



Radschnellweg Westliches Münsterland

REGIOVELO

FREIE BAHN FÜR RADFAHRER

Kommunikationskonzept

Im Auftrag des

Kreises Borken

bearbeitet durch

Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH,
Emil-Figge-Straße 80,
44227 Dortmund

gez. ppa. Klähnhammer

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Dortmund, im Januar 2015

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

gez. i.V. Malik

Dipl.-Ing. Jan Malik

Düsseldorf, im Januar 2015

überarbeitet
gemäß Hinweisen des Kreises Borken und der Regionale 2016 Agentur GmbH vom 12.02.2015 und
02.03.2015
durch

Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH,
Emil-Figge-Straße 80,
44227 Dortmund

gez. ppa. Klähnhammer

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer

Dortmund, im März 2015



INHALTSVERZEICHNIS

1.	Auftrag	5
2.	Aufgabenstellung/ Rahmenbedingungen	6
3.	Leitbild/ Kommunikationsziele	9
3.1.	Wofür steht das Münsterland und Radfahren im Münsterland?	9
3.2.	Wofür steht der Radschnellweg "Regio.Velo"?	10
4.	Zielgruppenanalyse	12
4.1.	Bürger	14
4.2.	Verwaltungen auf kommunaler und Kreisebene	16
4.3.	Lokale Politik	17
4.4.	Presse	19
4.5.	Unternehmen	20
4.6.	Umwelt-, Mobilitäts- und Tourismusverbände	21
4.7.	Bildungseinrichtungen	21
5.	Kommunikationsstrategie	22
6.	Maßnahmen	23
6.1.	Vorbemerkungen	23
6.2.	Stufe I - Kommunikation bis zur Fertigstellung der vertiefenden Machbarkeitsstudie	24
6.2.1.	Allgemeine Maßnahmen	24
6.2.2.	Maßnahmen mit Projektbezug	25
6.2.3.	Bürgerbeteiligung	26
6.3.	Stufe II - Vorstellung und Beratung der Studienergebnisse	26
6.3.1.	Allgemeine Maßnahmen	26
6.3.2.	Maßnahmen mit Projektbezug	27
6.3.2.1.	Aufbereitung von Planunterlagen	27
6.3.2.2.	Potenzialanalyse, Chancen und Risiken	27
6.3.2.3.	MOVE Meter	27
6.3.2.4.	Visualisierung	28
6.3.2.5.	Simulation	29
6.3.3.	Bürgerbeteiligung	29
6.4.	Stufe III - Kommunikation in der Realisierungsphase	30
6.4.1.	Allgemeine Maßnahmen	30
6.4.2.	Maßnahmen mit Projektbezug	31
6.4.2.1.	Aufbereitung von Planunterlagen	31
6.4.3.	Bürgerbeteiligung	31
7.	Termine und Organisation	31

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 2-1:	Exemplarische Themenlandkarte für einen Radschnellweg	8
Abb. 4-1:	Zielgruppen im Kommunikationsprozess	13

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 4-1:	Positionen Zielgruppe Bürger	14
Tab. 4-2:	Positionen Zielgruppe Verwaltungen	16
Tab. 4-3:	Positionen Zielgruppe lokale Politik	17
Tab. 4-4:	Positionen Zielgruppe Presse	19
Tab. 4-5:	Positionen Zielgruppe Unternehmen	20

1. Auftrag

„Regio.Velo“ ist ein komplexes Projekt, in dessen Zuge eine neuartige Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden soll und das kommunale Grenzen überschreitet. Durch diese Rahmenbedingungen ergeben sich viele Fragen, die aktuell die politischen und öffentlichen Diskussionen in den beteiligten Kommunen bestimmen. Im Rahmen der vertiefenden Machbarkeitsstudie/ Entwurfsplanung soll daher über die fachplanerische Konkretisierung des Radschnellweges hinaus ein Kommunikationskonzept erstellt werden, das konkrete Maßnahmen benennt, wie der verkehrliche Nutzen des geplanten Radschnellweges herausgestellt und gut kommuniziert werden kann. Ebenso gilt es, den wirtschaftlichen Mehrwert für die Region und die Trägerstädte hinsichtlich Investitionsvolumen, Tourismus, Sicherung von Arbeitsplätzen und Image darzustellen. Dies ist erforderlich, um eine breite Akzeptanz bei den administrativen und politischen Entscheidern sowie in der Öffentlichkeit erzielen zu können.

Vor diesem Hintergrund wurde folgende Aufgabenstellung formuliert:

- Ausarbeitung eines begleitenden Kommunikationskonzeptes einschließlich zielgruppenspezifischer Kommunikations- und Beteiligungsverfahren für alle Projektphasen (z.B. Planung, Bau, Eröffnung erster Abschnitte etc.),
- Empfehlungen zu Formaten und Kommunikationsformen (inhaltlich und zeitlich), um eine breite Akzeptanz bei den administrativen und politischen Entscheidern sowie in der Öffentlichkeit zu erzielen.

Der Radschnellweg hat eine Gesamtlänge von knapp 61 km, wovon jetzt ca. 46 km (Isselburg bis Velen) in der vertiefenden Machbarkeitsstudie untersucht werden.

Das Kommunikationskonzept entfaltet Nutzen und Wirkung für die 61 km lange Gesamtstrecke von Isselburg bis Coesfeld.

Das Projekt "Regio.Velo" erzeugt sowohl inhaltlich als auch räumlich sowie unter Berücksichtigung der Neuartigkeit dieser Verkehrsinfrastruktur eine Projektkomplexität, die auch im Sinne der Kommunikation alle Beteiligten vor große Herausforderungen stellt. Richtigerweise ist deshalb durch den Kreis Borken auch die Erstellung eines Kommunikationskonzepts in die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie integriert worden. Es geht dabei nur am Rande um die Erarbeitung einer Homepage und von Broschüren, sondern in erster Linie um eine langjährige, sowohl in Planung als auch in der Durchführung projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit. Zentrales Anliegen dieser strukturierten Öffentlichkeitsarbeit muss die Herbeiführung eines dauerhaften Kon-

sens´ über die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit dieses Projektes bei Bürgern, Politikern und Entscheidern jedweden Lagers sein. Daher muss ein frühzeitiger, transparenter und klarer Dialog mit den möglichen Anspruchs-/Zielgruppen erfolgen.

2. Aufgabenstellung/ Rahmenbedingungen

Im Kommunikationskonzept werden zielgruppenspezifische Botschaften und Maßnahmen zu deren Vermittlung entwickelt. Die Maßnahmen sollen einen hinreichenden und sachlichen Informationsstand insbesondere von Öffentlichkeit und Politik im Vorfeld der Beschlussfassungen zum Projektfortgang gewährleisten. Die Kommunikation erfolgt bis zur Vorstellung der Studienergebnisse unter der Maxime der „Ergebnisoffenheit“ hinsichtlich weiterer Projektstufen. Insofern soll zunächst vornehmlich über Sachstände im Erarbeitungsprozess, die neue „Infrastruktur Radschnellwege“ im Allgemeinen und den möglichen Projektfortgang sachlich informiert werden. Zudem sind generelle Veranstaltungen zu den Themenbereichen „Mobilitätswandel“, „Ländliche Mobilität“, „Radfahren – Gesundheit und Sicherheit“ denkbar, im Zuge derer über das Projekt am Rande gesprochen wird.

Nach Vorlage möglicher positiver Studienergebnisse wären diese entsprechend offensiv zu kommunizieren. Im Zuge dessen soll Vorbehalten konkret entgegengewirkt und für einen Projektfortgang im Wege der Beauftragung weiterer Planungsarbeiten geworben werden.

Die Aufgabe der sich daran anschließenden projektbegleitenden Kommunikation besteht deshalb darin, das Projekt positiv darzustellen, sich regelmäßig ein Meinungsbild einzuholen, Vorbehalten entgegenzuwirken und Verständnis für die Investition zu erzeugen.

Im Mittelpunkt aller Aktivitäten muss die Frage beantwortet werden, was hat jeder einzelne persönlich vom Radschnellweg? Die Ergebnisse aus den verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen zum Projekt müssen deshalb allgemeinverständlich und plakativ aufbereitet werden, um die zahlreichen positiven Aspekte für die Mobilität der Menschen im Münsterland einer breiten Öffentlichkeit zu veranschaulichen. Darüber hinaus soll an das "Wir-Gefühl" appelliert werden, in dem laufend über den Planungs- und Baufortschritt des "Regio.Velo" berichtet wird. In der Planungsphase kommt es deshalb auch darauf an, eine echte Bürgerbeteiligung zu initiieren.

