

Exkursionsbericht zur Exkursion Belgrad,  
Zagreb, Ljubljana 2013

Radverkehrsinitiativen und -  
kultur in Belgrad, Zagreb und  
Ljubljana heute

Exkursionsleiter: Günter Emberger  
Organisation: Tadej Brezina

Juni 2013

Meryem Lemcherreq



## Radverkehrsinitiativen und -kultur in Belgrad

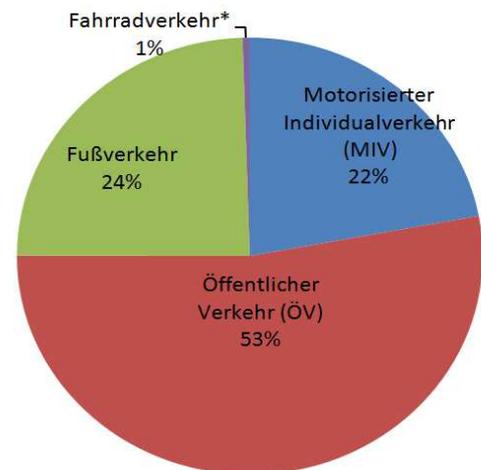
Der erste Radweg in Belgrad wurde im Jahre 1978 hergestellt, dieser war nur wenige Kilometer lang. Gut zwanzig Jahre später folgten wenige weitere Radwege. Heutzutage befinden sich die meisten Radwege entlang des Sava-Ufers (Fahrradverband Yugo Cycling Campaign, 2006), daher dienen die Radwege hauptsächlich Erholungszwecken.

Laut der einer ELTIS-Studie zählt Belgrad Täglich ca. 20.000 Radfahrer. Die Gesamtlänge des Radwegenetzes betrug 2007 rund 20 Km (FABU for ELTIS, 2007). Abb. 1 liefert soll einen Eindruck über die Aufteilung des Verkehrsaufkommens (Modal Split) übermitteln. Hier muss erwähnt werden das vom Verkehrsbüro Belgrad der Radverkehrsanteil mit unter 1% abgeben wurde. Der geringe Radverkehrsanteil lässt sich durch die als sehr mangelhaft zu bezeichnende Radinfrastruktur der Stadt erklären. Die Vorgefundenen Radwege befanden sich zum größten Teil in einem schlechten Zustand.

*"Das Korridorsystem für Fahrräder basiert auf dem 1986 erstellten Plan für die Entwicklung eines Fahrradsystems in Belgrad, den Plänen des Zentrums für städtische Planung und Entwicklung und auf zusätzlichen Recherchen, die vom Belgrader Stadtplanungsinstitut durchgeführt wurden. Auf der Grundlage eines Rastersystems wurde zunächst von der Notwendigkeit ausgegangen, die beiden Ufer der Save und das Erholungsgebiet um den See Ada Ciganlija miteinander zu verbinden, die Radverkehrsrouten von Zonen mit einer hohen Verkehrsdichte zum Fluss hin zu verlagern und die Ufer der Save und der Donau über das Zentrum hinweg zu verbinden. Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Raumplanung bestehenden Möglichkeiten für Verkehrsrouten, Umfrageresultaten und der Beschaffenheit des Terrains (Böschungen, etc.) wurden Fahrrad-Korridore vorgeschlagen. Die Gesamtlänge der empfohlenen Korridore beträgt 158 km. Diese sind in zwei Phasen unterteilt: Die erste verläuft über eine Länge von 56 km und der zweite Korridor hat eine Länge von 102 km. Von der Kommunalverwaltung in Belgrad wurde beschlossen, im Jahr 2004 zwei Projekte durchzuführen: Fahrrad-Korridore in Belgrad, und Fahrrad-Korridore, die beliebte Zonen mit Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete verbinden." aus dem ELTIS-Bericht "Korridore für Radfahrer in Belgrad (Serbien)" (FABU for ELTIS, 2007)*

Laut Aussage des Sekretariats für Verkehr wird derzeit einiges veranlasst um den Radverkehr in der Stadt zu fördern, Beispielsweise werden in Neu-Belgrad (Novi Beograd) neue Radwege geplant, zur Verkehrsberuhigung ist es geplant in der Innenstadt 30km/h Zonen einzuführen weiteres wird angedacht Servicestellen entlang der Radhauptverkehrsachsen zu errichten, aus NGOs, Polizei und dem Sekretariat für Verkehr wurde ein Komitee für Radfahren gegründet. Ziel ist es bis 2020 den Radfahreranteil auf 20% zu erhöhen.

