aufsteiger- oder Champion-Stadt) zusammengefasst. Sie richtet sich an lokale und regionale Behörden in ganz Europa, an Fahrradhändler, europäische Institutionen und Nichtregierungsorganisationen (NRO) sowie all jene, die an der Entwicklung einer Radfahrkultur beteiligt sind.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

Ihr PRESTO-Team



PRESTO

EINFÜHRUNG

In einigen Ländern Europas, z. B. Dänemark, den Niederlanden und Teilen von Deutschland und Belgien, ist das Fahrrad bereits als ernstzunehmendes Verkehrsmittel anerkannt. Aber in großen Teilen Europas wird das Potenzial des Radfahrens noch nicht annähernd ausgeschöpft. Um dieses Potenzial freizusetzen und die Entwicklung einer echten Radfahrkultur in europäischen Städten zu unterstützen, hat PRESTO durch den Aufbau von Kompetenz zur Schaffung einer Radfahrpolitik dazu beigetragen, Barrieren aus dem Weg zu räumen.

PRESTO war ein Projekt im Rahmen des Programms „Intelligente Energie – Europa“ der EU, das von der Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI) zur Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel finanziert wurde. Die Aktivitäten von PRESTO waren für die Zeit von Mai 2009 bis Januar 2012 angesetzt und fußten auf den drei Säulen:

- verbesserte Infrastrukturplanung
- gezieltes Marketing zur Förderung der Nutzung von Fahrrädern
- Pedelecs

Die fünf PRESTO-Städte mit unterschiedlichem Nutzungsanteil des Fahrrads waren Bremen (Deutschland), Grenoble (Frankreich), Tczew (Polen), Venedig (Italien) und Zagreb (Kroatien). Sie boten ein ideales Testfeld für einige kreative Maßnahmen für Starter-, Aufsteiger- und Champion-Fahrradstädte und ermöglichten uns, Erfahrungen zu sammeln, die wir nun mit Ihnen teilen können.

Im Rahmen von PRESTO wurden sowohl Hilfsmittel für Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen als auch für technische Fachkräfte zur Schaffung einer fahrradfreundlichen städtischen Umgebung, zur Umsetzung fundierter Radfahrpläne und zur Einleitung gezielter Werbekampagnen erarbeitet. Dabei standen der Austausch von Wissen und die Entwicklung von Eigendynamik im Vordergrund. Die Dokumentation der Schulungen vor Ort mit europäischen Experten und Expertinnen, sieben E-Learning-Kurse für Starter-Städte und die Merkblätter und Empfehlungen der PRESTO Expertengruppe bilden eine hilfreiche Toolbox, die auch nach Abschluss des Projekts für Städte inner- und außerhalb Europas genutzt werden kann. Weitere Informationen hierzu finden Sie auf den folgenden Seiten.

Das PRESTO-Konsortium bestand aus fünf Städten und sieben europäischen Expertengruppen aus den Bereichen Radfahren und innerstädtischer Verkehr.

Die PRESTO-Städte:

- Bremen, Deutschland
- Grenoble, Frankreich
- Tczew, Polen
- Venedig, Italien
- Zagreb, Kroatien

Europäische Netzwerke und Experten:

- Rupprecht Consult GmbH (auch Projektkoordinator), Deutschland
- European Cyclists' Federation (ECF – Europäischer Radfahrerverband), Belgien
- European Twowheel Retailers' Association (ETRA – Europäischer Zweirad-Einzelhandelsverband), Belgien
- Ligtermoet & Partners, Niederlande
- Städtenetzwerk Polis, Belgien
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Bremen, Deutschland
- Pomeranian Association for a Common Europe (PSWE – Pommerscher Verband für ein Gemeinschaftliches Europa), Polen



PRESTO hat Starter-, Aufsteiger- und Champion-Fahrradstädte nach zwei Kriterien eingestuft: Radfahrbedingungen und Anzahl von Radfahrern und Radfahrerinnen. Starter-Städte weisen bei beiden Indikatoren einen niedrigen Wert auf, Champion-Städte einen hohen. Nach Definition von PRESTO liegt der Fahrradanteil in Starter-Städten bei bis zu 5 %, in Aufsteiger-Städten zwischen 5 % und 20 % und in Champion-Städten darüber.

PRESTO „VERMÄCHTNIS“

TOOLS, TOOLS, TOOLS



„Die E-Learning-Kurse und die Unterstützung durch die Kursleitung haben mir viel bedeutet. Ich habe viele Erkenntnisse gewonnen und kenne nun die Sichtweise eines Experten.“

Érica Takenouchi (E-Learning-Kurs-Teilnehmerin), Barcelona, Spanien, schrieb ihre Master-Arbeit über das Radfahren im städtischen Umfeld

Empfehlungen und Merkblätter

Neben den in dieser Broschüre vorgestellten Erfahrungen und Empfehlungen hat PRESTO Produkte und Dienstleistungen erarbeitet, um Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen, Stadtplaner bzw. Stadtplanerinnen und technische Fachkräfte beim Aufbau von Kompetenzen und bei der Entwicklung bzw. Verbesserung der Radfahrkultur in ihren Städten zu unterstützen.

So hat PRESTO mehrere Merkblätter und strategische Empfehlungen für Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen und Städteplaner bzw. Stadtplanerinnen in Starter-, Aufsteiger- und Champion-Fahrradstädten erarbeitet, die bei der Schaffung einer fahrradfreundlichen städtischen Umgebung helfen sollen. Die Dokumente wurden analog zu den drei thematischen Säulen des Projekts erarbeitet: Infrastruktur, Fahrrad-Marketing und Pedelecs.

Die vier unter dem Schlagwort „Give Cycling a Push“ („Radfahren anstoßen“) veröffentlichten strategischen Empfehlungen bilden einen klaren und systematischen Rahmen, um vor allem Entscheidungsträger und -trägerinnen bei der Entwicklung einer politischen Radfahrstrategie zu unterstützen. Sie decken folgende Themen ab:

- Allgemeiner Rahmen für die Radfahrpolitik
- Radfahrinfrastruktur
- Fahrrad-Marketing
- Elektrofahrräder

Die strategischen Empfehlungen werden durch 25 „Merkblätter zur Realisierung“ ergänzt, die ausführlichere praktische Informationen zur Umsetzung ausgewählter Maßnahmen zur Radfahrpolitik enthalten. Sie dienen als Arbeitsmittel für diejenigen, die direkt mit der Umsetzung einer Radfahrpolitik betraut sind.

Sowohl die strategischen Empfehlungen als auch die Merkblätter stehen auf der PRESTO-Website in mehreren Sprachen kostenlos zur Verfügung.

PRESTO-Merkblätter

Radfahrinfrastruktur:

- **Netzanbindungen:** Fahrradstreifen, Fahrradwege, Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigung und Radfahren, Radfahren gegen Einbahnstraßen, Fahrräder und Busse sowie Radfahrer und Fußgänger
- **Kreuzungen und Übergänge:** Kreuzungen mit Ampelregelung, Kreisverkehr, Vorfahrtskreuzungen und Niveaufreie Kreuzungen
- **Parken:** Fahrradparkplätze und Abstellmöglichkeiten, Abstellen von Fahrrädern in Wohngebieten und Abstellen von Fahrrädern in Stadtzentren
- **Öffentliche Verkehrsmittel:** Einrichtungen für Radfahrer und Radfahrerinnen an Verkehrsknotenpunkten

Fahrrad-Marketing:

- **Das Bewusstsein fördern:** Breit angelegte Werbekampagnen, Kampagnen für sicheres Radfahren, Gezielte Radfahrkampagnen, Fahrradbarometer und Fahrrad-Events und -Festivals
- **Informieren:** Fahrradkarten und Informationszentren für Radfahrer und Radfahrerinnen (Mobilitätszentren)
- **Kurse und Programme:** Spezielle Radfahrkurse für Erwachsene und Fahrradtestevents

Elektrofahrräder:

- **Gesetzgebung und rechtliche Aspekte**

Pedelecs

Als „Radfahren mit Rückenwind“ wird das Radfahren mit Pedelecs bezeichnet. Pedelecs sind **Fahrräder mit Treithilfe durch einen Elektro-Hilfsmotor**. Sie unterscheiden sich insofern von E-Bikes, als diese mit einem Motor ausgestattet sind, der als ausschließliches Antriebsmittel dient, d. h. der Radfahrer bzw. die Radfahrerinnen muss nicht unbedingt in die Pedale treten.



Nicht jedes Lernen bedarf eines „Feldversuchs“...

Nicht jedes Lernen bedarf eines „Feldversuchs“...

Um möglichst viele Interessengruppen zu erreichen und diejenigen zu unterstützen, die Hilfe am meisten benötigen (Starter-Städte), wurden im Rahmen von PRESTO sieben Onlinekurse erarbeitet; auch diese in Anlehnung an die drei thematischen Säulen des Projekts. Die Kurse sind für selbstständiges Lernen konzipiert und enthalten jeweils eine Reihe von Modulen und „Hausaufgaben“, die auf die örtlichen Gegebenheiten eines Teilnehmers bzw. einer Teilnehmerin zugeschnitten sind.

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen können die Kurse in ihrem eigenen Tempo absolvieren. Die Kommunikation mit der Kursleitung – ein europäisches Fahrradexpertenteam – und Feedback zu Hausaufgaben erfolgen auf elektronischem Weg.