In der Kommunikation ist an die positive, bundesweit bekannte Ausstrahlung des Münsterlandes als Radfahrer-Eldorado anzuknüpfen. Ebenso ist der Radschnellweg als positive infrastrukturel-

le Voraussetzung für die Gewährleistung einer hohen Mobilität in Zeiten des Demografiewandels herauszuarbeiten.

Das Projektmanagement erfolgt federführend durch den Kreis Borken. Die projektbegleitende Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort erfolgt durch die beteiligten Kommunen und Kreise. Die Regionale 2016 Agentur unterstützt die Projektbeteiligten und koordiniert die Gesamtkommunikation für das Projekt "Regio.Velo".

Somit ist eine Aufbauorganisation bereits festgelegt. Ergänzend hierzu werden im folgenden Dokument Vorschläge für eine Ablauforganisation unterbreitet, damit zusätzlich festgelegt ist, wer wem gegenüber berichtet und wer Informationen an die Öffentlichkeit herausgibt.

Alle Maßnahmen der Projektkommunikation sollten im Jahr 2015 auch unter Beachtung der Bürgermeisterwahlen in fünf der beteiligten Kommunen erfolgen.

Laut Koalitionsvertrag der Landesregierung soll zur Förderung des Radverkehrs die Trägerschaft der Baulast für überörtliche Radschnellwege in die Zuständigkeit des Landes fallen. Damit würde auch die Finanzierung der Investitions- und der Betriebskosten beim Land liegen. Voraussetzung hierfür ist eine entsprechende Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW. Zudem muss landesseitig die Finanzierung für Neubau, Unterhaltung und Erhaltung gesichert werden.

Mitte 2013 hat der damalige Staatssekretär Gunther Adler die Absicht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW erneuert, die Baulast für überörtliche Radschnellwege übernehmen und das Straßen- und Wegegesetz des Landes entsprechend anpassen zu wollen. Die Projektträger drängen darauf, dass diese erneute Zusage der Landesregierung mit Blick auf die weiteren kommunalpolitischen Beratungen und Beschlussfassungen frühzeitig weiter konkretisiert und normiert wird. [Quelle: <http://regiovelo.info/de/startseite/haeufig-gestellte-fragen/>]

Diese noch nicht abschließend geklärten, jedoch seit längerem öffentlich kommunizierten Rahmenbedingungen sind im gesamten Prozess der Kommunikation zum Projekt "Regio.Velo" im Blick zu behalten.

Bereits heute werden auf der Internetseite www.regiovelo.info Informationen unter anderem zum Projekt, zur geplanten Streckenführung, zum Nutzen für die Region und zum Strukturprogramm REGIONALE 2016 zur Verfügung gestellt.

Über die verschiedenen Möglichkeiten von Beteiligungsprozessen ist beabsichtigt Projekt-Inhalte zu erarbeiten und sich Meinungsbilder einzuholen. Vereinzelt Grundlagen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind übertragen aus der VDI-Richtlinie 7001 (Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planung und Bau von Infrastrukturprojekten) sowie dem „Leitfaden für eine neue Planungskultur“, herausgegeben vom Staatsministerium Baden-Württemberg.

Auf den folgenden Seiten des Kommunikationskonzeptes sind die Zielgruppen, Kernbotschaften je Ziel-/Adressatengruppe und die hierfür vorgesehenen Instrumente ausgearbeitet.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Kommunikationskonzeptes sind nach Zielgruppen differenziert dargestellt.

Inhaltliche Schwerpunkte mit Projektbezug zum Regio.Velo sind in der folgenden Themenlandkarte festgehalten:

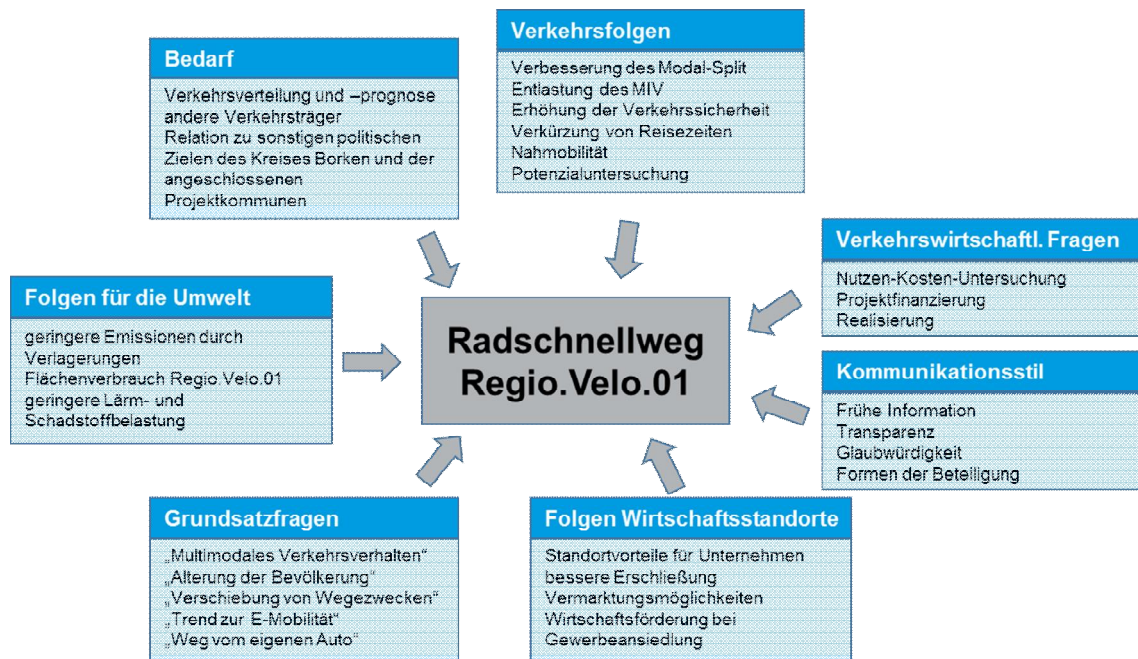


Abb. 2-1: Exemplarische Themenlandkarte für einen Radschnellweg

3. Leitbild/ Kommunikationsziele

3.1. **Wofür steht das Münsterland und Radfahren im Münsterland?**

Das Münsterland ist geprägt durch seine charakteristische Landschaft, durch Gärten und Parks, durch architektonisch bemerkenswerte, vielfach historische Bauten und Stadtkerne. Als Träger von Geschichte und Geschichten verweisen sie auf eine besondere, wechselvolle Vergangenheit und zeugen von einer lebendigen Gegenwart. Viele Orte sind bereits bekannt und kulturell etabliert – viele müssen aber auch erst neu oder wieder entdeckt werden.

Verbunden werden die Orte auf den unterschiedlichsten Wegen, die die Landschaft erschließen und erfahrbar machen.

Das Münsterland steht für Traditionen, wirtschaftliche Stabilität und feste Orientierungen. Es ist jedoch auch Innovationsfeld für Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur.

Als exzellenter Bildungs- und Wissenschaftsstandort steht das Münsterland außerdem für wissenschaftliches Denken. Im Bereich von Forschung und Lehre weist das Münsterland eine hohe Dichte an wissenschaftlichen „Laboren“ auf, die internationales Renommee genießen.

Das Regionalbewusstsein der Bevölkerung ist stark ausgeprägt und orientiert sich dabei gesellschaftlich eher an den abweichenden, historischen Grenzen. Die Bewohner des Münsterlandes sind sehr sachbezogen und konsequent in einmal bezogenen Standpunkten.

Die meist ländliche Struktur sowie besondere kulturlandschaftliche Merkmale, etwa das vielerorts parkartige Landschaftsbild und die zahlreichen Wasserburgen, stellen regionale Eigenheiten dar. Es besteht eine starke Ausrichtung auf Münster, das in kultureller, geistiger und wirtschaftlicher Hinsicht seit jeher den beherrschenden Mittelpunkt bildet. Unabhängig davon bestehen über das gesamte Münsterland verteilt starke Pendlerverflechtungen.

Das Münsterland ist ein ideales Reiseziel in Deutschland. Im Münsterland kann ganzjährig Urlaub erlebt werden. Hierzu zählt gerade auch der Fahrradurlaub.

Besonders auffällig ist das auf der Basis von Wirtschaftswegen gut ausgebaute Radwegenetz, das zu einem sportlichen Fahrradurlaub im Münsterland einlädt. Entlang an Wäldern und Wiesen verlaufen viele Radwege und fernab vom Straßenlärm kann so der Urlauber die vielfach noch idyllische Landschaft im Münsterland genießen und dem Alltag entfliehen. Verteilt über

das gesamte Münsterland gibt es mehr als 4.500 Kilometer für den Radverkehr nutzbarer Wege, die flächendeckend ausgeschildert sind und Fahrradrouten ausweisen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass im Münsterland 900 Fahrräder auf 1.000 Einwohner vorhanden sind. Damit nimmt der Anteil des Fahrrades am Modal Split im Münsterland im bundesweiten Durchschnitt Spitzenplätze ein.