### Modal Split in Belgrad



**Abb. 1 Modal Split in Belgrad** (Quelle: Verkehrsbüro Belgrad)

### - Fahrradaufzug an der Brankosbrücke:



**Abb. 2** Radaufzug an der Brankos-Brücke in Belgrad (Foto: Kerstin Sigl)

Mirko Radovanci initiierte 1997 den Bau des 15 Meter hohen Radliftes an der Brankos-Brücke (Brankov most). Der Aufzug ist 365 Tage im Jahr in Betrieb und wird kostenfrei zur Verfügung gestellt. Der Aufzug verbindet einen Sava-Ufer Radweg mit der Brankos-Brücke, diese verbindet die Altstadt Belgrads mit dem neuen Stadtteil Novi Beograd.

Der Radaufzug wurde im Rahmen der Exkursion besichtigt. Da ich den Lift nicht persönlich besichtigen konnte, muss ich an dieser Stelle von Kollegen Berichtes wiedergeben, ein Aufzugswärter ist für das Bedienen des Aufzuges zuständig, dieser soll seiner Aufgabe nach Lust und Laune nachgegangen sein. Der Fahrradaufzug soll der Bevölkerung einen längeren Umweg durch den starken Verkehr um auf die Brücke zu gelangen ersparen.

Der Fahrradverband Yugo Cycling Campaign präsentiert auf seiner Homepage <http://www.bicikl.info/> verschiedene Vorschläge um die Radinfrastruktur in Belgrad zu verbessern:

### - Bike-Tram-System:

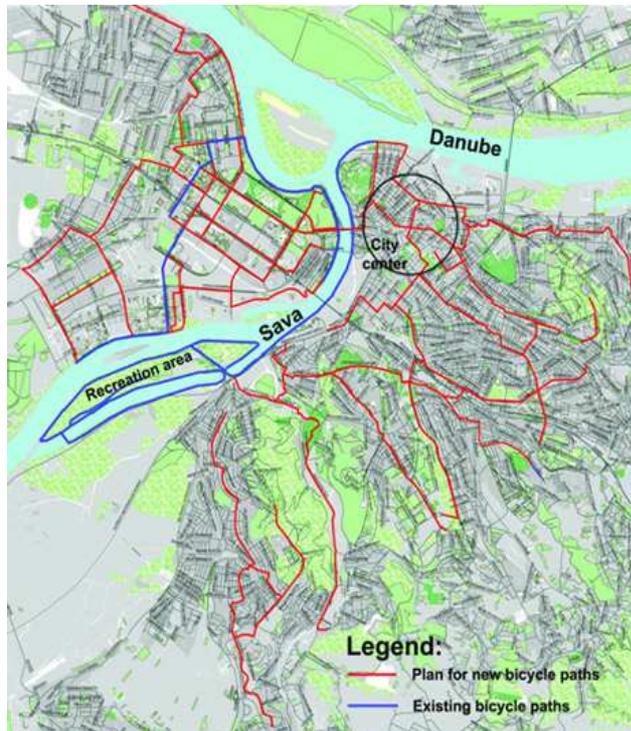
Ein weiterer Entwicklungswunsch des Fahrradverbandes ist die Einführung einer Fahrradtram. An der Vorderseite der Straßenbahn befindet sich ein Anhänger auf dem die Fahrgäste ihre Fahrräder verladen können. Abb. 3 zeigt als Beispielfoto die Stuttgarter Zahnradbahn.



**Abb. 3** Bike Tram System am Beispiel der Stuttgarter Zahnradbahn (Quelle: <http://www.stuttgart.de>)

### - Radfahrerkorridore

Es wird angestrebt weitere Radfahrerkorridore zu entwerfen, da bisher nur wenige existieren (siehe Abb. 4, die blauen Korridore sind die bereits hergestellten, die roten sind in Planung). Wie eingangs erwähnt wurde befinden sich die Radwege hauptsächlich an den Sava-Ufer. Die Altstadt Belgrads ist kaum mit dem Rad befahrbar, da hier reger PKW-Verkehr herrscht.



**Abb. 4** Geplante Radfahrerkorridore in Belgrad (Quelle: <http://www.bicikl.info>)

### - Radbrücken

Es besteht der starke Wunsch bereits existierende Radwege entlang der Donau- und Save-Ufer durch die Errichtung einiger Radbrücken zu verbinden. Dies scheint ein relativ kostspieliger Vorschlag zu sein deren Realisierung, meiner Meinung nach nicht sehr bald erfolgen wird (Radfahreranteil zur gering/Bedarf, hohe Herstellungskosten). Laut dem Sekretariat für Verkehr wird die Einführung einer Rollfähre auf der Save überlegt.



**Abb. 5** Beispiel einer Radbrücke (Quelle <http://www.bicikl.info>)

Erwähnenswert ist an dieser Stelle auch die NGO für Radbewegung "**Ulice za bicikliste**" (English: Streets for Cyclists), sie wurde April 2011 gegründet und im Dezember 2011 offiziell angemeldet. Ziel ist es das Radfahren in Belgrad durch diverse Veranstaltungen, Informationsstände und -Aktionen zugänglicher zu machen (Ulice za bicikliste). Die NGO setzt sich für die Einführung eine Bike-Sharing-Systems in Belgrad ein, es ist geplant die ersten 30 Minuten kostenfrei anzubieten.



Abb. 6 Beispielbild zu einer Bikesharing-Anlage (Quelle: <http://www.uzb.rs> (Ulice za bicikliste))



Auf der Website <http://voziulice.wordpress.com/> wurde ein Blog eingerichtet der Regelmäßig Informationen die das Radfahren in die Radfahrer in Belgrad betreffen (Vozi Ulice).



Eine weitere Radinitiative in Belgrad ist 'Beociklizacija' <http://www.bck.rs>. Diese bietet auch diverse Informationen für Radfahrer (Lazić).

Für kurze Aufenthalte in Belgrad bietet sich der Fahrradverleih iBikeBelgrade an. Hier werden vierstündige Radtouren durch Belgrad angeboten (zum Preis von: 15€) (IbikeBelgrade, 2011)



## Literaturverzeichnis-Belgrad

FABU for ELTIS, F. o. (2007). *Korridore für Radfahrer in Belgrad (Serbien)*. <http://www.eltis.org/>.

*Fahrradverband Yugo Cycling Campaign*. (2006). Abgerufen am 04. April 2013 von Društvo ljubitelja biciklizma - JUGO CIKLING KAMPANJA: <http://www.bicikl.info/>

*IbikeBelgrade*. (2011). Abgerufen am 04. Juni 2013 von IbikeBelgrade: <http://ibikebelgrade.com/>

Lazić, M. (kein Datum). *Beociklizacija*. Abgerufen am Juni 2013 von Beociklizacija: <http://www.bck.rs/>

*Ulice za bicikliste*. (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von Ulice za bicikliste: <http://www.uzb.rs/>

*Vozi Ulice*. (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von Vozi Ulice je udruženje: <http://voziulice.wordpress.com/>

## Radverkehrsinitiativen und -kultur in Zagreb



Die Stadt Zagreb bietet rund 250 km Fahrradwege, die ersten wurden Ende der achtziger Jahre gebaut. Laut einer CIVITAS-Umfrage nutzen 52% der Stadtbevölkerung zumindest gelegentlich das Fahrrad. Der Anteil der Radfahrer am gesamten Verkehrsvolumen auf Zagrebs Straßen betrug im Jahr 2006 5,56 %. (Magens, 08/2007).

Eine wichtige Maßnahme die im Zuge des ELAN Projektes initiiert wurde, war das durchsetzen der Anforderung dass jede neugebaute Straße automatisch mit einer Radspur ausgestattet werden muss. Dies hat zur Folge, dass mit jedem Ausbau des Straßennetzes auch ein Ausbau der Radwegeninfrastruktur erfolgte (Magens, 08/2007).



Die von der EU-Co finanzierte CIVITAS-Initiative ("City-Vitality-Sustainability") hat viel zum heutigen Stand der Radkultur und -initiativen in Zagreb beigetragen. Es besteht aus mehreren Phasen, chronologisch gereiht sind diese:

- CIVITAS I (2002-2006): es nahmen 19 Städte in vier Forschungs-und Demonstrationsprojekte teil,
- CIVITAS II (2005-2009): an dieser Initiative nahmen 17 Städte über weitere vier Projekte teil (unter aderen Ljubljana),
- CIVITAS Plus (2008-2013): ist die dritte Phase der CIVITAS-Initiative, 25 Städte arbeiten zusammen an auf fünf gemeinsamen Projekten:
  - CIVITAS ARCHIMEDES: Aalborg , Brighton & Hove , San Sebastian , Iasi , Monza , Usti nad-Labem-
  - CIVITAS ELAN: Ljubljana , Gent , Zagreb , Porto , Brno
  - CIVITAS MIMOSA: Bologna , Funchal , Utrecht , Danzig , Tallinn
  - CIVITAS MODERN: Craiova , Brescia , Coimbra , Vitoria-Gasteiz
  - CIVITAS RENAISSANCE: Perugia , Bath , Gorna-Oryahovitsa , Szczecinek , Skopje
- CIVITAS Plus<sup>2</sup> dieses läuft von 2012 bis 2017

Grundlegendes Ziel der CIVITAS-Projekte ist es die Städte zu unterstützen, wirksame Maßnahmen und Strategien für eine nachhaltige Mobilität in den teilnehmenden Städten einzuführen. Ziel ist es eine deutliche Verschiebung des Modal Split zu einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen, dies ist durch die Förderung sowohl innovative Technik und richtlinienbasierten Strategien erreichbar.

Für den Radverkehr in Zagreb ist das CIVITAS PLUS Projektpaket von Bedeutung, da in diesem das CIVITAS ELAN-Projekt initiiert wurde.

Einige Objektiv e und Maßnahmen der CIVITAS ELAN-Projektes werden nachfolgend zusammengefasst:

- Vernetzung von Rad und ÖV durch die Errichtung von Fahrradständern nahe großer Haltestellen (Bike & Ride)
- Einführen 30km/h Zonen zu Erhöhung der Sicherheit von Radfahrern
- Entwicklung eines Fahrrad Gesamtkonzeptes als Grundlage einer ganzheitlichen Radverkehrspolitik durch die Schaffung der Position eines Rad-Koordinators in der Stadt Zagreb - Dieser Plan wurde nicht offiziell vom Stadtrat akzeptiert, dient aber als Basis für die Entwicklung des Radverkehrs in Zagreb.



Promoting Cycling for Everyone  
as a Daily Transport Mode

Im Zuge des CIVITAS ELAN-Projekt wurden Informations- und Motivationskampagnen veranstaltet und ein Rad- Informationsplattform gegründet (<http://www.presto-cycling.eu>)

Einen Überblick über die Wirkung der CIVITAS-Initiative zu gibt Abb. 7 das ein Diagramm aus dem Projektbericht darstellt, es zeigt die Entwicklung des Radverkehrs nach CIVITAS ELAN.

