



# **1. Mobilität-Werk-Stadt**

**Im Rahmen des Projekts „Mobilität-  
Werk-Stadt für die Metropole Ruhr“**

Samstag, 18. April  
von 10.30 bis 14 Uhr

Gemeindezentrum Essen-Altenessen,  
Hövelstraße 17 in Essen



## **Tagesablauf**

### **10.30: Beginn**

- Begrüßung
- 2. Runde GutGemischtMobil: Ziele und Handlungsfelder
- Organisatorisches

### **10.45: Vorträge im Plenum**

- Franz P. Linder: Mobilität und Kommunikation
- Dankmar Alrutz: Infrastruktur für besseres Radeln im Alltag
- Manfred von Sondern: GIS (= Geoinformationssysteme) für mehr nachhaltige Mobilität

12.00: Pause

### **12.15: Arbeitskreise**

- Kampagnenplanung – Schwerpunkt Handlungsfeld Radfahren mit Franz P. Linder
- Infrastruktur für besseres Radeln im Alltag mit Dankmar Alrutz
- GIS für ein Regionalmodell zum Handlungsfeld Radfahren mit Manfred von Sondern

13.15: Pause

### **13.30: Abschlussplenum**

- Vorstellung von Projektideen aus den Arbeitskreisen
- Jahresplanung 2015
- nächste Termine

**14.00: Ende**



## **Auftakt der Mobilität-Werk-Stadt für die Metropole Ruhr**

Akteure trafen sich in Essen zu erstem Austausch

Durch die Förderung der Stiftung Umwelt und Entwicklung war es nun endlich soweit: Das Projekt „Mobilität-Werk-Stadt für die Metropole Ruhr“ ist gestartet. Bei einer großen Auftakt-Werkstatt trafen sich Vertreter von Städten, Verkehrsbetrieben, Unternehmen und vielen weitere Interessierte.



Die Mobilität-Werk-Stadt für die Metropole Ruhr ist ein Projekt, das sich für eine zukunfts-fähige Mobilität einsetzt. Dabei geht es darum, Bürgerinnen und Bürger zu informieren und zu motivieren, sich mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten auseinander-zusetzen. Angepackt werden sollen die vier Handlungsfelder zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn und mit dem Auto – dann aber schlau in Pendlergemeinschaften oder mit dem Nachbarschaftsauto. Aber auch um die teils Lückenhafte Infrastruktur will sich die Mobilität-Werk-Stadt kümmern und durch ein neuartiges Online-Kartensystem die Planung von Wegen so einfach wie möglich gestalten.

Bei der ersten Veranstaltung der Mobilität-Werk-Stadt ging es am Samstag, 18. April 2015, von 10.30 bis 14 Uhr um den Themenschwerpunkt „mit dem Rad“. Mit Gastvorträgen von PR-Experte Franz P. Linder, Dankmar Alrutz von der



Planungsgemeinschaft Verkehr und IT-Fachmann Manfred von Sondern kam der fachliche Input nicht zu kurz. Auch in



den folgenden Workshops, die den drei Teilbereichen des Projekts entsprachen, unterstützten sie die Erarbeitung von Zielen und Maßnahmen.



Im ersten Workshop zum Thema Kampagnenplanung ging es zum einen darum, welche bestehenden Kampagnen in das Projekt eingebunden werden können, zum anderen um die Erarbeitung eigener Kampagnen. Wichtig war, zunächst die Art der Kampagne festzulegen, denn, wie Linder anmerkte, muss vorher feststehen, ob es sich z. B. um eine Informations- oder Imagekampagne handeln soll

Um „Infrastruktur für besseres Radeln“ ging es in einem anderen Workshop, an dem neben zahlreichen Interessierten auch Alrutz teilnahm. Wo fehlt es an Radwegen? Welche Möglichkeiten gibt es, den Radverkehr in den Städten sicherer zu machen? Und wie genau kann die Infrastruktur verbessert werden? Um diese und weitere Fragen kümmerte sich die Workshop-Gruppe.

In Workshop Nummer drei wurde das neue Karten-System ArcGIS vorgestellt. Mich tatkräftiger Unterstützung von Manfred von Sondern wurde gemeinsam überlegt, was alles in dieser Karte

untergebracht werden sollte. Wünsche, Ideen und Anregungen wurden gesammelt und sollen dann bald umgesetzt werden.

Auch eine Verabredung wurde getroffen: Zur nächsten Mobilität-Werk-Stadt zwischen Sommer- und Herbstferien wolle man sich wiedertreffen. Ein genauer Termin werde noch mitgeteilt.





## **Franz P. Linder: Mobilität und Kommunikation - Notizen** **(P3 Agentur und Planungsbüro Südstadt in Köln)**

- Werbung muss persönliche Ideale ansprechen
- Werbung beeinflusst, muss aber ein Bild liefern, wo es hingehen soll
- Es gibt Reizüberflutung im Bereich Werbung
- Kunde will zwei Dinge: Emotion und Kernbotschaft
- Plakate können mit Provokation und Witz arbeiten
- Fokus liegt bei „Persönlichem Nutzen“ -> Gesundheit, Sport und Bewegung funktioniert
- Bilder leiten uns und wir brauchen ein Visionsbild, das uns leitet
- Man sollte mit Worten spielen, Bsp. Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes: Die Unverzichtbaren
- Fünf wichtige Punkte:
  1. Aufmerksamkeit auf infrastrukturelle Bedingungen
  2. Einbinden der lokalen Entscheider
  3. Präzise Zielgruppe definieren
  4. Emotionale Ansprache
  5. Kommunikation als Begegnung konzipieren
- Negative Visionen vermeiden
- Gibt verschiedene Kampagnentypen z.B. Aktions-, Info- oder Imagekampagne
- Umweltkommunikation verändert oft Denken, aber nicht Verhalten
  - ➔ Aufmerksamkeit ist das eine, Verhalten das andere



