



Der ADFC-Mapathon

Handbuch der ADFC-Akademie zur zivilgesellschaftlichen
Erarbeitung eines Radnetzes für Alle

Impressum

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.

ADFC-Akademie
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0
Telefax: 030 2091498-55

E-Mail: kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Lobbyarbeit im ADFC

Mapathon:

Mapathon leitet sich von den Begriffen Hackathon und Maps (deutsch: Landkarte) ab. Dieses Verfahren kommt aus der freien Softwareszene. Programmierer*innen (Hacker) erarbeiten an einem Tag oder einem Wochenende ein Programm, oder beschäftigen sich mit einem bestimmten Problem. Bei einem Mapathon kommen fahrradinteressierte Menschen aus einer Stadt oder Kommune zusammen, um ein Radverkehrsnetz zu erarbeiten und auf dem Stadtplan grafisch darzustellen.

.....

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Die Idee: Radverkehrsnetze auf die Agenda setzen!	4
2. Die Methode: Wie man ein gutes Radverkehrsnetz aus Bürger*innenhand plant	6
3. Exkurs: Qualitätsanforderungen für Radwegenetze	9
4. Ablauf: Durchführung eines Mapathon	13
5. Anhang I: Weitere Materialien, Checklisten und Ansprechpartner*innen	18
6. Anhang II: Anleitung zur Erstellung eines Radnetzes mit uMap	20

Vorwort

„Alle Menschen sollen sicher und komfortabel Rad fahren können.“

Das ist die zentrale Forderung des ADFC. Dazu benötigen wir überall Radverkehrsnetze, die diesen Namen auch verdienen. Die Bundesregierung hat sich klar dafür ausgesprochen, dass Radinfrastruktur in Städten nicht weiter als Stückwerk betrieben werden soll, sondern dass durchgängige, qualitativ ausgebauten Netze die Grundlage sein sollen. Die Ausgangslage für einen Paradigmenwechsel in der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur ist also gut: Das Bundesverkehrsministerium stellt im Rahmen des Klimapakets bis 2023 900 Millionen Euro für den Bau hochwertiger Infrastruktur bereit.

Damit eine Stadt oder Kommune nun aber Fördergelder vom Bundesverkehrsministerium für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur beantragen kann, muss also ein Radverkehrsnetz erarbeitet werden. Mit diesem Handbuch wollen wir zeigen, dass interessierte Gruppen, Personen und Vereine schon mit wenigen Mitteln ein auf ihrem Alltags- und Expertenwissen beruhendes Wunschradsnetz entwerfen können.

In einem Mapathon sammeln ADFC-Gliederungen zusammen mit unterschiedlichen lokalen Akteuren Wissen und entwickeln daraus ein Radverkehrsnetz, das sie dann in ihrer Stadt oder Kommune vorschlagen. Ein von Bürger*innen geplantes Radverkehrsnetz kann den notwendigen politischen Druck erzeugen, damit eine Stadt/Kommune endlich eine strukturierte und umfassende Radverkehrsinfrastruktur schafft.

In Gesprächen mit Bürgermeister*innen, dem Verkehrsausschuss oder Fraktionen im Stadt- oder Gemeinderat kann sich der ADFC dann immer auf die Vorschläge aus der Bevölkerung und damit eine breite Legitimation des Wunschradsnetzes berufen. Der ADFC kann damit auf konstruktive Art das Thema Netze in der Kommunalpolitik platzieren, betreibt also „Agenda-Setting“ für den Radverkehr. Zusätzlich führt der Mapathon zu einer Nutzung und Wertschätzung des Alltagswissens der Radfahrenden.

Wir laden ausdrücklich alle Fahrradinitiativen auch außerhalb des ADFC ein, dieses Handbuch zur Schaffung von Radverkehrsnetzen zu nutzen.

Lasst uns 1.000 Radnetze für Deutschland schaffen.

LUDGER KOOPMANN

ADFC Bundesvorstand Verkehr

1. Die Idee: Radverkehrsnetze auf die Agenda setzen!

Hintergrund

Im Klimapakete der Bundesregierung heißt es: „Wir wollen geschlossene Radverkehrsnetze aus Fahrradstraßen“ und die „Umwandlung von Fahrstreifen in geschützte Radfahrstreifen“. Zentrale Voraussetzung für beides ist die Idee eines Radverkehrsnetzes, das nicht nur sicher ist und erkennbar zum Radfahren einlädt, sondern das auch alle wichtigen Quell- und Zielorte in der Stadt miteinander verknüpft. Für die Umsetzung des Klimapaketes hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) für die nächsten drei Jahre viel Geld eingeplant. Durchgängige Radverkehrsnetze – oder die Idee davon – sind bisher jedoch in kaum einer deutschen Kommune vorhanden. Das will der ADFC durch das Mapathon-Projekt ändern.

Das Projekt

In einem Mapathon tragen unterschiedliche lokale Akteure ihr Wissen zusammen und führen es in ein wünschenswertes Radnetz für ihre Stadt oder Kommune zusammen. Dabei geht es nicht um die bestehende Infrastruktur, sondern um die Entwicklung eines Wunschradsnetzes, das es allen Einwohner*innen ermöglicht, zügig und sicher auf direktem Wege ihre Ziele zu erreichen. Damit bietet der Mapathon allen interessierten Bürger*innen die Möglichkeit, sich zeitlich begrenzt, aber effektiv für besseren Radverkehr vor Ort zu engagieren und sich für die Verbesserung ihrer Stadt und ihres Lebensumfeldes einzusetzen.

Der Prozess

Natürlich muss ein solcher Mapathon initiiert und vorbereitet werden. Und wenn das Radverkehrsnetz erarbeitet wurde, muss es in die breite Öffentlichkeit und in die politische Diskussion gebracht werden.

Daraus ergeben sich vier Schritte eines Mapathon:

1. Aufbau einer Kerngruppe, Vorbereitung
2. Durchführung des Mapathon
3. Öffentliche Beteiligung und Diskussion
4. Politische Lobbyarbeit/Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen

Das Ziel

Das Ziel des Mapathon ist die schnelle Festlegung auf ein ideales Radverkehrsnetz vor Ort. Dieses Radnetz beruht sowohl auf den Wünschen der Bürger*innen als auch auf ihrem erfahrungsbasierten Expert*innenwissen. Dadurch erhält das Ergebnis eine hohe Legitimation und dient als Grundlage für zielgerichtete Gespräche mit den politisch Verantwortlichen vor Ort.

In vier Schritten zum Ziel: Mapathonprozess



Grundlage für alle Arbeiten während dieser vier Schritte muss das klare Ziel für den Radverkehr sein:

Alle Menschen sollen sicher, komfortabel und zügig Radfahren können – ein achtjähriges Kind ebenso wie ältere Menschen.

Ziel dieses Handbuches ist es, bei der Umsetzung dieser vier Punkte eine Hilfestellung zu geben. Natürlich sind die Verhältnisse von Stadt zu Stadt und von Dorf zu Dorf unterschiedlich. Deshalb können die folgenden Erläuterungen nicht immer eins zu eins umgesetzt werden, sollen aber einen Leitfaden für die Arbeit vor Ort anbieten.

Bevor diese vier Schritte unter „Ablauf“ nochmal aufgegriffen werden, wird die Frage behandelt, wie man ein Radverkehrsnetz erstellt, was es enthalten muss und was es nicht leisten muss.

2. Die Methode: Wie man ein gutes Radverkehrsnetz aus Bürger*innenhand plant

In diesem Projekt geht es darum, ein Wunschradsnetz zu erstellen. Der Bedarf aus Sicht der Radfahrenden und jener, die es noch werden wollen, wird zusammengetragen und in eine Karte gebracht. Es geht nicht darum, den Job von Planer*innen oder der Verwaltung zu machen – vielmehr soll ein Vorschlag erarbeitet werden, den die Gemeinde bzw. professionelle Planer*innen später in eine detaillierte Planung umsetzen können.

Dazu ist es notwendig, dass sich alle bemühen, die Zensurschere aus dem Kopf zu bekommen – denn wir haben

sie alle, wenn es um Verkehr geht. Ob es an allen Stellen umsetzbar ist, ob dafür Parkplätze wegfallen, wie teuer dies wäre oder ob vielleicht der Autoclub oder die Kaufmannschaft etwas dagegen hat, ist nicht Teil der Überlegungen zu einem Wunschradsnetz. Im Gegenteil: Das Ziel ist herauszufinden, wie die Idealvorstellung eines Radnetzes für alle Menschen – im Alltag wie auch im Freizeitbereich – aussehen würde, um diese als Forderung oder Vorschlag an die Stadt/Gemeinde herantragen zu können.

Quellen und Ziele für den Radverkehr identifizieren

Als erstes wird untersucht, welche Quellen und Ziele durch das Radverkehrsnetz verbunden werden müssen. Dabei können Ziele und Quellen noch unabhängig voneinander festgelegt werden. Ein Wohngebiet wird immer ein Quellgebiet für Radverkehr sein, unabhängig davon, welche Ziele von dort angefahren werden. Schulen oder Supermärkte sind natürlich immer Ziele von Radverkehr, unabhängig davon, von woher die Menschen dorthin fahren.

Bei der Identifizierung dieser Quell- und Zielgebiete ist eine sehr gute Kenntnis der Stadt/Kommune oder der Region notwendig. Durch die Zusammenführung vieler unterschiedlicher Menschen besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass alle wichtigen Quellen und Ziele für den Radverkehr zusammengetragen werden können. In Abb. 1 sind einige Ziele mit Hilfe von uMap beispielhaft eingezeichnet.

Im Zusammenhang mit den Industriegebieten wird deutlich, dass man die Grenzen für das Radnetz nicht immer entlang der politischen Gliederungen festlegen kann. Denn natürlich kommen Pendler*innen in der Regel von außerhalb des Ortes oder der Gemeinde.