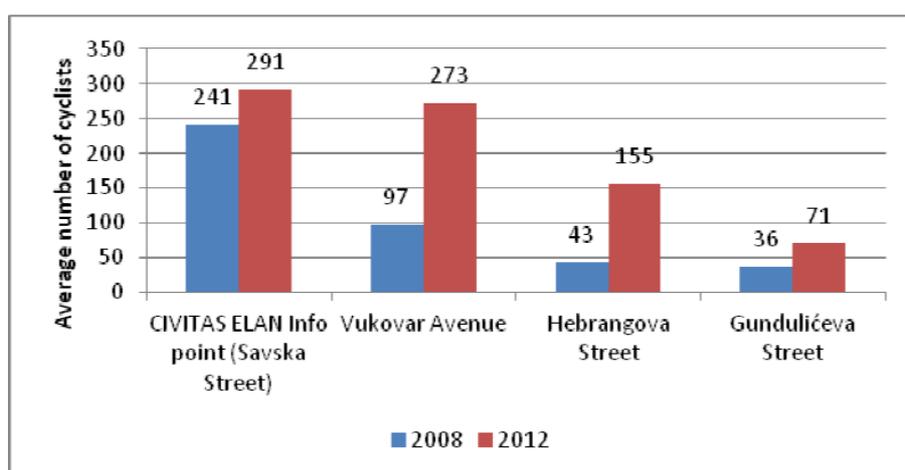


Abb. 7 Entwicklung des Radverkehrs in Zagreb nach CIVITAS ELAN (Quelle: (Dirk Engels, 2012)

Im Rahmen der Exkursion wurde die lokale 'Radlobby' (**Syndikat biciklista**) besucht, hier erhielten wir Informationen über die Schwierigkeiten der Radfahrer in der Stadt begegnen. Wir erfuhren das es von Staatlicher Seite wenig genaue Zahlen den Radverkehr betreffend gibt. Die Sicherheit der Radfahrer auf den Straßen ist meist gefährdet, den Antrieb dafür sehen die Aktivisten im Fahrstil der Autofahrer, aus diesem Grund benutzen auch relativ viel Radfahrer den Bürgersteig, nur rund 25% fahren im Mischverkehr.

Es wird von der Stadtverwaltung gefordert eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzuführen und separate Radwege zur Verfügung zu stellen. Eine Zusammenarbeit mit dem Rathaus wird angestrebt um die Situation der Radfahrer in der Stadt zu verbessern, da der Radverkehr zu Zeit Gesetzlich nicht ausreichend geregelt ist. Zusätzlich zu ihrer Bemühungen die politische Situation der Radfahrer in Zagreb zu verbessern, veröffentlicht Syndikat biciklista auch Broschüren und Plakate die auf die Radwege der Stadt aufmerksam machen sollen und generell das Radfahren der Bevölkerung näher bringen sollen.



International Conference  
on Cycling and Cycling  
Tourism

Zagreb, Croatia, 25-27 April  
2013

Als Zeichen der Neuorientierung der Stadtverwaltung in Richtung des Radverkehrs, wurde heuer die Internationale Konferenz über Radfahren und Radtourismus von 25. bis 27. April in Zagreb veranstaltet. Zielgruppe der Konferenz sind Verkehrsexperten und -politiker und Experten der Tourismusentwicklung: Planer, Architekten, Fremdenverkehrsämter und Agenturen, touristische Destinationen, Manager und Vertreter der öffentlichen und privaten Belange, zuständige für die Entwicklung bestimmter Gebiete. (International Conference on Cycling and Cycling Tourism).

Eine weitere Radinitiative ist der Radverleih BlueBike  (BlueBike). Dieser bietet Räder Stunden oder Tageweise zum Verleih an, sowie diverse Radtouren durch die Stadt.

## Literaturverzeichnis-Zagreb

*BlueBike*. (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von BlueBike: <http://www.zagrebbybike.com/>

Dirk Engels, D. K. (19. Dezember 2012). *CIVITAS ELAN Final Evaluation Report*. Von CIVITAS : <http://www.civitas-initiative.org/> abgerufen

*International Conference on Cycling and Cycling Tourism*. (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von Međunarodna konferencija o biciklističkom prometu i cikloturizmu: <http://www.cyclingeurope2013.com/>

Magens, T. (08/2007). *Ausbau der Infrastruktur in Kombination mit Erweiterung des Radwegnetzes in Zagreb / Kroatien*. ELTIS Case Study.