## Dankmar Alrutz: Infrastruktur für besseres Radeln im Alltag

**Workshop Mobilität~Werk~Stadt**  
am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für besseres Radeln im Alltag**



Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz, Hannover

Folie 1      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Themen**

- Fahrradparken zu Haus und an den Zielen des Radverkehrs
- Wegeinfrastruktur für den Radverkehr: Verkehrsrechtliche Handlungsspielräume ausschöpfen und Flächenpotenziale nutzen
- Wegeinfrastruktur für den Radverkehr: Neue Entwicklungen
- Verknüpfung mit dem ÖPNV
- Service rund um's Rad
- Fazit



Folie 2      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradparken: Grundvoraussetzung zur Fahrradnutzung**

**Gut nutzbare Abstellanlagen in ausreichender Zahl**

- fördern eine verstärkte Nutzung des Rades,
- vermindern die Diebstahl- und Vandalismusgefahr,
- erleichtern die Nutzung qualitativ guter Fahrräder und dienen damit auch der Verkehrssicherheit.



Folie 3      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradparken an der Wohnung**

- Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung sind ein erheblicher Reiseantrittswiderstand



Folie 4      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradparken im Straßenraum**

**Umnutzung von Kfz-Stellplätzen**



Vorher: 4 Pkw-Stellplätze



Nachher: 36 Fahrradstellplätze



Folie 5      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradparken: Besondere Betriebsformen**

- Münster: Radlager Stubengasse: Umnutzung Kfz-Parkhaus zu automatischem Fahrradparkhaus
- Bremen: Gesichertes Fahrradparken in Kfz-Parkhaus
- Freiburg: Stellplätze für Fahrräder mit Anhänger



Folie 6      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Radverkehrsführungen im Straßenraum

- Wer die Wahl hat, hat die Chance!



Folie 7      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Alltag in vielen Städten

- Minimalmaße für den Radverkehr: Wo es eng wird, trifft es zuerst den Fuß- und Radverkehr.
- Gefährlicher Irrglaube: Besser eine schlechte, als gar keine Radverkehrsanlage.
- Investitionen in Minimalelemente heute können sich morgen als Fehlinvestitionen erweisen.



Folie 8      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA 2010

- Ausreichende Breiten! Auch für den Fußverkehr!**
- Kein Ausklammern von Problembereichen!**



Folie 9      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Grundsätze der Radverkehrsführung nach ERA 2010

- Sicherheitsräume schaffen!**
- Sichtkontakt gewährleisten!**



Folie 10      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### StVO

- Radverkehr ist Fahrverkehr und hat deshalb im Regelfall die Fahrbahn zu benutzen.
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden und ist deshalb verkehrsrechtlich der Ausnahmefall.



Folie 11      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### StVO

- Radverkehr ist Fahrverkehr und hat deshalb im Regelfall die Fahrbahn zu benutzen.
- Eine Radwegebenutzungspflicht darf nur bei einer das allgemeine Risiko erheblich übersteigenden Gefahrenlage angeordnet werden und ist deshalb verkehrsrechtlich der Ausnahmefall.
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht werden von den meisten Radfahrern weiterhin benutzt.
- Radwege ohne Benutzungspflicht sind deshalb keine „Radwege 2. Klasse“!



Folie 12      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Bauliche Radwege

Radwege gewährleisten objektive und subjektive Sicherheit, sofern Sicherheits- und Qualitätsstandards eingehalten werden.



Folie 13

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Radfahrstreifen

Gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr auch bei hohen Verkehrsstärken!



Folie 14

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Schutzstreifen

Chancen für enge Straßenräume!



Folie 15

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Praxisbeispiel: Schutzstreifen statt Radweg

- Radweg ohne Benutzungspflicht: 2% des Radverkehrs fahren auf der Fahrbahn
- Hohe Unfallbelastung des Radweges.

➤ Objektive Sicherheit (Unfälle) und subjektives Sicherheitsgefühl stimmen nicht überein.



Folie 16

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Praxisbeispiel: Schutzstreifen statt Radweg

- Radweg ohne Benutzungspflicht: 2% des Radverkehrs fahren auf der Fahrbahn
- Hohe Unfallbelastung des Radweges.

➤ Objektive Sicherheit (Unfälle) und subjektives Sicherheitsgefühl stimmen nicht überein.

- Zwischenzeitlich Rückbau des Radweges
- Anlage von Schutzstreifen
- Gute Akzeptanz
- Tendenz Unfallabnahme



Folie 17

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Knotenpunkte

Begreifbarkeit und Sichtkontakt bedeutet Sicherheit!



