



RAUMKOM » Raumentwicklung und Kommunikation

Unser Name bildet sich aus den ersten Silben der beiden Begriffe »Raumentwicklung« und »Kommunikation« und ist damit Ausdruck unserer Kompetenz. Wir haben unsere Wurzeln in der räumlichen Planung und Entwicklung, hier können wir auf langjährige Erfahrungen zurückblicken. Unsere Arbeitsschwerpunkte liegen in den Themen Mobilität, Verkehr, Stadtentwicklung, Bauleitplanung und demografischer Wandel. Hier bringen wir uns inhaltlich ein und wirken an neuen Erkenntnissen und Konzepten mit.

Darüber hinaus können wir auf vielfältige Erfahrungen mit medialer Öffentlichkeit verweisen und kennen deren Strategiemuster gut. Dabei entdecken wir immer wieder,

dass Kommunikation in der räumlichen Planung und im Verkehr oft zu oberflächlich arbeitet. Wir stehen stattdessen für eine intensive und differenzierte Betrachtung. Daher engagieren wir uns neben unseren planerischen und gutachterlichen Tätigkeiten mit Leidenschaft auch an der Nahtstelle zwischen Konzept und Kommunikation, Inhalt und Verpackung. Mit unseren Broschüren, Ausstellungen und Medienbeiträgen gestalten wir die Öffentlichkeitsarbeit zur Raum- und Verkehrsentwicklung aktiv mit und leisten so einen Beitrag dazu, dass Planungen und Konzepte eine breite öffentliche Wahrnehmung erhalten und betroffene und beteiligte Akteure am Diskurs teilnehmen.

Als Grenzgänger zwischen Wissenschaft, Planung, Öffentlichkeitsarbeit und Praxis werden wir immer wieder wechselnden Anforderungen gerecht. Unsere Methodenkenntnis versetzt uns in die Lage, unsere Instrumente zielsicher und situationsbezogen anzuwenden. Wir stellen uns den Ansprüchen der Wissenschaftlichkeit ebenso wie denen der praktischen Verwertbarkeit. Dazu profitieren wir einerseits von der direkten universitären Anbindung, andererseits von der langjährigen praktischen Erfahrung unserer Mitarbeiter in politischen und administrativen Umfeldern von Bund, Ländern und Kommunen.

Im Rahmen unserer Tätigkeiten sind wir auf allen Maßstabsebenen unterwegs. Wir wirken an Bundes- und Landesprojekten mit und arbeiten für kommunale wie private Auftraggeber. Das führt uns immer wieder in die verschie-

densten Landesteile Deutschlands, lässt uns vielen interessanten Menschen begegnen und stellt uns vor neue Herausforderungen. Die Vielfalt unserer Aufgaben sorgt dabei fortwährend für neue Impulse. Die vorliegende Broschüre möchte einige Schlaglichter darauf werfen.





Inhalt

Urbane Seilbahnen	6	Evaluation Radlhauptstadt München	16
Öffentliche Fahrradverleihsysteme	8	Broschüre Fahrradstationen NRW	18
KombiBus	10	Radlust – Neue Freude am Radfahren	20
Bürgerbefragung Birkenfeld	12	SPURWECHSEL – Ideen für einen innovativen ÖPNV	22
Evaluation metropolraduhr	14		





KOMMUNIKATION » Seilbahnen als urbanes Transportsystem

Wir fühlen uns der europäischen Stadt mit ihrer kompakten Funktionsvielfalt verpflichtet. Da durch das allgegenwärtige Verkehrsdilemma unserer Städte vielerorts am Boden nichts mehr geht (Tunnel, Brücken und ganz besonders U-Bahnprojekte sind extrem teuer), müssen andere Wege gefunden werden. Urbane Seilbahnen können hier helfen. Ihre Vorteile: Sie brauchen wenig Platz, keine teure Fahrweginfrastruktur, sind in den Investitions- und Betriebskosten sehr preiswert und lassen sich städtebaulich gut integrieren. Gleichzeitig sind sie sehr leistungsfähig und nicht durch topographische oder bauliche Hindernisse eingeschränkt, da sie diese einfach überschweben.