Dieser hohe Fahrradanteil betrifft nicht nur die Freizeitmobilität sondern insbesondere auch die tägliche Mobilität der Berufspendler. Den Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad zurück zu legen ist für viele Münsterländer eine Selbstverständlichkeit. Dennoch ist das Auto immer noch das Verkehrsmittel Nr. 1. Mit einem neuen Radschnellweg wird ein Angebot geschaffen, welches den Westmünsterländern aufgrund verbesserter objektiver Bedingungen die Verkehrsmittelwahl in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erleichtert.

Ein erklärtes Projektziel von Regio.Velo ist, dass 30–60 Prozent der Arbeitswege künftig per Rad zurückgelegt werden. Unter dieser Prämisse würde die geplante Route u. a. das größte Gewerbegebiet im Münsterland (den Industriepark Bocholt mit ca. 300 Unternehmen und mehr als 6.000 Beschäftigten) mit den beteiligten Kommunen verbinden. Mit dieser fahrradfreundlichen Ausgestaltung soll die „Expresstrasse“ eine attraktive Alternative für motorisierte Berufspendler darstellen. Im direkten Einzugsbereich der Strecke leben 150.000 Menschen. Zwischen den Kommunen pendeln täglich knapp 15.000 Bewohner zu ihren Arbeitsplätzen – größtenteils in die Städte Bocholt und Borken. Das macht 30.000 Wege pro Tag, die die Pendler zurzeit überwiegend mit dem Auto zurücklegen. [Quelle: Regionale Broschüre REGIO.VELO]

3.2. Wofür steht der Radschnellweg "Regio.Velo"?

Aufbauend auf der Analyse des münsterländischen Kontextes muss eine Positionierung des Produktes "Regio.Velo" erfolgen. Es ist zu klären, welche Botschaften und Attribute sich mit dem Radschnellweg im westlichen Münsterland verbinden lassen.

Dabei stellen sich folgende Leitgedanken heraus:

1. Wir stellen das "Wir-Gefühl" und den Stolz auf die Lebensqualität der Münsterländer und auf ihre Fahrradregion heraus:
 - Der neue Radschnellweg macht unser Münsterland noch lebenswerter
 - "Regio.Velo" - eine Hauptschlagader im westmünsterländischen Radwegesystem

- Die beste Infrastruktur für unser Münsterland
 - Ein Zukunftsweg fürs *ZukunftsLand*
2. Praxistauglichkeit und der persönliche Nutzen des Radschnellweges sind weitere Kernbotschaften der Kommunikation:
- Schnell und gesund durchs Münsterland
 - "Regio.Velo" - sicherer geht´s nicht
 - "Regio.Velo" - Die Verbindung für aktive Menschen
 - „Regio.Velo“ – Die Antwort auf das wachsende Radverkehrsaufkommen
3. Es wird ein prägnanter Name benötigt. "Regio.Velo" ist zwischenzeitlich etabliert, jedoch umgangssprachlich schwer handhabbar. Idealerweise werden alle Radschnellwege in NRW - so wie die Autobahnen auch - nummeriert. Daraus könnte sich beispielsweise eine Bezeichnung RS *n* herleiten. R steht für Rad und S für schnell und die Nummer stellt eine Assoziation zum System der Autobahn her. Entweder werden von zentraler Stelle diesbezügliche Orientierungen gegeben oder in der weiteren Diskussion wird noch ein guter Begriff entwickelt, dann wären Grundlagen für eine zeitnahe Anpassung des Begriffs „Regio.Velo“ gegeben. Andererseits sollte „Regio.Velo“ beibehalten werden.
4. Neben einem einprägsamen Namen wird ein Slogan benötigt, der alle Vorzüge des Radschnellweges umfasst. Ein Vorschlag hierzu:
- **"Regio.Velo"**
Schnell und staufrei für mehr Lebensqualität im Münsterland
5. Damit sollen folgende Botschaften vermittelt werden:
- a. Der Radschnellweg ist vorteilhaft für jedermann
 - b. Der Radschnellweg ist die zentrale Achse durch unser Westmünsterland mit Verbindung zu bestehenden Radrouten und -netzen
 - c. Radfahren fördert Gesundheit und Lebensfreude
6. Die allgemeinen Aussagen zum Radschnellweg erfordern eine zielgruppenspezifische Anpassung und Zuspitzung. Zielgruppen der Kommunikation sind:

- a. Politik und Verwaltung in den Kommunen
- b. Bürgerschaft des westlichen Münsterlandes

Für kommunale Vertreter gilt es, folgende Sachverhalte herauszustellen:

- "Verkehrswegeneubau verbunden mit Lärm- und Abgasreduzierung"
- Positive Beeinflussung des Modal Split eröffnet Chancen für erfolgreiche Innenstadtentwicklungen durch Reduzierung des MIV
- Investitionsvolumen im Radverkehr ist pro Verkehrsteilnehmer günstiger als im motorisierten Verkehr
- Der Wandel der Mobilität erfordert infrastrukturelle Anpassung,

Für die Bürgerschaft sind folgende Botschaften bedeutsam:

- Mobilität erfährt einen Wandel - Moderne und aktive Menschen fahren Rad
- Radschnellwege bilden das Rückgrat des umweltfreundlichen Verkehrs - Zukunftsorientierte Politik fördert das Radfahren
- Wir befinden uns in einem Mobilitätswandel; es ist überfällig mit einer geeigneten Infrastruktur auf die wachsende Nachfrage im Radverkehr zu reagieren.
- Positive Beeinflussung des Modal Split eröffnet Chancen für eine Erhöhung der Attraktivität der Innenstädte durch Reduzierung des MIV und damit des Stellplatzbedarfes.

4. **Zielgruppenanalyse**

Basis einer jeden Kommunikation ist die Festlegung bzw. Herausarbeitung wichtiger Multiplikatoren. In der Kommunikationstheorie ist ein Multiplikator eine Person oder auch ein Medium, die bzw. das in besonders starkem Maße Nachrichten und Informationen verbreitet. Es handelt sich um Personen oder Organisationen, denen eine Schlüsselstellung bei der Verbreitung von Meinungen, Kenntnissen, Einstellungen, Moden usw. zukommt.

Diesen Multiplikatoren stehen die Zielgruppen der Kommunikation, häufig auch als Anspruchsgruppen bezeichnet, gegenüber. Für jede dieser Zielgruppen müssen spezifische Ansprachen und Kommunikationskanäle gefunden werden.

In der ursprünglichen Machbarkeitsstudie Regio.Velo – Radschnellweg zwischen den Städten Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken, Velen, Gescher und Coesfeld (61 km) wurden die in der nachstehenden Abbildung dargestellten sechs Zielgruppen definiert.



Abb. 4-1: Zielgruppen im Kommunikationsprozess

[Quelle: REGIOVELO - Freie Bahn für Radfahrer Kenn-Nummer 969235, Regio.Velo – Radschnellweg zwischen den Städten Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken, Velen, Gescher und Coesfeld (61 km)]

Als Abstrakt aus den in der Abb. 4-1 dargestellten Zielgruppen sind für die Kommunikation folgende Gruppen bedeutsam:

1. Bürger
2. Verwaltungen auf kommunaler und Kreisebene
3. Lokale Politik
4. Presse/ Soziale Netzwerke
5. Unternehmen
6. Umwelt-, Mobilitäts- und Tourismusverbände
7. Bildungseinrichtungen

Im Folgenden werden die Chancen und Risiken für die einzelnen Zielgruppen gegenübergestellt:

4.1. Bürger

1. Mögliche Positionen zum Projekt

Tab. 4-1: Positionen Zielgruppe Bürger

Pro	Contra
Die meisten Münsterländer verfügen über ein Fahrrad und nutzen es mehr oder weniger intensiv	Unser Radwegenetz im Münsterland ist bundesweit überdurchschnittlich entwickelt - so sagt man uns. Warum brauchen wir jetzt noch einen Radschnellweg?
Sofern Vorteile mit dem Radschnellweg verbunden sind, mir das Leben damit erleichtert wird, wäre das vielleicht eine ganz gute Idee.	Das kostet doch bestimmt wieder Millionen? Haben wir keine anderen Probleme?
Ich möchte, dass unser Münsterland nicht den Anschluss verliert und auch künftig die Fahrradregion Nr. 1 bleibt.	Jetzt verläuft plötzlich eine Fahrradautobahn direkt hinter meinem Haus entlang. Das möchte ich nicht!