Folie 18

Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen





**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage**

**Radverkehr nach vorn!**

„Aufgeweitete Radzufahrten“  
„Grünertar“  
„Vorgezogene Haltlinie (3 m)“

Folie 18 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Radverkehr in Nebenstraßen**

**Erhöhung der Netzdurchlässigkeit durch Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr**

Folie 20 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradstraßen**

**Mischverkehr mit Vorrang für den Radverkehr auf Nebenstraßen!**

Folie 21 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Attraktive Querungsanlagen für den Radverkehr**

**Mit Vorrang über die Straße!**

Folie 22 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Radverkehrsverbindungen im Nebennetz**

**Bei durchgängiger Nutzbarkeit hohe Attraktivität verbunden mit hoher Sicherheit möglich!**

Stadt Karlsruhe: Vorrang für Radler! Die neuen Cityrouten

Beispiel Karlsruher Cityrouten

Folie 23 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Neue Entwicklungen – „Piktogrammspur“**

- Verdeutlichung der Fahrbahnnutzung durch Piktogramme

Folie 24 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Neue Entwicklungen - Duale Führungsformen

- Gehweg/Radverkehr frei und Schutzstreifen in gleicher Richtung
- Fahrradweiche: Übergang benutzungspflichtige in nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführung

Folie 25      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Neue Entwicklungen – Schutzstreifen außerorts

- Modellvorhaben des Bundes mit Beteiligung von 6 Bundesländern (18 Strecken)
- Schmale Straßen mit einstreifiger Kernfahrbahn
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h

Folie 26      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Neue Entwicklungen – Radschnellwege

- Neues Netzelement in der Radverkehrsplanung für Entfernungsbereiche bis zu etwa 15 km.
- Zielgruppe: Alltagsradverkehr in Verdichtungsräumen.

➤ Radschnellwege sollen ein sicheres Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen.

Beispiel: Radschnellweg Göttingen

Folie 27      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Neue Entwicklungen - Pedelecs

- Zunehmenden Nutzung von Pedelecs: Verkaufszahlen steigen kontinuierlich (2014: ca. 450.000, davon 95% Pedelecs 25).
- Verstärkte Nutzung auch als Lastenräder oder Räder mit Anhänger.

➤ Höheres Geschwindigkeitsniveau, größere Differenzgeschwindigkeiten und mehr Überholungen auf Radwegen sprechen für eine verstärkte Führung auf der Fahrbahn oder breite Radverkehrsanlagen.

Jahr	Verkaufte Pedelecs
2008	~10.000
2009	~20.000
2010	~40.000
2011	~80.000
2012	~150.000
2013	~250.000
2014	~450.000

Folie 28      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Planen für den Zuwachs!

- In Zukunft stärkerer Radverkehr
- In Zukunft schnellerer Radverkehr (u.a. Pedelecs)
- Ausschöpfen der Verlagerungspotenziale vom Autoverkehr verlangt hohe Qualitätsstandards

Folie 29      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Planung für den Zuwachs – Beispiel Münster

- Große vorgezogene Aufstellflächen für den Radverkehr.

Folie 30      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Planung für den Zuwachs – Beispiel Kopenhagen

- Breite Radwege im Einrichtungsverkehr
- Lange Grünzeiten an LSA und Grüne Welle

Folie 31 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Planung für den Zuwachs – Beispiel Groningen

- Knotenpunkte mit Rundumgrün mit Diagonalqueren

Folie 32 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad

##### Win-Win-Situation für Fahrrad und ÖPNV

Vergrößerung des Einzugsbereichs einer Haltestelle durch bike & ride

Folie 33 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Verknüpfung ÖPNV und Fahrrad

- Fahrradboxen
- Fahrradgaragen
- Fahrradstationen

➤ Für Pendler ideal!

Folie 34 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Service rund um's Rad

Folie 35 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

### Infrastruktur für den Alltagsverkehr

#### Fazit Verbesserung der Infrastruktur

- **Chance für die Städte:** Radverkehr als kostengünstige Möglichkeit der Mobilitätssicherung
- **Chance für die Bevölkerung:** Radfahren ist gesund und macht Spaß
- **Chance für die Umwelt:** Mehr Radverkehr als Beitrag für Klimaschutz und Stadtqualität
- **Chance für mehr Sicherheit:** Mehr Radverkehr schützt sich gegenseitig

Folie 36 Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen



**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Vielen Dank für Ihr Interesse!**

Dankmar Alrutz  
Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Tel.: 0511 / 220 601 80  
Email: Alrutz@pgv-hannover.de  
www.pgv-hannover.de

Folie 37      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fahrradnutzung auf Arbeitswegen**

➔ **Erhebliches Potenzial**

- 10 % der Arbeitswege mit dem Rad, aber 70 % mit dem Auto.

➔ **Großer Nutzen für Bevölkerung, Stadt, Betriebe**

- Gesundheitsfaktor Fahrrad
- Klimaschutz
- Hohe Kosteneffizienz
- Entlastung der Spitzenzeiten auf den Straßen
- Geringere Ausfallzeiten der Mitarbeiter/innen
- Einsparung von Stellplatzkosten und -flächen
- Imagegewinn durch Beitrag zum Umweltschutz

➔ **Zunehmende Bedeutung im Wirtschaftsverkehr**

- Nutzen im innerstädtischen Wirtschaftsverkehr: Flexibilität, Schnelligkeit, keine Parkplatzprobleme, ...
- City-Logistik: Cargo Bikes im Aufwind
- Eigene Branchen: Fahrradkuriere, Rikschadienste

Quelle: M D 2008

28. Juni 2013

Folie 38      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Fazit**

- Bei Flächenkonkurrenzen im Straßenraum sind alle Nutzungsansprüche im Straßenraum zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die Belange der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- Eine Addition aller Flächenansprüche führt in der Regel zu keinen betrieblichen Lösungen.
- Keine Addition von Minimalelementen
- Insbesondere für den Radverkehr gibt es zahlreiche entwurfstechnische und betriebliche Möglichkeiten, auch bei beengten Verhältnissen zu guten Lösungen zu kommen.
- Radverkehr ist Fahrverkehr. Eine Mischung mit Fußverkehr muss deshalb die Ausnahme sein.
- Regelung der Radwegebenutzungspflicht auch als Chance betrachten: „Duale“ Führungsformen können den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden.