*Syndikat biciklista*. (kein Datum). Abgerufen am Juni 2013 von Syndikat biciklista: <http://sindikاتبiciklista.hr/>

## Radverkehrsinitiativen und -kultur in Ljubljana

Der Radverkehr bildet 10% des Verkehrsanteils in Ljubljana, die Stadt bietet 170 km Radwege. Der erste Radfahrer-Club der Stadt Ljubljana wurde bereits im Jahr 1895 gegründet, derzeit gibt es mehr als 10 Radfahrerclubs und das Radfahrer Netzwerk ist auf dem Streben nach einer Verbesserung der Bedingungen der Radwege innerhalb der Stadt.



In Ljubljana wurde ebenso wie in Zagreb die CIVITAS-Initiative in zwei Etappen durchgeführt. Vor den Projekten war Stadtzentrum schwer mit dem Rad befahrbar, da hier reger Pkw-Verkehr herrschte. Allgemein war die Radinfrastruktur mangelhaft dadurch war Sicherheit der Radfahrer war nicht gegeben, die Sicherheit der Fahrräder war auch nicht hoch, da zu wenig Stellplätze in der Stadt vorhanden waren.

### **CIVITAS MOBILIS Projekt (2005-2009)**

Bei dem CIVITAS MOBILIS Projekt spielte die Partizipative Planung eine große Rolle, aktives Engagement und die Beteiligung der Zivilgesellschaft war bei der Mobilitätsplanung und Umsetzung entscheidend. Ziel des MOBILIS-Projektes war es das Modell der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Entwicklung der Mobilität in der Stadt zu verbessern und den Ausbau der Radinfrastruktur in der Stadt zu verbessern. Das CIVITAS MOBILIS Projekt wurde zu ca. 40% von der EU kofinanziert.

### **CIVITAS ELAN Projekt (2008-2012)**

Das CIVITAS ELAN Projekt wurde bereits für die Stadt Zagreb vorgestellt (Teilnehmende Städte sind: Ljubljana, Zagreb, Gent, Brünn und Porto). Dieses Projekt hatte zahlreiche Lösungen um eine saubere Mobilität zu erreichen unter anderem auch den Radeverkehr betreffend. Um die Radkultur der Bürger näher zu bringen wurden Informationskampagnen, Workshops und Schulungen veranstaltet, auch wurden Broschüren veröffentlicht. Im Zuge es ELAN Projekts wurde die Innenstadt im Jahr 2008 Autofrei, was anfänglich mit Skepsis betrachtet wurde entpuppte sich als großer Erfolg. Bauliche Maßnahmen (Kopfsteinpflaster, Begrünung, Errichtung neuer Fußgänger- und Radbrücken) haben dazu beigetragen der Innenstadt Charme und Charakter zu verleihen. Zahlreiche Autostellplätze wurden aus dem Innenstadtbereich Ljubljanas außerhalb bzw. unterirdisch verlegt.

Ziel des Projektes ist es bis 2020 den Verkehrsanteil aufzuteilen in  $\frac{1}{3}$  zu Fuß oder mit dem Rad,  $\frac{1}{3}$  ÖV und  $\frac{1}{3}$  mit dem PKW.

### **Maßnahmen und Objektiv im Rahmen einer Umfassenden Radfahrer Strategie:**

Um den Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr in Ljubljana von zurzeit 8-10% auf 20% im Jahr 2020 zu erhöhen, wurden Strategische Richtlinien und Empfehlungen erarbeitet die :

- die Raumplanung,
- die Berücksichtigung der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- das Einbindung der Radfahrer in relevanten Themen,
- bestehende und neue Infrastruktur,

- die Änderung der bestehenden Verkehrsregime zum Vorteil der Radfahrer,
- Aktivitäten für die Sicherheit schutzloser Gruppen und
- das aufweisen der Nutzen des Radfahrens in der Stadt

verbessern sollen.