Beginnend mit einem ersten Workshop in Bonn im Jahr 2007 und einem zweiten 2010 in Koblenz organisieren wir einen intensiven Fachaustausch mit Verkehrsplanern, Städtebauern und dem österreichischen Seilbahnhersteller Doppelmayr, der sich gerade auf das spezifische Umfeld europäischer Städte einstellt. Denn bisher sind urbane Seilbahnen vor allem aus Lateinamerika und Nordafrika bekannt, auch wenn einzelne deutsche Städte mittlerweile ebenfalls solche Projekte diskutieren. Neben Broschüren und Flyern haben wir außerdem ein eigenes Planungshandbuch »Urbane Seilbahnen« erstellt, das viele Detailfragen und Strategieüberlegungen behandelt.





FORSCHUNG » Öffentliche Leihradsysteme im Aufwärtstrend

Nach Jahren der konzeptionellen Stagnation ist die stadtverkehrspolitische Debatte in letzter Zeit erfreulich munter geworden. Die regelmäßig aktualisierte Studie ›Mobilität in Deutschland‹ belegt signifikante Zuwächse für den Umweltverbund aus Gehen, Radeln und Öffentlichem Verkehr sowie Rückgänge der Autonutzung im urbanen Raum. Unterstützt wird die Multioptionalität durch innovative Angebotskonzepte wie öffentliche Fahrradverleihsysteme. Spanische und französische Städte haben dieses Prinzip zuerst erfolgreich angewandt, mit einer sehr großen Zahl von Rädern und Stationen mit enger Systemverknüpfung zu den ÖPNV-Haltestellen. In Deutschland ist diese Dynamik noch sehr

verhalten, überwiegend von Skepsis und Zögern geprägt. In einem zweijährigen Projekt – gefördert durch den Nationalen Radverkehrsplan – haben wir die Stimmungslage in den deutschen Kommunen untersucht und die Akteure nach ihren Potenzialeinschätzungen befragt.

Im Juni 2011 erschien der Forschungsbericht im Internetportal www.nationaler-radverkehrsplan.de. Zeitgleich haben wir die Zusammenfassung der Ergebnisse als Broschüre aufgelegt und auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Nürnberg an das Fachpublikum verteilt. In der Evaluation des metropolradruhr wenden wir die so gewonnenen Fachkenntnisse praxisnah an.

Statusanalyse Fahrradverleihsysteme

Potenziale und Zukunft kommunaler und regionaler
Fahrradverleihsysteme in Deutschland





KONZEPTION » Effizienter ÖPNV in ländlichen Regionen

Ländliche Regionen bekommen den demografischen Wandel besonders deutlich zu spüren. Um ihre Lebensqualität zu erhalten und zukünftig eine tragfähige Daseinsvorsorge zu gewährleisten, bedarf es besonderer Anstrengungen. Der KombiBus-Ansatz stärkt die Schlüsselinfrastruktur, den öffentlichen Personenverkehr, und kompensiert gleichzeitig auch Lücken in anderen Versorgungsbereichen.

Die gemeinsame Beförderung von Gütern und Personen hat bereits Tradition, vor allem in skandinavischen Ländern. Doch ihre Übertragung auf Deutschland birgt vielfältige Herausforderungen. In der ersten Phase des BMI-Modellprojekts zum demografischen Wandel in den ländlichen Regionen

der Neuen Bundesländer galt es daher, gute Beispiele zu analysieren und auf den Landkreis Uckermark (Brandenburg) zu übertragen. Zudem mussten Rechtsfragen geklärt, Anforderungen vonseiten möglicher Dienstleistungspartner ermittelt, Betriebs- und Finanzierungskonzepte erarbeitet, Fahrpläne entwickelt und die lokalen Akteure beteiligt werden. Nach Monaten intensiver Moderations- und Konzeptarbeit durch Interlink (Berlin), InterPitzen (Berlin) und **raumkom** liegt nun die Blaupause vor, auf deren Grundlage der KombiBus ab 2012 an den Start geht. Schon vorab hat er einige Aufmerksamkeit erregt: So wurde das Konzept etwa von Brandenburgs Ministerpräsident Platzeck ausgezeichnet.





FORSCHUNG » Vom Aufhorchen und Mitmachen

Der demografische Wandel wird in den kommenden Jahrzehnten unsere Gesellschaft stark verändern, mit räumlichen Unterschieden. Regionen, die sich früh und intensiv mit dem Phänomen auseinandersetzen, gewinnen entscheidende Handlungsspielräume. Sie nutzen eine breite Beteiligung aller Akteure, um wirklich wirkungsvoll agieren zu können.