Folie 39      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Radfahrstreifen und Schutzstreifen**

**Gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr!  
Chancen für enge Straßenräume!**

Folie 40      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt**

**Überblick Infrastruktur**

- Radverkehrsnetz und Radrouten
- Radverkehrsanlagen im Straßennetz
- Fahrradparken zu Haus und an den Zielen
- Wegweisung im Verlauf von Radrouten
- Schnittstellen mit dem ÖPNV
- Servicekomponenten
- Information und Öffentlichkeitsarbeit

Folie 41      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

**Infrastruktur für den Alltagsverkehr**

**Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage  
Radverkehr nach vorn!**

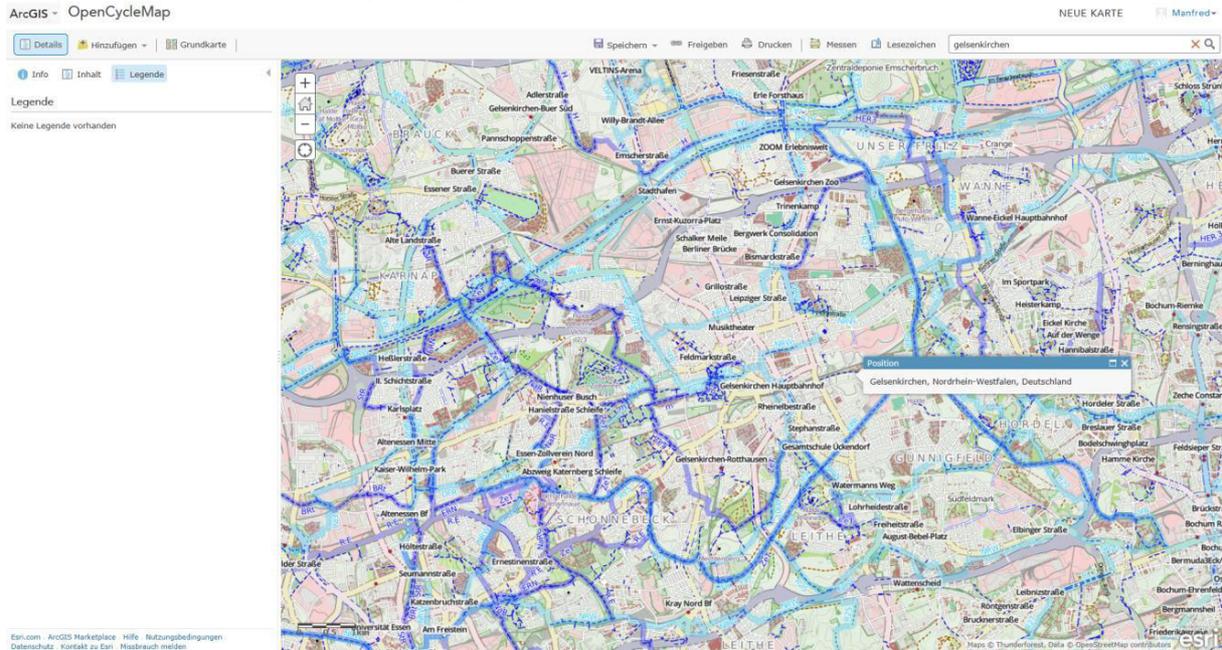
Aufgeweiteter Radlaufstreifen.