Zusätzlich ist in der Zielgruppe Bürger zu berücksichtigen, dass den Bürgern Umweltschutz im Münsterland wichtig ist und es keiner weiteren Appelle an Umweltbewusstsein und an eine neue Mobilität bedarf. Das ist die Sicht der Bürger. Dennoch sollte in der Kommunikation die emotionale Ebene genutzt werden und an Modernität, Gesundheitsbewusstsein etc. appelliert werden.

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Zentrale Themen der Kommunikation mit den Bürgern sind
 - a) Konfliktvermeidung (aufgeschlossene und wertschätzende Grundhaltung, frühzeitige Einbindung der Bürger, Einbeziehung unterschiedlicher Interessen)

- b) moderne Bürgerbeteiligungsverfahren (Bürgerpanel, -foren oder -umfragen, Einbeziehung von Zufallsbürgern)
 - c) Informieren und Motivieren (verständlich kommunizieren, umfassende Faktenklärung und Nutzendarstellung) sowie
 - d) die Schaffung einer emotionalen Identifikation
- Durch Nutzung der Tagespresse und des regionalen Rundfunks (WDR 2 - Münsterland, Radio WMW u.w.) lassen sich von Zeit zu Zeit Informationen über den Stand von Planung und Baudurchführung verbreiten. Hier sollten aber auch Erfahrungsberichte von routinierten Radpendlern, Radtouristen oder auch Kurierfahrern einfließen.
 - Die erarbeiteten Flyer sollten in öffentlichen Gebäuden und Schulen, aber auch Vereinen zur Verfügung gestellt werden.
 - Auf den Webseiten des Kreises, der Städte und Stadtwerke sollte eine Verlinkung auf die Webseite Regio.Velo möglich sein.
 - Die Eröffnung von Teilabschnitten sollte immer von Aktionen/ Events begleitet werden. Hierbei sollten neben Politik und ortsansässigen Einwohnern auch die Schulen des unmittelbaren Einzugsbereiches einbezogen werden.
 - Idealerweise nutzen die Tourismuszentralen diese Dinge auch in ihrem Marketing.
 - Unabhängig von den vorgenannten Punkten steht jedoch im Mittelpunkt aller Maßnahmen die Bürgerbeteiligung in Form von Einwohnerveranstaltungen. Die Ergebnisse positiv verlaufender Einwohnerveranstaltungen sollten protokolliert und einer breiten Öffentlichkeit über das Internet und die Presse zugänglich gemacht werden. Zugleich wird mit diesen Veranstaltungen fortlaufend ein Meinungsbild eingeholt.
 - Einwohnerveranstaltungen sollten den regionalen Rahmen berücksichtigen, d.h., fünf Städte mit Umland = fünf Einwohnerveranstaltungen.
 - Die Einwohnerveranstaltungen sollten nach dem Vorliegen gesicherter Projektergebnisse durchgeführt werden.
 - Im gesamten Prozess der Bürgerbeteiligung muss auch deutlich gemacht werden, dass die Bürgerbeteiligung willkommen ist, jedoch die abschließende Entscheidungsfindung den Verwaltungen, Genehmigungsbehörden und den zuständigen politischen Gremien vorbehalten bleibt.
 - Die Bürgerbeteiligung sollte neben den technischen, rechtlichen und umweltfachlichen Fragen grundsätzlich einen Schwerpunkt auf Emotionalisierung und Motivation zum Thema Radfahren bzw. inter- und multimodalen Verhaltens legen. Deshalb wird empfohlen, die Moderation derartiger Veranstaltungen durch stimmbekannte Radiomoderatoren der Region durchführen zu lassen.
 - Im Rahmen der Bürgerbeteiligung müssen das Gemeinwohl mit Einzelinteressen betroffener Bürger aufgenommen und im Planungsprozess bei der Variantenfindung berücksichtigt werden. Hierzu sollten am Rande der Einwohnerveranstaltungen Fragebögen ausgelegt werden.

- Bei Einwohnerveranstaltungen ist zu berücksichtigen, dass erfahrungsgemäß Online-Fragebögen überwiegend von Jüngeren und Männern ausgefüllt werden, während Frauen und Ältere überdurchschnittlich Papier-Fragebögen ausfüllen. Aus diesem Grund müssen beide Formate bei Bürgerbefragungen genutzt werden, um sich Meinungsbilder zum Projekt, zu Vor- und Nachteilen und zu Trassenalternativen einzuholen.
- Wegen dieser unterschiedlichen Interessenlagen sollte auf der Homepage ein Zugang zum Online-Fragebogen eingerichtet werden.

4.2. Verwaltungen auf kommunaler und Kreisebene

1. Mögliche Positionen zum Projekt

Tab. 4-2: Positionen Zielgruppe Verwaltungen

Pro	Contra
Prinzipiell stehen wir neuen Mobilitätskonzepten und damit Maßnahmen zum Schutz unserer Umwelt aufgeschlossen gegenüber	Jedoch sind unsere Handlungsspielräume durch personelle und finanzielle Engpässe begrenzt
	Wir sind frustriert, dass wir dem zunehmenden Zustands- und Werteverlust unserer Infrastruktur tatenlos zusehen müssen
	Andererseits werden Gelder für teure Prestigeprojekte ausgegeben

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Radverkehrsförderung ist ein System, welches aus drei Elementen besteht:
 1. Infrastruktur
 2. Service
 3. Öffentlichkeitsarbeit
- Das Projekt darf nicht nur unter Infrastrukturgesichtspunkten im Tiefbauamt "abgeladen" werden.

- Es muss eine Zusammenarbeit vieler kommunaler Stellen ins Leben gerufen werden: Wirtschaftsförderung, Schulamt, Kultur- und Tourismusbeauftragte unter fachlicher Beteiligung des Tiefbauamtes und der Straßenverkehrsbehörde.
- Für die Öffentlichkeitsarbeit eignen sich Veranstaltungen, Internet und Intranet.
- Idealerweise lässt sich über die Wirtschaftsförderung die heimische Wirtschaft einbinden und hier auch das Thema "Service" von Anfang an platzieren.
- Mittels Workshops, Flyern und laufenden Intranetnews lassen sich die Informationen breit streuen und das Thema Radschnellweg während Planung und Baudurchführung zu einem "Dauerbrenner" machen.
- Auch wenn bereits eine Befahrung eines RSW mit E-Bikes stattgefunden hat, kann es durchaus nützlich sein, diesen Gedanken in den Verwaltungen erneut aufzugreifen, um so Begeisterung zu wecken.

4.3. Lokale Politik

1. Mögliche Positionen zum Projekt

Tab. 4-3: Positionen Zielgruppe lokale Politik

Pro	Contra
	Radfahren ist ein nebensächliches und vor allem grünes Thema
	Wir haben im Münsterland doch schon so viel für die Fahrradfahrer getan. Wozu brauchen wir denn jetzt noch Radschnellwege?
<p>Andererseits,</p> <ul style="list-style-type: none"> - wenn es dafür Fördermittel gibt und wir nicht zu sehr belastet werden und wir als Münsterland in der Öffentlichkeit die entsprechende Aufmerksamkeit erfahren, warum nicht. Wichtig dabei ist, dass es keine Nachteile für die Autofahrer gibt. - Radfahren ist ein Trend, der noch lange anhalten wird. Diesen Trend gilt 	Radschnellwege dürfen nicht zu Lasten anderer, sinnvoller Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gehen.