Die Kurse sind in erster Linie für Mitarbeiter der Stadtverwaltung von Starter-Städten bestimmt. Es hat sich aber gezeigt, dass sie auch für Organisationen, die für das Radfahren eintreten, und andere von Interesse sind, die an der Steigerung des Fahrradanteils in ihren Städten arbeiten. Sie existieren zwar nur auf Englisch, sind aber so gestaltet, dass auch Personen daran teilnehmen können, die mit der englischen Sprache weniger gut vertraut sind.

Die PRESTO-E-learning-Kurse werden in ein Produkt umgesetzt, das zukünftig dauerhaft angeboten wird.

Weitere Informationen finden Sie auf der PRESTO-Website.



„Danke, dass Sie sich Zeit für die Beantwortung meiner Fragen und die Überprüfung meiner Hausaufgaben genommen haben. Für mich hat sich der Kurs wirklich als sinnvoll erwiesen. Ich habe wertvolle Informationen für meine künftige Arbeit und einige Ideen für meine derzeitige Tätigkeit erhalten.“

Vladimir Mrkajic (E-Learning-Kurs-Teilnehmer), Fahrradinitiative Novi Sad, Novi Sad, Serbien

60

60 Menschen aus 26 Ländern weltweit haben an den sieben PRESTO-E-Learning-Kursen teilgenommen.

1 250 000

Absatzzahlen spiegeln die wachsende Nachfrage wider. 2010 wurden in Europa rund 1 000 000 Pedelecs verkauft. **Schätzungen zufolge waren es 2011 rund 1 250 000.**

Anreize

In einigen europäischen Ländern wurden nationale oder lokale Programme ins Leben gerufen, um **Anreize für den Kauf von Pedelecs** zu schaffen. Weitere Informationen zu Pedelecs und möglichen Zuschüssen finden Sie in unserer strategischen Empfehlung zu Elektrofahrrädern auf der PRESTO-Website oder direkt über den PRESTO-Partner Europäischer Zweirad-Einzelhandelsverband ETRA (etra@pandora.be).

Themen der PRESTO-E-Learning-Kurse

Radfahrinfrastruktur:

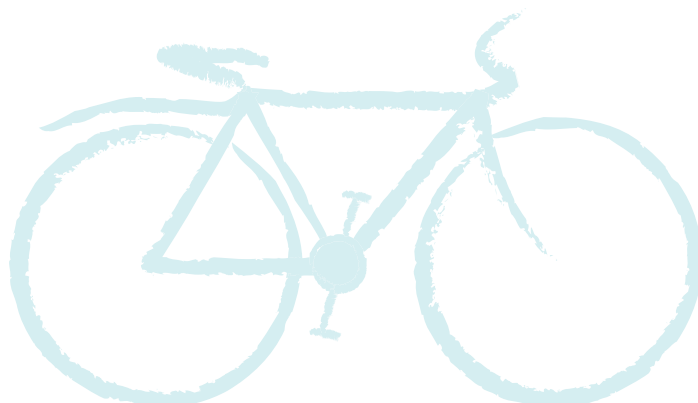
- Fahrradparkplätze
- Kreuzungen und Übergänge
- Infrastruktureinrichtungen für Starter-Städte

Fahrrad-Marketing:

- Mit-dem-Rad-zur-Arbeit
- Mit-dem-Rad-zur-Schule
- Fahrradkarten

Pedelec-Marketing:

- Förderung von Pedelecs in Ihrer Gemeinde



STARTER-STÄDTE

ERFAHRUNGEN, VON DENEN ANDERE PROFITIEREN KÖNNEN

Starter-Fahrradstädte in Europa (Fahrradanteil unter 5 %) haben bei der Entwicklung einer Radfahrkultur im Allgemeinen die größten Herausforderungen zu bewältigen. Bei vergleichsweise geringem täglichen Radfahraufkommen, unzureichender Radfahrinfrastruktur und einer vorwiegend auf den Autoverkehr ausgelegten Straßengestaltung liegt das Potenzial des Fahrrads als Verkehrsmittel nicht unbedingt klar auf der Hand. Unter solchen Umständen fühlen sich viele Menschen verständlicherweise auf einem Fahrrad nicht sicher, so dass es als Verkehrsmittel für sie gar nicht in Frage kommt.

Aber trotz dieser Herausforderungen besteht Hoffnung. Folgendes sollten wir uns klar machen:

- Menschen aller Altersgruppen lieben das Radfahren und sind sich der Vorteile bewusst. Latenter Bedarf ist sicherlich stets vorhanden.
- Das Fahrrad wird bereits von vielen genutzt, wenn auch nicht als Verkehrsmittel, so doch in der Freizeit, am Wochenende oder außerhalb der Stadt.
- Möglicherweise sind auf Ihren Straßen schon mehr Menschen mit dem Fahrrad unterwegs, als Sie vermuten, da sie kaum hörbar sind und nicht viel Platz



Festumzug zum 750. Geburtstag der Stadt Tczew (2010)

in Anspruch nehmen. Sie bleiben oft unbemerkt und werden nicht gezählt.

- Wahrscheinlich gibt es in der Stadt Nischen – in bestimmten Vierteln oder rund um den Universitätscampus –, in denen das Fahrradaufkommen höher ist. Auf diesen kann aufgebaut werden, um den Fahrradanteil in der Stadt insgesamt zu erhöhen.

All dies deutet darauf hin, dass das Potenzial bereits da ist. Starter-Städte brauchen aber eine mutige politische Führung, die das Fahrrad

als Verkehrsmittel unterstützt (und finanziert), obwohl die Mehrheit der Bevölkerung immer noch das Auto dem Fahrrad vorzieht.

Die PRESTO-Partnerstädte Zagreb und Tczew stellen sich diesen Herausforderungen. Sie haben erkannt, dass eine wachsende Nachfrage besteht. Der Ausbau und die Entwicklung der Infrastruktur haben bisher trotz politischer Unterstützung nicht mit der wachsenden Nachfrage Schritt halten können.



Zagreb, Kroatien: Erste Schritte als Fahrradstadt

Zagreb (793 000 Einwohner) ist die Hauptstadt von Kroatien. Der Fahrradanteil der Stadt liegt unter 3 %. Die Realisierung einer Fahrradinfrastruktur (Fahrradwege und -parkplätze) und die Förderung der Nutzung des Fahrrads (einschließlich Pedelecs) als attraktives und kostengünstiges Verkehrsmittel standen im Mittelpunkt der lokalen Aktivitäten im Rahmen von PRESTO. Die Kampagnen zielten auf die breite Öffentlichkeit ab. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten aber Studierende, bei denen ein hohes Potenzial für das Radfahren besteht und die eine kritische Masse zur Förderung der Fahrradkultur in Zagreb bilden können.



Tczew, Polen: Radfahren für alle Generationen

Die Stadt Tczew (60 000 Einwohner) liegt ca. 30 km südlich von Danzig im Norden Polens. Mit einem Fahrradanteil von 2 % hat Tczew eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, um das Potenzial des Radfahrens in der Stadt voll auszuschöpfen. Zu den Aktivitäten zählten die Planung eines Fahrradwegenetzes, die Förderung des Radfahrens für alle Generationen und Pedelec-Vorführungen, insbesondere im Hinblick auf deren Nutzung im beruflichen Umfeld.

Basierend auf unseren Erfahrungen, empfiehlt PRESTO für Starter-Städte:

Infrastruktur ist die beste Werbung

Wenn das Radfahren in Ihrer Stadt nicht sicher genug ist, kann der Fahrradanteil allein durch Kampagnen nicht gesteigert werden. Nur wenige werden sich überzeugen lassen, und viele werden eine solche Politik gar als unverantwortlich empfinden. Andererseits erhöht eine gute Radfahrinfrastruktur die Sicherheit beim Radfahren. In einer Umgebung mit schwierigen Radfahrbedingungen geben Sie durch den Ausbau der Infrastruktur und die Schaffung von Platz für Radfahrer und Radfahrerinnen im städtischen Raum ein deutliches Signal: Radfahren ist möglich und wird als normale Fortbewegungsart respektiert. Allen Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen wird das Bekenntnis der Stadt zum Radfahren bewusst. Natürlich muss ein stadtweites, ausgeklügeltes Fahrradwegnetz nicht in einem Rutsch geschaffen werden. Lösungen, mit denen sich schnell Erfolge erzielen lassen, z. B. Radfahren gegen Einbahnstraßen, angedeutete Fahrradstreifen, vorgezogene Haltelinien und ein auf einzelne Viertel ausgerichteter Ansatz können dazu beitragen, dass sich die Einstellung schon bald ändert.

Sobald Ihr „Produkt“ (Radfahren als Verkehrsmittel) aber eine gewisse Attraktivität erlangt hat, muss es beworben werden. Wenn die Bevölkerung deutliche Verbesserungen erkennt, ändert sie ihr Verhalten. Die erreichten Fortschritte im Ausbau der Radfahrinfrastruktur zu bewerben, wird mehr Menschen dazu anregen, aufs Fahrrad zu steigen. Die Kommunikation kann beginnen, sobald es ein klares Bekenntnis zu einem Ausbauprogramm

gibt. In autogerechten Städten ergeben sich daraus Möglichkeiten, dem Fahrrad einen Platz einzuräumen und ihm als attraktives Verkehrsmittel ein neues Image zu geben.