Um systematisch vorzugehen, könnten Kategorien nach und nach abgearbeitet werden: Welche Wohngebiete gibt es, welche Bildungseinrichtungen, welche Verkehrsknotenpunkte (um den Anschluss an den ÖV zu gewährleisten), welche Kulturzentren oder welche Sporteinrichtungen? Hilfreich ist natürlich auch, wenn die Mapathon-Beteiligten schon möglichst divers sind – so ist die Chance, möglichst viele verschiedene Quell- und Zielorte identifizieren zu können, deutlich größer. Aber auch Nicht-Beteiligte könnten nach für sie wichtigen Orten befragt werden.

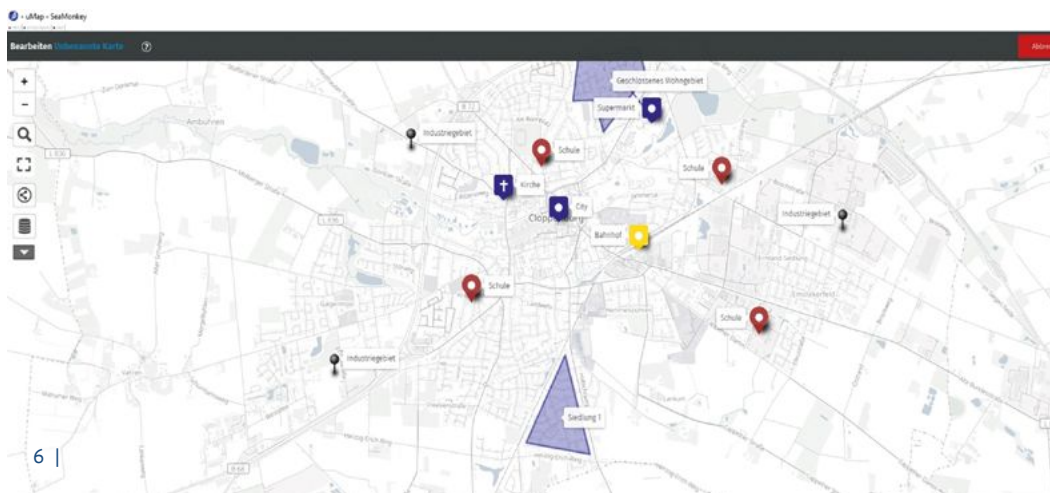


Abb. 1 © ADFC/Karten-
daten: OpenStreetMap
(ODbL)

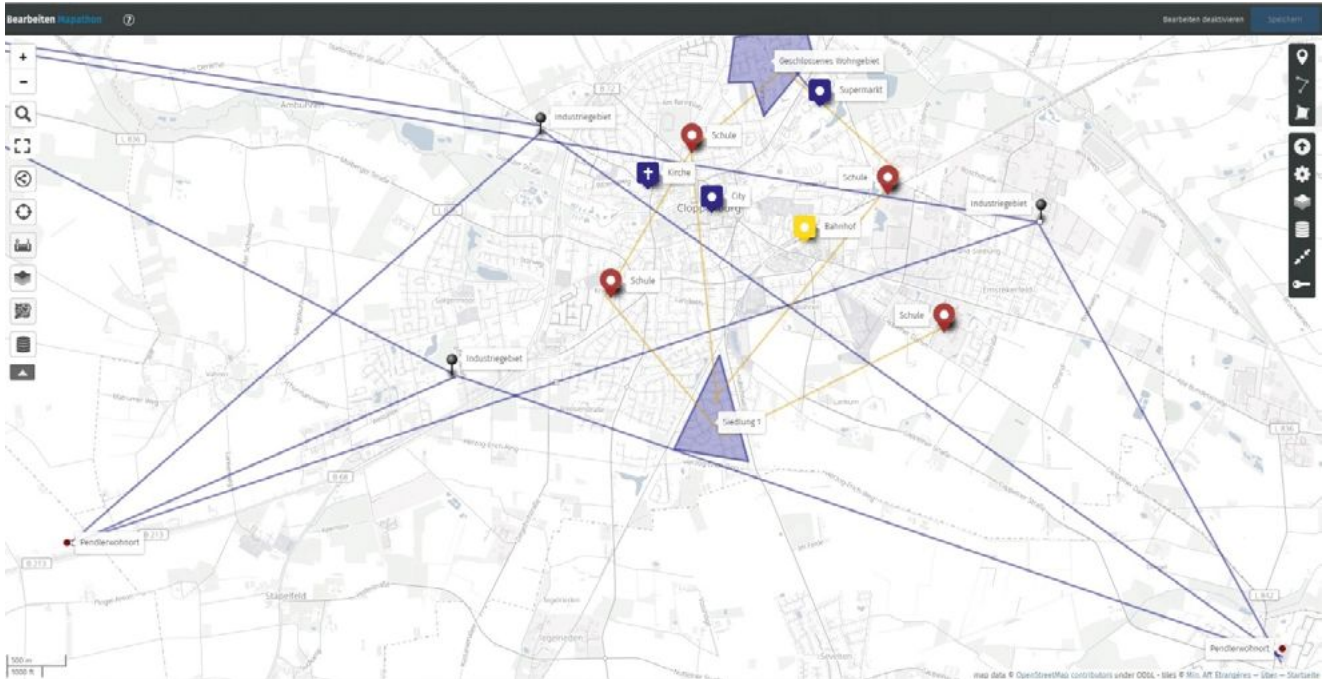


Abb. 2 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODBL)

Luftliniennetz

Im zweiten Schritt werden die Bezüge zwischen Quellen und Zielen untersucht und mit Luftlinien verbunden. Es geht in diesem Schritt also darum, zu untersuchen, von welchen Quellgebieten die Menschen mit dem Fahrrad zu welchen Zielen fahren. Die Luftlinien werden als gerade Linien in den Plan eingefügt. Dabei ist genau zu überlegen, welche Beziehungen zwischen Quellen und Zielen bestehen. In dem fiktiven Plan in Abb. 2 ist zum Beispiel schnell ersichtlich, dass zwischen den Wohnorten der Pendler*innen und den Industriegebieten sicherlich Radverkehrsverbindungen

notwendig sind. Ebenso zwischen den Wohnorten und den Schulen. Die Anzahl der Wegebeziehungen wird sehr schnell sehr groß und unübersichtlich. Deshalb ist es sehr empfehlenswert, wenn einzelne Gruppen von Wegen, zum Beispiel alle Wegebeziehungen, die Pendlerströme betreffen, auf einem eigenen Layer (Ebene) in der Karte eingezeichnet werden. Dadurch ist es möglich, andere Wegebeziehungen auszublenden und sich nur auf die eine Gruppe von Wegebeziehungen zu konzentrieren.

Achtung: In hochverdichteten, städtischen Gebieten ist die Unterscheidung zwischen Quell- und Zielgebieten nicht mehr sinnvoll machbar, da Wohnen, Bildung, Arbeiten, Freizeit innerhalb eines engen geographischen Raums liegen. In diesem Fall ist es wichtig, ein Netz so engmaschig zu denken, dass sich jedes Ziel und jeder Wohnort „in der Nähe“ einer Radroute befinden. Nichtsdestotrotz sollte auch da an überörtliche Radverbindungen gedacht werden.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, bestimmte Netzbestandteile einzuzichnen, die keine direkte Wegebeziehung zwischen zwei Punkten darstellen. Das kann beispielsweise ein Cityring für Radfahrende, oder auch ein besonders attraktiver, touristisch interessanter Weg sein, der einen Anreiz zum Radfahren darstellt.

In diesem Schritt werden noch keine Überlegungen angestellt, wie das skizzierte Wunschnetz tatsächlich umgesetzt wird.

Das Netz

In diesem Schritt werden die Luftlinienverbindungen in das reale Verkehrsnetz eingebracht, also „auf die Straße gebracht“. Aus einer Luftlinie wird jetzt der konkrete Verlauf der bis hierhin als Luftlinien geplanten Routen in die Karte eingetragen.

In diesem Arbeitsschritt ist es jetzt besonders wichtig, sich nicht selber zu zensieren. Wir planen unser Wunschnetz, es wird später in der öffentlichen Diskussion und im politischen Entscheidungsprozess noch genügend Widerstände geben. Darauf wird in dieser Phase keine Rücksicht genommen. Ein klassischer Einwand gegen geplante Routen ist die Feststellung, dass an der einen Stelle – gerne eine Brücke – kein Platz für eine separate Radverkehrsführung besteht. In der Regel ist die Aussage nicht richtig. Es ist dort nicht genügend Platz für zwei Autospuren und eine separate Radverkehrsführung. Es wäre also durchaus möglich, eine sichere und komfortable Radverkehrsführung einzurichten, wenn man den Autoverkehr über eine einspurige Einbahnstraße führt.

Dieser Schritt der Radnetzplanung ist aufwendig und führt sehr leicht zu intensiven Detaildiskussionen. Wichtig ist es daher, in diesem Schritt noch vollkommen auf Überlegungen zur konkreten Ausführung der jeweiligen Route zu verzichten: Baulicher Radweg, Protected Bikelane oder Fahren auf der Fahrbahn in wirklich verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen wird hier noch nicht entschieden. Und sollte hier auch nicht diskutiert werden. Das ist im offiziellen Prozess der späteren Planung die Aufgabe von professionellen Planer*innen.

Es ist aber natürlich sinnvoll, auch in diesem Schritt nicht änderbare Hindernisse wie einen Berg zu berücksichtigen. Es ist sicherlich nicht sinnvoll, den Radverkehr über einen 300 Meter hohen Hügel zu führen, wenn man mit wenig Umweg auch drumherum fahren kann.

Das Ergebnis für ein grobmaschiges Netz kann dann aussehen wie das Beispiel aus Braunschweig (Abb. 3).