<p>es auch in der politischen Arbeit zu nutzen. Das gilt für alle Fraktionen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – mit Hilfe von Presseartikeln können wir uns unter Berücksichtigung der bevorstehenden Wahlen positiv in der Öffentlichkeit darstellen und mit Bürgern ins Gespräch kommen. Das gilt für alle Fraktionen. 	
--	--

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Der Mobilitätswandel und seine Auswirkungen sowie dabei die zukunftsweisende Wirkung des neuen Infrastrukturelements "Radschnellweg" sind detailliert zu beschreiben. Radschnellwege werden ein fester Bestandteil einer modernen Verkehrsinfrastruktur.
- Die Bedeutung des Radschnellweges für Fahrräder, E-Bikes und Pedelec und der Zusammenhang zur Verkehrssicherheit sind herauszustellen.
- Die Potenziale einer möglichen Verkehrsverlagerung zum Radverkehr sind gründlich und nachvollziehbar zu beschreiben. Dabei ist eine Spezifizierung hinsichtlich Alltagsradverkehr, Schülerverkehr, Wirtschaftsverkehr und dem touristisch motivierten Anteil vorzunehmen.
- Die Bedeutung als Standortfaktor ist herauszustellen.
- Politik und Bürger müssen hierzu auf Veranstaltungen, ggf. Trassenbefahrungen oder über persönliche Kontakte ins Gespräch kommen.
- Exkursion in die Niederlande zu einem Radschnellweg.
- Neben der Verbreitung der Informationen über Presse und Internet ist bei der Zielgruppe "Lokale Politik" besonderer Wert auf Präsentationen in den Fraktionen und auf eine Beteiligung an Einwohnerinformationsveranstaltungen zu legen.
- Auch Pressekonferenzen zum Auftakt und bei Erreichen bestimmter Meilensteine sind hilfreich, um die Aufmerksamkeit der lokalen Politik zu gewinnen.
- Es sollten Events wie z.B. Auftaktveranstaltung, abschnittsweise feierliche Durchtrennung von Bändern sowie Einweihungsfahrten auf fertig gestellten Teilabschnitten organisiert werden
- Als zu berücksichtigendes Ereignis sind die in fünf Kommunen anstehenden Wahlen zu berücksichtigen.

4.4. Presse

1. Mögliche Positionen zum Projekt

Tab. 4-4: Positionen Zielgruppe Presse

Pro	Contra
Die Aufgabe der Presse besteht darin, über Angelegenheiten von öffentlichem Interesse Nachrichten zu beschaffen und zu verbreiten. Darüber hinaus wird zu allgemein interessierenden Themen Stellung bezogen, Kritik geübt und so an der Meinungsbildung mitgewirkt.	
In diesem Sinne steht der Radschnellweg sehr im Fokus der Presse, da er von regionaler Bedeutung und für die Bevölkerung des Münsterlandes interessant ist.	Dabei werden sicherlich die Kosten-Nutzen-Relationen und eine vermeintliche Förderkonkurrenz zu dritten Infrastrukturmaßnahmen der Region kritisch beleuchtet.

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Die Nutzung der Presse für die Überzeugung von Bürgern, Verwaltung und Politik von der Sinnhaftigkeit des Projektes Radschnellweg ist von herausragender Bedeutung in der projektbegleitenden Kommunikation.
- Entsprechend ist die Presse mit aktuellen und journalistisch gut aufbereiteten Informationen über persönliche Kontakte, Pressekonferenzen, Presseverteiler sowie die Aktualhaltung des Internets zu versorgen. Hierbei sind insbesondere auch Detailinformationen zu kritisch beleuchteten Fragestellungen des Projektes zur Verfügung zu stellen.
- Ebenso ist es bedeutsam, die Presse an einer Exkursion in die Niederlande zu einem Radschnellweg zu beteiligen.
- Der Presse kommt eine entscheidende Multiplikatorfunktion zu, um Unterstützung für das Projekt zu erzeugen. Zentrale Botschaften hierbei sind: Der neue Radschnellweg macht unser Münsterland noch lebenswerter bzw. Ein Zukunftsweg fürs ZukunftsLand.
- Idealerweise wird der Pressekontakt über die Regionale 2016 Agentur bzw. später über die beteiligten Projektkommunen gehalten.

4.5. Unternehmen

1. Mögliche Positionen zum Projekt

Tab. 4-5: Positionen Zielgruppe Unternehmen

Pro	Contra
Neue Projekte, die auch im Sinne unserer Unternehmensziele sind, unterstützen wir.	
Maßnahmen, die zu Wettbewerbsvorteilen führen, werden wir unbedingt fördern.	
Mit der Förderung des Radverkehrs können wir schwierige Parkplatzsituationen an unseren Standorten entschärfen	
Gesundheitsvorsorge unserer Mitarbeiter ist uns ein wichtiges Anliegen.	

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Nutzung bestehender Kontakte zwischen Politik und Wirtschaft zum Transport der Botschaften.
- Öffentliche Veranstaltungen zum Radschnellweg können in Unternehmen durchgeführt werden. Die Aufmerksamkeit wird dabei auf Unternehmen gelenkt, die das Anliegen des Radschnellweges direkt bzw. durch Förderung des Radverkehrs indirekt unterstützen.
- Wirkung der Tagespresse - auch durch direkte Aufrufe der Wirtschaft - zur Unterstützung des Anliegens Radschnellweg. Hierbei kann es um Patenschaften für Rastplätze, E-Bike-Ladestationen, Sponsoring o.ä. gehen.
- Ebenso kann in der Presse, auf der Homepage und in Flyern über best practise - Beispiele in und um Unternehmen berichtet werden. Hierzu können auch Maßnahmen gehören, dass in Unternehmen zur Förderung des Radfahrens sichere Einstellplätze oder E-Bike-Ladestationen geschaffen wurden.
- In den zur Verfügung stehenden Medien können auch Berichte über Menschen, die ihre tägliche Mobilität überwiegend mit dem Fahrrad bestreiten, beispielgebend veröffentlicht werden. Ebenso sind Berichte über Unternehmen, in denen dienstliche Wege mit dem Rad absolviert werden, hilfreich.

- Auch ein gezieltes Anschreiben wichtiger Unternehmen des Münsterlandes mit dem Aufruf zur Unterstützung des Anliegens sollte eingesetzt werden. Hierbei können Flyer, die in den Unternehmen ausgelegt werden, mit verschickt werden.

4.6. Umwelt-, Mobilitäts- und Tourismusverbände

1. Mögliche Positionen zum Projekt

- Durchgängig Unterstützer des Projektes

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Umwelt-, Mobilitäts- und Tourismusverbände gelten als Multiplikatoren im Sinne der Projektkommunikation und sollten deshalb in Arbeitskreise, bei Bürgerbeteiligungen und öffentlichen Veranstaltungen einbezogen werden.
- Darüber hinaus sollten auch sie für Exkursionen zu einem Radschnellweg in den Niederlanden einbezogen werden.

4.7. Bildungseinrichtungen

1. Mögliche Positionen zum Projekt

- Neuen und trendigen Mobilitätsformen steht gerade die junge Generation offen und interessiert gegenüber, da sich insbesondere in dieser Generation ein Wertewandel vollzieht weg vom "Besitz" eines eigenen PKW hin zu einem multimodalen bzw. intermodalen Verkehrsverhalten, einer "Nutzung bei Bedarf".
- Da Mobilität in der Allgemeinbildung kaum vermittelt wird, dürfte das Interesse an gut aufbereiteten Sekundärintformationen zu diesem Thema groß sein.

2. Kommunikationsmittel und -wege

- Junge Lernende sind bedingt durch ihre Begeisterungsfähigkeit eine wichtige Multiplikatorengruppe und sollten deshalb im Rahmen von Workshops/ Infoveranstaltungen intensiv eingebunden werden.
- Den Schulen sollten zusätzliche Infoveranstaltungen angeboten werden. Hier kann beispielsweise auch durch Einbeziehung der Movemeteranalyse ein kreativer "Mitmachunterricht" zur Mitgestaltung der Trassenfindung angeboten werden.
- Ebenso können über schulische Wettbewerbe und Workshops Projektinhalte erarbeitet werden, beispielsweise in Form kreativer Gestaltungslösungen für Rastplätze, E-Bike-Ladestationen u.w..
- Flyer und Internetauftritt bzw. ein Auftritt in Socialmedia müssen unbedingt auch die junge Generation ansprechen.
- QR-Code auf Flyern, Plakaten und im Internet abbilden, damit eine Infobereitstellung über Smartphones unkompliziert möglich ist.

- Neben der Einbeziehung der allgemeinbildenden Schulen wäre auch die Nutzung der Potenziale der Fachhochschule Bocholt empfehlenswert. Zum Beispiel könnte durch die FH Bocholt eine Analyse der bestehenden Radwegeverbindungen hinsichtlich ihrer Tauglichkeit und Zweckmäßigkeit für E-Bikes durchgeführt werden. Aus den Ergebnissen würde sich ein dringender Infrastrukturanpassungsbedarf ergeben, der wiederum in der Kommunikation mit anderen Zielgruppen nutzbringend verwendet werden kann.

5. Kommunikationsstrategie

Die Kommunikationsstrategie für den Radschnellweg im westlichen Münsterland muss einerseits auf eine vergleichsweise lange Projektlaufzeit mit nacheinander gelagerten Realisierungsabschnitten ausgerichtet sein und andererseits den Bogen über die zuvor beschriebenen unterschiedlichen Zielgruppen spannen.