### Umsetzungen des Projekts:

- Entwicklung einer interaktiven Radkarte mit regelmäßigen Upgrades der Informationen über Fahrrad-Infrastruktur, Bicke(LJ)-Terminals, Fahrradständer, Dienstleistungen und ausweisen potenziell gefährlicher Stellen,
- Beauftragung eines Koordinators,
- Gründung einer Radfahrerplattform,
- 20-% Reduktion der Unfälle mit Radfahrern.

(Širola, 10 February 2012), (Jörg Kastelic, 2010).

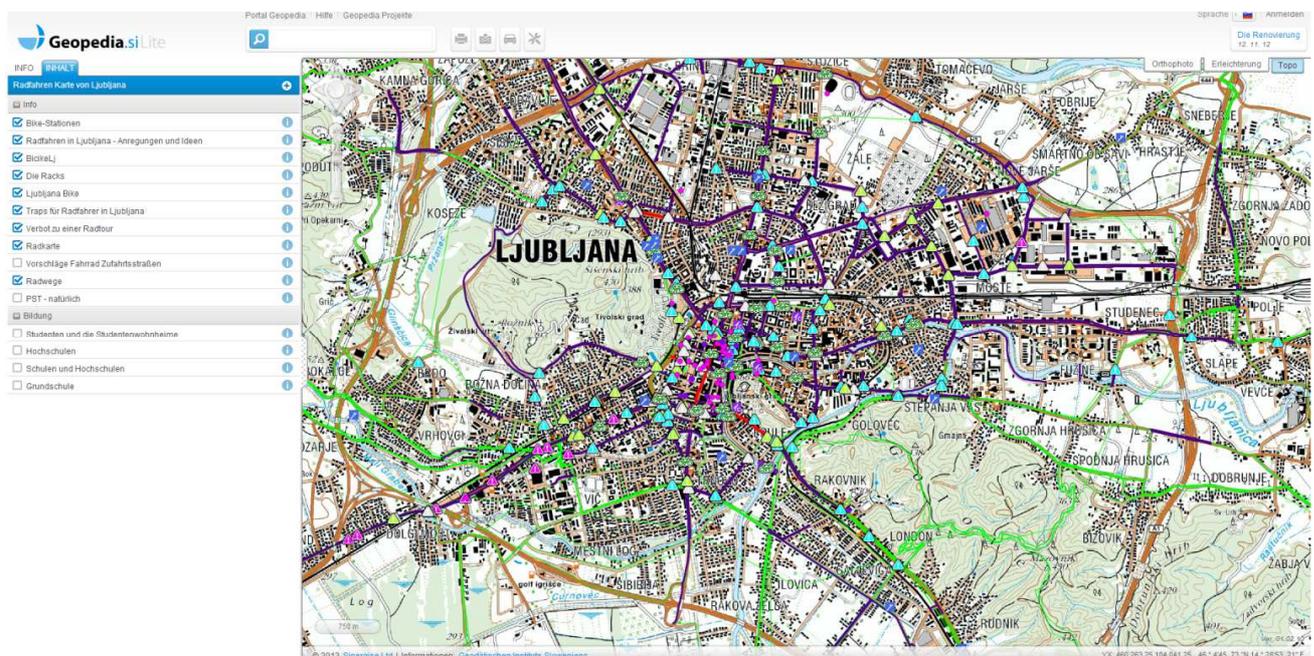


Abb. 8 Interaktive Radkarte der Stadt Ljubljana

## BicikeLJ



Ljubljana verfügt seit Mai 2011 über ein Radverleih-System das mit dem CityBike in Wien ident ist: nach erfolgter Anmeldung im System kann ein Rad an den Stationen ausgeborgt werden und an einer beliebigen Station wieder zurück gegeben werden. Die Kosten belaufen sich auf pro einem Euro pro Jahr oder drei Euro für eine Woche.