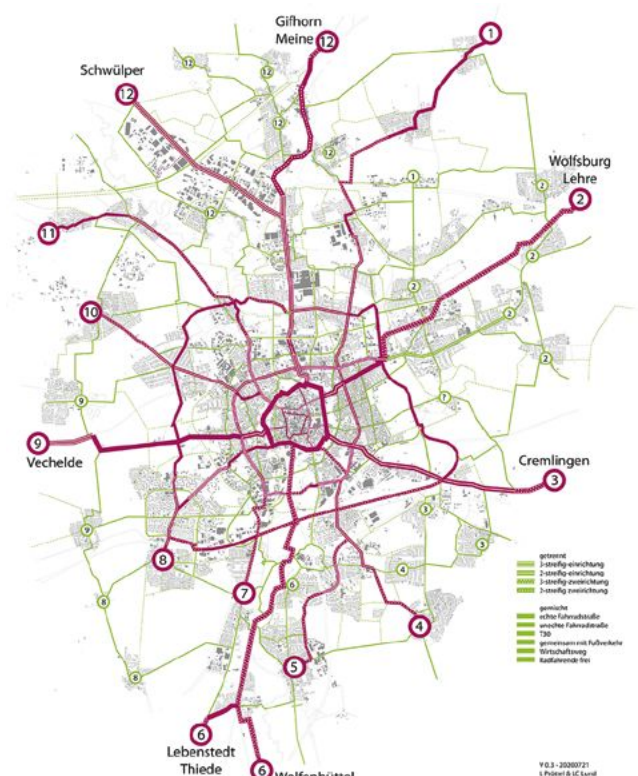


Abb. 3 © Leonhard Pröttel

Mit der Darstellung der Routen auf einer Karte ist die Entwicklung eines Wunsch-Radverkehrsnetzes fertig.

3. Exkurs: Qualitätsanforderungen für Radwegenetze

Als Folge der autogerechten Stadtgestaltung ist der Rad- und Fußverkehr in Deutschland heute im Wesentlichen auf schmalen Restflächen untergebracht. Durchgehende, sichere Verbindungen für den Radverkehr und gut ausgebaute nutzer*innenfreundliche Radwegenetze sind selten. Radfahrende treffen daher, wenn überhaupt, auf eine bunte Mischung von teils sehr veralteten Radwegen und unterdimensionierten Markierungslösungen auf der Fahrbahn. Häufig sind diese extrem schmal, unklar gestaltet, zwingen zu Umwegen oder enden im Nichts.

Die erste Frage lautet bei einem Mapathon daher:
„Welche Bedingungen stellen wir an ein gutes Radverkehrsnetz?“

Eine gute erste Arbeitshypothese bietet dafür das verkehrspolitische Programm des ADFC:

Infrastruktur basiert auf einer Netzplanung und verknüpft die wichtigsten Quellen und Ziele. Sie sollte direkte und komfortable Fahrten ermöglichen – und zwar in einer Verkehrsumgebung, die objektiv sicher ist und auch so von Radfahrer*innen wahrgenommen wird. Radverkehrsnetze müssen deshalb zusammenhängen und Direktverbindungen schaffen, sie sollten attraktiv, bequem und sicher sein. In die Planung muss einfließen, dass Radfahrer*innen je nach Können, Kraft und Wegezweck sehr unterschiedliche Ansprüche an Infrastruktur und Verkehrsführung haben. Außerdem nutzen sie zunehmend elektrounterstützte und mehrspurige Fahrräder sowie Anhänger. Viele haben zudem das Bedürfnis nach Kommunikation und wollen nebeneinander fahren.

Wir setzen uns für durchlässig gestaltete Radverkehrsnetze ein, die Vorteile gegenüber dem Autoverkehr bieten. Besondere Beachtung

verlangt dabei die radfahrgerechte Lösung der Knotenpunkte und Querungsstellen.

Wir wollen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr. Denn eine gemeinsame Wegeführung entspricht wegen der deutlichen Geschwindigkeitsdifferenz nicht den Erfordernissen eines modernen Radverkehrs und geht zu Lasten der Fußgänger*innen. Weil es aber verschiedene Radverkehre mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Fahrverhalten gibt, sollte in wenigen Ausnahmefällen die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr zugelassen werden. Wir wollen, dass selbstständige, abseits vom Straßennetz geführte Wege auch in Alltagswegenetze integriert werden. Bislang haben sie eher als Freizeitwege Attraktivität erlangt. Außerorts sehen wir in alternativ geführten Wegen eine attraktive und sichere Alternative zu Hauptstraßen. Dies muss durch eine Wegweisung erkennbar sein.

Für den Radverkehr im ländlichen Raum engagieren wir uns für gute Verbindungen zwischen den Dörfern, eine gute Infrastruktur in den Orten sowie in den Ortsdurchfahrten. Generell fordern wir die Entwicklung eines zusammenhängenden durchgängigen Radverkehrsnetzes. Das muss Priorität vor Einzelmaßnahmen haben.

➤ Siehe: <https://www.adfc.de/veroeffentlichung/publikation-verkehrspolitisches-programm>

Die grundlegenden Anforderungen an ein Radverkehrsnetz bilden die inhaltliche Ausgangslage für euren Mapathon.

Für die Einrichtung guter systematischer Radverkehrsnetze ist es grundlegend,

- 01/** dass der öffentliche Straßenraum zugunsten der aktiven Mobilitätsarten (Rad- und Fußverkehr) neu aufgeteilt wird und vorhandene Barrieren für diese Mobilitätsarten abgebaut werden. Voraussetzung dafür ist eine Abkehr vom bisherigen autozentrierten Planungsansatz hin zur Planung von außen nach innen, welche die Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden in den Vordergrund stellt. Dazu wird zunächst den verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, also den Menschen, die zu Fuß und mit Fahrrad unterwegs sind oder besonders schutzbedürftig sind wie Kinder und Senior*innen, genügend Platz im Straßenraum eingeräumt, damit diese sicher unterwegs sein können. Ist dies gewährleistet, werden die verbleibenden Flächen für den Kfz-Verkehr justiert.
- 02/** dass Fahrräder und Pedelecs als Alltagsverkehrsmittel bei der Netzplanung ernstgenommen werden, sodass sie mühelos für jede Art der Fortbewegung eingesetzt werden können: Zur Arbeit und zur Schule ebenso wie zum Einkauf und in der Freizeit. Voraussetzung dafür ist eine angebotsorientierte Planung, die jede Straße zur fahrradfreundlichen Straße macht.
- 03/** dass Radwegenetze eingerichtet werden, die sicher und komfortabel zu nutzen sind für Menschen unterschiedlichster Couleur, aus allen Altersgruppen von 8-80 Jahre, mit den unterschiedlichsten Fähigkeiten. Sie sind so einladend gestaltet, dass Radfahren in allen Bevölkerungsgruppen als einfache und schnelle Fortbewegung und als Selbstverständlichkeit angesehen wird.
- 04/** dass flächendeckend Radverkehrsanlagen eingerichtet werden, die sorgfältig auf die spezifischen Anforderungen und Eigenschaften des Radverkehrs ausgerichtet sind (z. B. hohe Zeit- und Umwege-Sensibilität, spezielle Fahrdynamik, hohe Verletzlichkeit).

Hauptanforderungen an ein systematisches Radverkehrsnetz:

Sicherheit

Gute Radwegenetze:

- › sind verkehrssicher und werden auch von den Nutzer*innen auch so wahrgenommen. Sie besitzen daher eine hohe Nutzerakzeptanz.
- › maximieren durch eine fehlerverzeihende Gestaltung im Sinne der Vision Zero (Null Verkehrstote) die Verkehrssicherheit von Radfahrenden und vermeiden dadurch tödliche und schwere Unfälle. Bei Bedarf räumen sie dazu dem Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr ein.
- › trennen Radverkehr und Kfz-Verkehr bei hohen Geschwindigkeiten (>30 km/h) und hohem Verkehrsaufkommen.
- › verfügen über sichere Kreuzungen.
- › bieten Radfahrenden immer eine bequeme Strecke, sind stressarm zu befahren und bieten ein hohes Maß an persönlicher/sozialer Sicherheit. Routen, die nachts befahren werden, sind beleuchtet.

Kohärenz – Zusammenhang, Durchgängigkeit, Qualität

Gute Radwegenetze:

- › sind engmaschig, lückenlos und durchgängig ohne Unterbrechung befahrbar.
- › verbinden alle Ausgangs- und Zielpunkte des Radverkehrs. Sie ermöglichen den direkten Zugang zu und innerhalb aller Zentren für Beschäftigung, Bildung, Einzelhandel, von kommunalen Einrichtungen und in den (Wohn-)Quartieren.
- › besitzen eine einheitliche Qualität:
Sie sind durch die Verwendung einheitlicher Standards und Designs klar und eindeutig erkennbar und verfügen auf der gesamten Länge über eine konstante Qualität, einschließlich gut gelegener Fahrradabstellanlagen. Sie bieten ein einheitliches durchgehendes Schutzniveau und gewährleisten eine freie Routenwahl.
- › sind gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.

Direktheit

Gute Radwegenetze:

- › basieren auf einer direkten Routenführung. Sie sind umwegfrei und logisch geführt.
- › machen den Radverkehr durch direkte Routenführungen und die Erteilung von Vorrang konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr.
- › orientieren sich an Wunschlinien, also möglichst direkten Verbindungen von Tür zu Tür. Sie beschränken Umwege und Zeitverzögerungen (an Kreuzungen) für den Radverkehr auf ein Minimum.

Komfort

Gute Radwegenetze:

- › sind einfach und sicher befahrbar und gewährleisten einen schnellen Ablauf des Radverkehrs,
- › verfügen über gut ausgebaute Breiten und Kurvenradien. Sie vermeiden komplizierte Fahrmanöver und anspruchsvolle Steigungen.
- › besitzen eine glatte, rutschfeste Oberfläche und sind frei von Hindernissen.
- › sind in einem guten Unterhaltungszustand, werden entwässert, freigehalten von Verschmutzungen und Ablagerungen (einschließlich Winterdienst) und verhindern durch Grünschnitt das Zuwachsen.
- › sind unterbrechungsfrei und vermeiden enge Flächen, die mit dem Fußverkehr geteilt werden müssen.