Außerdem sind inhaltlich unterschiedliche Betrachtungsebenen aus der Sicht der beteiligten Planungsakteure zu berücksichtigen. Zum Projektbeginn muss das Thema generell erläutert werden. Daran schließt sich die Phase an, in der die für Laien und Außenstehende abstrakten Planungsvorgänge interessant aufbereitet werden müssen. Dann gilt es, in einer weiteren Phase über das Baugeschehen zu informieren und dabei Zuversicht auf eine baldige Realisierung zu wecken. Abgeschlossen wird die Kommunikation mit dem attraktiven Thema der Fertigstellung und der Inbetriebnahme.

Daraus ergeben sich folgende Schritte mit folgenden Kommunikationsschwerpunkten:

1. Planungsphase unter dem Motto " Der neue Radschnellweg macht unser Münsterland noch lebenswerter"
 - Kommunikationslinien in die Politik, die Verwaltungen zu den Bürgern, Unternehmen und Verbänden aufbauen
 - Bürgerbeteiligung - Mitreden, Mitgestalten
 - Beteiligte Bürger werden Multiplikatoren
2. Bauphase
 - Radschnellweg erstmalig zum "Anfassen"
 - Baustellenevents
 - Bürgerinformation
 - durch zeitversetzte Realisierung werden Anwohner der früheren Abschnitte Multiplikatoren in den dann noch folgenden Abschnitten

3. Inbetriebnahme

- Erste Vor-Ort-Erlebnisse
- Positive Erlebnisberichte
- weitere Berichterstattung zur Emotionalisierung der Bürger in den "schwierigeren" Abschnitten

Da die beschriebenen Kommunikationsphasen nicht zeitlich nacheinander geordnet verlaufen, ist ein Maßnahmenmix notwendig, mit dem situationsabhängig auf unterschiedliche Zielgruppen reagiert werden kann.

Wichtig ist jedoch eine gemeinsame Klammer, die aus dem Logo, der Bezeichnung, den wichtigen Kernaussagen und dem Corporate Design besteht. Diese Klammer muss sich einheitlich erkennbar in allen Formen und Arten der Kommunikation widerspiegeln.

6. Maßnahmen

6.1. **Vorbemerkungen**

Die Maßnahmen unterscheiden sich nach

1. generellen Tätigkeiten zur Förderung der Akzeptanz des Vorhabens in den Zielgruppen,
2. konkreten, aus dem Projektverlauf bzw. den Projektergebnissen hergeleiteten Aktionen und
3. der Bürgerbeteiligung

Bedingt durch die vom Projektfortschritt abhängige inhaltliche Tiefe der für die Öffentlichkeitsarbeit geeigneten Kommunikationsschwerpunkte, sollten drei Stufen der Kommunikation definiert werden:

Stufe I - Kommunikation bis zur Fertigstellung der vertiefenden Machbarkeitsstudie

Stufe II - Vorstellung und Beratung der Studienergebnisse

Stufe III - Kommunikation in der Realisierungsphase

6.2. Stufe I - Kommunikation bis zur Fertigstellung der vertiefenden Machbarkeitsstudie

6.2.1. Allgemeine Maßnahmen

Zunächst ist die Erarbeitung bzw. Präzisierung eines endgültigen Logos, eines festen Begriffs (z.B. "Regio.Velo") und einer einheitlichen Projektbezeichnung und eines Corporate Designs für den Radschnellweg festzulegen. Auf dieser Grundlage sind Homepage, Flyer und Poster zu erarbeiten.

Gemäß Abstimmung in der Projektgruppensitzung am 28.01.2015 soll am - durch die Regionale 2016 Agentur entwickelten - aktuellen Logo, Layout und der Projektbezeichnung bis auf Weiteres festgehalten werden. Nur der Zusatz "01" im Namen soll entfallen.

Der Radschnellweg benötigt eine eigene Homepage, auf der auch von den Internetauftritten der Regionale 2016 Agentur, des Kreises Borken, der beteiligten Kommunen, der Tourismusverbände und ggf. weiterer Akteure des Münsterlandes Verlinkungen angeboten werden. Diese Homepage muss um die Rubriken

- aktuelle Projektinformationen
- Planunterlagen
- Stand der Abstimmung mit dem Land NRW

erweitert werden.

Diese Homepage muss während der gesamten Projektlaufzeit fortlaufend aktualisiert werden. Zuständig dafür sind die Regionale 2016 Agentur und der Kreis Borken gemeinsam. Die Verlinkungen auf den Internetseiten der Projektkommunen sollten möglichst auf der Startseite an prägnanter Stelle platziert werden.

Flyer und Poster (jeweils mit QR-Code) sind in allen öffentlichen Einrichtungen des Kreises Borken auszulegen. Hierzu gehören die Kreisverwaltung, Rathäuser, Hochschulen, Schulen, Tourismuszentralen. Darüber hinaus sind diese Unterlagen auch Firmen mit Radfahrerbezug anzubieten.

Alle Radfahrereignisse während Planung und Bau des Radschnellweges, wie die Woche der Mobilität, des Radtages der Münsterländer Sparkasse oder die Radmesse Bocholt sollten genutzt werden, um aktuelle Informationen zum Projekt zu verbreiten.

In diesem Zusammenhang sollte wiederholt die Bedeutung des Fietsenbusses im Zusammenhang mit dem Radschnellweg für die intermodale Mobilität im westlichen Münsterland herausgestellt werden.

Über die Industrie- und Handelskammer sollten die Unternehmen im Einzugsbereich der Trasse aufgerufen werden, eine Aktion "Mehr Fitness durch den Weg zur Arbeit" oder "mein Arbeitsweg macht mich schön" zu initiieren. Auf der Grundlage der Basisinformationen zum Radfahren im Allgemeinen und zu den positiven Effekten des Radschnellweges soll verbunden mit betrieblichen Anreizen die Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit gefördert werden. Ebenso sollen die Unternehmen mit dem Thema "Leichter Güterverkehr per Fahrrad" vertraut gemacht werden. Zur Initiierung dieses Prozesses ist zum Projektbeginn ein Informationsgespräch mit der IHK in Bocholt zu führen.

In diesem Zusammenhang sind jedoch folgende Aspekte zu beachten: Grundsätzlich gibt es zwei Aktionen: „AOK - Mit dem Rad zur Arbeit“ und das Klimabündnis- STADTRADELN. Die Stadt Rhede will sich im Jahr 2015 am Stadtradeln beteiligen. Sollte eine Beteiligung von der Rheder Politik beschlossen werden, sollten die Orientierungen an die Unternehmen im Einzugsbereich Rhedes diesen Umstand berücksichtigen.

Während des Planungsfortschritts werden durch den Entwurfsplaner unterschiedliche Varianten der Trassenführung ausgearbeitet und planerisch in Lageplänen mit zunehmendem Detaillierungsgrad dargestellt. Da sich unter den Zielgruppen auch Laien befinden empfiehlt es sich, zumindest in der Phase der Variantenbetrachtung mit vereinfachten Darstellungen zu arbeiten. Hiermit wird vermieden, dass auf Grund von Planveröffentlichungen bereits Details diskutiert werden, die in der Planungsstufe der Variantenfindung noch nicht oder nur teilweise betrachtet werden.

6.2.2. Maßnahmen mit Projektbezug

Planunterlagen können nach Abschluss jeder Projektphase für die Veröffentlichung aufbereitet werden. Darüber hinaus ist es im Projektablauf vorgesehen, dass auf der Grundlage der festgelegten Vorzugsvariante ein Übersichtslageplan, der insbesondere für die Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen ist, erarbeitet wird. Hierfür sind die an der Arbeitsgemeinschaft beteiligten Planungsbüros verantwortlich.

Aufbauend auf diesen Planunterlagen, Berechnungen und Beschreibungen können Flyer und Projektbroschüren erarbeitet werden.

Darüber hinaus können bei Erreichen von Projektmeilensteinen Informationen zum Projektstand für die Regionale 2016 Agentur und/oder den Kreis Borken aufbereitet werden, damit laufend aktuelle Informationen für die Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung stehen.

6.2.3. Bürgerbeteiligung

Eine direkte Bürgerbeteiligung in Form von Einwohnerversammlungen ist in der Stufe I noch nicht vorgesehen. Für die Bürger besteht die Möglichkeit, grundsätzliche Informationen zum Radschnellweg aus der Presse, aus Flyern sowie aus dem Internet zu beziehen. Zudem sind generelle Veranstaltungen zu den Themenbereichen „Mobilitätswandel“, „Ländliche Mobilität“, „Radfahren – Gesundheit und Sicherheit“ denkbar.

6.3. **Stufe II - Vorstellung und Beratung der Studienergebnisse**

6.3.1. Allgemeine Maßnahmen

Nach der Vorstellung der Studie sollten die Medien mit einer Pressekonferenz einbezogen werden und anschließend fortlaufend über alle Erkenntnisse und erreichten Projektmeilensteine informiert werden.