Kostengünstige Infrastruktur rechnet sich

Wird in einer Stadt, in der die Infrastruktur wenig ausgebildet ist und Autos nach wie vor grundsätzlich Vorrang haben, der Ausbau der Radfahrinfrastruktur in Erwägung gezogen, ist es zunächst schwer, den Platz der Autofahrer und Autofahrerinnen einschränken zu wollen, um Raum für Fahrradwege zu schaffen. Es gibt jedoch einige kostengünstige Maßnahmen, die zudem einfacher zu realisieren sind, wie z.B. „unsichtbare“ Radfahrinfrastruktur (Maßnahmen zur Unterstützung des Fahrradverkehrs, von denen nicht nur Radfahrer bzw. Radfahrerinnen profitieren) wie Verkehrsberuhigungen, Verkehrsreduzierung, Umstrukturierung von Knotenpunkten und Geschwindigkeitsregelungen. Oberste Priorität sollte die Schaffung von Bereichen sein, in denen weniger Autos fahren und das Tempo niedriger ist. Auf diese Weise entstehen von starkem Verkehr abgeschirmte, sichere und ruhige Fahrradrouten, die für potenzielle Radfahrer und Radfahrerinnen attraktiver sind, als Fahrradstreifen oder -wege an stark befahrenen Straßen. Diese Maßnahmen können schnell und kostengünstig umgesetzt werden und bewirken in kurzer Zeit eine beträchtliche Veränderung in der Wahrnehmung von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen sowie und Entscheidungsträgern und -trägerinnen.

Diese ersten Maßnahmen können zum Katalysator für die Umsetzung „harter“ Radfahrinfrastruktur werden und zu einem Anstieg in der Zahl



„Ich fahre seit fast 7 Tagen Fahrrad! Ich habe es vor einer Woche gelernt. Im Kindergarten fahren fast alle Kinder Fahrrad. Wir malen Fahrräder und singen Lieder über Fahrräder. Fahrradfahren macht Spaß.“

Martynka Drozd aus Tczew, Polen, 5 Jahre

der Radfahrer und Radfahrerinnen führen. Es gibt aber noch weitere Argumente für einen Ausbau der Radfahrinfrastrukturmaßnahmen. So haben z. B. Studien gezeigt, dass ein Ausbau der Straßenkapazität nur mehr (Auto-)Verkehr induziert.¹ Zudem hat das Europäische Parlament kürzlich eine Resolution zur Mitteilung der Europäischen Kommission *Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020* verabschiedet.² In diesem Beschluss empfiehlt das Europäische Parlament „den zuständigen Behörden nachdrücklich, in Wohngebieten und auf allen einspurigen Straßen in Stadtgebieten, die keine getrennte Fahrbahn für Radfahrer haben, (...) generell eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorzuschreiben.“

¹ Eddington, R. (2006) *Transport's role in sustaining UK's Productivity and Competitiveness: The Case for Action*. Department for Transport, London.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen –

„Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“; http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_de.pdf



„Auf dem Pedelec bin ich nie aus der Puste und angestrengt oder gerate ins Schwitzen. Es ist absolut einfach und macht Spaß. Ich bin überzeugt, dass dieses moderne Fahrrad, mit dem man bei Sonnenschein und Regen mit dem eingebauten „Rückenwind“ gut vorankommt, auch Anzugträger begeistern wird. Ehrlich, dieses Fahrrad ist genau das Richtige für mich.“

Dubravko Šimenc, Professor und olympischer Goldmedaillengewinner im Wasserpolo

Mit „tief hängenden Früchten“ beginnen

Starter-Städte sollten sich bei der Förderung des Radfahrens zunächst auf die „tief hängenden Früchte“ konzentrieren, also auf diejenigen, die am einfachsten zu erreichen sind.

Hierzu zählen folgende Gruppen:

- Menschen, die noch nicht gewohnheitsmäßig Auto fahren (z. B. Studierende)
- Menschen, die bereits in der Freizeit Fahrrad fahren
- Menschen, die für Gesundheits- oder Umweltargumente zugänglich sind (z. B. Familien mit Kindern)

Konzentriert man sich zunächst auf Gruppen, die für Ihre Botschaft empfänglicher sind, ist die Grundlage für die Erreichung einer kritischen Masse geschaffen. Ist der Ball einmal ins Rollen gekommen, werden auch andere zum Mitmachen motiviert. Dies wiederum führt zum „Safety in Numbers“³ Effekt, („Sicherheit in Zahlen“), der besagt: Je mehr Radfahrer und Radfahrerinnen unterwegs sind, desto stärker werden andere Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen auf sie aufmerksam. Dies erhöht die Sicherheit von Radfahrern und Radfahrerinnen.

Lokales Fachwissen nutzen

Wenn wichtige Gruppen in Planungsprozesse einbezogen werden, ermöglicht dies jedem Einzelnen und jeder Einzelnen, seine oder ihre Meinung zu äußern und aktiv an der Entwicklung eines Fahrradwegenetzes mitzuwirken. Auf diese Weise kann die Stadt bestmögliche Lösungen für spezifische Problemsituationen finden. Die aktive Einbeziehung bestimmter Gruppen in die Planung von Radfahrinfrastruktur, z. B. Studierende, Nachbarschaften oder andere Gruppierungen, zahlt sich durch hohe Motivation zur Beteiligung und starke Identifikation mit den Ergebnissen aus. Zudem stellt die Stadt so erneut ihren Willen unter Beweis, die Radfahrbedingungen zu verbessern.

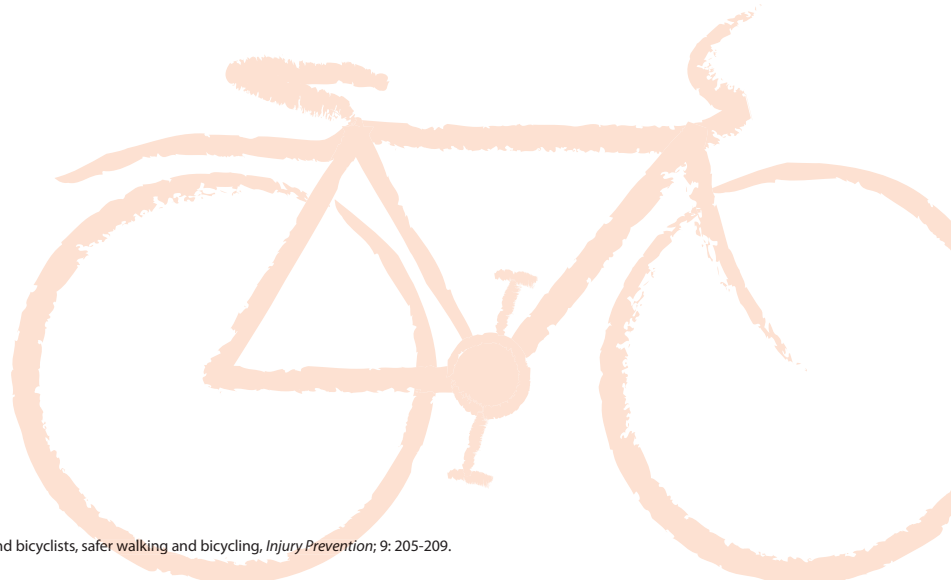
Zur Erarbeitung konkreter Lösungen verfügt nicht jede Starter-Stadt über die Mittel, in der Planungs- oder sonstigen technischen Abteilung Radfahrern und -expertinnen zu beschäftigen. Das heißt jedoch nicht, dass in der Stadt kein Wissen existiert. Radfahrer und Radfahrerinnen und lokale Radfahrorganisationen haben oftmals viel einschlägige Erfahrung in ihrer Stadt gesammelt. Dieses Wissen kann die Verwaltung durch Umfragen, Onlinekommunikation oder persönliche Treffen erschließen.

2 000

2 000 Einwohner und Einwohnerinnen von Tczew nahmen an der PRESTO-Kampagne für das Radfahren für alle Generationen teil – darunter Vorschulkinder, Schüler und Schülerinnen sowie Studierende, Berufstätige und Ruheständler.

dailybike.org

Das Onlineportal www.dailybike.org wurde im Rahmen von PRESTO eingerichtet, um **das Radfahren zu fördern** und den Menschen in Tczew die Möglichkeit zu geben, Barrieren für Radfahrer und Radfahrerinnen in der Stadt zu identifizieren.



³ Jacobsen, P.L. (2003) Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, *Injury Prevention*; 9: 205-209.



Radfahren wird dank des „Coolness-Faktors“ von Pedelecs salonfähig

Durch Pedelecs finden auch Menschen Zugang zum Radfahren, für die dies aus verschiedenen Gründen (Alter, Gesundheit, Topographie, Schwitzen usw.) bislang keine Option war. Auf den ersten Blick scheint es eine große Herausforderung zu sein, in einer Stadt ohne nennenswerten Fahrradverkehr für ein vergleichsweise teures Zweirad zu werben. Dem liegt jedoch eine bestechende Logik zugrunde. Werbung für Pedelecs kann in Starter-Städten wesentlich zum Aufbau einer Radfahrkultur beitragen. Wo ein modernes Auto als Statussymbol gilt, kann ein Hightech-Fahrrad einen ähnlichen Rang einnehmen. Im Pedelec zeigt sich das Fahrrad als modernes, technisch ausgereiftes Verkehrsmittel und keineswegs als altmodisches Gefährt für arme Leute. Und vergleicht man die Kosten eines Pedelecs mit denen des Autos als tägliches Verkehrsmittel in der Stadt, steht das Pedelec extrem gut da.