Attraktivität

Gute Radwegenetze:

- › sind attraktiv, interessant und gut gepflegt. Sie laden zum Radfahren ein.
- › sind so geplant und gestaltet, dass sie für Radfahrende zu jeder Tages- und Nachtzeit und wetterunabhängig attraktiv sind.
- › sind gut in ihre Umgebung integriert und komplettieren diese. Sie verbessern die Aufenthaltsqualität und die Stadtgestaltung und erhöhen die öffentliche Sicherheit.

4. Ablauf: Durchführung eines Mapathon

Das Mapathonprojekt kann in vier Schritten unterteilt werden, die im Weiteren näher erläutert werden.

01/ Aufbau einer Kerngruppe, Vorbereitung

02/ Durchführung des Mapathon

03/ Öffentliche Beteiligung und Diskussion

04/ Politische Lobbyarbeit/Öffentlichkeitsarbeit/
Kampagnen

Aufbau einer Kerngruppe, Vorbereitung

Zusammenfassung: Bildung der Kerngruppe

- Kerngruppe bildet sich aus ADFC-Gliederung und/oder anderen Interessierten und übernimmt die Hauptverantwortung
- Kerngruppe kontaktiert weitere Verbände und Interessierte, die sich beteiligen würden und verschickt Einladung zum „Mapathon“ (siehe Checkliste Stakeholder, siehe Muster-Aufruf Radnetz)
- Bisherige Radnetzpläne und Materialien werden zusammengetragen (siehe Datenquellen zur Erarbeitung eines Radnetzes)
- Kerngruppe entscheidet über die Technik, den konkreten Ablauf der Veranstaltung(en), Moderation, Input, mögliche Arbeitsgruppen usw.

Die Kerngruppe hat die Aufgabe, den eigentlichen Mapathon vorzubereiten. Diese Aufgabe ist nicht zu unterschätzen – je besser der Mapathon vorbereitet ist, umso besser wird er funktionieren. Zu viel Chaos und Unklarheit beim Mapathon selbst kann die Teilnehmenden schnell frustrieren. Ein gutes Arbeitsklima beim Mapathon ist daher sehr wichtig. Die Kerngruppe hat die Aufgabe, diese Vorbereitungen zu treffen und auch später die Gesamtverantwortung für das Projekt zu übernehmen, auch wenn insgesamt viel mehr Personen beteiligt sind. Dazu kann es also sinnvoll sein, dass die Kerngruppe nicht allzu groß ist.

Zum Mapathon sollten alle Menschen aus Gruppen eingeladen werden, die sich für einen sicheren und komfortablen Radverkehr für alle Menschen einsetzen. Das können Menschen aus Verbänden wie dem BUND oder dem VCD sein, aber z.B. auch fahrradfreundliche Betriebe oder der/die Radverkehrsbeauftragte der Stadt. Und selbstverständlich müssen Radentscheide und Fridays for Future eingeladen werden, wenn diese bei euch aktiv sind.

Sollte es in hoffentlich bevorstehenden Nach-Coronazeiten möglich sein, den Mapathon im realen Leben stattfinden zu lassen, gibt es eine Reihe von Aufgaben, die sich aus der Raumbeschaffung und der praktischen Durchführung vor Ort ergeben. Ein Mapathon lässt sich aber sehr gut auch digital durchführen. Im Idealfall gibt es einige Technikverantwortliche, die sich mit den geeigneten Arbeitsinstrumenten auskennen und dies vorbereiten können. Es gibt zum Beispiel Whiteboards, an denen man gleichzeitig in einem Dokument, zum Beispiel einer Karte, arbeiten kann. Ansonsten kann aber auch gut auf einfache Instrumente, wie das Teilen eines Bildschirms mit entsprechender Karte in einer Videokonferenz zurückgegriffen werden (dabei kann die Arbeitshilfe „Digitale Meetings“, die im Anhang verlinkt ist, hilfreich sein). Mit Tools wie uMap (siehe Anhang) können auch mehrere Personen gleichzeitig an einer Online-Karte arbeiten.

Die Erstellung eines kompletten Radverkehrsnetzes auf einem leeren Blatt erscheint in einem Mapathon mit vielen Beteiligten nur sehr schwer umzusetzen zu sein. Die Kerngruppe sollte daher überlegen, ob sie einige der Arbeitsschritte, wie die Sammlung von Quellen und Zielen oder den

Luftlinienplan, schon vorbereiten und Entwürfe dazu erstellen will. Anhand dieser Entwürfe kann dann beim Mapathon diskutiert werden.

Unabdingbar ist es natürlich, sich im Vorfeld über eventuell vorhandene Radverkehrspläne zu erkundigen. Kann auf diesen aufgebaut werden oder sind sie so schlecht, dass man besser ganz von vorne beginnt? Oder es gibt einen so guten Radverkehrsplan, an dem eigentlich nichts geändert werden muss?

Sehr hilfreich für die Durchführung eines großen Projektes ist eine Checkliste mit den zu erledigenden Aufgaben. Diese kurze Checkliste zu den Aufgaben der Kerngruppe soll eine kleine Hilfestellung geben, sie erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Checkliste Kerngruppe

- Klärung der Verantwortlichkeiten und Rollen in der Kerngruppe (bspw. Technik, Inhalte/Materialien, Einladung und Kommunikation, Moderation der Veranstaltung(en))
- Welche Personen, Vereine, Institutionen sollen kontaktiert werden? Wer kontaktiert wen?
- Klärung von Prämissen:
 1. Räumliche Festlegung des Gebiets, evtl. Aufteilung des Gebiets
 2. Festlegung von Wegearten (bspw. Vorrangnetz, Radschnellwege, touristische Wege)
- Kurze Bestandsaufnahme vorhandener Wege und in der Umsetzung befindlicher Planungen
- Erstellung eines groben Zeitplans
- Ggf. Festlegung eines wiedererkennbaren Projektnamens
- Ggf. Hinweis und Kontaktmöglichkeit auf Website des ADFC-Kreisverbandes einrichten

Durchführung des Mapathon

Zusammenfassung: Der Mapathon

- › Ein oder mehrere (digitale) Meetings mit Moderation, Tagesordnung, Input und ggf. Arbeitsgruppen
- › Zusammentragen der wichtigen Quell- und Zielorte, Erstellung eines Luftlinienplans, Sammlung von Routenvorschlägen, Vergleich, Diskussion
- › Einigung auf bestimmte Routen und Darstellung in einer Karte
- › Reorganisation der Gruppe für die folgenden Arbeitsschritte, Verteilung von Aufgaben.

Der Mapathon selbst kann an einem Tag, einem Wochenende oder an mehreren Terminen stattfinden – je nach Vorarbeiten, Größe des geographischen Raums und vereinbarten Zielen. Am Ende des Mapathon sollte der fertige Netzplan digital vorhanden sein. Beim Zusammentragen der Quell- und Zielorte können Kleingruppen gebildet werden, die jeweils einen Typ von Quell- und Zielorten zusammentragen. Dabei können spezielle Kenntnisse sehr gezielt eingesetzt werden: Lehrer*innen und Schüler*innen könnten die Schulen zusammentragen, Pendler*innen wichtige Pendelverbindungen, oder Verkehrsinteressierte die Verbindungspunkte zu öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV).

Zum Vergleich verschiedener Routen könnte mit Bewertungsmethoden gearbeitet werden: Welche Verbindungen sind am wichtigsten, an welchen Stellen gibt es im Vergleich zum Status Quo größten Bedarf, wo fahren alle besonders gerne Fahrrad?

Insbesondere bei der Einigung auf bestimmte Routenverläufe ist es wichtig, dass der Mapathon inklusiv ist und alle Beteiligten zu Wort kommen können. Darauf sollte die Moderation also sehr gezielt achten, wie auch auf einen wertschätzenden und konstruktiven Umgang miteinander.

Zur Vorbereitung und Durchführung des Mapathon können folgende Punkte hilfreich sein:

Checkliste

Vorher

- › Technik testen
- › Sind Aufgaben und Ablauf für alle Beteiligten klar? Wer moderiert? Wer sichert die Ergebnisse?
- › Sind die Ziele des/der Treffen geklärt?

Währenddessen

- › Formate inklusiv gestalten, spezielles Wissen Einzelner wertschätzen, unterrepräsentierten Gruppen Raum geben
- › Strukturiert vorgehen und Arbeitsschritte klar trennen (bspw. Sammlung von Quell- und Zielorten abschließen, bevor Verbindungen hergestellt werden)
- › Formate können zeitlich agil sein: wenn konkrete Ergebnisse nicht beim ersten Treffen erreichbar sind, könnte es weitere Treffen geben
- › Arbeitsteilung überlegen: Ist eine Gruppe für eine bestimmte Aufgabe zuständig? (bspw. ÖV-Anbindung)
- › Überprüfung des Ergebnisses: Sind wichtige Orte angebunden (Schulen, Museen, Unternehmen)? Sind wichtige Gefahrenstellen integriert? Gibt es eine sinnvolle Verbindung zum ÖV? Gibt es Redundanzen?

Im Anschluss an den Mapathon müssen die Ergebnisse des Meetings zusammengefasst werden. Die erstellte Karte muss gegebenenfalls noch überarbeitet werden. Das Protokoll des Meetings muss geschrieben werden. Dabei ist es sinnvoll, dass im Protokoll insbesondere für das endgültige Radverkehrsnetz Begründungen für den konkreten Verlauf der Routen aufgeführt werden. Dadurch sind die Entscheidungen des Mapathon für Menschen, die nicht an der Sitzung teilgenommen haben, nachvollziehbar. Das ist für den nächsten Schritt wichtig.