Hierfür hat das Land Rheinland-Pfalz gemeinsam mit dem Landkreis Birkenfeld den Modellprozess ›Mitmachen!‹ gestartet. In einem mehrstufigen Prozess wird der Landkreis umfassend in die Bewältigung des demografischen Wandels einsteigen. Die zweite Phase des Prozesses lief im Jahr 2011 und umfasste eine Status-Quo-Analyse der Stärken und

Schwächen der Region durch die GIU (Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung mbH). Die Strukturanalyse wurde durch eine kreisweite repräsentative Bürgerbefragung zu den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung, aber auch zu deren Bereitschaft, sich zu engagieren, ergänzt, die wir im Mai und Juni 2011 unter 5.000 Einwohnern des Landkreises Birkenfeld durchgeführt haben. Gegenüber gewöhnlichen Rücklaufquoten bei ähnlichen schriftlichen Befragungen von 5% bis 10% konnten wir mit 1.857 verarbeiteten Fragebögen eine Quote von mehr als 37% erreichen. Die Ergebnisse fließen in die bereits gestartete nächste Phase des Prozesses ein.





EVALUATION » metropolradruhr – Die Zukunft der Intermodalität

Das metropolradruhr ist ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen des Modellprogramms »Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten« gefördertes Pilotprojekt zur Erprobung der Einführung und des Betriebs öffentlicher Leih-radsysteme. Sein Charakter als regionales System sowie seine in Deutschland einzigartigen Dimensionen machen es zu einer Besonderheit unter den geförderten Modellprojekten und sogar unter sämtlichen öffentlichen Leih-radsystemen in Deutschland.

Dem in den letzten Jahren gesteigerten öffentlichen, medialen, wissenschaftlichen und politischen Interesse an

öffentlichen Fahrradverleihsystemen stehen nur wenige »harte« Kenntnisse bezüglich Zielgruppen, Einsatzfeldern, Wegezwecken und verkehrlichen Effekten gegenüber. Daraus resultiert eine generelle Unsicherheit bei der Potenzial-einschätzung öffentlicher Leih-räder. Diese Datenlücke soll unter anderem mit der Evaluation der Modellprojekte geschlossen werden.

Wir wurden vom Projektträger des metropolradruhr als Lokaler Evaluator beauftragt und haben die entsprechenden Untersuchungen nach Maßgabe des Evaluationskonzepts durchgeführt. Der Evaluationsbericht liegt seit Ende November 2011 vor.





EVALUATION » München auf dem Weg zur Radlhauptstadt

Im Jahr 2010 hat die Landeshauptstadt München die mittlerweile auch international beachtete Fahrradmarketingkampagne »Radlhauptstadt München« initiiert. Im Rahmen des Grundsatzbeschlusses Radverkehr hat sich die Stadt München das ambitionierte Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil an allen Wegen der Münchnerinnen und Münchner bis 2015 auf mindestens 17% zu steigern – Insider halten sogar eine Quote von 25% für erreichbar.

Die Stadt lässt ihre Kampagne wissenschaftlich evaluieren, mit einem differenzierten Methodenmix aus Medienanalyse, intensiven Akteursinterviews, einer telefonischen Bürgerbefragung und Modellrechnungen zu den verkehrli-

chen Effekten. Die Evaluation soll den fachlichen und politischen Erfolgsnachweis für eine dauerhafte politisch-administrative Legitimation der Kampagne erbringen, möglichst viele Effekte der Kampagne abschätzen und überdies Hinweise zur Weiterentwicklung der Kampagne ableiten. Im November 2011 haben wir die Ergebnisse unserer Untersuchungen – durchgeführt in Kooperation mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie sowie mit Omniphon aus Leipzig – im Kreisausschuss München vorgestellt. Sie belegen eine starke Wahrnehmung und gute Bewertung der Kampagne durch die Münchner Öffentlichkeit. Eine Fortsetzung in 2012 wurde bereits beschlossen.