Es gibt viele Möglichkeiten, in Starter-Städten das Bewusstsein für Pedelecs als neues Verkehrsmittel zu fördern. Durch den Einsatz von Pedelecs in bestimmten sichtbaren Berufen (Post, Polizei usw.) werden die Verwendungsmöglichkeiten und



„In meiner Stadt wächst die Einsicht, dass Einrichtungen für Radfahrer und Radfahrerinnen geschaffen werden müssen. Das Parlament hat dieses Jahr Gesetzesänderungen für mehr Sicherheit für Radfahrer und Radfahrerinnen und die Schaffung neuer Einrichtungen auf den Weg gebracht. Ich bin froh, dass das PRESTO-Team an der Konferenz zur Radfahrpolitik im polnischen Parlament teilgenommen hat.“

Jan Kulas, Mitglied des polnischen Parlaments, Tczew, Polen

Vorteile der Pedelecs deutlich. Zur Erhöhung des „Coolness-Faktors“ und zur Schaffung von Vorbildern auf zwei Rädern bietet sich die Einbindung von Prominenten (Sportlern und Sportlerinnen, Persönlichkeiten aus den Medien usw.) in die Pedelec-Werbung an.

2+1

In Zagreb hat die Stadt zusammen mit zwei Fakultäten der Universität Seminare mit **Vorträgen zu verschiedenen auf das Fahrradfahren bezogenen Themen** organisiert. Studierende des Fachbereichs Geografie sowie der verkehrswissenschaftlichen Fakultät haben Vorträge zu den Themen **Gewohnheiten und Einstellung** der Studierenden der Universität Zagreb **in Bezug auf das Fahrrad als Verkehrsmittel und das Radfahren als Freizeitaktivität** sowie Strategien zur Förderung des Radfahrens gehört. Auf Wunsch der Studierenden wurde ein zusätzlicher Vortrag einer lokalen NRO aus dem Fahrradbereich zum Thema **Schutz und Sicherheit für Radfahrer und Radfahrerinnen und Fahrräder** angeboten. Im Anschluss an die Vorträge entwickelte sich eine lebhafte Diskussion.

15

In Zagreb legten nicht nur Bürger und Bürgerinnen auf dem Pedelec eine Teststrecke zurück, sondern es traten auch **15 Prominente eine Woche lang auf dem Pedelec** in die Pedale und teilten ihre Erfahrungen anschließend mit den nationalen Medien. Unter ihnen waren der britische Botschafter, ein berühmter kroatischer Wasserpolospieler, der Vizekanzler der Universität Zagreb sowie Prominente aus den Bereichen Film, Fernsehen, Musik, Journalismus und Wissenschaft.

200

In Polen ist derzeit nur ein Pedelec-Händler ansässig. Sie sind hier daher nur schwierig zu erwerben. **Im Rahmen von PRESTO hatten jedoch über 200 Erwachsene in Tczew die Gelegenheit, Pedelecs und E-Bikes zu testen.**

PRESTO-AKTIVITÄTEN VOR ORT: INFRASTRUKTURPLANUNG

LOKALE MASSNAHMEN: ZAGREB

Fahrradparkplätze und Fahrradwegnetz

Das Fahrradwegnetz ist (mit derzeit 200 km) noch nicht umfangreich, und es fehlen immer noch Fahrradparkplätze, insbesondere in der Altstadt von Zagreb. Diese Barrieren müssen überwunden werden, um das Fahrradfahren auf breiterer Basis attraktiver zu machen. Im Rahmen von PRESTO wurden Vorschläge für ein Fahrradwegnetz und ein Netz von Abstellflächen für diesen Teil der Stadt, in dem sich die meisten öffentlichen Einrichtungen befinden, erarbeitet. Die Ergebnisse wurden öffentlich präsentiert, um die Bürgerinnen und Bürger zur Meinungsäußerung und zur direkten Beteiligung an der lokalen Infrastrukturplanung anzuregen.

Weitere Informationen:
strategija@zagreb.hr

LOKALE MASSNAHMEN: BREMEN

Fahrradparkplätze für Großveranstaltungen

Der ADFC und die Stadt Bremen machten aus dem Deutschen Evangelischen Kirchentag 2009 in Bremen eine fahrradfreundliche Veranstaltung. Dazu wurden u. a. 2 000 zusätzliche Fahrradparkplätze geschaffen, empfohlene Strecken zwischen den Veranstaltungsorten ausgeschildert, eine Besucherkarte mit Fahrradinformationen erarbeitet und 1 500 Leihfahrräder kostenlos bereitgestellt. Inzwischen hat Bremen einen Plan für Fahrradparkplätze entwickelt, in den die Verbesserungen aus PRESTO eingeflossen sind und der Fahrradparkplätze im Stadtzentrum und an wichtigen Veranstaltungsorten vorsieht.

Weitere Informationen:
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de



PRESTO-Partner treten in Grenoble in die Pedale

LOKALE MASSNAHMEN: GRENOBLE

Einigkeit über die Gestaltung

Im Rahmen von PRESTO wurden Gespräche zwischen lokalen Interessengruppen mit dem Ziel eingeleitet, zu einem Konsens über die Grundsätze der Gestaltung von Stadtstrukturen und Straßen im gesamten Gebiet der Metropolregion zu gelangen. Zu den Interessengruppen zählten die für Straßen, Stadtstrukturen und öffentlichen Verkehr zuständigen Verwaltungsstellen sowie Politiker und Politikerinnen und Nutzergruppen aus dem gesamten Ballungsraum Grenoble Alpes Métropole. Das Ergebnis waren Leitlinien zu Gestaltungsgrundsätzen, in denen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen, insbesondere von denen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, berücksichtigt werden und die nun bei der Realisierung von Infrastrukturvorhaben zu beachten sind.

Weitere Informationen:
lionel.faure@lametro.fr

Tipp Wenn Sie die Förderung von Pedelecs in Erwägung ziehen, denken Sie an geeignete Infrastruktur wie Parkplätze und Aufladevorrichtungen. Da Pedelecs teurer und schwerer sind als herkömmliche Fahrräder, sind hier möglicherweise andere Anforderungen zu berücksichtigen.

LOKALE MASSNAHMEN: TCZEW

Identifizierung von Barrieren fürs Radfahren

Tczew hat die Onlineplattform www.dailybike.org entwickelt, die Bürgern und Bürgerinnen direkten Zugang zu den neuesten Informationen und Aktivitäten im Bereich der Radfahrpolitik bietet. Die Website verfügt über eine Funktion zum Melden infrastruktureller Barrieren für Radfahrer und Radfahrerinnen. Mit Hilfe des Portals kann die Stadt die Bedürfnisse von Radfahrern und Radfahrerinnen besser einschätzen und eine gezieltere Radfahrinfrastruktur planen und entwickeln.

Weitere Informationen:
ciecholinska.presto@gmail.com



Umfrage im Rahmen der Initiative „Geniale“ in Venedig

LOKALE MASSNAHMEN: VENEDIG

Identifizierung von Unfallschwerpunkten

Auf dem venezianischen Festland wurden 60 Unfallschwerpunkte ermittelt und entsprechende Lösungen erarbeitet. Diese Lösungen sind auf CD erhältlich und wurden den Technikern der Stadt Venedig, die die Maßnahmen planen, vorgestellt. Zur Präsentation der durchgeführten Arbeiten und des Potenzials wurde eine 24-seitige Broschüre gedruckt.

Weitere Informationen:
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

Weitere lokale Aktivitäten sind unter www.presto-cycling.eu/de zu finden.

AUFSTEIGER-STÄDTE

ERFAHRUNGEN, VON DENEN ANDERE PROFITIEREN KÖNNEN

Sobald eine Stadt das Niveau einer Aufsteiger-Stadt (Fahrradanteil zwischen 5 % und 20 %) erreicht hat, ist das Radfahren in weiten Teilen der Stadt wahrscheinlich relativ sicher und komfortabel. Es ist bereits eine beträchtliche Infrastruktur vorhanden, die auch genutzt wird. Das Radfahraufkommen ist sogar so hoch, dass diejenigen, die täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind, bereits deutlich in der städtischen Landschaft wahrgenommen werden. Die Eignung des Fahrrads als Verkehrsmittel steht außer Zweifel, und Radfahrer und Radfahrerinnen gelten als eine Gruppe, deren Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, jedoch ist das volle Potenzial noch nicht ausgeschöpft. Eine Aufsteiger-Stadt ist noch mit zwei Herausforderungen konfrontiert: Sie muss mehr Menschen überzeugen, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen, und sie muss den weiteren Ausbau eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes vorantreiben.

Es müssen also weitere Anstrengungen zur Erweiterung und Diversifizierung der Radfahrinfrastruktur und der Einrichtungen für Radfahrer und Radfahrerinnen unternommen werden. Hierunter können z. B. öffentliche Fahrräder (für Einheimische und Besucher) sowie sichere Abstellmöglichkeiten an Verkehrsknotenpunkten, z. B. verschließbare Boxen und/oder überwachte Fahrradparkplätze oder automatische Fahrradparkanlagen fallen. Und da Aufsteiger-Städte noch



Fahrradaufbewahrung in Grenoble

ein großes Potenzial im Hinblick auf den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ausschöpfen können, ist viel Information und Werbung nötig.