Öffentliche Beteiligung und Diskussion

Zusammenfassung:

- › Veröffentlichung des Netzes im Internet, um größere Beteiligung zu ermöglichen
- › Klare Fragen und Beteiligungsmöglichkeiten aufzeigen, zeitlich begrenzen
- › Verantwortliche und Verfahren zur Einarbeitung der Kommentare und zur Finalisierung festlegen

Die Teilnehmer*innenzahl an einem Mapathon ist natürlich begrenzt. Die Kerngruppe muss überlegen, wie viele Teilnehmer*innen am Mapathon teilnehmen können, um eine vernünftige Durchführung noch gewährleisten zu können. Und nicht alle Menschen werden sich an einem solchen Diskussionsprozess beteiligen wollen oder die Zeit dafür aufbringen können. Das Ergebnis des Mapathon spiegelt daher eher das Wissen einer kleinen, in der Regel sehr fahrradpolitisch affinen Gruppe wieder. Für die politische Legitimation ist es daher entscheidend, dass das Ergebnis der Öffentlichkeit vorgestellt wird und dieser die Gelegenheit gegeben wird, Änderungsvorschläge einzubringen. Außerdem können dadurch noch Erkenntnisse zum Radverkehrsnetz auftauchen, die während des Mapathon nicht gesehen wurden.

Diese öffentliche Beteiligung kann in Pandemiezeiten nur digital sein. Später kann dies natürlich auch in öffentlichen Veranstaltungen durchgeführt werden. Um eine tatsächliche Beteiligung der Bürger*innen zu erreichen, muss die Möglichkeit dazu breit über die örtliche Presse und Social Media-Kanäle bekannt gemacht werden.

Das im Mapathon erarbeitete Radverkehrsnetz wird zusammen mit einem Ergebnisprotokoll auf einer öffentlichen Plattform (z. B. der örtlichen ADFC-Homepage) veröffentlicht. Auf dieser Seite muss eine Kommentarfunktion/Feedback-Option eingerichtet werden oder eine E-Mail-Adresse hinterlegt werden, an die weitere Vorschläge eingebracht werden können. Der Zeitraum für diese Beteiligungsphase muss begrenzt und öffentlich bekannt sein. Die Kerngruppe (oder ein zuvor genannter Personenkreis) hat die Aufgabe, die Kommentare/Vorschläge in das Radverkehrsnetz einzubauen und die Karte endgültig fertig zu stellen.

Checkliste Öffentliche Beteiligung

- › Wonach soll die Öffentlichkeit befragt werden? (z. B. fehlende Strecken, wichtige Quell- und Zielorte)
- › Wie kann Input zurückgemeldet werden? (z. B. Kommentar auf Website, E-Mail-Nachricht)
- › Wie wird mit Vorschlägen umgegangen? Wer darf über diese und eine Integration in den Netzvorschlag entscheiden?
- › Festlegung eines zeitlichen Endes der Beteiligung

Politische Lobbyarbeit/Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen

Zusammenfassung:

- › Übergabe des Radnetzes an die Stadt/Gemeinde
- › Öffentlichkeitsarbeit
- › Gespräche mit Vertreter*innen von Stadt/Gemeinde, Verwaltung oder Parteien

Das letztendliche Ziel des Mapathon ist natürlich nicht die Erstellung einer schönen Karte mit einem Radverkehrsnetz, sondern die Realisierung dieses Plans. Deshalb muss im Anschluss an den Mapathon und die öffentliche Beteiligung die politische Arbeit für die Umsetzung dieses Plans beginnen. Dabei stehen zwei unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung, die sich zwar ergänzen können, aber sehr unterschiedlich sind.

Hintergrundgespräche

Die Kerngruppe (oder ein genannter Personenkreis) sollte unbedingt nach Erstellung des Netzes das Gespräch mit den politischen Entscheidungsträgern und der Verwaltung suchen. Neben den Bürgermeister*innen und dem Verkehrsamt sind das auch Parteivorsitzende und Fraktionsvorsitzende im Stadt-/Gemeinderat. Eine konkrete Möglichkeit ist, dem Verkehrsausschuss des Stadt-/Gemeinderates das Ergebnis vorzustellen. Auch Gespräche mit den Fraktionen können hilfreich sein, das Thema politisch in Gang zu setzen. Bei diesen politischen Gesprächen tritt die Kerngruppe als „Ermöglicher“ auf. Die Gruppe gibt der Politik/Verwaltung eine Hilfestellung zur Realisierung des Bürger*innenwillens und zur Umsetzung der Verkehrswende. Zur Wahrnehmung dieser Rolle muss sich die Gruppe eine gewisse Kompetenz in Fragen der Radverkehrsförderung aneignen. Das umfasst sowohl Fragen der Anforderung an ein Radverkehrsnetz und an die Qualität der Routen, als auch z.B. Fragen der Finanzierung. Sehr gutes Material zu diesen und anderen Fragen findet man unter anderem auf der ADFC-Homepage www.adfc.de oder dem Fahrradportal <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de>.

Tipp: An dieser Stelle sei auf eine leicht selbstgestellte Falle hingewiesen. Es ist nicht Aufgabe der Kerngruppe, als Verkehrsplaner*in zu agieren. Das ist die Aufgabe der Kommune. Die Kerngruppe hat die Aufgabe, die Kriterien für ein gutes Radverkehrsnetz zu vertreten. In einfachster Form heißt das: ALLE Menschen müssen in unserer Stadt sicher und komfortabel Rad fahren können.

Öffentlichkeitsarbeit

Eine wichtige Maßnahme zur Umsetzung des Radverkehrsnetzes ist die Schaffung von Öffentlichkeit. Im ersten Schritt kann dazu ein kleines Event mit Pressevertreter*innen zur Übergabe der Mapathonergebnisse an den/die Bürgermeister*in sein. Wenn es dazu kommt, wird es sicherlich ein dickes Dankeschön von offizieller Seite für die geleistete Arbeit geben. Die Stadt wird deutlich machen, was sie schon alles geleistet hat und dass sie weitere Schritte plant und deshalb sehr dankbar ist. Das ist ein Möglichkeitsfenster, das unbedingt genutzt werden sollte, um konstruktive Gespräche zu vereinbaren. Bei diesem Übergabeevent muss unbedingt auf die enormen Fördermöglichkeiten durch den Bund und das Land, vor allem durch das Klimapakete, hingewiesen werden. Damit die Pressevertreter*innen nicht jedes Wort mitschreiben müssen, ist es sinnvoll, eine Pressemappe zu erstellen, in der neben der Pressemitteilung auch Hintergrundmaterial enthalten sein kann. Dieses Hintergrundmaterial sollte – wenn möglich – neben der finalisierten Radnetz Karte auch konkrete Informationen zu Fördermöglichkeiten enthalten. Diese Informationen sind auf www.adfc.de zu finden. Außerdem ist es hilfreich, auch gute in- und ausländische Beispiele in der Pressemappe vorzustellen. Der ADFC stellt im Rahmen eines vom Bundesumweltministerium geförderten Projektes auf seiner Homepage besonders gute internationale Beispiele für Radverkehrsförderung vor, siehe www.adfc.de/innorad.

Tipp: Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein fortlaufender Prozess und dieses kleine Event nur der Auftakt. Sowohl Presse als auch Social Media-Kanäle publizieren aber nur, wenn tatsächlich etwas geschieht und es Neuigkeiten gibt. Es ist also wichtig, immer wieder interessante Neuigkeiten zu schaffen. Dabei können auch Kampagnen helfen.

5. Anhang I: Weitere Materialien, Checklisten und Ansprechpartner*innen

Checkliste Stakeholder

Viele Menschen, Gruppen oder Organisationen haben spezielles Alltags- oder Expert*innenwissen. Es gilt, eine Vielfalt an Perspektiven, Anforderungen und Alltagswissen abzubilden, auch hinsichtlich Alter, Geschlecht, familiärer Situation und Geldbeutel. Diverse Gruppen und Interessen einzubinden erhöht die Qualität des Ergebnisses, trägt aber auch zu höherer Legitimität und Sichtbarkeit des Ergebnisses bei.

Potenziell interessierte Mitglieder für das Mapathon-Team oder Inputgeber im öffentlichen Prozess können sein:

- ADFC-Mitglieder
- Mitglieder anderer Verbände, z. B. VCD, BUND, Greenpeace, NABU
- Örtlicher ÖPNV-Anbieter
- Örtliche Initiativen, Radentscheide, Jugendverbände, Fridays for Future
- Parteien
- Stadt/Kommune, z. B. Radverkehrsbeauftragte
- Lokale Vereine, die nicht direkt mit Mobilität in Verbindung stehen, z. B. Sport- oder Kulturvereine
- Schulen, Kindergärten, öffentliche Einrichtungen (Leitungen oder Elternbeiräte)
- Fahrradaffine Berufsgruppen wie Postbot*innen oder Lieferant*innen (ggf. über Betriebe oder Gewerkschaften)
- Betriebe oder Vereine, die sich mit Fahrrad-Lastenverkehr beschäftigen
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen

Checkliste Datenquellen

Ein Radnetz wird umso besser, je mehr Daten und Perspektiven es abbildet. Interessante Daten für das Erstellen eines Radnetzes können sein:

- Ältere Radverkehrspläne der Stadt/Landkreis/Region
- Verkehrszählungen im Rahmen von größeren Straßenbau-/Bauprojekten
- Verkehrsentwicklungspläne
- Luftreinhaltepläne
- Karten mit Bildungseinrichtungen/sozialer Infrastruktur/Schulwegekarten
- Private Radverkehrsdatensammler wie Strava oder Bike Citizens
- ÖPNV-Verkehrsentwicklungspläne
- Zählstellen Radverkehr
- Dokumentationen zu Gefahrenstellen, wie z. B. Mängelmelder

Vorlagen für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

- Mustermeldung „Veröffentlichung Radnetzvorschlag“
- Muster-PM Überreichung „Wunschradnetz aus Bürger*innenhand“ an Politik

Die Vorlagen für Presse und ÖA sind im Aktivenbereich zu finden.