**Radlhauptstadt
München**





KOMMUNIKATION » Leistungsfähige Schnittstellen im Umweltverbund

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen kann auf eine beachtliche Tradition der Fahrradförderung verweisen, die mittlerweile schon 30 Jahre zurückreicht. Dahinter stand stets der Gedanke, Radverkehr als System zu begreifen und sich nicht nur auf Modell- und Pilotprojekte zu beschränken. Radverkehr ist ein wesentlicher Baustein der Nahmobilität und benötigt deshalb genauso wie andere Verkehrssysteme mehrere Säulen: Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation. Mit vielen Innovationen hat sich das Land einen Namen gemacht als Deutschlands Pionier in der umfassenden Radverkehrsförderung. So etwa mit dem Programm »100 Fahrradstationen in NRW«, das einen starken

Impuls für Fahrradstationen als wichtiges Schnittstellenelement zwischen Öffentlichem Verkehr und Fahrradverkehr gesetzt hat.

Inzwischen gibt es deutschlandweit 99 Fahrradstationen, davon allein 70 in Nordrhein-Westfalen. Hier ist auch die Quote der »Radstationen« am höchsten – eines vom ADFC zertifizierten, besonderen Stationstyps mit einheitlichen Qualitätsstandards und Kommunikationselementen. Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen hatte dazu im Jahr 2006 eine Broschüre herausgegeben, der wir aktuell nun eine inhaltliche wie visuelle Überholung verliehen haben.

Leistungsfähige Schnittstellen für einen starken Umweltverbund

250

Nicht jede bewachte Fahrradkategorie ist gleich wertvoll. Bei der Entscheidung über den Kauf eines Fahrrades sollte man sich also vorab über die Herkunft der verschiedenen Marken und die Qualität der Komponenten informieren. Die folgenden Informationen sind eine gute Hilfe bei der Auswahl eines geeigneten Fahrrades.

Fahrradstationen werden ihrer Schrittmessaufgabe zwischen Rad- und öffentlichem Verkehr umso stärker gerecht, je mehr Angebote sie für den Reisenden bzw. den Mäxler zwischen den Systemen bereitstellen. Neben wichtigsten Leistungen rund um das Fahrrad selbst –

MÖGLICHE FUNKTIONEN EINER FAHRRAUDDIAGNOSTIK

[illegible]

Die Verteilung der Fahrradaktionen nach Ortstypenklassen zeigt sehr deutlich die Besonderheiten in Nordrhein-Westfalen: 36 Prozent aller nordrhein-westfälischen Fahrradaktionen sind in Städten mit bis zu 50.000 Einwohnern zu finden, die nächsten 30 Prozent in Orten mit bis zu 100.000 Einwohnern. Klein- und Mittelstädte machen somit einen Anteil von 66 Prozent aller Stände für Fahrradaktionen aus. Im Vergleich dazu liegen im übrigen Bundesgebiet die meisten Fahrradstände in den Großstädten.

Die regionale Verteilung der Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen lässt sich als Cluster-Struktur beschreiben. Es ergeben sich räumliche Zusammenhänge:

* in Ostwestfalen = rund um Bielefeld

* im Münsterland – mit seiner besonderen
Fahrradtouristischen Attraktivität.

- im Ruhrgebiet – mit dem hoch verdichteten, polyzentrischen Siedlungsraum mit seinen vielen Hochschulen, seinem großen Arbeitsplatzpotenzial und seiner wachsenden Bedeutung des Städte- und Industriekulturtourismus mit dem Fahrrad.

- am Niederrhein – mit seinen traditionellen Fahrradhochburgen rund um Krefeld
- sowie im Rheinland – mit der engen Nachbarschaft der AGFS-Mitglieder Bonn, Brühl und Köln.



KOMMUNIKATION » Einfach aufsteigen und losfahren

Radlust wurde im Jahr 2007 als Kommunikations- und Imagekampagne für den Radverkehr entwickelt. Als universitäres Forschungsprojekt wurde das Vorhaben vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und dem Umweltbundesamt (UBA) gefördert und in Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) entwickelt. Bundesweit bekannt geworden sind vor allem die Radlust-Poster, die Radlust-Broschüre, der Ausstellungskatalog sowie ein Videoclip über das studentische Engagement.

Mehr als vierzig Großstädte, aber auch zahlreiche Klein- und Mittelstädte – nicht nur in Deutschland, sondern auch in Österreich und der Schweiz – haben die Radlust-Macher be-

sucht und die Ausstellung präsentiert oder einen Vortrag gehalten. Das Echo gab ihnen Recht: Publikum und Gastgeber zeigten sich stets begeistert, forderten einmal sogar, den Vortrag auf der Stelle zu wiederholen. Radlust hat bis heute vielen Menschen auf das Fahrrad geholfen.