Diese Homepage muss während der gesamten Projektlaufzeit fortlaufend aktualisiert werden. Zuständig dafür sind die Regionale 2016 Agentur und der Kreis Borken gemeinsam. Die Verlinkungen auf den Internetseiten der Projektkommunen sollten möglichst auf der Startseite an prägnanter Stelle platziert werden.

Flyer und Poster (jeweils mit QR-Code) sind in allen öffentlichen Einrichtungen des Kreises Borken auszulegen. Hierzu gehören die Kreisverwaltung, Rathäuser, Hochschulen, Schulen, Tourismuszentralen. Darüber hinaus sind diese Unterlagen auch Firmen mit Radfahrerbezug anzubieten. Diese Flyer und Poster sind nach dem Abschluss der Studie zu aktualisieren.

Nachdem mit dem Land NRW Klarheit über Fragen der Baulast erzielt wurde und die Realisierung des Radschnellweges real geworden ist, können an zentralen Punkten der künftigen Trasse vorgezogene (Bau)-Schilder mit den Hinweisen "Hier wird ab dem Jahr 2017 die neue Trasse des Radschnellweges verlaufen. Nähere Informationen unter <http://regiovelo.info/de/> + QR-Code" aufgestellt werden.

Darüber hinaus sollten die Diensträder des öffentlichen Dienstes erkennbar mit dem Logo und der Bezeichnung "Regio.Velo" + QR-Code ausgestattet werden.

Wie auch schon in der Stufe I sollte alle Radfahrereignisse während Planung und Bau des Radschnellweges, wie die Woche der Mobilität, des Radtages der Münsterländer Sparkasse oder die Radmesse Bocholt sollten genutzt werden, um aktuelle Informationen zum Projekt zu verbreiten.

In diesem Zusammenhang sollte wiederholt die Bedeutung des Fietsenbusses im Zusammenhang mit dem Radschnellweg für die intermodale Mobilität im westlichen Münsterland herausgestellt werden.

6.3.2. Maßnahmen mit Projektbezug

6.3.2.1. Aufbereitung von Planunterlagen

Planunterlagen zum Abschluss der Studie können für die Veröffentlichung durch die Arbeitsgemeinschaft zur Verfügung gestellt werden. Aufbauend auf diesen Planunterlagen, Berechnungen und Beschreibungen können Flyer und Projektbroschüren erarbeitet werden.

6.3.2.2. Potenzialanalyse, Chancen und Risiken

Durch den Auftragnehmer der vertiefenden Machbarkeitsstudie wird die vorhandene Potenzialanalyse aus dem Wettbewerbsbeitrag verfeinert. Zu diesem Zweck wird ein vereinfachtes Verkehrsmodell für den geplanten Radschnellweg aufgebaut, basierend auf Annahmen zu Modal-Split-Werten, einer Aufarbeitung der Pendlerverflechtungen zwischen den Kommunen und einer Diskussion der Auswirkungen der bereits dargestellten und erwarteten Veränderung hin zu einem multi- und intermodalen Verkehrsverhalten. Mit Hilfe des aufgebauten Modells werden die Potenziale sowie eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Machbarkeitsstudie ermittelt. Gleichzeitig werden die aufgebauten Modelldaten insbesondere zur Visualisierung und anschließenden Alternativendiskussion in der Anwendung „Movemeter“ eingelesen.

6.3.2.3. MOVE Meter

Es ist geplant, bei Öffentlichkeitsveranstaltungen Varianten / Alternativen der Routenführung durchzuführen.

Die Projektpräsentationen finden nach dem Abschluss der Machbarkeitsstudie statt. Zu diesem Zeitpunkt kann die Präsentation von theoretisch denkbaren Trassenalternativen nur als Argumentationshilfe für die Gründe, die zur Trassenfestlegung führten, dienen.

Für die Darstellung von Trassenalternativen werden die erzeugten Verkehrsmodelldaten eingelesen und im Anschluss kann mit Hilfe der internetbasierten Software Movemeter ein Mobilitätsscan durchgeführt werden, bei dem in Real-Time detaillierte Auskünfte gegeben werden können hinsichtlich der Potenziale für Varianten, einer Priorisierung unterschiedlicher Abschnitte für die Realisierung und Auswirkungen eines erhöhten Radverkehrsanteils auf das umgebende Straßennetz.

Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft Regio.Velo wird ein einfaches Verkehrsmodell aufgebaut, welches in das beauftragte „MOVE Meter“ als Grundlage übertragen wird. Weiterhin erhält der Auftraggeber auf dieser Basis einen Scan des Mobilitätssystems rund um den Regio.Velo. Der Scan veranschaulicht Informationen hinsichtlich Stärken/Schwächen/Möglichkeiten des Mobilitätssystems, indem die aktuelle Situation mit unabhängigen oder strategisch anderen Szenarien verglichen und anschaulich auf einer Web-Oberfläche visualisiert wird. Dieses Tool kann durch die Verantwortlichen auch als strategisches Planungstool zur Diskussion einzelner Trassenvarianten genutzt werden. Diese umfassenden Berechnungen verlaufen in Echtzeit, somit bietet MOVE Meter im Rahmen der Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung ein leistungsfähiges Kommunikationstool für die Infrastruktur, den Modal-Split und die verschiedenen Verkehrsarten. So können die Verantwortlichen während der Bürgerinformationsveranstaltungen neue Ideen aufnehmen, die vielversprechendsten Strecken für die Radverkehrsinfrastruktur kalibrieren und hervorheben und insbesondere die Auswirkungen einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf die Verkehrsinfrastruktur des motorisierten Individualverkehrs (Umfang, Geschwindigkeit, Verhältnis von Umfang und Kapazität) aufgezeigt werden. Die Ergebnisse können in Diagrammen und Tabellen sowie visualisiert auf einer Kartendarstellung ausgegeben werden und unterstützen somit den gesamten Planungsprozess bei der Entwicklung wirtschaftlicher Lösungen und dem Vergleich unterschiedlicher Szenarien.

MOVE Meter wurde bereits in Planworkshops zum Thema Nahmobilität in Austin (Texas, USA), Capetown (Südafrika), Rotterdam (Niederlande) und mehr als zehn anderen Regionen der Niederlande eingesetzt.

6.3.2.4. Visualisierung

Zum Abschluss der Studie sollten Details und "Knackpunkte" wie z. B. die Ausbildung von Kreuzungsstellen fotorealistisch visualisiert werden. Diese Abbildungen eignen sich dann auch für die Veröffentlichung im Internet, auf Flyern oder in der Presse.

6.3.2.5. Simulation

Für den Fall, dass verkehrstechnische Fragestellungen an Knotenpunkten diskutiert werden müssen, kann diese Argumentation mit Mitteln der visualisierten Verkehrssimulation unterstützt werden. Hierzu kann bei Bedarf die Software VISSIM der PTV AG eingesetzt werden.

Mit der Simulationssoftware VISSIM ist es möglich, komplexe Verkehrsabläufe nachzubilden, anschaulich zu visualisieren und somit die Verkehrszustände darzustellen. Die mikroskopische Simulation ist nicht nur ein Visualisierungsinstrument, sondern vielmehr eine quasi-reale Testumgebung für die Detailplanung von Straßeninfrastruktur. Zum einen werden betriebliche Spezifika wie z.B. LSA-Steuerungsverfahren direkt abgebildet und zum anderen die Stochastik des Verkehrsablaufs berücksichtigt. Dies ermöglicht realitätsgetreue Messungen des Verkehrsablaufs in einem prognostizierten Zustand hinsichtlich Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit. Im Gegensatz zu deterministischen Rechenverfahren, die in der Regel für die Dimensionierung von Verkehrsanlagen ausgelegt sind, lassen sich so auch Reserven jenseits theoretischer Bedingungen identifizieren und die Verkehrsqualität unmittelbar beurteilen.

Darüber hinaus ermöglichen es die zwei- und dreidimensionalen Darstellungen des Verkehrsablaufes, insbesondere die Diskussions- und Entscheidungsprozesse von Entscheidungsträgern in der Öffentlichkeit und den politischen Gremien maßgebend zu unterstützen.

6.3.3. Bürgerbeteiligung

In den beteiligten Kommunen sollte je eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt werden. Hierbei erscheint es wichtig, dass die Bürger sich auf diesen Veranstaltungen "mitgenommen" fühlen. Das bedeutet, dass bei der Vorstellung der Ergebnisse verdeutlicht wird, dass hier Ergebnisse einer vertiefenden Machbarkeitsstudie vorgestellt werden, die im weiteren Planungsprozess zu präzisieren sind.

Danach besteht für die Bürger die Möglichkeit, sich im Internet, anhand von Flyern bzw. bei weiteren öffentlichen Veranstaltungen über den Fortgang des Projektes zu informieren.

Die ersten Einwohnerversammlungen sollten nach Abgabe der Machbarkeitsstudie vsl. ab Oktober 2015 stattfinden. Bei diesen Veranstaltungen kann das vorläufige Endergebnis und der geplante Umsetzungsprozess präsentiert werden.

Unabhängig von der Förderung des Einbringens von Ideen in den Planungsprozess durch interessierte Bürger muss von vornherein klar gestellt werden, dass die abschließende Entscheidung in erster Linie den gewählten politischen Vertretern vorbehalten bleibt.

Da insbesondere die ersten Bürgerinformationsveranstaltungen einen wesentlichen Akzent für die Akzeptanz des Vorhabens „Regio.Velo“ in der Bevölkerung hervorrufen werden, sollte die Moderation dieser Veranstaltungen professionell durchgeführt werden. Sofern finanzierbar, sollten hierfür stimmbekannte Moderatoren aus dem regionalen Rundfunk gewonnen werden. Auch die Moderation durch Vertreter der Regionale 2016 Agentur oder des Kreises oder des Bürgermeisters der jeweils gastgebenden Kommune ist denkbar.

Die Bürgerinformationsveranstaltungen werden in der Verantwortung und unter Federführung der jeweiligen Kommune durchgeführt.

6.4. Stufe III - Kommunikation in der Realisierungsphase

6.4.1. Allgemeine Maßnahmen

Vor dem Beginn der Realisierungsphase sollten die Medien umfassend über den weiteren Ablauf und nochmals über den Nutzen des Radschnellweges informiert werden.

Diese Homepage muss während der gesamten Projektlaufzeit fortlaufend aktualisiert werden. Zuständig dafür sind die Regionale 2016 Agentur und der Kreis Borken gemeinsam. Die Verlinkungen auf den Internetseiten der Projektkommunen sollten möglichst auf der Startseite an prägnanter Stelle platziert werden.

Flyer und Poster (jeweils mit QR-Code) sind in allen öffentlichen Einrichtungen des Kreises Borken auszulegen. Diese müssen zum Beginn der Realisierungsphase in aktualisierter Fassung vorliegen.

Alle Radfahrereignisse während Planung und Bau des Radschnellweges, wie die Woche der Mobilität, des Radtages der Münsterländer Sparkasse oder die Radmesse Bocholt sollten genutzt werden, um aktuelle Informationen zum Projekt zu verbreiten.

In diesem Zusammenhang sollte wiederholt die Bedeutung des Fietsenbusses im Zusammenhang mit dem Radschnellweg für die intermodale Mobilität im westlichen Münsterland herausgestellt werden.

6.4.2. Maßnahmen mit Projektbezug

6.4.2.1. Aufbereitung von Planunterlagen

Planunterlagen können nach Abschluss jeder Projektphase für die Veröffentlichung aufbereitet werden. In der Realisierungsphase sollten insbesondere Informationen über den Bauablauf, Zeit- und Realisierungspläne sowie positive Erfahrungen mit bereits eingeweihten Abschnitten vermittelt werden.

6.4.3. Bürgerbeteiligung

Im weiteren Projektverlauf sollten insbesondere zur Verkehrsfreigabe erster Abschnitte des RSW Einweihungen, zu denen die Bürger der betroffenen Kommunen eingeladen werden, durchgeführt werden. Für den 1. Inbetriebnahmeabschnitt zwischen Bocholt und Rhede kann dies durchaus einen Volksfestcharakter mit vielen Aktivitäten rund um das Fahrradfahren annehmen.

7. Termine und Organisation

Die projektbegleitende Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit vor Ort erfolgt durch die beteiligten Kommunen und Kreise. Die Regionale 2016 Agentur unterstützt die Projektbeteiligten und koordiniert die Gesamtkommunikation für das Projekt "Regio.Velo" bis Mitte des Jahres 2017 gemeinsam mit dem Kreis Borken. Danach wird die Koordinierungs- und Anleitungsfunktion durch die Projektkommunen übernommen.

Grundsätzlich wird der Kreis Borken den Kommunen unterjährige Sachstandsberichte über den Projektverlauf zur Verfügung stellen. Diese Sachstandsberichte dienen den Kommunen als Grundlage für eine einheitliche Berichterstattung.

Ergänzend zu den oben bereits genannten Vorschlägen werden folgende Schwerpunkte zusammenfassend dargestellt:

Hinweis: Die im Folgenden zusammengestellten Vorschläge incl. der Terminangaben sind vorläufig und sollten bei Bedarf in Abhängigkeit vom Projektverlauf und insbesondere vom Sachstand zur Klärung der Frage der Baulast für den Radschnellweg sowohl in zeitlicher als auch inhaltlicher Hinsicht angepasst werden.

- Für die gesamte Projektlaufzeit sollten in Verantwortung und nach eigenem Ermessen der beteiligten Projektkommunen regelmäßige informelle Gespräche mit maßgeblichen politischen Akteuren/ Entscheidern zu allen relevanten Fragen des Radschnellweges geführt werden.
- Februar/ März 2015 - Informationsschreiben durch Regionale Agentur an Freunde und Förderer, um über den Sachstand zu informieren und die Exkursion in die Niederlande anzukündigen
- April 2015: Auftritt Radmesse Bocholt
- bis Ende April Plan- und Infobereitstellung für Homepage, Flyer etc.
- Übersichtsplan bis zum 15.05.2015
- Erarbeitung von Visualisierungen und ggf. Simulationen in Vorbereitung der Bürgerversammlungen
- Mai 2015 - In Abhängigkeit vom Sachstand der Klärung der Frage der Baulast für den Radschnellweg sollte unter Federführung der Regionale 2016 und zentraler Mitwirkung der Projektkommunen eine "Botschaftertour" mit einem E-Lastenrad zwischen den Projektkommunen durchgeführt werden. In den kommunalen Verwaltungen bieten sich in diesem Zusammenhang Präsentationen zum Radschnellweg im Allgemeinen und zur Bedeutung für den leichten Wirtschaftsverkehr im Besonderen an.
- Mitte des Jahres 2015 nachdem zur Trasse Klarheit gewonnen wurde, sollten an zentralen Plätzen in den Kommunen Schilder mit dem Hinweis auf den künftigen Verlauf des Radschnellweges und/oder Entfernungsangaben mit Fahrzeitangaben aufgestellt werden.
- Juni 2015 - Exkursion in die Niederlande mit Lokalpolitik und interessierten Bürgern (Freunde und Förderer) sowie ggf. auch der Kreishandwerkerschaft. Im Rahmen dieser Veranstaltung soll auch das Abstimmungsgespräch mit der Industrie- und Handelskammer im Hinblick auf die Einbindung der Unternehmen für das Anliegen des Radschnellweges durchgeführt werden. Organisation und Einladung erfolgt durch die Regionale Agentur unter Mitwirkung der Projektkommunen.
- Ende Juni 2015 (kurz vor den Sommerferien) - Durchführung von Infoveranstaltungen an den Schulen - Tag des Radverkehrs.

- 03.10.2015 - "Sparkassen Münsterland Giro" mit Projektinformationsstand zum Projekt "Regio.Velo" - Standbetreuung durch Regionale 2016-Vertreter - Projektinput von Planern
- Oktober 2015 - Pressekonferenz unter Federführung des Kreises Borken und Beteiligung der Regionale 2016 Agentur zur Vorstellung der Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie
- Erarbeitung von Visualisierungen und ggf. Simulationen in Vorbereitung der Bürgerversammlungen
- ab 12.10.2015 - Bürgerversammlungen zur Vorstellung des Endergebnisses der Planung, Einladung erfolgt durch die Kommunen - Einbeziehung der Medien - Speziell für die Öffentlichkeitsarbeit aufbereitete hochwertige Planunterlagen und Visualisierungen/ Simulationen unterstützen den Prozess der Öffentlichkeitsarbeit zum Planungsabschluss
- Herbst 2015 - politische Beratungen im Kreis Borken und in den beteiligten Kommunen. Hierfür sollten die in der Terminplanung zu berücksichtigenden Ausschusstermine der Kommunen für die Gesamtterminplanung des Projektes rechtzeitig bekannt gegeben werden.
- Sommer/ Herbst 2016 - Radschnellweg auf erstem Abschnitt ggf. zum "Anfassen" - Baustellenevents
- Frühjahr 2017 - Volksfest zur Inbetriebnahme des 1. Abschnitts zwischen Bocholt und Rhede