Folie 42      Mobilität-Werk-Stadt am 18. April 2015 in Essen

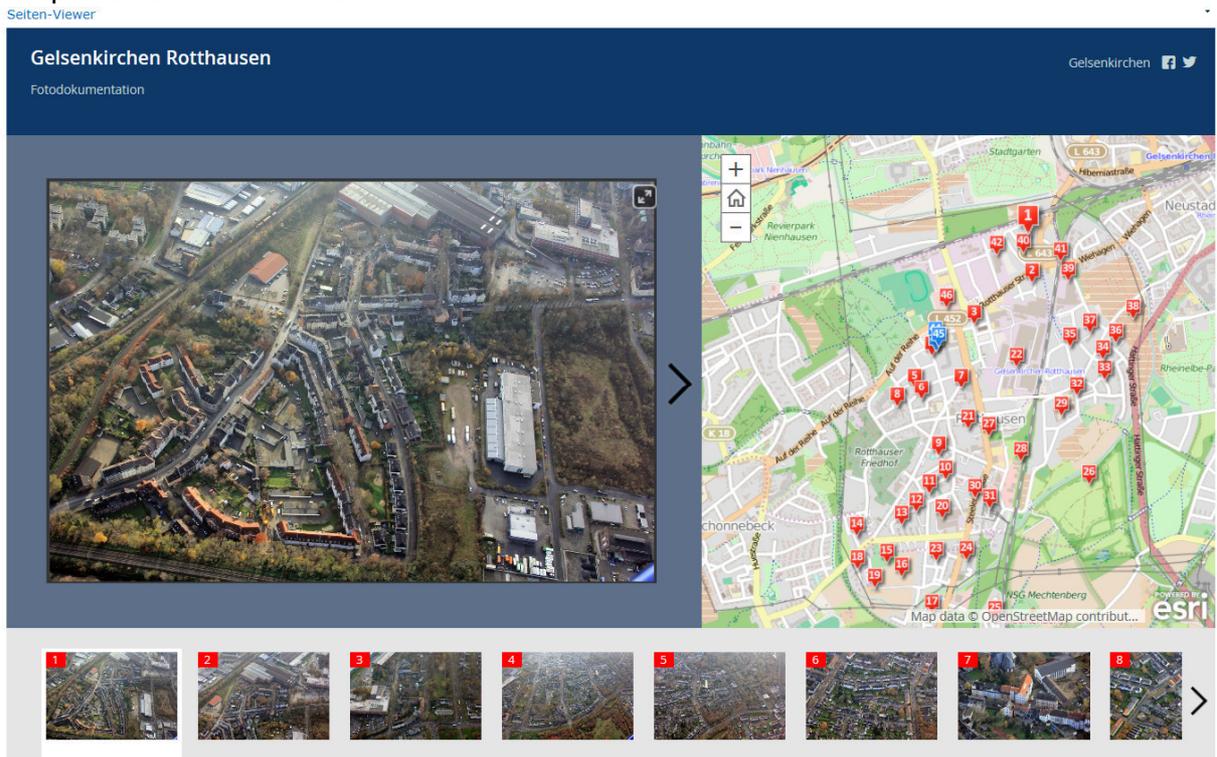


## Manfred von Sondern: GIS (= Geoinformationssysteme) für mehr nachhaltige Mobilität

Beispiel einer Basiskarte - Openmap



Beispiel einer Fotodokumentation





# Mobilität-Werk-Stadt für die Metropole Ruhr „Arbeitsgruppe Kampagnen und Kommunikation“

<b>PROTOKOLL</b>	<b>TAG</b> 18.04.2015	<b>ZEIT</b> 10.30 – 14.00	<b>ORT</b> EVANGELISCHES GEMEINDEHAUS ESSEN- ALTENESSEN, HÖVELSTR. 71
<b>BESPRECHUNGSLEITER</b>	Werner Rybarski		
<b>PROTOKOLLFÜHRER</b>	Lena Heimers		
<b>TEILNEHMER</b>	Siehe Teilnehmerliste		

## Tipps und grundlegende Überlegungen

<b>DISKUSSION</b>	Hinweis auf Vermeidung des Nachhaltigkeitsbegriffs seitens Lindner, in Text ok, aber nicht in Slogan oder Headline – besser: Bilder und andere Worte
	Radfahren muss positiv verkauft werden Jeder weiß, dass Radfahren gut für Umwelt und Gesundheit ist – brauchen überzeugenden Aufhänger
	50% des Verkehrs unter fünf Kilometern -> Ziel könnte sein, die Hälfte der Wege nicht mehr mit dem Auto zu machen Wie schaffe ich, dass mehr Menschen das Rad für kurze Strecken nutzen? Erfolgreiche Kampagne setzt voraus, dass es gutes Produkt gibt? Nein, Infrastruktur und Kampagne wird zusammengedacht, Wechselverhältnis
	Zwei verschiedenen Zielgruppen: Alltagsradler und Freizeitradler, die sich aber vermischen Müssen planen, was die eine Kampagne man macht – welche ebene? Gesundheit? Umwelt? Ansatzpunkt könnte Quartiersebene sein
	50% des Verkehrs unter fünf Kilometern -> Ziel könnte sein, die Hälfte der Wege nicht mehr mit dem Auto zu machen Wie schaffe ich, dass mehr Menschen das Rad für kurze Strecken nutzen
	Kindgerechter Verkehr: Früh übt sich, Kinder brauchen aber Platz Autos als Heiligtümer, aber Alruz-Vortrag hat gezeigt, dass Änderungen der Infrastruktur auch Vorteile für Autofahrer haben können Es sollten beiden Sichten positiv dargestellt werden Achtung: Nicht sagen, wie jmd zu leben hat, sondern soziale Gemeinschaft bilden Weg über Firmen und Unternehmen, um an Alltagsradler zu kommen
<b>BESCHLÜSSE</b>	Nachhaltigkeit wird nicht als Slogan genutzt
	Radfahren wird in Kampagnen positiv verkauft
	Alltagsradler und Freizeitradler sollen angesprochen werden
	In Kampagnen werden die Autofahrer mitgedacht und ihnen gezeigt, dass Infrastrukturverbesserung auch für sie gut sein kann

## Probleme und Chancen

<b>DISKUSSION</b>	
	Gegenargumente: zu schwierig, zu wenig Radwege etc.



Abstellplätze für Räder wichtiges Thema, auch zuhause -> Häuser- und Wohnungsgesellschaften ansprechen  
Es braucht mehr Parkplätze für Räder in der Stadt

Problem: Werbebudget und Unterstützung der Stadtspitze (Budget vs Handlungsplan und Ziel)  
Man muss Politik mitnehmen  
Wirklichkeit überholt zum Teil Politik  
Radfahren nur mit Grünen verbunden  
Schön wäre ein Forum, dass sich gezielt mit Politik auseinandersetzt

GE: In Verwaltung gibt es viele Ideen, die oft in Ordnern verschwinden  
Hinweis auf AGFS-Politik-Forum

Es fehlen gute Beispiele

**BESCHLÜSSE**

Infrastrukturverbesserung und Kampagne muss parallel passieren und sich wechselseitig bedingen

Politik sollte mit einbezogen werden, was nicht heißt, dass auf sie gewartet wird

Gute Beispiele sind ein Muss bei jeder Kampagne

GEPLANTE MASSNAHMEN	BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG	IN BEARBEITUNG	FERTIG
Menschen finden, die als gute Beispiele vorangehen			

**Konkrete Kampagnen-Ideen**

**DISKUSSION** Stadtradeln nur dreiwöchiges Blitzlicht, kann aber als Anshub genutzt werden, um Fahrradszene zu fördern

Kampagnenidee: xxx Menschen tun es – Radfahren, Plakatkampagne, die schon in mehreren Städten lief und große Aufmerksamkeit zog

Idee: „Tag des guten Lebens“ in Stadtteil, an dem alle Autos von den Straßen verschwinden, gut in Szeneviertel, das empfänglich ist

Eine speziell auf Politik zugeschnittene Kampagne

Kinder im Mittelpunkt einer eigenen Kampagne

**BESCHLÜSSE** Stadtradeln ausbauen! Vor- und Nachlauf

„Tag des guten Lebens“ sollte umgesetzt werden

Es sollte eine Kampagne für die Politik geben

Auch Kinder sollten als Zielgruppe mitgedacht werden

GEPLANTE MASSNAHMEN	BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG	IN BEARBEITUNG	FERTIG
Stadtradeln wird ausgebaut, Aktionen im Voraus und im Nachhinein			
„Tag des guten Lebens“ in Stadtteil			



## Sitzung: Mobilität~Werk~Stadt AG Infrastruktur Rad

PROTOKOLL	TAG 18.04.2015	ZEIT	ORT EVANGELISCHES GEMEINDEHAUS ESSEN-ALTENESSEN
-----------	-------------------	------	--

BESPRECHUNGSLEITER	Anne Masjosthusmann
PROTOKOLLFÜHRER	Kira Fink
TEILNEHMER	Dankmar Alrutz, Georg Nesselhauf, Georg Immich, Thomas Heuer, Gisela Arnold?, Horst Pomp, Jörg Brinkmann, Vera Bucker, Oliver Bayer

### Tagungsordnungspunkt 1

DISKUSSION	Information und Sensibilisierung/ Klärung rechtlicher Fragen zur Straßenverkehrsordnung bzgl. Radfahren
------------	---

#### Rückfragen und Anmerkungen zum Vortrag von Dankmar Alrutz

Diskussion um marode (nicht-)benutzungspflichtige Radwege, Piktogramme und Schutzstreifen: rechtliche Verpflichtung der Stadt: Benutzungspflicht muss in Einzelfällen nachgeprüft werden, Piktogramme sind ausdrücklich Wunsch und kommen demnächst in die Verwaltungsvorschrift, bei Schutzstreifen müssen Piktogrammen da sein

Mindestabstand für Schutzstreifen: Radweg ist eigene Fahrbahn (PKW darf sehr nah ran), Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn (1,5m Abstand)

Was heißt „Fahrradfahrer haben Vorrang“? : Sonderregelung auf Fahrradstraßen dürfen Fahrradfahrer nebeneinander fahren aber dabei den die Geschwindigkeit des Verkehrs nicht beeinflussen → PKW-Fahrer müssen sehr achtsam sein.

Muss die Stadt Radwege bei Schnee räumen? : Nein, die Städte sind dazu nicht verpflichtet aber einige Städte haben dazu ein Konzept einer Fahrradwege-Vorrang-Liste

Ist es möglich Fahrradparkplätze umzuwidmen? : Es wird eine Novellierung der Landesbauordnung im Bereich der Neubauverordnung/ Stellplatzverordnung geben → Fahrradstellplätze sollen vorgehalten werden, allerdings können die Kommunen das selbst entscheiden → Baden-Württemberg hat da eine bessere Regelung

Wie können wir unsere Städte mit anderen vergleichen, um Anregungen zu bekommen? : Der Fahrradstädtevergleich des ADFC „rostige Speiche“ bietet Vergleichsmöglichkeiten

Ist es rechtlich realisierbar, dass alle Einbahnstraßen für Fahrradfahrer frei erklärt werden? : Nein, dafür gibt es Kriterien, wie die Übersichtlichkeit der Straße, wenn die Kriterien aber erfüllt sind, muss sie geöffnet werden

#### Information und Sensibilisierung der PKW-Fahrer

Meldungen über den Verkehrsfunk, Achten Sie bitte auf Radfahrer (á la 7. Sinn)

BESCHLÜSSE	
-	Es gibt viele Unklarheiten und Unsicherheiten im Bereich der rechtlichen Regelungen, Djungel an Schildern etc. → Wir brauchen eine Aufklärungsbroschüre für Radfahrer und PKW-Fahrer mit Rechten und Pflichten nach Straßenverkehrsordnung: verschiedene Markierungen, Schilder etc. → Dabei an der Vorlage der Broschüre des ADFC-Landesverbandes/ AGFS NRW
-	Wir leiten die Maßnahme an die AG Kampagnen weiter und bearbeiten sie ggf. zusammen

GEPLANTE MASSNAHMEN	BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG	IN BEARBEITUNG	FERTIG
Erarbeitung einer Informationsbroschüre für Radfahrer und PKW-Fahrer mit Rechten und Pflichten nach Straßenverkehrsordnung	AG Infra und AG Kampagnen	x	
Meldungen über den Verkehrsfunk	Radio, weitere?		



AUFGABEN	ZUSTÄNDIGE PERSON	TERMIN
- Konkretisierung der Maßnahme	AG Infra	Nächstes Treffen
- Transfer zur AG Kampagnen	Kira Fink	Sofort

## Tagungsordnungspunkt 2

DISKUSSION	Projekt: „Modell-Quartier“ zum innerstädtischen Alltagsradeln		
Es gab viele Ideen und Maßnahmen, die in die gleiche Richtung gingen: Infrastrukturverbesserungsmaßnahmen und ÖA-Elemente zur Verbesserung des innerstädtischen Alltagsradeln			
Die meisten Projekte und Maßnahmen sollen in einem „Modell-Quartier“ verwirklicht werden, welches Quartier es werden soll, wird noch diskutiert. Ziel hierbei ist es, verschiedene Maßnahmen zu testen und das Quartier genauer unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten in den Blick zu nehmen und zu prüfen. Die Ergebnisse sollen mit dem Regionalmodell GIS visualisiert und verknüpft werden.			
Wir wollen Öffentlichkeit gewinnen durch provokante Aktionen, BSP: Piktogramme und Markierungen selbst auf den Boden sprühen			
Eine Maßnahme könnte die Erprobung einer modellhaften Piktogrammspur für Radfahrer sein→ Untersuchung mit Rückkoppelung an Stadtverwaltung, eine weitere Idee ist die Etablierung von abschließbaren Fahrradständern			
BESCHLÜSSE	Wir wollen unter der Überschrift „innerstädtisches Alltagsradeln“ mehrere Projekte im Rahmen des „Modell-Quartiers“ durchführen.		
Wir erarbeiten beim nächsten Treffen für das Projekt gemeinsam einen Projektsteckbrief, welches das Vorhaben konkretisiert			
GEPLANTE MASSNAHMEN	BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG	IN BEARBEITUNG	FERTIG
Installierung eines „Modell-Quartiers“ zur genaueren Untersuchung und Erprobung neuer Maßnahmen	Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe, Anwohner, ansässige Firmen, freie Träger, ggf. Studenten etc.	x	
Erprobung einer modellhaften Piktogrammspur für Radfahrer	Stadtverwaltung, Verkehrsbetriebe, ADFC, Anwohner, ansässige Firmen, freie Träger, ggf. Studenten etc.		
Etablierung von abschließbaren Fahrradständern	Stadtverwaltung, ADFC, Anwohner, ansässige Firmen, freie Träger		
AUFGABEN	ZUSTÄNDIGE PERSON	TERMIN	
- Konkretisierung der Maßnahme „Modell-Quartier“ im Projektsteckbrief	AG Infra	Nächstes Treffen	
- Konkretisierung der Maßnahme „Piktogrammspur“ im Projektsteckbrief, Gewinnen von Kooperationspartnern	AG Infra	N.N.	
- Konkretisierung der Maßnahme „abschließbare Fahrradständer“ im Projektsteckbrief, Gewinnen von Kooperationspartnern	AG Infra	N.N.	



### Tagungsordnungspunkt 3

<b>DISKUSSION</b>	Wettbewerbe		
<p>Es wurden zwei Wettbewerbe als Kampagnen vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. „Parkhäuser“: Belohnungen für Parkhäuser, die Radstellplätze zur Verfügung stellen</li> <li>2. „Fahrrad von Hinten“: Designer entwickeln Konstruktion für das Fahrrad, so dass es nicht von hinten angefahren werden kann.</li> </ol>			
<b>BESCHLÜSSE</b>	Wir leiten die Ideen an die AG Kampagnen weiter.		
<b>GEPLANTE MASSNAHMEN</b>	<b>BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG</b>	<b>IN BEARBEITUNG</b>	<b>FERTIG</b>
Wettbewerb „Parkhäuser“	AG Kampagnen		
Wettbewerb „Fahrrad von Hinten“	AG Kampagnen		
<b>AUFGABEN</b>	<b>ZUSTÄNDIGE PERSON</b>	<b>TERMIN</b>	
Ideen an AG Kampagnen weiterleiten	Kira Fink	sofort	

### Tagungsordnungspunkt 4

<b>DISKUSSION</b>	Diskussion bereits vorgeschlagener Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung		
<p>Es wurden im Vorfeld bereits einige Infrastrukturverbesserungen erarbeitet, welche überregionale Verbindungen betreffen (Handout wurde verteilt).</p> <p>Allen aufgeführten Maßnahmen wurde zugestimmt. Es wird eine Rückmeldung des RVR zur Machbarkeitsstudie Radschnellweg zw. Essen und Gladbeck gewünscht, ggf. ergänzt um fachlichen Input.</p>			
<b>BESCHLÜSSE</b>			
<b>GEPLANTE MASSNAHMEN</b>	<b>BETEILIGTE ZUR UMSETZUNG</b>	<b>IN BEARBEITUNG</b>	<b>FERTIG</b>
Unterstützung der Machbarkeitsstudie Radschnellweg zw. Essen und Gladbeck und fachlicher Austausch mit RVR	RVR, AG Infra	x	
Realisierung Radweg Krupp-Bahn in Essen	Stadtverwaltungen		
Ergänzende Maßnahme Kzu „Ausbau Radtrasse Rheinische Bahn-Abschnitt E-City-Nord-E-Kray“	Stadtverwaltungen		
Systemausweitung nach Evaluation des Fahrradverleihsystems metropolradruhr	Metropolradruhr, Stadtverwaltungen		
Landesseitige Förderung von Radwegeprojekten in der Region	Landesregierung bzw. MBWSV und MKULNV, Stadtverwaltungen		
<b>AUFGABEN</b>	<b>ZUSTÄNDIGE PERSON</b>	<b>TERMIN</b>	
Anfrage an RVR zum Austausch über Machbarkeitsstudie	Georg Nesselhauf		



## Sitzung: \_Mobilitäts-Werk-Stadt

PROTOKOLL	TAG 18.04.2015	ZEIT 10:30-14:00	ORT E-ALTENESEN, HÖVELSTR. 71
-----------	-------------------	---------------------	----------------------------------

BESPRECHUNGSLEITER	Manfred von Sondern
PROTOKOLLFÜHRER	Holger Konrad
TEILNEHMER	Siehe Teilnehmerliste

### Einführung GIS

<b>RÜCKBLICK</b>
Geoinformationssysteme (GIS), Geographische Informationssysteme oder Räumliche Informationssysteme (RIS) sind Informationssysteme zur Erfassung, Bearbeitung, Organisation, Analyse und Präsentation räumlicher Daten. Geoinformationssysteme umfassen die dazu benötigte Hardware, Software, Daten und Anwendungen. (wikipedia) Die technischen Möglichkeiten des GIS (geographic information System) wurden von allen sehr begeistert aufgegriffen. Dabei ging es weniger um die technische Umsetzung. Denn es waren schnell alle Beteiligten von den Vorteilen der angedachten Open Source Lösung überzeugt. Es ging viel mehr um die Art der Daten welche eingebunden werden sollten.