Im Jahr 2008 übernahm das **raumkom** Institut die professionelle Betreuung der Initiative und schneiderte als Einstand der hessischen Großstadt Kassel eine Radlust-Kampagne nach Maß. Auch weiterhin bieten wir für Städte und Regionen die Gestaltung lokal adaptierter Radlust-Kampagnen, um Bevölkerung, Wirtschaft und Politik für mehr und besseren Radverkehr zu begeistern.



Radlust
www.radlust.info



Stationen einer Leidenschaft

Schauorte der Radlust-Initiative
2007 – 2010 (Auswahl)



KOMMUNIKATION » Es ist Zeit für eine Wende in der Verkehrspolitik!

SPURWECHSEL ist eine Kampagne zur Zukunft des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Sie soll Bürgern, der Politik und allen Aktiven im ÖV Appetit auf mehr und besseren Öffentlichen Verkehr machen. Dazu können alle beitragen: die Bürger durch Umsteigen, die Politik durch energisches Umsteuern, die Verkehrsunternehmen durch engagierte Kundenorientierung und mehr Mut zur Angebotsoffensive. Ziel soll es sein, den Öffentlichen Verkehr in Deutschland wieder zur Nummer 1 zu machen!

Grundlage der Kampagne ist die Broschüre »**SPURWECHSEL** – Ideen für einen innovativen ÖV«, die von einem Team Studierender der Universität Trier entwickelt wurde.

Der große Erfolg der Broschüre hat uns dazu ermutigt, mit finanzieller Unterstützung durch Siemens und den VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – eine Wanderausstellung zu konzipieren. Sie umfasst insgesamt 32 modulare Roll-Ups, von denen 12 als Kernbotschaft immer gezeigt werden; die übrigen können je nach Anlass und Umfeld hinzugestellt oder weggelassen werden.

Die **SPURWECHSEL**-Ausstellung besitzt einen einheitlichen Auftritt mit unverwechselbarem Charakter. Herausstechende Merkmale sind die klare Linienführung, markante Slogans und überzeugende Texte – ein leidenschaftliches Plädoyer für die dringend nötige Verkehrswende.

...bestaunte Erfolgsgeschichte.
Gute Beispiele gibt es aber auch bei uns.

Das **Karlsruher Modell** verbindet mit seiner Zwei-System-Bahn die Stärken der innerstädtischen Tram mit der Schnelligkeit einer regionalen Expresslinie und

Bahnen zurück auf die Straße ...



SPURWECHSEL

...Bahnen konzentrieren. Mit Netzerweiterungen, neuen Haltestellen, neuen Tangentialverbindungen und Vorrang im Straßenraum ist die Tram die bessere Alternative.



CHSEL

ITEM

www.generation-spurwechsel.de

Bahnhöfe als für die Welt

In der Welt der Städte gibt es keine Bahnhöfe, die so schön und wichtig sind wie die in Karlsruhe. Sie sind die Herzen der Städte und die Orte, an denen die Menschen zusammenkommen.

Viele wurden geschlossen, weil man dachte, sie seien zu teuer. Aber sie sind die Orte, an denen die Menschen zusammenkommen und die Städte lebendig halten.

Die Idee der Bahnhöfe als Orte, an denen die Menschen zusammenkommen, ist die Idee der 'Kathedralen der Mobilität'.

Die Idee der Bahnhöfe als Orte, an denen die Menschen zusammenkommen, ist die Idee der 'Kathedralen der Mobilität'. Sie sind die Orte, an denen die Menschen zusammenkommen und die Städte lebendig halten.

Die Idee der Bahnhöfe als Orte, an denen die Menschen zusammenkommen, ist die Idee der 'Kathedralen der Mobilität'. Sie sind die Orte, an denen die Menschen zusammenkommen und die Städte lebendig halten.

Kathedralen der Mobilität ...



SPURWECHSEL

IDEEN FÜR EINEN MODERNEN

raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation
Dr. Christian Muschwitz und Prof. Dr. Heiner Monheim GbR
Nikolausstraße 14
54290 Trier

Tel.: +49 651 49 36 88 51
Mail: info@raumkom.de

www.raumkom.de