Empfehlungen von PRESTO für Aufsteiger-Städte:

Erhalten und Ausbauen des bereits Erreichten

Eine Aufsteiger-Stadt hat, wie oben beschrieben, bereits ein sinnvolles Fahrradwegnetz geschaffen, und Radfahrer sind ein sichtbarer Teil des Alltags in der Stadt. In dieser Phase ist es wichtig, die bestehende Infrastruktur zu erhalten und weiter auszubauen sowie Lücken im Netz

zu schließen, so dass ein für neue Nutzer und Nutzerinnen attraktives engmaschiges Fahrradwegnetz (mit einem empfohlenen Höchstabstand von 250 m zwischen parallelen Routen in Ortschaften) entsteht. Alleingänge sollten vermieden werden, denn eine Radfahrinfrastruktur muss in das Gesamtkonzept der Stadtplanung sowie die Park- und Fußwegepolitik eingebunden werden. Schulungen in diversen Abteilungen der Stadtverwaltung zu technischen Leitlinien für Radfahrinfrastruktur sind eine gute Möglichkeit, Unterstützer bzw. Unterstützerinnen zu gewinnen und einen Konsens über die Wichtigkeit von Investitionen in Einrichtungen für sicheres Radfahren zu erreichen. In großstädtischen Ballungsgebieten ist ein



Venedig, Italien: Alle aufs Rad

In Mestre auf dem venezianischen Festland (180 000 Einwohner) ist der Fahrradanteil mit 19 % recht hoch, jedoch gibt es nach wie vor Raum für Verbesserungen. Im Mittelpunkt der Aktivitäten in Venedig standen die Analyse von Unfallschwerpunkten und entsprechende Lösungsvorschläge, die Entwicklung eines neuen, erweiterten Radwegeplans, Aktivitäten, mit denen Kinder ermuntert werden sollten, das Rad für den Schulweg zu nutzen, sowie Stadtveranstaltungen und Marketing für Pedelecs.



Grenoble, Frankreich: Vom gelegentlichen Radfahren zum Radfahren im Alltag

Der Ballungsraum Grenoble Alpes Métropole (400 000 Einwohner) liegt im Osten Frankreichs in Alpennähe (aber noch im Flachland). Der Fahrradanteil in der Stadt Grenoble ist mit 5 % aller Fahrten (4 % im gesamten großstädtischen Ballungsgebiet) mäßig. Die lokalen Aktivitäten im Rahmen von PRESTO zielten darauf ab, den Fahrradanteil in einem Ballungsgebiet mit einer Infrastruktur, die einer Aufsteiger-Stadt würdig ist, aber vergleichsweise wenigen Radfahrern, zu erhöhen. Zu den Aktivitäten zählten die Entwicklung allgemeiner Gestaltungsgrundsätze für das Radfahren im gesamten städtischen Ballungsgebiet, Fahrradveranstaltungen, die Entwicklung einer zielgerichteten Werbestrategie für das Radfahren im Alltag sowie Pedelec-Vorfürhungen.

Konsens aller beteiligten Behörden über die Gestaltungsgrundsätze unabdingbar, um den Weg für die Weiterentwicklung zur Champion-Fahrradstadt zu ebneten.

Infrastruktur ist nicht alles

Besonders in Aufsteiger-Städten müssen Infrastrukturentwicklung und Werbung Hand in Hand gehen. Machen Sie es bekannt, wenn ein neuer Abschnitt eines Fahrradstreifens fertig ist oder eine neue Parkmöglichkeit zur Verfügung steht. Laden Sie die Medien ein, und lassen Sie die Bilder für sich sprechen. Die Menschen werden die neuen Einrichtungen schätzen (sofern sie darüber informiert sind) und diese auch nutzen. Machen Sie sich aber auch auf kritische Stimmen gefasst, denn die gibt es immer. Manchmal dauert es einfach, bis man sich an Neuerungen gewöhnt hat. Lassen Sie sich davon nicht entmutigen. Weisen Sie unermüdlich auf die Vorteile hin – und ermuntern Sie auch andere Unterstützer, sich entsprechend zu äußern.

Was die Werbung betrifft, muss eine Aufsteiger-Stadt sich nicht mehr mit den „tief hängenden Früchten“ begnügen. Verbesserte Radfahrbedingungen vor Ort sind das beste Argument für breiter angelegte Kampagnen, mit der andere Zielgruppen angesprochen werden

können. Hierzu können Arbeitgeber und Unternehmen, Angestellte oder Schulen (und Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren) zählen, sowie diejenigen, die täglich einkaufen gehen.

Ohne die Unterstützung der lokalen Politik (einschließlich finanzieller Mittel) gestaltet sich die Ausarbeitung einer umfassenden Kommunikationsstrategie, die alle anspricht, schwierig. Den größten Erfolg darin, potenzielle Radfahrer und Radfahrerinnen zu erreichen, versprechen Werbekampagnen, bei denen bestimmte Themen wie Gesundheit oder finanzielle Ersparnis im Vordergrund stehen.

Andere Verkehrsteilnehmer nicht vergessen

Der Anteil der Fahrrads am gesamten Verkehrsaufkommen droht an eine „gläserne Decke“ zu stoßen, wenn sich die Einstellung anderer Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen (Autofahrer und -fahrerinnen, die glauben, Straßen seien nur für sie da, oder Fußgänger und Fußgängerinnen, die belebte Stadtgebiete nicht mit Radfahrern bzw. Radfahrerinnen teilen möchten) nicht ändert. Um dieses Problem zu überwinden, muss im Gesamtkonzept einer Stadt die Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer bzw. Verkehrsteilnehmerinnen vorgesehen sein. Freilich sind aber auch nicht alle Radfahrer und Radfahrerinnen Unschuldslämmer.



„Wir unterstützen die Stadtverwaltung von Grenoble in ihrem Bestreben, Schulkinder und Eltern vom Fahrrad als reguläres Verkehrsmittel für den Schulweg zu überzeugen.“

Monique Giroud, Vorsitzende des Verbands für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie der Rad- und Fußwege (ADTC), Grenoble, Frankreich



„Unsere mit Unterstützung von PRESTO erarbeiteten politischen Leitlinien für die lokale Infrastruktur drücken das aus, was wir alle als Planer der städtischen Infrastruktur, die zwar verschiedene Institutionen vertreten, aber auf demselben Gebiet tätig sind, uns gewünscht haben: Gemeinsam Fortschritte bei der Berücksichtigung der Radfahrer und Radfahrerinnen zu machen.“

Alain Berger, Leiter der Abteilung für Verkehr, Straßen und Ausrüstung, Stadt Echirrolles, Frankreich

60

In Venedig wurden im Rahmen von PRESTO **60 Unfallschwerpunkte** analysiert und **60 fachliche Lösungen** vorgeschlagen. Die Gesamtkosten der Änderungen wurden auf 7 076 900 EUR geschätzt. Wie die Lösungen finanziert werden sollen, ist zwar noch unklar, aber es ist gut, Pläne in der Hinterhand zu haben, die sofort umgesetzt werden können, sobald Mittel zur Verfügung stehen.

Das Verhalten einiger Radfahrer und Radfahrerinnen stellt für Personen, die zu Fuß oder mit Auto unterwegs sind, ein echtes Problem dar. Daher bedarf es gezielter Aktionen zur Förderung eines guten Radfahrverhaltens. Wenn das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel respektiert werden soll, müssen auch Radfahrer und Radfahrerinnen bereit sein, Verkehrsregeln zu beachten und Rücksicht auf andere zu nehmen.



„Das Projekt PRESTO hat die Kinder in vielen Schulen meiner Stadt gelehrt, dass es großen Spaß macht, für den Schulweg das richtige Verkehrsmittel zu wählen, und dass sie den Erwachsenen auf diese Weise vor Augen führen können, wie wertvoll saubere Luft ist und dass wir alle ohne Ausnahme dafür verantwortlich sind. Mr CO₂ ist nur zu schlagen, wenn alle lernen, ihre Rolle in diesem Mannschaftsspiel gut zu spielen.“

Roberto Di Bussolo, Beauftragter für nachhaltige Mobilität (alias Mr CO₂), Stadt Venedig, Italien

Warum nicht mal ein Fahrrad leihen?

Die Investition in ein öffentliches Fahrradverleihsystem kann Aufsteiger-Städte zusätzlich voranbringen. Ein solches System, wie es sie in Venedig und Grenoble (und vielen anderen Städten in Europa) gibt, bietet Menschen, die bislang nicht Fahrrad fahren oder kein Fahrrad besitzen, die Möglichkeit, es auszuprobieren. Derartige Systeme haben das Fahrrad als Verkehrsmittel in ganz Europa ins öffentliche Bewusstsein gerückt und nachweislich zu mehr Fahrradverkehr geführt. Besonders in Städten mit viel Tourismus kann durch ein öffentliches Fahrradverleihsystem der Fahrradanteil erhöht werden.

Als sinnvoll könnte sich auch der öffentliche Verleih von Pedelecs erweisen, da dadurch u. U. mehr Menschen für das Radfahren zu begeistern sind. Ein solches System wurde beispielsweise 2011 in Offenbach eingerichtet. Aber: ohne Subventionen sind die Erfolgchancen öffentlicher Fahrradverleihsysteme, ob mit oder ohne Pedelecs, eher gering. Ob der Mehrwert die Zusatzkosten rechtfertigt, müssen Sie selbst entscheiden (häufig können auch Sponsoren gewonnen werden).