### Tagungsordnungspunkt Welche Punkte sollte man bei GIS aufnehmen?

<b>DISKUSSION</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Zwei Kernpunkte kristallisierten sich hierbei heraus. Punkt 1: Es können Daten, welche bereits erhoben wurden eingesammelt und auf einer unabhängigen Plattform zur Verfügung gestellt werden. Der Hauptansatz dürfte hierbei bei den Einrichtungen liegen, welche erstens bereits Daten dieser Art erheben und zweitens die entweder mittelbar oder unmittelbar Einrichtungen der Öffentlichkeit sind. Zu erwähnen wären hier sicher einige städtische Ämter, wie zum Beispiel das städtische Verkehrsamt oder das Umweltamt. Oder auch die Betriebe des öffentlichen Nahverkehrs welche zwar formell nicht öffentliche Betriebe jedoch im direkten Öffentlichen Auftrag tätig sind. Aus diesen Bereichen bereits genannten Bereichen waren keine offiziellen Vertreter anwesend welche konkrete Zusagen hätten machen können. Jedoch gab es einige Anwesende welche in diesen Institutionen arbeiten und so konnte zu mindestens informell die feste Absicht zur Zusammenarbeit herausgearbeitet werden. Dies alleine wäre jedoch für das GIS Projekt kein Alleinstellungsmerkmal.</li><li>- Durch die gute Vernetzung mit den lokalen Akteuren und den Möglichkeiten der vielen Ehrenamtlichen Helfer sollte es möglich sein, selbst Daten zu erheben und diese in das GIS System einzupflegen.</li><li>- Erwähnt wurden hierbei sehr eindringlich zum Beispiel die Qualität von Rad oder Schulwegen. Oft sind diese zu mindestens teilweise nicht oder nur unzureichend mit dem Auto zu befahren und fallen deshalb oft aus der Erfassung großer Datenerhebungen heraus. Hierbei ergeben sich natürlich Schnittmengen. Zum Beispiel bei den Radwegen welche der Stadt natürlich alle bekannt sind. Welche jedoch nur nicht digital und wenn dann oft in unzureichender Form veröffentlicht werden. Aktuell ist der Kenntnisstand über die Radwege bei den Ämtern aus naheliegenden Gründen nicht.</li><li>- Der Arbeitskreis zog aus dieser Erkenntnis seinen Schluss und regte an das es doch eigentlich möglich sein sollte eine Meldesystem zusammen mit dem GIS für die Stadt einzuführen. Damit folgerichtig natürlich am besten auch als mobile Applikation zu mindestens für Android für die Datenabfrage und am besten auch für die Dateneingabe. Leider mussten an dieser Stelle die Erwartungshaltung zu mindestens was konkrete Zusagen betrifft ein wenig gedämpft werden. Mit der Umsetzung verbunden jedoch, sind natürlich auch die Möglichkeiten eines solchen Systems.</li><li>- Die Ideen des Arbeitskreises gingen jedoch noch einen Schritt weiter. Warum sollte es nicht auch möglich sein nicht nur die Zustände der Fahrradwege aktuell zu halten sondern nicht generell eine Sammelplattform für aktuelle Zustände zu werden? Zum Beispiel der Straßen oder gar der Verkehrslage. Dieses Vorhaben würde dem GIS Projekt eine komplette zusätzliche Dimension verleihen, dabei wäre man jedoch auf die Kooperationsbereitschaft zusätzlicher Partner angewiesen. Inwiefern dies möglich ist, ist zum jetzigen Stand des Projektes nicht eindeutig zu beantworten. Auch ist nicht sicher wie hoch die Beteiligung der Akteure vor Ort an diesem Projekt sein wird, da davon ausgegangen werden muss, dass bei der Dateneingabe vor allem in den Anfängen des Projektes ein gewisses technisches Kunstverständnis vorhanden sein muss, um die Eingabe auch selbstständig betreiben zu können. Der Arbeitskreis jedoch wirkte sehr zuversichtlich hinsichtlich des</li></ul>



Engagements der Bürger vor Ort. Vielen Menschen war nur ein spezieller Datensatz wichtig. Dieser jedoch dafür sehr. So war es also am Ende des Arbeitskreises Konsens, dass ein gewisser Grundstock an Daten vorhanden sein sollte (Straßenkarten, Busverbindungen, Carsharing etc), jeder zusätzlicher selbst erhobener Datensatz ein deutlicher Gewinn wäre. Welche Datensätze zu welchem Zeitpunkt des Projektes von wem erhoben werden können, dazu lässt sich in der jetzigen Phase des Projektes noch keine Aussage treffen.

Besondere Merkmale die herausgehoben wurden:

- Station für E-Autos
- Infos über Stauinformationen
- Routenplanungen
- Sitzgelegenheiten
- Radwegenetz
- Baustellen
- Routenplanungen