Ansprechpartner*innen

In der Bundesgeschäftsstelle sind folgende Personen Ansprechpartnerinnen:

SASKIA ELLENBECK

E-Mail: saskia.ellenbeck@adfc.de
.....

HELENE DAMEROW

E-Mail: helene.damerow@adfc.de
.....

Hinweis: Es wird eine Austauschplattform für Gliederungen, die einen Mapathon durchführen wollen, geben. Bitte meldet euch bei uns, wenn ihr das tut, so dass ihr Mitglied der Austauschplattform werden könnt.

Weitere hilfreiche Dokumente des ADFC

- › Arbeitshilfe „Digitale Meetings“
- › Booklet „So geht Verkehrswende“
- › Praxishandbuch „Lobbyarbeit“
- › Ergebnisse des InnoRAD Projektes

Tools zur Darstellung und gemeinsamen Bearbeitung eines Radnetzes

Im Grunde gibt es viele Wege, gemeinsam ein einfaches Radnetz zu entwerfen – selbst eine handgezeichnete Karte kann mitunter ihren Zweck erfüllen.

Hier sollen einige Möglichkeiten zur Erstellung mehr oder weniger komplexer, interaktiver Karten vorgestellt werden. Dies sind vor allem frei zugängliche Projekte, welche oft den Vorteil haben, über eine große, hilfsbereite Community im Internet zu verfügen.

uMap ist einer der einfachsten Wege, eine Karte auf Basis von OpenStreetMap im Browser erstellen und gemeinsam bearbeiten zu können. Deshalb gibt es zu diesem Programm im Anhang eine einsteiger*innenfreundliche Anleitung.

Soll eine etwas komplexere Karte erstellt werden, eignen sich auch GIS-Anwendungen wie QGIS. Dies ist zwar wesentlich anspruchsvoller in der Anwendung, kann aber einige Vorteile haben. Beispielsweise kann hier mit wesentlich

mehr unterschiedlichen Datenarten gearbeitet werden, was bspw. notwendig ist, wenn Datensätze einer Stadt oder Kommune verwendet werden sollen. Allerdings ist die webbasierte Zusammenarbeit mit QGIS nicht möglich, was die Zusammenarbeit deutlich erschwert (meistens würde dann eine Person alle Eintragungen übernehmen).

Einige ADFC-Gliederungen verwenden Bibliotheken wie Leaflet oder OpenLayers, um Karten auf Basis von OpenStreetMap auf ihren eigenen Webseiten einzubetten. Allerdings ist auch dies recht anspruchsvoll und setzt Programmierkenntnisse voraus.

Auch kommerzielle Anbieter wie Mapbox oder CARTO lassen sich zum Erstellen von Karten verwenden und sind bis zu einer bestimmten Klickzahl kostenfrei. Falls das eigene Radnetz, z.B. in einer größeren Stadt, auf einmal stark nachgefragt wird, kann es hier aber passieren, dass plötzlich Kosten entstehen.

Auch Google Maps bietet schließlich ein Tool zur Erstellung von Karten an, das ähnlich einfach zu bedienen ist wie uMap, allerdings ist hierfür ein Google-Benutzerkonto Voraussetzung (dies findet sich unter „Meine Orte“ > „Karten“ > „Karte erstellen“).

Beispiele

Anwendung	Projekt/Link
uMap	Radnetz Berlin
uMap	Radinitiative Michendorf
Leaflet	ADFC Hamburg: Tempo 30 für Anwohner*innen
QGIS	Radlvorrangnetz München
CARTO	Radlvorrangnetz München

6. Anhang II: Anleitung zur Erstellung eines Radnetzes mit uMap



Was ist uMap?

uMap ist ursprünglich ein Projekt aus der französischen Community um OpenStreetMap (OSM), das mittlerweile mehrere Ableger hat. In Deutschland wird das Projekt vom Verein FOSSGIS e.V. betreut, der dafür einen Server in Deutschland finanziert.

Das Programm ist sehr beliebt, da hier auf recht unkomplizierte Weise einfache Karten erstellt, gespeichert und von verschiedenen Personen im Browser bearbeitet werden können.

Geeignet ist das Projekt zur Darstellung von Wegen durch verschiedenfarbige und -förmige Linien, insgesamt stehen als Elemente Marker, Linien und Flächen zur Verfügung. Konkrete Details von Radwegen lassen sich damit also nicht darstellen.

Am Ende kann das beispielsweise so aussehen wie beim Radnetz Berlin:

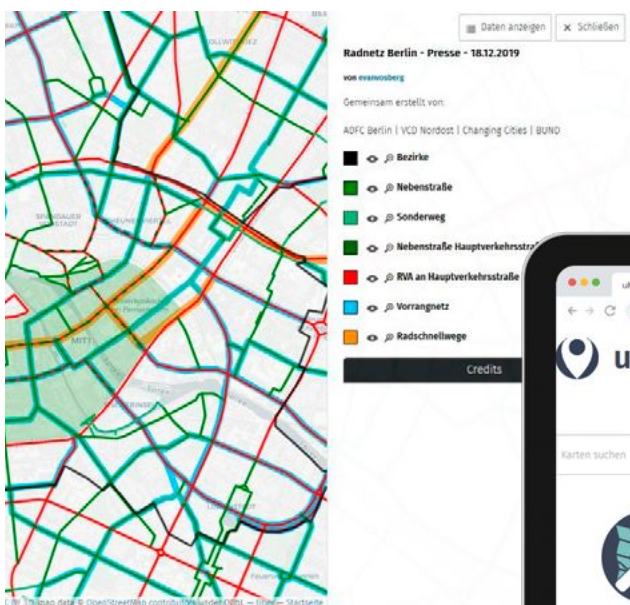


Abb. 4 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

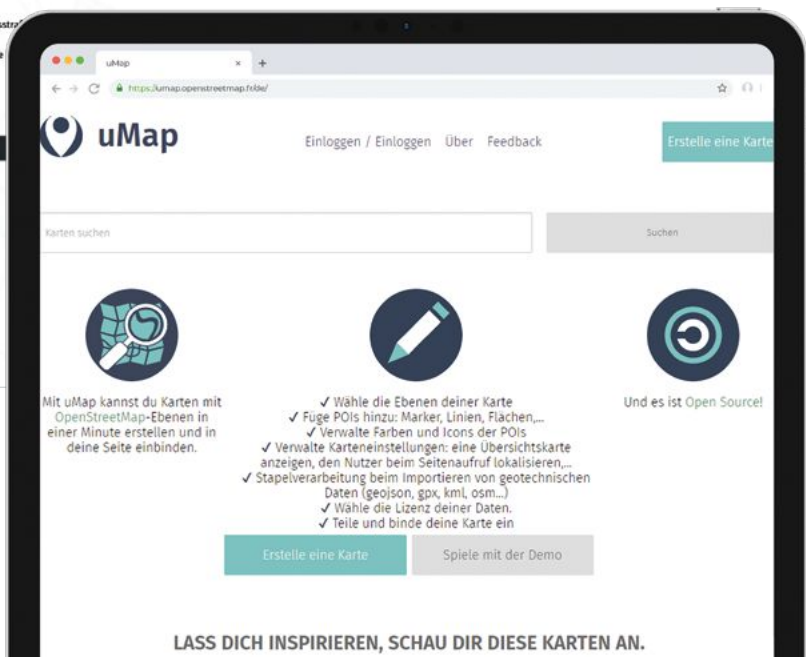
Der Anfang

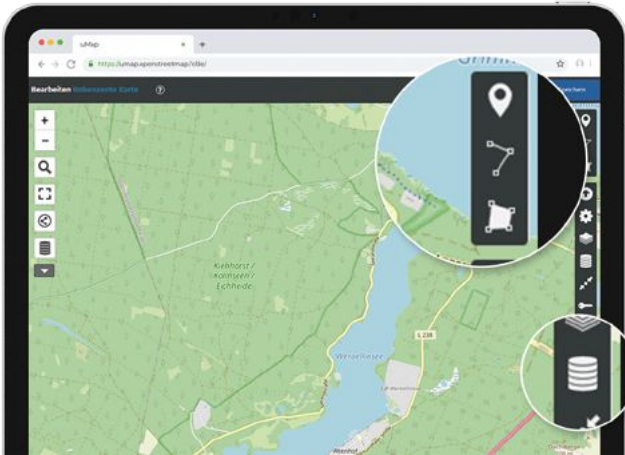
➤ <https://umap.openstreetmap.de/de/>

Im Prinzip kann man hier direkt loslegen. Nur zwei Dinge sollte man sich vorher überlegen:

- uMap kann benutzt werden, ohne dafür ein Benutzerkonto anzulegen. Die eigene Karte ist dann immer über den entsprechenden Link erreichbar. Allerdings passiert es manchmal, dass die Karte nach längerer Zeit nicht mehr bearbeitbar ist. Um sicherzugehen, kann unter „Einloggen“ auch ein Benutzerkonto bei OpenStreetMap angelegt werden, dem die Karte dann zugeordnet ist. Dies hat auch den Vorteil, dass es später mehr Einstellungsmöglichkeiten dazu gibt, wer die Karte bearbeiten darf.
- Zum anderen kann es sinnvoll sein, vorher zu überlegen, welche Elemente in der Karte verwendet werden sollen: welche verschiedenen Wegearten soll es geben, um bspw. Haupt- und Nebenstraßen, touristisch attraktive Wege oder Radschnellwege darzustellen? Wie viele soll es davon geben?

Abb. 5 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)





Elemente Marker, Linien, Flächen und Menü Ebenen
© ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

Eine Karte erstellen und Elemente eintragen

Mit Klick auf „Erstellen der Karte“ kann man dann direkt einsteigen und in das entsprechende Gebiet die drei grundlegenden Elemente Marker, Linien und Flächen einzeichnen.

Sinnvoll ist es allerdings, zuerst festzulegen, welche verschiedenen Arten von Elementen es geben soll und wie diese aussehen. Dafür gibt es das Menü „Ebenen“.