„Die von der Stadt Venedig in Zusammenarbeit mit dem FIAB getragene Initiative „Grüne Meile“ war auf Grundschulen in Mestre ausgerichtet. Die Kinder waren von der Initiative völlig begeistert und lernten auf spielerische Weise die Grundsätze kennen. Sie werden einmal zu aufgeklärteren und gewissenhafteren Menschen heranwachsen und etwas bewirken.“

Viviana Tre, Vorsitzende des FIAB (italienischer Verband der Fahrradfreunde) Mestre, Italien

53%

Die **Anzahl der Schulkinder**, die den Schulweg täglich mit dem Fahrrad zurücklegen, **stieg während der PRESTO-Initiative „Grüne Meile“** in Venedig um **53 %**. Die Kinder **sparten** in dem Monat, in dem sie an dem Projekt teilnahmen, **10 900 kg CO₂ ein.**⁴

Der Plan

In Grenoble ging es vor PRESTO bei der Öffentlichkeitsarbeit allgemein um den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel, und es gab nur wenige Veranstaltungen speziell zum Thema Radfahren. **PRESTO sorgte für eine vermehrte Ausrichtung auf das Fahrrad als Verkehrsmittel, für das es einer besonderen Werbestrategie bedurfte. Am Ende stand ein Werbekonzept eigens für das Radfahren.** PRESTO hat viel zur Entwicklung der Radfahrkultur in Grenoble beigetragen.

⁴ Berechnungsmethode: Eine 15-minütige Fahrt (durchschnittlicher Schulweg) im Privat-Pkw (rote Aufkleber) sorgt zu einem CO₂-Ausstoß von 2 kg, bei Fahrgemeinschaften und Busfahrten (gelbe Aufkleber) liegt der Ausstoß bei 200 g, mit dem Fahrrad und zu Fuß (grüne Aufkleber) wird kein CO₂ ausgestoßen. Die während des Wettbewerbs für die genutzten Verkehrsmittel gesammelten Aufkleber wurden gezählt und in jeder Klasse zur ursprünglichen Situation ins Verhältnis gesetzt, um die CO₂-Ersparnis zu berechnen.

PRESTO-AKTIVITÄTEN VOR ORT: FÖRDERUNG DER NUTZUNG DES FAHRRADS

LOKALE MASSNAHMEN: TCZEW

Förderung des Radfahrens für alle Generationen

In Tczew wurden im Rahmen von PRESTO Werbe- und Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt, die sich an alle Altersgruppen (Kinder, Studierende, Erwachsene, Großeltern) und alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen richteten und darauf abzielten, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel ins Bewusstsein zu rücken. Diese Maßnahmen umfassten moderierte Gesprächsrunden mit Einwohnergruppen, Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Mobilitätstage und Straßenaktionen während der Feierlichkeiten zum Tag der Straße sowie Wettbewerbe. Die lokalen Medien wurden stets einbezogen.

Weitere Informationen:
ciecholinska.presto@gmail.com

LOKALE MASSNAHMEN: GRENOBLE

Aktion für den Schulweg mit dem Rad

Im Rahmen von PRESTO wurde 2011 in Grenoble zusammen mit dem Verband für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie der Rad- und Fußwege (ADTC) eine Aktion für den Schulweg mit dem Rad organisiert. Sechs Kindergärten, 18 Grundschulen und vier weiterführende Schulen nahmen mit insgesamt 5 626 Kindern und Jugendlichen teil. Die Schulen mit dem höchsten Anteil von Radfahrern und Radfahrerinnen wurden ausgezeichnet. Die durchschnittliche Beteiligungsquote lag bei 53 %.

Weitere Informationen:
myriam.wuyam@lametro.fr



Wettbewerb „Grüne Meile“ in Venedig

LOKALE MASSNAHMEN: VENEDIG

„Grüne Meile“

Beim Wettbewerb „Grüne Meile“ traten Grundschulklassen gegeneinander an. Dabei wurden einen Monat lang täglich Punkte für das Verkehrsmittel vergeben, mit dem die Kinder zur Schule gekommen waren. Im Verlauf der Initiative war ein echter Wandel im Mobilitätsmuster der Schulkinder zu beobachten: Die Anzahl der derer, die für den Schulweg das Fahrrad nutzten, stieg um 53 % (+ 29 Schüler). Damit war die (auf Basis früherer Ergebnisse) erwartete Steigerung um rund 15 % bei Weitem übertroffen. Für die 347 Teilnehmer des Projekts wurde im San-Giuliano-Park in Mestre eine Abschlussveranstaltung mit jeder Menge Spaß und konkreten praktischen Aktivitäten rund um das Thema Sicherheit und die Vorteile des Radfahrens organisiert.

Weitere Informationen:
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

LOKALE MASSNAHMEN: BREMEN

Fahrradzähler

Im Rahmen von PRESTO erhielt die Stadt die Gelegenheit und finanzielle Unterstützung zur Aufstellung mehrerer Fahrradzähler, darunter eines Zählers mit digitaler Anzeigetafel. Die Prüfung und Erörterung aller Möglichkeiten zur Zählung von Radfahrern und Radfahrerinnen und zur Anzeige der Ergebnisse dauerte zwei Jahre. Schließlich einigte man sich aber auf ein Programm für acht Zähler, von denen der erste – mit Anzeigetafel – im Herbst 2011 aufgestellt wurde. Die Zahl der seither gezählten Radfahrer und Radfahrerinnen übertrifft sogar die kühnsten Erwartungen aller Beteiligten.

Weitere Informationen:
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

LOKALE MASSNAHMEN: ZAGREB

Förderung des Radfahrens bei Studierenden

Die auf Studierende, eine wichtige Zielgruppe in Zagreb, abzielenden Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens bestanden aus Vorträgen rund um das Thema Radfahren in Seminaren und einer wissenschaftlichen Erhebung bei fast 600 Studierenden der Universität Zagreb. Zweck der Erhebung war es, den Fahrradanteil unter den Studierenden und das Potenzial für neue Radfahrer und Radfahrerinnen unter ihnen zu ermitteln sowie Empfehlungen für Verbesserungen der Infrastruktur und andere Maßnahmen zu sammeln, die die Motivation, aufs Rad zu steigen, vergrößern würden.

Weitere Informationen:
strategija@zagreb.hr

Weitere lokale Aktivitäten sind unter www.presto-cycling.eu/de zu finden.

CHAMPION-STÄDTE

ERFAHRUNGEN, VON DENEN ANDERE PROFITIEREN KÖNNEN



Bremer Fahrradfestival (2010)

In einer Champion-Stadt (mit einem Fahrradanteil von über 20 %) werden kurze Distanzen sehr häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, und es ist bereits ein stadtweites Fahrradnetz vorhanden. Hier gilt es, noch mehr Menschen von den Vorteilen des Radfahrens zu überzeugen, wobei besonders die „hoch hängenden Früchte“ anvisiert werden sollten. Dazu können ältere Menschen, aus Ländern ohne Fahrradkultur eingewanderte Menschen oder Gelegenheitsradfahrer bzw. Gelegenheitsradfahrerinnen zählen, die möglicherweise überzeugt werden können, häufiger vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Zugleich

bedarf es weiterer Innovationen und Anstrengungen, um bei zunehmendem Fahrradaufkommen in städtischen Gebieten für einen reibungslosen Verkehrsfluss zu sorgen – wie in früheren Jahrzehnten für den Autoverkehr geschehen.

In dieser Phase sollten infrastrukturbezogene Maßnahmen auf eine Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten, den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur und eine Verbesserung von Verkehrsfluss und Geschwindigkeit abzielen. Dazu können z. B. vorhandene Fahrradstreifen verbreitert oder „Fahrradschnellspuren“ geschaffen werden,

um für mehr Komfort zu sorgen und das Netz attraktiver zu machen. Zugleich müssen Werbung und Öffentlichkeitsarbeit fortgesetzt werden, um einerseits diejenigen, die bereits täglich mit dem Rad unterwegs sind durch nützliche Informationen und kleine Belohnungen (als Dank für ihre Mühe) bei der Stange zu halten, und andererseits um weiteres Potenzial freizusetzen.

Empfehlungen für Champion-Städte auf Grundlage der Erfahrungen aus PRESTO:

Werbung – eine Daueraufgabe

Selbst Champion-Städte müssen weiter für das Radfahren werben. Hierbei können jedoch andere Methoden angewendet werden als in Starter- und Aufsteiger-Städten. Durch Werbekampagnen und Stadtmarketing wird das Radfahren zu einem Teil der Identität der Stadt, und das Bekenntnis der Stadtverwaltung zum nachhaltigen Verkehr verdeutlicht. So stellt z. B. die Onlinekommunikation mit Radfahrern und Radfahrerinnen, beispielsweise über Plattformen, auf denen sie ihre Meinung zum Fahrradwegnetz äußern können, ein wertvolles Instrument für Champion-Städte dar, das unterstreicht, wie ernst die Meinung der Radfahrer und Radfahrerinnen genommen wird.