Zusätzlich zu einem Hauptterminal gibt es in einem Umkreis von je 300 bis 500 m 30 weitere Stationen mit insgesamt ca. 300 Fahrrädern. Nach eineinhalb Jahren betrieb zählt das System ca. 40.000 registrierte User, insgesamt wurden die Räder mehr als eine Million mal ausgeborgt (BicikeLJ). Im Rahmen der Exkursion durften wir eine Radtour mit BicikeLJ-Rädern unternehmen.



Abb. 9 BicikeLJ-Rad in Ljubljana

## LJUBLJANA BIKE

Ljubljana Bike ist ein Fahrradverleih für Touristen und andere Stadtbesucher. Verleihstelle ist das slowenische Touristische Informationszentrum - STIC, dieses bietet auch geführte Radtouren durch die Stadt an (LJUBLJANA BIKE, 2013).



Abb. 10 Räder des Radverleihs Ljubljana Bike (Quelle <http://www.visitljubljana.com/>)

## Trimo Urban Crash



Trimo Urban crash ist ein internationaler Wettbewerb für Architekturstudenten, von der Firma Trimo (Fertigung von Stahlkonstruktionen), dieser hatte heuer das Thema: 'Fokus auf das Thema Rad- und Nachhaltigkeit'. Dies soll nochmals klarstellen dass der Radverkehr der Stadt ein großes Anliegen ist.



Abb. 11 Sieger des Trimo Urban Crash Wettbewerbs in Ljubljana

Die Bike Base in Ljubljana wird Radfahren gewidmet und bietet soll den Radfahrern folgendes anbieten:

- Möglichkeit kleinere Reparaturen am Rad durchzuführen
- Kaffee, kalte Getränke erhältlich
- Internetzugang (WIFI)
- Möglichkeit Elektrobikes zu aufladen

Die Anlage soll, so weit möglich nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit hergestellt und geführt werden. (Trimo Urbancrash)

## Literaturverzeichnis-Ljubljana

*BicikeLJ.* (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von BicikeLJ: <http://en.bicikelj.si/>

Jörg Kastelic, M. M. (2010). *Training Plan.* CIVITAS ELAN .

*LJUBLJANA BIKE.* (2013). Abgerufen am Mai 2013 von LJUBLJANA BIKE: <http://www.visitljubljana.com/en/ljubljana-and-central-slovenia/traffic-transport/ljubljana-bike/>

Širola, D. (10 February 2012). *Implementation status report on the installation of 60 bicycle racks.* CIVITAS ELAN .

*Trimo Urbancrash.* (kein Datum). Abgerufen am Mai 2013 von <http://www.trimo-urbancrash.com/>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Modal Split in Belgrad (Quelle: Verkehrsbüro Belgrad)	2
Abb. 2 Radaufzug an der Brankos-Brücke in Belgrad (Foto: Kerstin Sigl)	3
Abb. 3 Bike Tram System am Beispiel der Stuttgarter Zahnradbahn (Quelle: <a href="http://www.stuttgart.de">http://www.stuttgart.de</a> )	3
Abb. 5 Beispiel einer Radbrücke (Quelle <a href="http://www.bicikl.info">http://www.bicikl.info</a> )	4
Abb. 4 Geplante Radfahrerkorridore in Belgrad (Quelle: <a href="http://www.bicikl.info">http://www.bicikl.info</a> )	4
Abb. 6 Beispielbild zu einer Bikesharing-Anlage (Quelle: <a href="http://www.uzb.rs">http://www.uzb.rs</a> (Ulice za bicikliste))	5
Abb. 7 Entwicklung des Radverkehrs in Zagreb nach CIVITAS ELAN (Quelle: (Dirk Engels, 2012)	8
Abb. 8 Interaktive Radkarte der Stadt Ljubljana	11
Abb. 9 BিকেLJ-Rad in Ljubljana	12
Abb. 10 Räder des Radverleihs Ljubljana Bike (Quelle <a href="http://www.visitljubljana.com/">http://www.visitljubljana.com/</a> )	12
Abb. 11 Sieger des Trimo Urban Crash Wettbewerbs in Ljubljana	13