Wenn hier eine „Ebene hinzugefügt“ wird, kann diese beispielsweise als „Radschnellwege“ bezeichnet werden. Unter „Formeigenschaften“ kann dann festgelegt werden, welche Farbe oder Stärke alle Radschnellwege haben sollen (Abb. 6). Auf die Art kann eine ganze Reihe verschiedener Wegearten festgelegt werden (Abb. 7) und mit Klick auf das Bearbeiten-Symbol (Pfeil) immer wieder verändert werden.

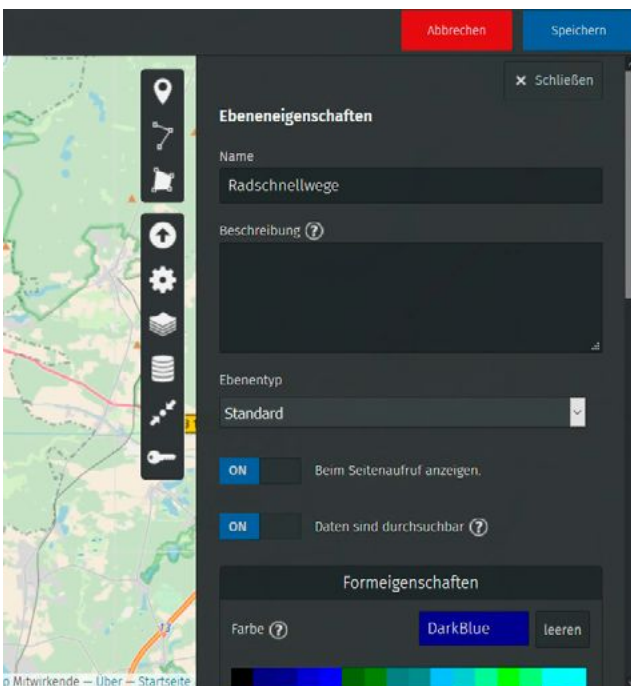


Abb. 6 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

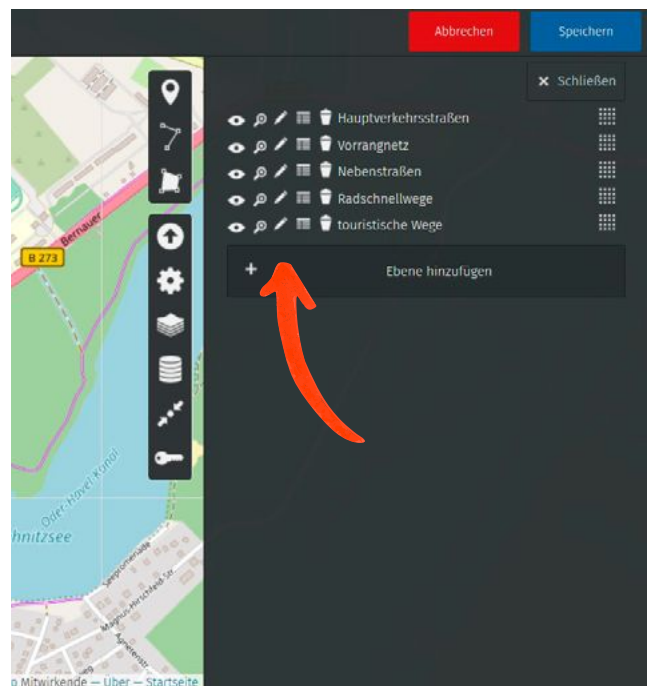


Abb. 7 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

Wird nun eine neue Linie gezeichnet, kann direkt festgelegt werden, zu welcher Wegeart/Ebene diese gehören soll. Das ist von Vorteil, da die Wegearten dann einheitlich aussehen; aber auch, weil so später ganze Gruppen, bspw. alle Radschnellwege, ein- und ausgeblendet werden können.

In den Einstellungen zu einem bestimmten Element, also bspw. einer Linie, können aber auch individuelle Eigenschaften, wie eine spezifische Beschreibung, die nur für diese eine Linie gilt, festgelegt werden (Abb. 8).

Um Linien zu ergänzen oder zu verbinden, hilft in den meisten Fällen der Klick auf einen „Knotenpunkt“ (Abb. 9). Beendet wird das Zeichnen einer Linie per Klick auf den letzten Knotenpunkt.

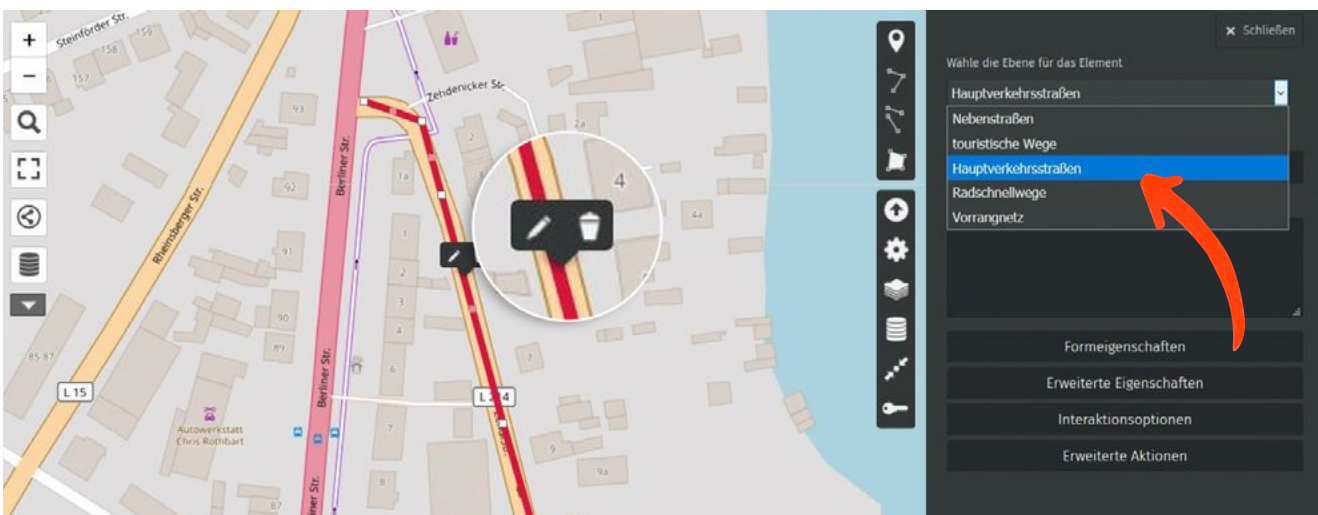


Abb. 8 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)



Abb. 9 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

Auf ähnliche Weise lassen sich dann auch Marker (Abb. 10) und Flächen (Abb. 11) erstellen.

Insgesamt gibt es drei Wege, Einstellungen für die Karte festzulegen. Zum einen können Einstellungen direkt für einzelne Elemente festgelegt werden, bspw. wenn eine Linie oder ein Ort eine spezifische Beschreibung (Abb. 12) haben soll.

Außerdem können Einstellungen für ganze Ebenen/Wegearten festgelegt werden, wie oben gezeigt wurde. Das ist sinnvoll, damit beispielsweise alle Radschnellwege die gleiche Farbe und Strichstärke haben.