Bei allen Aktivitäten kann eine erfahrene, starke Verbraucher-Organisation, beispielsweise ein Radfahrerverband, ein



Bremen, Deutschland: Fahrradinnovationen und Großveranstaltungen

Das norddeutsche Bremen (550 000 Einwohner) hat bereits einen sehr guten Fahrradanteil (25 % aller Fahrten). Um diesen zu erhalten und zu steigern, bedarf es jedoch einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit und Planung. Schwerpunkte der lokalen Aktivitäten im Rahmen von PRESTO waren die Planung von Fahrradparkplätzen bei Großveranstaltungen, Werbekampagnen für fahrradfreundliche Großveranstaltungen, Fahrradfestivals, die Aufstellung eines Fahrradzählers (mit Anzeige) sowie Pedelec-Vorführungen.

400 000

Bremen **zählt Radfahrer und Radfahrerinnen**. Ein Zähler an einer von Radfahrern und Radfahrerinnen stark frequentierten Brücke über die Weser ist mit einer digitalen Anzeige ausgestattet. **Hier wurden in den ersten zwei Monaten 400 000 Radfahrer und Radfahrerinnen gezählt**. Zusätzlich werden in Bremen sieben weitere Zählstreifen dauerhaft installiert, die der Stadtverwaltung ständig präzise Zahlen liefern sollen.

50%

Zwar herrschte in Bremen der Eindruck eines bereits hohen Fahrradaufkommens, doch die mit dem neuen Fahrrad-zähler erfassten Zahlen überraschten sogar **Verfechter des Radfahrens. Pro Woche werden 50 000 Radfahrer bzw. Radfahrerinnen gezählt; das sind 50 % mehr, als die Stadtverwaltung vermutet hat!**

200

Ein nicht in Bremen ansässiger Händler, der beim Fahrradfestival am autofreien Tag 2009 Pedelecs vorstellte, **verkaufte nach der Veranstaltung über 200 Pedelecs an Kunden und Kundinnen aus Bremen**.



„Wenn mehr Verkehrsteilnehmer ihr Auto gegen ein Pedelec eintauschten, dann hätten wir mit einem Mal viel mehr Platz in den Straßen. Unser PRESTO-Partner ETRA unterstützte uns hier bei mehreren Testangeboten, wodurch Pedelecs in Bremen zu einem echten Verkaufsschlager wurden.“

Ludger Koopmann, Stellvertretender Bundesvorsitzender des ADFC, Bremen

wichtiger Partner bei Werbekampagnen sein. Sie kann Fachwissen in Bezug auf Fragen der Infrastruktur beisteuern, die Stadtverwaltung in ihren Bemühungen unterstützen und dabei helfen, eine Verbindung zur radfahrenden Bevölkerung herzustellen.

Abstellen und feiern

Das Fahrrad ist platzsparend, kaum hörbar und umweltfreundlich und damit das ideale Gefährt für den Weg zu Großereignissen (Fußballspielen, Konzerten oder Festivals). Davon profitieren die Veranstalter, die Anwohner und Anwohnerinnen und natürlich Radfahrer und Radfahrerinnen

selbst. Attraktiv ist das Fahrrad als Verkehrsmittel jedoch nur, wenn es genügend Abstellmöglichkeiten in der Nähe der Haupteingänge des Veranstaltungsortes gibt. Bereits bei der Werbung für eine Veranstaltung müssen die Besucher daher ermuntert werden, mit dem Rad zur Veranstaltung zu kommen, denn dann ziehen sie diese Möglichkeit bei der Planung tatsächlich auch in Erwägung.

Pedelecs als Multiplikatoren

Pedelecs können in einer Champion-Stadt für einen ganz neuen Blickwinkel sorgen. Die neue Technologie mag die Herzen von Technikbegeisterten höher schlagen lassen, jedoch spielen Pedelecs auch eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, neue Zielgruppen anzusprechen (ältere Menschen, Berufstätige mit weitem Arbeitsweg, Menschen, die in hügeligen Regionen leben oder schwere Lasten transportieren müssen). Auf Teststrecken kann jeder und jede selbst erleben, wie anders sich ein „Fahrrad mit Rückenwind“ anfühlt. Als Pedelec-Teststrecke eignet sich z. B. ein mehrstöckiges Parkhaus (das für Autos geschlossen wird). Um das öffentliche Interesse zu wecken, können Synergieeffekte mit anderen Großveranstaltungen (wie einem Festival oder autofreien Tag) genutzt werden. In Zusammenarbeit mit Arbeitgebern und Arbeitgeberinnen vor Ort können Städte auch ein Demonstrationsprojekt für Pedelecs im Arbeitsumfeld



Fahrradstreifen in Bremen



Separater Fahrradweg in Bremen

durchführen, das es Arbeitnehmern und -nehmerinnen ermöglicht, Pedelecs als Dienstfahrzeuge auszuprobieren.

Radfahrer zählen

Da Fahrräder wenig Platz einnehmen und leise sind, fallen sie auf den Straßen einer Stadt oft kaum auf, weshalb Verkehrsmanager (und andere) die Zahl der Radfahrer und Radfahrerinnen häufig erheblich unterschätzen. So genannte „Fahrradbarometer“ (Fahrradzähler mit digitaler Anzeige) sind, obgleich sie mitunter als teure Spielerei zu Werbezwecken kritisiert werden, eine Möglichkeit, Radfahrern und Radfahrerinnen zu zeigen, dass sie zählen (und gezählt werden).

Falls Kritik laut wird, ein Fahrradbarometer sei nur ein teures Spielzeug, muss Ihnen klar sein, dass die Aufstellung des Barometers zu einer politischen Streitfrage werden kann, die zu Verzögerungen führen oder sogar den Ausgang einer Wahl beeinflussen könnte. In Bremen hat der Fahrradzähler glücklicherweise politischen Rückhalt. Der Bremer Umweltsenator wurde in den örtlichen Medien folgendermaßen

zitiert: „Mit großem Aufwand werden an jeder Kreuzung Automengen erfasst – beim Fahrrad waren wir bisher auf zufällige Befragungen im Abstand von fünf Jahren angewiesen.“⁵

Die digitale Anzeige des „Barometers“ ist nicht zwingend erforderlich, das Zählen der Radfahrer und Radfahrerinnen hingegen schon. In Bremen gibt es nur eine digitale Anzeige (an einer vielbefahrenen Brücke), aber es werden sieben weitere Zählstellen eingerichtet, die den Verkehrsmanagern eine genaue Vorstellung vom Fahrradaufkommen in der Stadt vermitteln werden.

Ein Tipp zum Schluss: Bei der Entscheidung über die Platzierung eines „Fahrradbarometers“ muss leider auch das Auftreten von Vandalismus in Erwägung gezogen werden. Die Anzeige sollte für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen zwar klar sichtbar, idealerweise aber für Vandalen schlecht erreichbar sein.

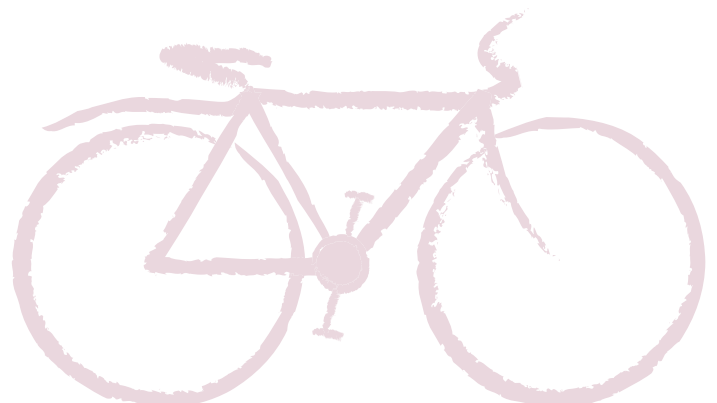
1 000

PRESTO hat Veranstalter und Besucher bzw. Besucherinnen für Fahrradabstellmöglichkeiten sensibilisiert. 2011 wurden bei der **BREMINALE**, einem großen Open-Air-Festival an der Weser mit 200 000 Besuchern und Besucherinnen, mit Unterstützung des PRESTO-Partners ADFC **1 000 mobile Fahrradparkplätze bereitgestellt**. Die Radfahrer und Radfahrerinnen unter den Besuchern waren froh über das Angebot, das interessanterweise den positiven Nebeneffekt hatte, dass selbst Fahrräder außerhalb der Ständer in ordentlichen Reihen abgestellt wurden. Noch Monate nach der Veranstaltung erinnern sich die Menschen an diese positive Erfahrung, und die Veranstalter möchten die Zusammenarbeit künftig fortsetzen.



„Das Umweltressort verfolgt seit vielen Jahren das Ziel, den Fahrradverkehr zu fördern und den Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr weiter zu erhöhen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung brauchen wir Daten und Fakten über den Radverkehr. Deshalb wird die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer an bedeutenden Stellen des Radwegenetzes in Zukunft automatisch gezählt. PRESTO hat uns beim Einstieg unterstützt – vielen Dank!“

Dr. Joachim Lohse, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen



⁵Weser-Kurier, 28. Oktober 2011, S. 8.

PRESTO-AKTIVITÄTEN VOR ORT: WERBUNG FÜR PEDELECS

LOKALE MASSNAHMEN: GRENOBLE

Autofahrer und Autofahrerinnen vom Potenzial des Pedelecs überzeugen

Ende 2011 wird eine einmonatige Werbekampagne durchgeführt, um Pedelecs unter Arbeitnehmern bzw. -nehmerinnen und allgemein den Menschen in Grenoble (besonders denen, die in hügeligen Bereichen leben oder täglich mehr als 10 km zurücklegen) stärker bekannt zu machen, ihre Verwendung vorzustellen und ihren Nutzen zu verdeutlichen. Der Auftakt zur Werbekampagne findet in einer belebten Einkaufszone statt, und die örtlichen Händler präsentieren eine Auswahl von Pedelecs. Interessierte können über eine Hotline kostenlos ein Pedelec buchen. Vor der Probefahrt gibt es eine Einführung zur Technik und Sicherheit. Die Ergebnisse der Kampagne werden ausgewertet und fließen in die Pedelec-Politik für 2012 ein.

Weitere Informationen:
myriam.wuyam@lametro.fr

LOKALE MASSNAHMEN: ZAGREB

Pedelec-Test

Im Rahmen dieser Werbekampagne für Pedelecs testeten u. a. Prominente in Zagreb eine Woche lang Pedelecs. An der Werbung für Pedelecs im Rahmen von PRESTO beteiligten sich verschiedene Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens aus den Bereichen Politik, Sport, Wissenschaft und Medien. Einige von ihnen teilten ihre Erfahrungen in Medien und wurden so zu Vorbildern für nachhaltigen Verkehr. Zusätzlich wurden im geschichtsträchtigen Maksimir Park in Zagreb öffentliche Testfahrten angeboten. Über die Veranstaltungen wurde in den nationalen Medien berichtet.

Weitere Informationen:
strategija@zagreb.hr



Werbung für Pedelecs in Tczew

LOKALE MASSNAHMEN: BREMEN

Pedelec-Vorführungen und Teststrecken

Der ADFC stellte anlässlich von Fahrradfestivals und autofreien Tagen in Bremen zusammen mit einigen Händlern Pedelecs für Vorführungen und Tests zur Verfügung. Zudem wurde zentral zwischen Hauptbahnhof und Stadtzentrum die GoPedelec-Teststrecke von ExtraEnergy aufgebaut und vom Projektpartner ETRA betreut. Mehrfach boten Pedelec-Testveranstaltungen im Rahmen von Festivals, Ausstellungen und anderen Fahrradtestevents Besuchern die Gelegenheit, Pedelecs kennenzulernen. Angesichts der Tatsache, dass Pedelecs noch nicht sehr bekannt sind, hat man festgestellt, dass es wirkungsvoller (und einfacher) ist, Pedelecs im Rahmen anderer Fahrradveranstaltungen zu präsentieren, als eine große Veranstaltung ausschließlich für Pedelecs zu organisieren.

Weitere Informationen:
tobias.leuze@adfc-bremen.de

LOKALE MASSNAHMEN: TCZEW

Werbung für Pedelecs

In Tczew wurde auf zwei Arten für Pedelecs geworben: einerseits durch Vorführungen mit Testfahrten bei Veranstaltungen und andererseits durch den Verleih von Pedelecs für den Zeitraum von einer Woche (an Geschäftsleute, ältere Menschen und andere). An den Werbemaßnahmen nahmen 500 Menschen teil, von denen rund 100 für mindestens eine Woche ein Pedelec ausliehen. Durch Befragungen und Interviews wurde ermittelt, als wie nützlich Pedelecs wahrgenommen werden. Die Ergebnisse zeigen, dass Elektrofahrräder älteren Menschen das Radfahren erleichtern und auch in hügeligen Regionen eine gute Lösung sind. Die Werbung für Elektrofahrräder in Tczew hat bewirkt, dass sich heute mehr Einwohner und Einwohnerinnen dafür interessieren.

Weitere Informationen:
ciecholinska.presto@gmail.com



Pedelec-Vorführung in Venedig

LOKALE MASSNAHMEN: VENEDIG

Pedelec-Vorführung

Die allererste Pedelec-Vorführung in Venedig wurde im Rahmen von PRESTO organisiert. Bei dieser Veranstaltung in Mestre am „ökologischen Sonntag“ konnten die Besucher und Besucherinnen insgesamt 10 Pedelecs auf einem Fahrradstreifen im Stadtzentrum ausprobieren. Mit der Werbeveranstaltung konnten über 200 Bürger und Bürgerinnen erreicht werden.

Weitere Informationen:
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

Weitere lokale Aktivitäten sind unter www.presto-cycling.eu/de zu finden.

DER WEG ZUR RADFAHRKULTUR

EIN PAAR TIPPS

Ziel von PRESTO war es, Städten zu helfen, Möglichkeiten zum Auf- oder Ausbau einer Radfahrkultur zu finden, umzusetzen und andere daran teilhaben zu lassen. Die Toolbox des Projekts umfasst Dokumentationen von Vor-Ort-Tagungen, sieben E-Learning-Kurse, sowie vier Empfehlungen und 25 Merkblätter in verschiedenen Sprachen, die auch nach Ende des Projekts im Januar 2012 zur Verfügung stehen werden. Auf Grundlage sämtlicher Projektergebnisse und -aktivitäten haben wir die folgenden allgemeinen Empfehlungen und Erkenntnisse zusammengetragen, um andere bei der Umsetzung einer Radfahrpolitik in Starter-, Aufsteiger- und Champion-Fahrradstädten zu unterstützen:



Fahrradfestival in Grenoble

Zielgruppen erreichen

- 🚲 Werben Sie so viel wie möglich: Auch die brilliantesten Maßnahmen sind nutzlos, wenn sie niemand kennt.
- 🚲 Die Förderung des Radfahrens in der Nähe von Schulen und Universitäten ist in jeder Stadt sinnvoll, da so junge Generationen überzeugt werden.
- 🚲 Fahrrad- oder Pedelec-Testtage und -wochen oder Testveranstaltungen sind eine gute Möglichkeit, die Menschen vom Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit oder Schule zu überzeugen.
- 🚲 Soziale Medien eignen sich hervorragend, um Ihre Zielgruppe zu erreichen, zu informieren und auch selbst Informationen zu erhalten. Viele Radfahrer und Radfahrerinnen sind gerne bereit, ihre Meinung über gute und schlechte Erfahrungen oder Angebote mit anderen zu teilen. Auf einem Fahrrad ist es z. B. kein Problem, kurz anzuhalten, ein Foto zu schießen und es auf elektronischem Wege anderen direkt zur Verfügung zu stellen.

Fahrradstrategien umsetzen

- 🚲 Richten Sie das Augenmerk nicht auf einzelne Arten der Mobilität, denn um die Nutzung des öffentlichen Raums und potenzielle Strategien für Veränderungen zu ermitteln, muss das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen analysiert werden.
- 🚲 Beziehen Sie möglichst viele Interessengruppen ein, und teilen Sie ihnen mit, was Sie aus welchen Gründen planen.
- 🚲 Etablieren Sie das Fahrrad auf Planungsebene als normales Verkehrsmittel, indem Sie den Fahrradverkehr in bestehende Prozesse einbinden.
- 🚲 Der Fahrradverkehr ist eine lokale Angelegenheit, die eine ortsspezifische Herangehensweise erfordert. Sich Ideen aus anderen Städten zunutze zu machen, ist wunderbar, aber berücksichtigen Sie auch die Gegebenheiten in Ihrer Stadt, und prüfen Sie, wie Lösungen an Ihre Anforderungen angepasst werden können.
- 🚲 Konflikten zwischen Personen auf dem Rad und denen, die zu Fuß unterwegs sind, muss durch eine klare Struktur des gemeinsam genutzten Raums und durch Informationskampagnen vorgebeugt werden.



Zu guter Letzt: Lassen Sie sich nicht entmutigen! Sie sind Vorreiter eines Kulturwandels. Dieser braucht Zeit, und Sie werden sicherlich nicht jeden und jede aufs Fahrrad bekommen, aber mit harter Arbeit und Geduld werden Sie einiges bewirken.

Weitere Informationen

www.presto-cycling.eu/de

Projektkoordinatoren

Rafael Urbanczyk

r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu

Tel: +49 (0)221 60 60 55 16

Michael Laubenheimer

m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu

Tel: +49 (0)221 60 60 55 23

Übersetzt aus dem Englischen.

Weitere Sprachfassungen: Englisch, Französisch, Italienisch, Kroatisch und Polnisch.

Weitere Exemplare oder Fassungen in anderen Sprachen können angefordert werden bei:

Leiterin der Projektöffentlichkeitsarbeit

Dr. Florinda Boschetti, European Cyclists' Federation

f.boschetti@ecf.com

Tel: +32 (0)2 880 92 79

Redaktion

Rafael Urbanczyk und Bonnie Fenton (Rupprecht Consult)

in Zusammenarbeit mit Dirk Dufour (Ligtermoet & Partners)

Grafikdesign

De Visu Digital Document Design

Dezember 2011

Copyright

Alle Fotos wurden von den PRESTO-Städten und dem PRESTO-Konsortium zur Verfügung gestellt.

Wir freuen uns, wenn die Informationen in dieser Broschüre zur Förderung des Radfahrens verwendet werden können. Holen Sie jedoch bitte vor der Verwendung jeglicher Teile daraus unsere schriftliche Genehmigung ein. Vielen Dank!

Haftungsausschluss

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt beim Autorenteam.

Die Publikation gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Gemeinschaften wieder.

Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

PRESTO: Förderung des Radfahrens im Alltag wird unterstützt durch



PRESTO ist offizieller Partner der von der Europäischen Kommission initiierten Kampagne „Nachhaltige Energie für Europa“.



PRESTO-Konsortium:



 **Sie mögen PRESTO?** Mögen Sie uns doch auch auf Facebook! <http://tiny.cc/ygoiy>