Abb. 12 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

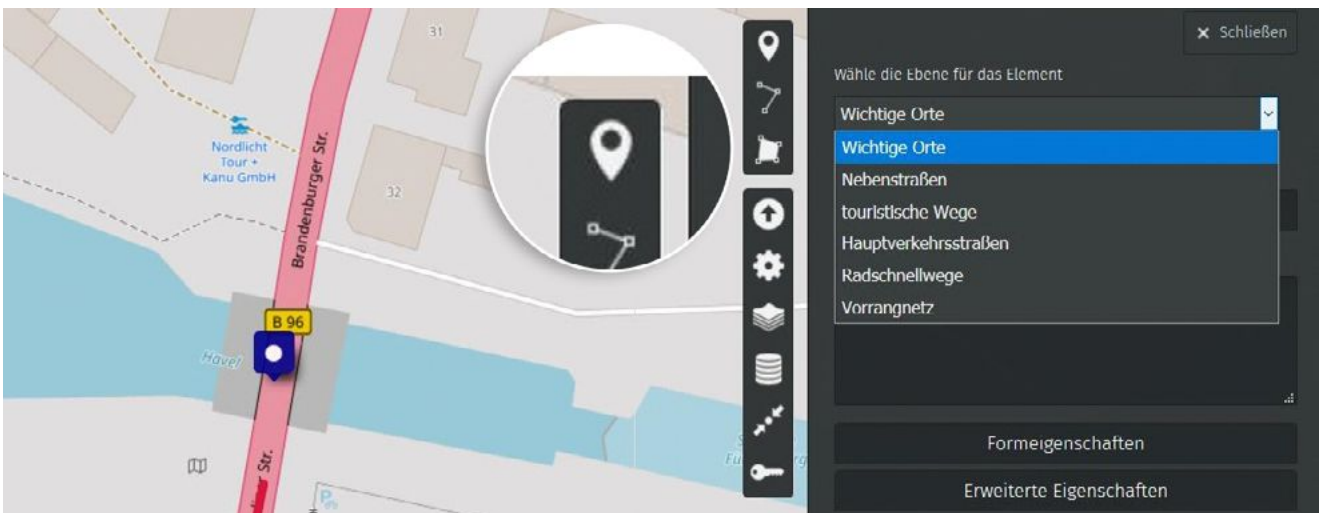


Abb. 10 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

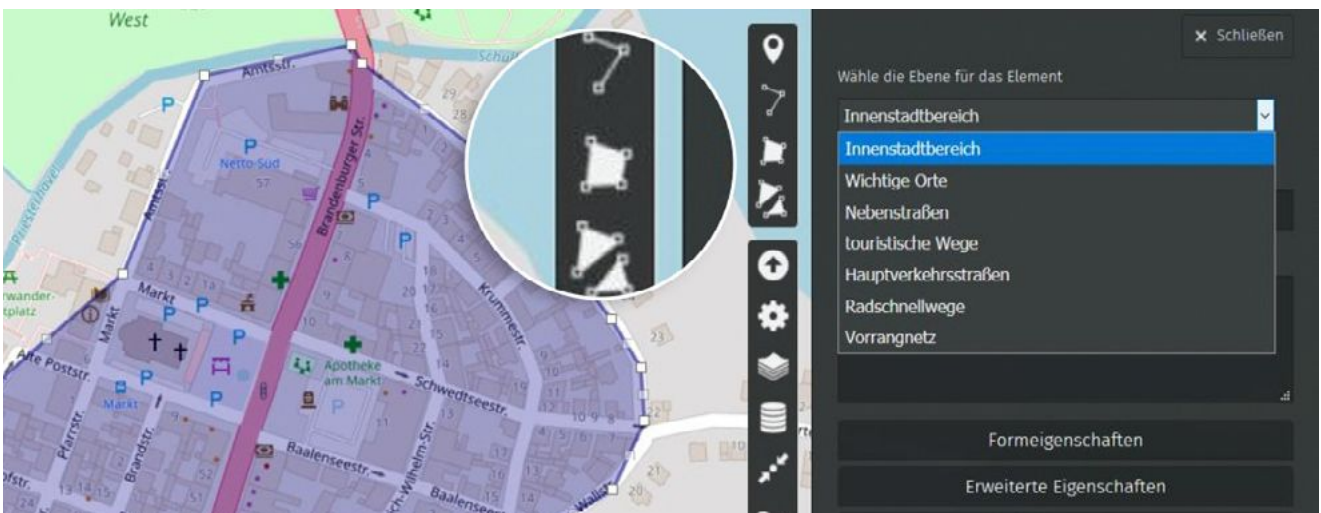


Abb. 11 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

Zuletzt gibt es auch Einstellungen, die für die ganze Karte gelten (Abb. 13). Hier kann z.B. festgelegt werden, in welcher Form Beschreibungen angezeigt werden sollen („Standard-Interaktionsoptionen“) oder die Karte auf ein bestimmtes Gebiet begrenzt werden, sodass nicht auf die ganze Welt hinaus gezoomt werden kann („Kartenverschiebung begrenzen“).

Gemeinsam an einer Karte arbeiten

Wie bereits erwähnt, gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die Karte mit anderen zu teilen und von ihnen bearbeiten zu lassen, je nachdem, ob mit einem Benutzerkonto gearbeitet wird oder nicht. In beiden Fällen finden sich die entsprechenden Einstellungen unter dem Schlüssel-Symbol.

Auf dem oberen Bild sind die Einstellungsmöglichkeiten ohne Anmeldung zu sehen – entweder die Karte ist also für alle öffentlich sichtbar und bearbeitbar, oder die Bearbeitungsrechte werden zumindest über einen geheimen Bearbeitungslink kontrolliert.

Auf den Abbildungen 15 und 16 sind die Einstellungsmöglichkeiten für eingeloggte Benutzer*innen zu sehen – hier können also auch ausschließlich private Karten erstellt, Bearbeitungsrechte für bestimmte Benutzer*innen zugewiesen und außerdem festgelegt werden, wer eine Karte überhaupt sehen kann.

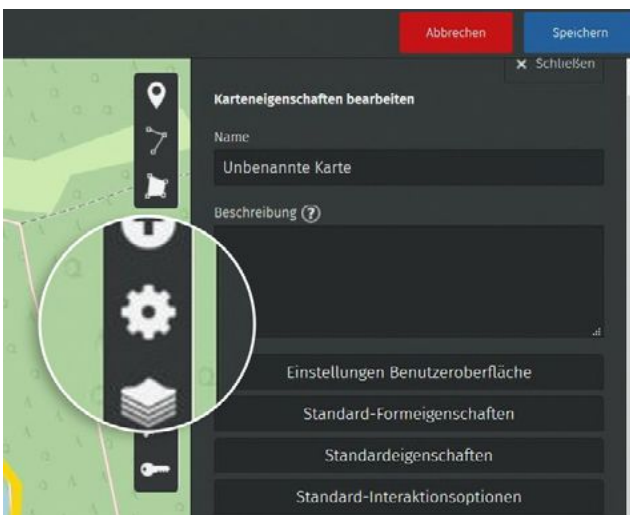


Abb. 13 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

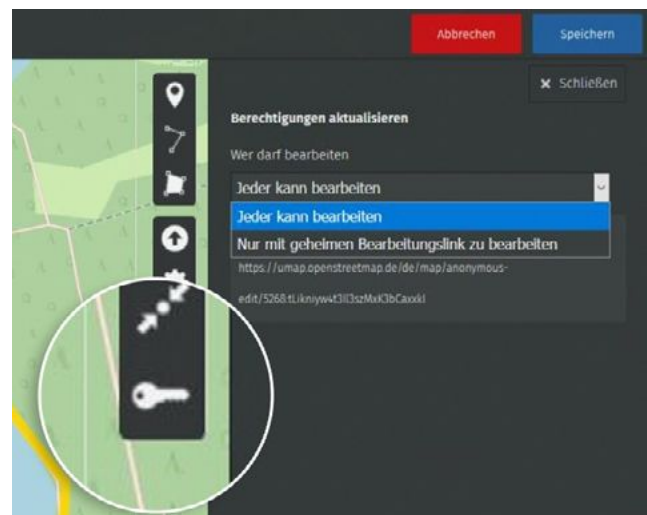


Abb. 14 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)



Abb. 15 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

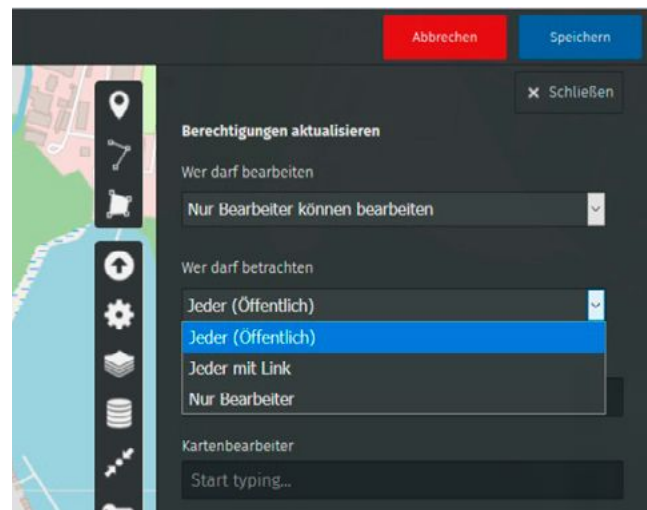


Abb. 16 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)

Eine Karte veröffentlichen

Wie eben gezeigt wurde, lässt sich die Karte also am besten per Link weitergeben oder veröffentlichen. Dabei sollte aber auf die Bearbeitungsrechte geachtet werden – unter dem öffentlich verfügbaren Link sollte die Karte normalerweise nicht bearbeitbar sein!

In der nun öffentlich zugänglichen, nicht bearbeitbaren Form, stehen in der Karte alle Ansichtsmöglichkeiten auf der linken Seite zur Verfügung. Hier können nun also auch die verschiedenen Ebenen per Klick auf das Augen-Symbol ein- und ausgeblendet werden.

Außerdem lassen sich Karten aus uMap in Webseiten einbetten, oder in verschiedenen Dateiformaten auch herunterladen, beides findet sich unter dem Teilen-Symbol.

Leider eignen sich uMap-Karten derzeit vor allem für die digitale Weitergabe – die Ausgabe als PDF oder Bilddatei ist, abgesehen von einem Screenshot, derzeit nur über Umwege möglich. Im Internet finden sich dazu verschiedene Anleitungen, ihr könnt euch dazu aber auch gerne an uns wenden – auch bei allen weiteren Fragen!

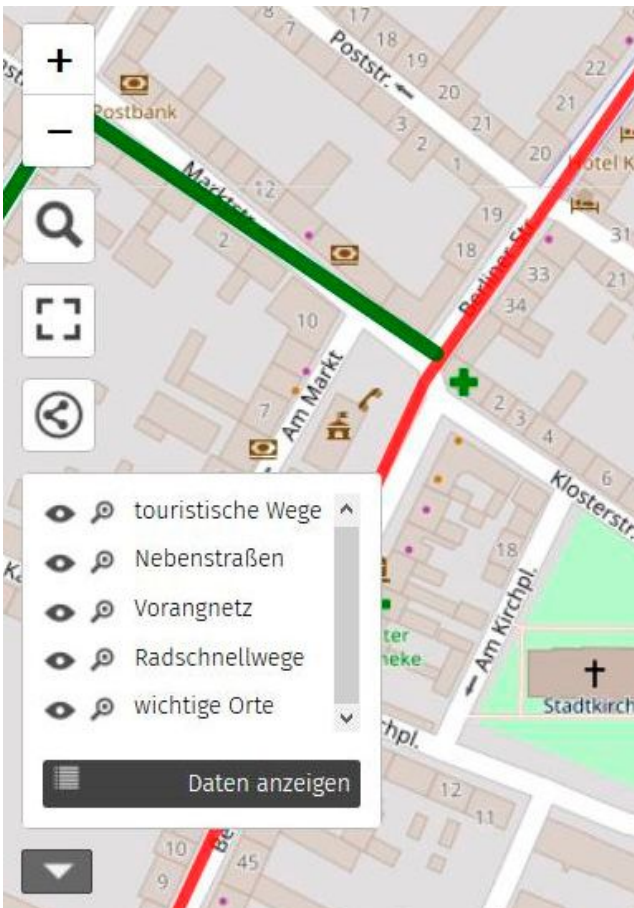


Abb. 17 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)



Abb. 18 © ADFC/Kartendaten: OpenStreetMap (ODbL)



ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Übergeben durch: