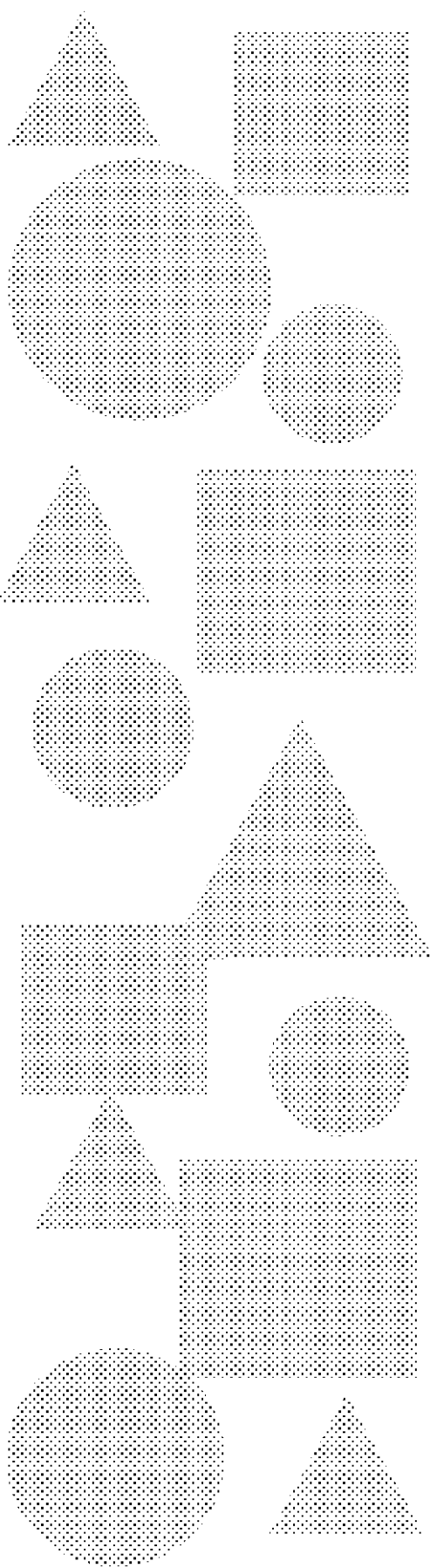




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS

A vertical column of various geometric shapes (triangles, squares, circles) filled with a dense pattern of small black dots, positioned on the left side of the page.

Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV

Wie das Miteinander gelingen kann

Seminarreihe des Difu in Kooperation mit der VDV-Akademie



Deutsches Institut für Urbanistik
Kommunalwissenschaftliches Informationszentrum

Literaturdatenbank zum Thema
Radverkehr im Internet:
[www.nationaler-
radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/)

© Difu, Berlin 2016
Alle Rechte sind vorbehalten. Insbesondere sind die
Überführung in maschinenlesbare Form sowie das
Speichern in Informationssystemen auch auszugsweise
nur mit schriftlicher Genehmigung des Difu gestattet.

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu)
Zimmerstraße 13-15
D-10969 Berlin

Telefon: 030/39001-132
Telefax: 030/39001-160

E-Mail: difu@difu.de
Internet: <http://www.difu.de>

Literaturdatenbank im Fahrradportal nrvp.de

Seit 2004 betreibt das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur das Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan nrvp.de (www.nationaler-radverkehrsplan.de/).

Das Fahrradportal dient dem Informationsaustausch aller an der Radverkehrsförderung beteiligten Akteure. Neben aktuellen Informationen aus EU, Bund und Ländern, Terminen und Neuigkeiten der Radverkehrsförderung sowie Praxisbeispielen enthält das Fahrradportal eine Literaturdatenbank mit zahlreichen Publikationen zum Thema Radverkehr.

Benutzungshinweis

Die folgende Literaturliste enthält relevante neuere Dokumente und Praxisbeispiele zum Thema Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV sowie grundlegende Literatur der Radverkehrsförderung.

Die Auswahlbibliographie mit direktem Zugriff auf die eingefügten Links steht Ihnen als PDF-Download auf der Seite der Veranstaltungsreihe unter www.fahrradakademie.de zur Verfügung.

Einige Literaturnachweise enthalten den Hinweis **Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/**. Bei diesen kann der Volltext des Dokuments im pdf-Format direkt durch Anklicken aus der Literaturdatenbank abgerufen werden.

Inhaltsverzeichnis

A.	StVO, VwV-StVO und technische Regelwerke.....	2
B.	Grundlagen der Radverkehrsförderung	5
C.	Einzelthemen	7
D.	Praxisbeispiele	24

A. StVO, VwV-StVO und technische Regelwerke

1

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club -ADFC-, Bremen (Hrsg.); Vereinigung für Stadt-, Landes- und Regionalplanung -SRL-, Berlin (Hrsg.)

ADFC-Information zu Änderungen der StVO. Gegenüberstellung bisherige und neue StVO. (dt.)

Bremen (2012); 9 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

2

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club -ADFC-, Bremen (Hrsg.)

Neue Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung ab 1. April 2013. (dt.)

Bremen (2013); 5 S.; Abb

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

3

Bundesministerium der Justiz (Bearb.)

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367). Neufassung gem. V v. 6.3.2013 I 367, in Kraft getreten am 1.4. 2013 (ohne VwV-StVO).

Berlin (2013)

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

www.gesetze-im-internet.de

4

Bundesregierung (Hrsg.);

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. September 2015. (dt.)

Berlin (2015)

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de

5

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Köln (Hrsg.)

Brühning, Ekkehard (Projlt.)

Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen. ESAS. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2002); 250 S.; Abb., Tab., Kt., Lit. (FGSV; 298)

Monographie; Forschungsbericht

6

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Rad-schnellverbindungen. Ausgabe 2014. (dt.)

Köln (2014); 32 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86446-082-1 (FGSV : W2; 284/1)

Monographie

7

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. EAÖ. Ausgabe 2013. (dt.) (Zus.:dt.)

Köln (2013); 100 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86446-054-8 (FGSV; 289)

Monographie

8

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG R 2. Ausgabe 2011. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2011); 114 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-941790-76-6 (FGSV; 230)

Monographie

9

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

HBS. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Teil S., Stadtstraßen. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2015); ca. 350 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-86446-103-3 (FGSV; 299)

Monographie

10

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. (dt.)

Köln (2011); 90 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-941790-79-7 (FGSV : W1, Wissensdokumente; 212)

Monographie

11

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs HSRA. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2005); 28 S.; Abb.; ISBN 3-937356-68-1 (FGSV; 256)

Monographie

Die Hinweise sollen dazu beitragen, dass der Radverkehr an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen angemessen und situationsbezogen berücksichtigt wird und die derzeit an vielen Knotenpunkten bestehenden Defizite abgebaut werden.

12

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2013); 40 S.; Abb.; ISBN 978-3-86446-055-5 (FGSV; 389)

Monographie

13

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RAST 06. Ausgabe 2006. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2007); 136 S.; Abb., Tab., Kt., Lit., Reg.; ISBN 978-3-939715-21-4

Monographie

14

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Alrutz, Dankmar (Projlt.)

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2002); 38 S.; Abb., Tab. (FGSV; 288)

Monographie

15

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)

Gwiasda, Peter (Projlt.); Bracher, Tilman (Projlt.)

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA 2010. (dt.)

Köln (2010); 95 S.; Abb., Tab.; ISBN 978-3-941790-63-6

Monographie

Die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA), Ausgabe 2010, ersetzen die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 95), Ausgabe 1995, und die "Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs- Ordnung", Ausgabe 1998.

16

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement, Köln (Hrsg.)

Richtlinien für Lichtsignalanlagen. RiLSA. Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr. (dt.)

Köln (2010); 90 S.; Abb., Reg.; ISBN 978-3-939715-91-7 (FGSV; 321)

Monographie

17

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln (Hrsg.)

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. RIN. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2008); 53 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939715-79-5

Monographie

18

Müller, Dieter (Verf.); Bachmeier, Werner (Verf.); Rebler, Adolf (Verf.); Zunner, Bernhard (Verf.)

Die Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung im Überblick. Gesetzestext der StVO und VwV-StVO mit Begründung. 2. Aufl. (dt.)

Bonn: Link (2013); X, 318 S.; Abb., Reg. (KommunalPraxis aktuell)

Monographie; Rechtsbezogene Literatur

B. Grundlagen der Radverkehrsförderung

1

Förderfibel Radverkehr. Förderung des Radverkehrs durch eine Internet-gestützte Zusammenschau von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten einschließlich Best-Practice-Beispielen aus den Bundesländern. (dt.)

Die Förderfibel Radverkehr stellt aktuelle Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr dar. Die interaktive Förderfibel soll es Interessierten ermöglichen, sich konkret in Bezug auf ihr Bundesland und ihre Situation zu informieren. Sie ist als Datenbank konzipiert, die sich nach konkreten Maßnahme-Arten, bspw. Planungen, Radverkehrsanlagen, Verkehrssicherheitsmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit etc., durchsuchen lässt.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/

2

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Referat UI 31 Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr, Berlin (Bearb., Hrsg.); Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Bereich Mobilität und Infrastruktur, Berlin (Bearb.)

Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. (dt.)

Berlin (2012); 82 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) setzt der Bund wichtige Impulse für eine nachhaltige Mobilität sowie für attraktive Städte und Gemeinden. Er soll die grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre neu ausrichten. Dabei wird der Radverkehr mit dem NRVP als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik gestärkt. Schwerpunkte des NRVP-Entwurfs sind vor diesem Hintergrund u.a. eine verbesserte Breitenwirkung der Radverkehrsförderung, eine verstärkte Aufmerksamkeit für den Radverkehr im ländlichen Raum sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu werden im Entwurf des NRVP 2020 Grundlagen gelegt und konkrete Maßnahmen benannt.

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

3

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Hrsg.)

Bracher, Tilman (Hrsg.); Hertel, Martina (Hrsg.)

Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten. (dt.)

Berlin (2014); 44 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-88118-533-2

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

"Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten" gibt in gebündelter Form einen Überblick über wesentliche Eckdaten der Radverkehrsentwicklung in Deutschland sowie Informationen zur Verkehrssicherheit und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Radverkehrs.

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

4

ivm Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain, Frankfurt/Main (Hrsg.); R+T Ingenieure für Verkehrsplanung, Darmstadt (Bearb.)

Franz, Matthias (Verf.); Könighaus, Dominik (Verf.); Müller, Sascha (Verf.)

Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis. (dt.)

Frankfurt/Main (2014); 113 S.; Abb., Tab., Lit. (Schriftenreihe der ivm; 3)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Förderung der städtischen Nahmobilität, also eines harmonischen Miteinanders von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr im nahen Wohnumfeld, wird immer wichtiger. In Deutschland werden in großen Städten immer häufiger statt des eigenen PKW der Öffentliche Nahverkehr, das Fahrrad oder die eigenen Füße genutzt, Carsharing boomt. Diese Trends können genutzt werden, um die Städte lebenswerter zu machen. Dafür sprechen auch die Aspekte, die bei einem Wandel der Mobilität unmittelbar die Lebensqualität steigern: Weniger und langsamere Kfz-Fahrten bedeuten weniger Verkehrslärm und andere Emissionen. Mehr persönliche Bewegung fördert die Gesundheit. Die Nahmobilität mit Fuß und Rad ist für jeden erschwinglich und damit sozial ausgewogen. Das Handbuch zeigt vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen vorhandene Handlungs- und Gestaltungsspielräume auf. In Praxis-

Beispielen werden Elemente der Straßenraumgestaltung vorgestellt, die kurzfristig und kostengünstig umsetzbar sind. Neben infrastrukturellen Maßnahmen enthält das Handbuch darüber hinaus zahlreiche Anregungen für effektive temporäre und kommunikative Maßnahmen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

5

Niedersachsen, Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Hannover (Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.) Alrutz, Dankmar (Bearb.)

Leitfaden Radverkehr – Radverkehrsführung - Radwegebenutzungspflicht – Kostenträgerschaft - Baulast für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen. (dt.)

Hannover (2013); 44 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden informiert über Regelungen der StVO im Zusammenhang mit der Radwegebenutzungspflicht und erläutert Anforderungen an Radverkehrsführungen mit und ohne Benutzungspflicht, die für bestimmte Straßentypen in Betracht kommen. Außerdem zeigt er Folgen für den Bau, die Kostenträgerschaft sowie die Baulast für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen auf. Er greift Fragestellungen aus der Praxis auf, bewertet diese unter verkehrs- und straßenrechtlichen Vorgaben und entwickelt sie zu Lösungen weiter, die zu einer sicheren und nachvollziehbaren Radverkehrsführung beitragen. Inhaltlich berücksichtigt der Leitfaden deshalb auch die aktuellen technischen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010, RAL 2012).

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

6

Österreich, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien (Hrsg.)

Erfolgreiche Wege für den Radverkehr. Leitfaden Radverkehrsförderung. Ein Praxis-Leitfaden für Städte, Gemeinden, Schulen, Betriebe, Tourismus und Bauträger. 3. Ausgabe. (dt.) (Zus.: dt.)

Wien (2012); 48 S.; Abb., Tab.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

7

Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien (Hrsg.); Forschungsgesellschaft Mobilität -FGM-, Graz (Bearb.); Kuratorium für Verkehrssicherheit -KfV-, Wien (Bearb.)

Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden. (dt.)

Wien (2011); 66 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden beinhaltet 5 Kernelemente zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden: Schaffung kosteneffizienter Alternativen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für den fließenden Radverkehr; Möglichkeiten des qualitativ hochwertigen Ausbaus der Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs; Verbesserungsvorschläge des Services und der Dienstleistungen rund um das Fahrrad; Maßnahmen zur öffentlichkeitswirksamen Kommunikation der umgesetzten Maßnahmen; Integration des Radverkehrsplanung in eine langfristige Gesamtverkehrsplanung.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

C. Einzelthemen

1

Aichinger, Wolfgang (Verf.)

Was hinter erfolgreichen Shared Spaces steckt. Ein Blick auf Akteure und Prozesse. (dt.)

In: Planerin, Berlin: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (2014); Nr. 5; S. 43-44; Abb., Lit.; ISSN 0936-9465
Zeitschriftenaufsatz

2

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern -AGFK-, Erlangen (Hrsg.)

Leitfaden Baustellen. Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen. (dt.)

Erlangen (2015); 36 S.; Abb., Tab.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
[Volltext: www.agfk-bayern.de](http://www.agfk-bayern.de)

3

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen -AGFS-, Krefeld (Hrsg.)

Querungsstellen für den Radverkehr. Fachbroschüre der AGFS. (dt.)

Krefeld (2013); 66 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

4

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen -AGFS-, Krefeld (Hrsg.); Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, Düsseldorf (Förd.)

Fahrrad und ÖPNV. [Themenheft] (dt.)

Köln (2016); 51 S.; Abb. (Nahmobil; 7/2016)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

5

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen -AGFS-, Krefeld (Hrsg.); Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, Düsseldorf (Förd.)

Wührl, Benjamin (Verf.); Dierl, Julia (Verf.); Linder, Franz (Verf.)

Fortschritt. Ein Plädoyer für den Fußverkehr. (dt.)

Krefeld (2015); 48 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

6

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen -AGFS-, Krefeld (Hrsg.); Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, Düsseldorf (Förd.)

Zu Fuss durch die Stadt. [Themenheft] (dt.)

Köln (2015); 59 S.; Abb. (Nahmobil; 6/2015)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

7

Baier, Reinhold (Verf.); Engelen, Katja (Verf.)

Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten "Shared Space"-Gedanken - empirische Befunde aus Deutschland und der Schweiz. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 59 (2015); Nr. 5; S. 317-322; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Um auf Grundlage von empirischen Untersuchungen belastbare Orientierungswerte zu Einsatzbereichen und Entwurfsaspekten abzuleiten, wurde ein Forschungsprojekt initiiert. Für insgesamt 17 Fallbeispiele aus Deutschland und der Schweiz wurde eine vertiefte Untersuchung durchgeführt. Neben der Auswertung von vorliegenden Unfalldaten wurde der Verkehrsablauf mithilfe von Geschwindigkeitsmessungen sowie automatisierten Verkehrszählungen über einen Beobachtungszeitraum von 12 Stunden erfasst. Erkenntnisse über die Kommunikation und Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern wurden aus einer videogestützten Analyse des Verhaltens zwischen querenden Fußgän-

gern/Radfahrern und Kraftfahrzeugfahrern abgeleitet. Zur straßenräumlichen und verkehrlichen Analyse aus Sicht von Sehbehinderten wurde eine Bewertung durch Betroffene durchgeführt. Mithilfe einer Befragung und deren Auswertung wurden die subjektive Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zweier Fallbeispiele analysiert. Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt wurde eine aktualisierte Fassung der "Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"-Gedankens" (FGSV 2013) erarbeitet.

8

Bayern, Staatsministerium des Innern, Oberste Baubehörde, München (Hrsg.)

Radverkehrshandbuch. Radland Bayern. (dt.)

München (2011); 127 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

9

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.)

Fußverkehrsstrategie für Berlin. Ziele, Maßnahmen, Modellprojekte. (dt.)

Berlin (2011); 12 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

10

Blase, Arne (Verf.)

Eindeutige Ansage. Öffentlicher Raum. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Der Gemeinderat, Schwäbisch-Hall: Eppinger; 57 (2014); Nr. 4; S. 22-23; Abb.; ISSN 0723-8274

Zeitschriftenaufsatz

Zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt bemühen sich immer mehr Kommunen, die Nahmobilität zu stärken und neben dem Fahrradverkehr auch dem Fußgängerverkehr verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen. Leit- und Informationssysteme stellen sowohl für einheimische wie auch auswärtige Fußgänger die notwendige Orientierung im Stadtraum her. Daher ist ein Leit- und Informationssystem zur Förderung des Fußgängerverkehrs unumgänglich. Während beim Fahrradverkehr seit langer Zeit Regelwerke zur Planung der Wegweisung bestehen, bei denen das Thema von touristischer wie von verkehrsplanerischer Seite betrachtet wird, existieren bei Fußgängerleitsystemen keine einheitlichen Ge-

staltungsvorgaben. Das räumt den Kommunen gestalterische Freiheiten für eine Anpassung an ihr Corporate Design ein. Dennoch gibt es eine Reihe von Regeln, die beachtet werden sollten, um eine größtmögliche Funktionalität zu gewährleisten. In dem Beitrag werden die planerischen Schritte zum Aufbau eines Fußgängerleitsystems beschrieben. Zur Vermeidung von Konflikten oder nachträglichen Änderungen sollten außerdem möglichst viele Akteure in den Planungsprozess einbezogen werden. Bei der Routenauswahl sollte möglichst auf Barrierefreiheit geachtet werden oder es sollten gegebenenfalls barrierefreie Alternativrouten ausgeschildert werden. Eine höhere Informationsstufe wird erreicht, wenn neben den Informationen im städtischen Raum Internetseiten und Mobile Apps angeboten werden.

11

Borghuis, Jan (Verf.)

Kombinierte Mobilität als Schlüssel zur Mobilität in der Stadt von morgen. (dt.)

In: Public transport international/Transport public international/Der öffentliche Nahverkehr in der Welt, Brüssel: Union Internationale des Transports Publics; 62 (2013); Nr. 4; S. 6-8; Abb.; ISSN 1016-796X

Zeitschriftenaufsatz

12

Bracher, Tilman (Verf.)

Fahrrad- und Fußverkehr: Strukturen und Potentiale. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Hrsg.: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas, Wiesbaden: Springer VS (2016); S. 265-291; Abb., Lit.; ISBN 978-3-658-04692-7

Aufsatz aus Sammelwerk

Rad- und Fußverkehr sind erst seit wenigen Jahrzehnten verkehrspolitisches Thema. Sie finden wegen des Potenzials, motorisierten Verkehr zu ersetzen und zu Klimaschutz und Lebensqualität beizutragen, zunehmend Beachtung. Während Fuß- und Radverkehr der Wettbewerb zum Kraftfahrzeugverkehr verbindet, konkurrieren sie untereinander um Flächen und politisches Gewicht. Dabei geht es um die Rechte von Fuß- und Radverkehr in der Straßenverkehrsordnung und um eine verbesserte Infrastruktur. Zu enge Gehwege und alte Radwege müssen repariert, verbreitert oder ersetzt werden. Schnellradwege, Pedelecs, Parkhäuser für Fahrräder und öffentliche Fahrradverleihsysteme sind Bestandteile moderner Verkehrspolitik.

13

Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Potsdam (Hrsg.); Landesbetrieb Straßenwesen -LS-, Hoppegarten (Auftr.)

OD-Leitfaden Brandenburg 2011. Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg. (dt.)

Potsdam (2011); 60 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sind Teil des klassifizierten Straßennetzes. Sie sind aber auch wichtige Lebensräume. Sie müssen sicher und zugleich lebenswert gestaltet sein. Straßennutzer, die sich in der Ortsdurchfahrt aufhalten und nicht nur durchfahren, sollen bevorzugt werden. Dabei sind vor allem die Menschen zu beachten, die aufgrund ihrer Lebensumstände, ihres Alters oder ihrer Verantwortlichkeit für Mitmenschen, z. B. in Kinderbetreuung oder Altenpflege, besonders ortsgebunden sind. Die Wohnverhältnisse der Anwohner sind durch Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden mit den jeweils zuständigen Straßenbauverwaltungen zu verbessern.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

14

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Hrsg.)

Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bergisch Gladbach (2015); 2 S.; Abb. (Forschung kompakt Verkehrstechnik; 18/15)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Verkehrsbereiche nach dem "Shared Space"-Ansatz sollen zu einer Verbesserung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität von innerörtlichen Straßenräumen führen. Anhand von 17 Fallbeispielen untersuchte die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Einsatzbereiche und -grenzen von Straßenumgestaltungen mit ähnlichen Gestaltungsansätzen. Die Forschungsergebnisse erlauben über eine verkehrsrechtliche Einordnung hinaus klare Handlungsempfehlungen zur optimierten Gestaltung.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

15

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Hrsg.)

Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken. Bericht zum Forschungsprojekt: FE 77.0499/2011. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bergisch Gladbach (2015); 103 S.; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0943-9331, ISBN 978-3-95606-147-9 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 251)
Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Aufbauend auf einer deutschlandweiten Städtebefragung sowie einer Literaturrecherche wurden insgesamt 17 nach dem "Shared Space"-Gedanken gestaltete Fallbeispiele (davon 3 Fallbeispiele aus der Schweiz) für eine weitere detaillierte Untersuchung ausgewählt. Für die weiteren Analysen wurden über einen Zeitraum von 12 Stunden Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen sowie Videoaufnahmen durchgeführt. Die Analysen zeigen, dass Umgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken Straßen- und Platzräume mit großen Verkehrsstärken im Kfz-Längsverkehr und besonders im Fußgänger-Radfahrer-Querverkehr umfassen. Alle untersuchten Platz- und Straßenräume unterscheiden sich in ihrer Gestaltung deutlich vom angrenzenden Straßennetz. Mit den verschiedenen Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen Ausweisung und der hier untersuchten Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit, 20 km/h oder 30 km/h ergibt sich ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

16

Bundesministerium für Verkehr, Bonn (Hrsg.); Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung -BIS-, Bonn (Bearb.)

Gehwege mit Benutzungsmöglichkeiten für Radfahrer. (dt.) (Zus.:dt., engl., franz.)

Bonn (1996); 170 S.; Abb., Tab., Lit. (Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik; 737)
Graue Literatur; Forschungsbericht

Aufgrund des Platzmangels in den Städten gewinnen Alternativlösungen zur Sicherung des Radverkehrs mit modifizierten Benutzungsregelungen wie die Freigabe geeigneter Gehwege an Bedeutung. Die Forschung klärt, unter welchen Rahmenbedingungen dies vertreten werden kann. Es werden Abgrenzungen gegenüber der Führung des Radverkehrs auf gemeinsame Geh- und Radwege sowie der Fahrbahnführung des Radverkehrs ohne Benutzungsrecht der Gehwege für Radfahrer vorgenommen. Die Beantwortung der klärungsbedürftigen Fragestellungen erfolgt auf der Basis von Verkehrsverhaltensuntersuchungen. Im Rahmen dieser Verhaltensanalysen wurde das Wegeverhalten (Gehweg-

/Fahrbahnnutzung) von rd. 12 400 Radfahrern untersucht. Auf Basis der erzielten Untersuchungsergebnisse werden die Einsatzbedingungen der Regelung "Gehweg/Radfahrer frei" konkretisiert und Hinweise zur Ausgestaltung entwickelt.

17

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Veranst.)

Krause, Juliane (Verf.)

Straßenraumgestaltung - Nutzungsqualität für alle. [Folienvortrag auf dem Nationalen Radverkehrskongress am 07. und 08. Mai 2009 in Berlin.] (dt.)

Berlin (2009); 20 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

18

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin (Hrsg.)

Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums. Ein Handbuch für Planer und Praktiker. 2. vollst. neu bearb. Aufl. (dt.)

Bad Homburg v.d. Höhe: FMS Verl. (2000); 96 S.; Abb., Lit., Reg.; ISBN 3-926181-35-4 (Direkt. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden; 54)

Monographie

19

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Hrsg., Veranst.)

4. Nationaler Radverkehrskongress. Verbinden - verknüpfen - vernetzen. 18.-19. Mai 2015 in Potsdam / Schiffbauergasse. Dokumentation. (dt.)

Berlin (2016); 71 S.; Abb.

Graue Literatur; Konferenz-/Tagungsbericht; Sammelwerk; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

20

Burmeister, Jürgen (Verf.)

Stadtbus meets Fahrrad. Seit fünf Jahren ist der Stadtbus Bocholt erfolgreich auf Achse. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 22 (2006); Nr. 4; S. 19-22; Abb., Tab.; ISSN 0179-535X
Zeitschriftenaufsatz

21

Chollet, Cyril (Verf.)

Instrumente der Fuß- und Radverkehrsförderung. Drei Good-Practice-Beispiele. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 32 (2016); Nr. 1; S. 11-17; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0179-535X

Zeitschriftenaufsatz

Der Autor zeigt an den "best practice"-Beispielen Münster, Karlsruhe und Freiburg, mit welchen Maßnahmen die nicht-motorisierten Verkehrsarten wirksam gefördert werden können.

22

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)

Aichinger, Wolfgang (Bearb.); Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.)

Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen. (dt.)

Berlin (2011); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr - Infrastruktur; I-9/2011)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

23

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)

Boeckhout, Sara van (Bearb.); Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.)

Innerstädtisches Fahrradparken. (dt.)

Berlin (2010); 4 S.; Abb. (Forschung Radverkehr; I-1/2010)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

24

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)

Boeckhout, Sara van (Bearb.); Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.)

Fahrradparken am Bahnhof. (dt.)

Berlin (2010); 4 S.; Abb. (Forschung Radverkehr; I-2/2010)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

25

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)
Korn, Sebastian (Bearb.); Aichinger, Wolfgang (Bearb.); Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.)
Fahrradparken im Wohngebiet. (dt.)
Berlin (2011); 4 S.; Abb. (Forschung Radverkehr - Infrastruktur; I-3/2011)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

26

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)
Thieman-Linden, Jörg (Bearb.)
Begegnungszonen, Shared Space. (dt.)
Berlin (2011); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr - Infrastruktur; I-5/2011)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

27

Die Rückkehr des Menschen - Aufprall programmiert? (dt.) (Zus.:dt.)
In: Garten und Landschaft, München: Callwey; 126 (2016); Nr. 7; S. 12-17; Abb.; ISSN 0016-4720
Zeitschriftenaufsatz

Es gibt sie längst: Konzepte, die das Kräfteverhältnis von Auto- und Fußgänger im Straßenverkehr Richtung Gleichberechtigung verschieben wollen. "Shared Space" und Begegnungszonen etwa sind Ansätze, um die Dominanz motorisierter Fortbewegung im Stadtbild zu brechen. Es sollte aber nicht bei Standard-Lösungen bleiben. Vielmehr muss es um die Frage gehen: Wie wird Straße als Freiraum erleb- und verhandelbar? Und: Wie ermöglicht Gestaltung ein funktionierendes Miteinander von Mensch und Maschine?

28

Fairkehr, Bonn (Hrsg.)
Rad fährt Bus + Bahn. Fahrrad spezial. [Themenheft] (dt.)
Bonn (2014); 16 S.; Abb. (Verträglich Reisen Spezial)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

29

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Köln (Hrsg.)
Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space" - Gedankens. (dt.)
Köln (2011); 20 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-941790-71-1 (FGSV : W1, Wissensdokumente; 200/1)
Graue Literatur

"Shared Space" verfolgt ursprünglich den Anspruch, in Bezug auf die Interaktion zwischen Autoverkehr und Fußgängern auf der Fahrbahn weitestgehend auf eine Verkehrsregelung zu verzichten. Die nachfolgenden Hinweise wollen aufzeigen, dass dieses Ziel auch mit der im deutschen Verhaltensrecht verankerten Separation von Fahrbahn und Seitenräumen zu verwirklichen ist. Neben der "besseren Überquerbarkeit" sollen großzügige Seitenräume für Fußgängerlängsverkehr und Aufenthalt geschaffen werden. Deshalb enthalten die Hinweise auch Anregungen, wie die Seitenräume - im Sinne der "städtebaulichen Bemessung" - vergrößert werden und gestalterisch verbessert werden können.

30

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen -FGSV-, Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit, Köln (Hrsg.)
Hinweise zum Fahrradparken. (dt.)
Köln: FGSV Verl. (2012); 40 S.; Abb., Tab.; ISBN 978-3-86446-027-2 (FGSV; 239)
Monographie; Rechtsbezogene Literatur

31

Forschungsgesellschaft Mobilität -FGM-, Graz (Hrsg.)
Fahrradparken leicht gemacht. Ein Ratgeber zur Errichtung von Radabstellmöglichkeiten. (dt.)
Graz (2011); 19 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

32

Fuchs, Timm (Verf.)
Umsteuern im Verkehrssektor. Klimaschutz. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Der Gemeinderat, Schwäbisch-Hall: pVS, pro Verlag und Service; 59 (2016); Nr. 7/8; S. 50-51; Abb.; ISSN 0723-8274
Zeitschriftenaufsatz

Das Klimaschutzabkommen von 195 Staaten im Dezember 2015 in Paris ist ein wichtiger Schritt bei der Umsetzung des Zieles, die Erderwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau auf unter 2 Grad Celsius zu begrenzen. Der Verkehrssektor ist dabei einer der wichtigen Faktoren. Gemeinsam mit Stadtwerken, kommunalen Verkehrsunternehmen und der Bürgerschaft engagieren sich Städte und Gemeinden in vielfältiger Weise für eine nachhaltige Mobilität. Der gesellschaftliche Trend einer veränderten Verkehrsmittelwahl gerade bei der jüngeren Generation wird dabei genutzt und in die Verkehrsplanung einbezogen. Digitale Angebote werden eingerichtet und Verkehrskonzepte unterstützt, die die Umwelt entlasten. Der knappe öffentliche Raum wird anders aufgeteilt und es werden Lösungen gefunden, wie die individuelle Mobilität trotzdem verbessert werden kann. Der Fahrradverkehr spielt eine immer größere Rolle in den Verkehrskonzepten. Die Elektromobilität wird unterstützt durch die Schaffung der dafür nötigen Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund wird in dem Beitrag insbesondere auf die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eingegangen. Aus Sicht des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) mangelt es an der Planungssicherheit für die Verkehrsprojekte vieler Kommunen. Deshalb ist die Politik aufgefordert, einen Entwurf für die Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) unter Anhebung der Mittel vorzulegen und zu beschließen.

33

Fussverkehr Schweiz, Zürich (Hrsg.)
Schweizer, Thomas (Verf.); Fasciati, Janet (Verf.)
Unfallgeschehen in Begegnungszonen. Analyse der Unfalldaten vorher - nachher in Burgdorf, Biel, Lyss und Einsiedeln. (dt.)
Zürich (2008); 10 S.; Abb., Tab.
Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

34

Fussverkehr Schweiz, Zürich (Hrsg.); Pro Velo Schweiz, Bern (Hrsg.); Schweiz, Bundesamt für Strassen -ASTRA-, Bern (Auftr., Förd.)
Butz, Marlène (Bearb.); Merkli, Christoph (Bearb.); Schweizer, Thomas (Bearb.); Thomas, Christian (Bearb.)
Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einfüh-

rung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. (dt.) (Zus.:dt.)

Bern (2007); 50 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

35

Fußgänger & Radfahrer. Themenschwerpunkt. (dt.) (Zus.:dt.)

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 36 (2015); Nr. 2; S. 31-45; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225
Zeitschriftenaufsatz

Die Themen im Einzelnen: B. Herzog-Schlagk: Eine Mobilität der Superlative. Gehen (S. 32-34); J. Lohse / B. Döhle: Auf kurzen Wegen. Nahmobilität in Bremen (S. 35); K. Saary: Was Hänschen nicht lernt. Schulisches Mobilitätsmanagement - nicht nur ein Thema für die Schulen (S. 36-37); J. Thiemann-Linden: Was wir von Fahrradhauptstädten lernen können. Von Kopenhagen bis Vorarlberg (S. 38-40); T. Graf: Nur was für Mutige? Gefühlte (Un-)Sicherheit auf Radfahrstreifen (S. 41); M. Douglas / U. Wachotsch: Rückenwind für den Radverkehr. Pedelecs, Lastenräder, Radschnellwege (S. 42-44); C. Nolda: Wir haben uns verschleunigt. Fort-Bewegung oder Stadt-Leben? (S. 45).

36

Gerlach, Jürgen (Verf.)
Shared Space, Begegnungszonen, Verkehrsberuhigung, Mischungsprinzipien - wer, wie, was, wieso, weshalb, warum? (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 59 (2015); Nr. 5; S. 308-316; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219
Zeitschriftenaufsatz

Wer nicht fragt, bleibt dumm! Der Autor geht den Fragen nach, mit welchen Prozessen und welchen Elementen welche Arten von Stadtstraßen "anders als sonst", also in diesem Falle im Mischungsprinzip bzw. mit weicher Separation gestaltet und wie verkehrsrechtlich geregelt werden sollten. Anlass ist, dass dem Autor sehr unterschiedliche Auffassungen darüber begegnen, was "Shared Space"- und Mischungsprinzipien eigentlich sind, was sie bewirken und wie entsprechende Straßenräume gestaltet und geregelt sein sollten. Der Beitrag erörtert zunächst Hintergründe sowie vorliegende Erkenntnisse und stellt auf dieser Basis Empfehlungen für künftige Planungsprozesse zusammen.

37

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer -GDV-, Berlin (Hrsg.)

Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. (dt.)

Berlin (2013); 25 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 39)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Als "schwache Verkehrsteilnehmer" sind Fußgänger und Radfahrer im innerstädtischen Verkehr besonders gefährdet, da sich die innerörtliche Verkehrsinfrastruktur speziell an stark befahrenen Straßen häufig am Kfz-Verkehr orientiert. Die hohe Anzahl verletzter und getöteter Fußgänger und Radfahrer hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) zum Anlass genommen, Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern am Beispiel der Stadt Berlin genauer zu analysieren. Ziel der Untersuchung war festzustellen, welche typischen Unfälle innerorts mit Fußgängern und Radfahrern geschehen, welche Ursachen diese Unfälle haben und welchen Einfluss dabei die Gestaltung der Verkehrsanlagen hat.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

38

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Unfallforschung der Versicherer, Berlin (Hrsg.)

Bakaba, Jean Emmanuel (Verf.); Ortlepp, Jörg (Verf.)

Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. (dt.)

Berlin (2010); 24 S.; Abb., Lit. (Unfallforschung kompakt)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Menschen wollen auch im hohen Alter mobil bleiben und sich im Verkehrsalltag sicher fühlen. Die zunehmende Alterung der Gesellschaft wird einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität und das Unfallgeschehen haben. Bereits heute sind die Folgen von Straßenverkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren alarmierend. Seit 1996 steigt deren Verunglücktenzahl im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen überproportional an. Knapp ein Viertel aller getöteten Verkehrsteilnehmer, über die Hälfte der getöteten Fußgänger sowie die Hälfte der getöteten Radfahrer sind Senioren. Die Broschüre fasst die wesentlichen Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zusammen. Sie zeigt die Probleme, mit denen ältere Menschen im Straßenverkehr konfrontiert sind, stellt das subjektive Sicherheitsempfinden von Senioren dem tatsächlichen Unfallgeschehen gegenüber und beschreibt Maß-

nahmen für eine alters- und altengerechte Mobilität. Darüber hinaus wird auch ein Ausblick gewagt, wie sich das Unfallgeschehen in den nächsten 20 bis 40 Jahren zu Lasten der Senioren verschieben wird. Die Broschüre soll dazu beitragen, schon heute die richtigen Weichen zu stellen, damit auch in Zukunft eine sichere Mobilität für ältere Menschen gewährleistet werden kann.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

39

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Unfallforschung der Versicherer, Berlin (Hrsg.)

Gerlach, Jürgen (Verf.); Ortlepp, Jörg (Verf.); Voß, Heiko (Verf.)

Shared Space - eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis. (dt.)

Berlin (2009); 34 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Shared Space ist eine EU-weite Gestaltungsphilosophie für innerstädtische Geschäfts- und Hauptverkehrsstraßen, die allerdings nicht neu und im deutschen Regelwerk durchaus schon lange verankert ist. Bereits umgesetzte Shared Space Projekte haben ihren Erfolg in der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche. Sie setzen auf gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen. Mit dieser Broschüre wird Planern und Entscheidungsträgern eine Hilfestellung an die Hand gegeben, die die Diskussion um das Prinzip versachlichen und anstehende Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse vor Ort unterstützen soll.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

40

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Unfallforschung der Versicherer, Berlin (Hrsg.)

Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. (dt.)

Berlin (2013); 17 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 40)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Fußgänger und Radfahrer benötigen als "schwächere Verkehrsteilnehmer" einen besonderen Schutz im Straßenverkehr. Dazu sind keine grundlegend neuen alters- oder gruppenspezifischen Entwurfsregelwerke nötig, sondern lediglich die Umsetzung aktueller Handlungsempfehlungen. In der Studie wurden

hauptsächlich das Unfallgeschehen an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen untersucht sowie die Zusammenhänge mit der jeweiligen Infrastruktur. Die Beschaffung der unfallbelasteten Knotenpunkte entsprach häufig nicht den Planungsempfehlungen aktueller Regelwerke und somit nicht dem Stand der Technik und der Verkehrssicherheit. Viele der festgestellten Defizite, die zum Teil auch im direkten Bezug zum Unfallgeschehen standen, wären bei Knotenpunkten, die nach aktuellen Regelwerken gestaltet wären, nicht aufgetreten. Die bestehenden aktuellen Regelwerke sind bei konsequenter Anwendung dazu geeignet, allen Verkehrsteilnehmern einen hohen Schutz zu gewährleisten. Eine Verschärfung der Regelungen zum signaltechnisch geführten Linksabbieger würde allerdings besonders älteren Kraftfahrern helfen und gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten im Allgemeinen beitragen. Dies gilt auch für die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen, was einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer bedeutet, insbesondere aber Kindern hilft.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

41

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer -GDV-, Berlin (Hrsg.); Kuratorium für Verkehrssicherheit -KfV-, Wien (Mitarb.); Beratungsstelle für Unfallverhütung -bfu-, Bern (Mitarb.)

Ortlepp, Jörg (Verf.); Bogner, Jennifer (Verf.); Eberling, Patrick (Verf.)

Gemeinschaftsstraßen. Attraktiv und sicher. (dt.)

Berlin (2011); 24 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-41-1

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Diese Broschüre richtet sich an lokale und regionale Entscheidungsträger und Behörden und zeigt auf, welche wesentlichen Randbedingungen bei der Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen zu beachten sind, damit auch die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in diesen Bereichen gewährleistet werden kann. Die Broschüre soll eine erfolgreiche Umsetzung der Gestaltungsphilosophie "gemeinsam genutzter Raum" ermöglichen, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden weiter zu erhöhen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

42

Gertz, Carsten (Verf.)

Auf dem Weg zum Mobilitätsverbund. Wie ÖPNV-Unternehmen und Verbände die Marktführerschaft

bei der Vernetzung von multimodalen Angeboten behalten können. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Der Nahverkehr, Düsseldorf: Alba; 31 (2013); Nr. 11; S. 24-28; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0722-8287
Zeitschriftenaufsatz

Inter- und Multimodalität gelten als Wachstumsbereiche, die es zu erschließen gilt. Begriffe wie vernetzte Mobilität, komplementäre Mobilität, Mobilitätsverbund und nahtlose Mobilität sind derzeit in Veröffentlichungen und Veranstaltungen allgegenwärtig. Sind die großen Erwartungen berechtigt oder handelt es sich nur um Aktionismus und einen vorübergehenden "Hype"? Der Beitrag zieht eine erste Zwischenbilanz auf dem Weg vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund. In zehn Thesen wird aufgezeigt, welche Schritte notwendig sind, damit ÖPNV-Unternehmen und Verbände die Marktführerschaft bei der Vernetzung von inter- und multimodalen Angeboten behalten können.

43

Hessen, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden (Hrsg.)

Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Baustein Fahrradverkehr. Ergebnisse der Expertenkreise. (dt.)

Wiesbaden (2016); 13 S.; Abb.

Graue Literatur

44

Hessen, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden (Hrsg.)

Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Baustein Fußverkehr. Ergebnis der Expertenkreise. (dt.)

Wiesbaden (2016); 17 S.; Abb.

Graue Literatur

45

Hessen, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden (Hrsg.)

Strategien zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen. Baustein Integrierte Verkehrsplanung. Ergebnis der Expertenkreise. (dt.)

Wiesbaden (2016); 13 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur

46

Herzog-Schlagk, Bernd (Verf.)

Wo parken Sie denn? Fahrrad-Abstellanlagen aus der Sicht des Fußverkehrs. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 34 (2013); Nr. 2; S. 26-27; Abb., Lit.; ISSN 1611-9169
Zeitschriftenaufsatz

47

Humboldt-Univ. Berlin, Geographisches Institut (Hrsg.)

Jung, Gabriele (Verf.)

Radverkehr in Grünanlagen. (dt.)

Berlin (2009); 86 S.; Abb., Lit. (Staatsexamensarbeit; Humboldt-Univ. Berlin 2009)
Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Die Autorin untersucht die Konflikte, die zwischen Radfahrern und Fußgängern durch unterschiedliche Interessen in Grünanlagen entstehen können. Ziel ist es dabei, die Entstehung von Nutzungskonflikten zu analysieren sowie Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Beispielhaft werden dazu Nutzungskonflikte in Berliner Parkanlagen und die unterschiedlichen Positionen und Lösungsansätze der Berliner Bezirke bzw. der Berliner Senatsverwaltung untersucht. Neben einer ausführlichen Literaturrecherche basiert die Untersuchung dabei vor allem auf Experteninterviews mit Akteuren aus Berliner Verwaltungen und Interessenverbänden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

48

Jansen, Carsten (Verf.)

Das mobile Jahr 2016. Vitalitätsprogramm für Städte und Gemeinden. (dt.)

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 71 (2016); Nr. 1/2; S. 16-20; Abb.; ISSN 1437-417X
Zeitschriftenaufsatz

Durch datenbasierte und vernetzte Lösungen werden immer mehr Nutzer Abstand vom eigenen Pkw nehmen und auf Car-Sharing, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und das Fahrrad setzen. Besonders in ländlichen Regionen kann die Digitalisierung zu einem bedarfsgerechten Verkehrsangebot des ÖPNV führen. Das Land und die Stadt benötigen ein Vitalitätsprogramm, das dem aktuellem Lebens-

gefühl der Verkehrsteilnehmer entspricht: Mehr Fahrradverkehr, mehr Elektromobilität, mehr Car-Sharing. Der öffentliche Straßenraum wird als befreiend empfunden, wenn kommunikative und wirtschaftliche sowie gleichberechtigte Nutzung für nicht motorisierte Verkehrsarten ermöglicht wird. Aus Sicht des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB) sind Pedelecs, E-Bikes, E-Busse und -Bahnen geeignet, den Verkehrsablauf menschen- und stadtgerechter zu gestalten.

49

Kassel, Matthias (Verf.)

Innovative Angebote in der Nahmobilität in Offenburg. (dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 32 (2016); Nr. 2; S. 4-8; Abb.; ISSN 0179-535X
Zeitschriftenaufsatz

Seit vielen Jahren praktiziert die Stadt Offenburg nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung. Die Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbildes und die Maßnahmenprogramme der letzten Jahre führten zu einem Anerkennungspreis bei der Verleihung des Deutschen Verkehrsplanungspreises 2012.

50

Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr - KoKo Rad- (Hrsg.)

"Wildes Fahrradparken" im öffentlichen Raum: Handlungsoptionen der Kommunen. Entwurf. (dt.)

(2010); o.Pag.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

51

Konrad, Kathrin (Verf.); Wolf, Inga (Verf.)

Auch ohne Auto mobil. Trends. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Der Gemeinderat, Schwäbisch-Hall: pVS, pro Verlag und Service; 59 (2016); Nr. 7/8; S. 54-55; Abb., Lit.; ISSN 0723-8274
Zeitschriftenaufsatz

Junge Menschen nutzen Informations- und Kommunikationstechnologien ganz selbstverständlich zur Organisation ihrer Mobilität. Öffentliche Verkehrsmittel spielen darin eine größere Rolle als früher. Diese Trends gilt es in Planung und Gestaltung im Verkehrsbereich zu berücksichtigen.

52

Krause, Juliane (Verf.)

Straßenraum ist Lebensraum. Gesellschaftliche Teilhabe im öffentlichen Raum ermöglichen. (dt.)

In: Planerin, Berlin: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (2016); Nr. 4; S. 5-7; Abb., Lit.; ISSN 0936-9465
Zeitschriftenaufsatz

Der öffentliche Raum ist das Gesicht einer Stadt/eines Quartiers, dient zum Durchqueren, Verharren, Verweilen und Spielen. Wesentlich vor dem Hintergrund der Chancengleichheit und gesellschaftlichen Teilhabe ist eine Diskussion über Flächengerechtigkeit im Straßenraum: den öffentlichen Raum fair-teilen bzw. für Fuß- und Radverkehr zurückerobern. Langsamer Verkehr und gute Gestaltqualität bieten große Chancen zur Nutzung sowie zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Älteren. Die Anforderungen dieser Personengruppen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.

53

Link, Johannes (Verf.)

Reden wir drüber. Kommunikation zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 33 (2012); Nr. 4; S. 38-40; Abb., Lit.; ISSN 1611-9169
Zeitschriftenaufsatz

In letzter Zeit gibt es viele Kampagnen, mit dem Ziel, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu entschärfen. Zentrales Element ist die Kommunikation, also das Ansprechen der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Diese sollen über Konflikte informiert werden, damit diese im besten Fall gar nicht erst entstehen.

54

Linnenbrink, Werner (Verf.)

Verknüpfung Pedelegs und ÖPNV im ländlichen Raum. Das Beispiel Mettingen. (Folienvortrag auf dem 3. Nationalen Radverkehrskongress am 13. und 14. Mai 2013 in Münster). (dt.)

Münster (2013); 18 S.; Abb., Kt.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

55

Monheim, Heiner (Verf.); Monheim-Dandorfer, Rita (Verf.)

Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. (dt.)

Hamburg; Rasch & Röhring (1991); 530 S.; Abb., Tab., Lit.
Monographie

56

Niedersachsen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover (Hrsg.)

Mobilität braucht Perspektiven. Mobilitätskonzept Niedersachsen. (dt.)

Hannover (2016); 53 S.; Abb.
Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Bürgerinnen und Bürger in Niedersachsen? Welche Anforderungen an die Mobilität stellen Wirtschaftsunternehmen und Logistiker? Welche Akzente und Schwerpunkte setzt die Landesregierung in ihrer Mobilitätspolitik? Diese und andere Fragen beantwortet das Konzept. Angesichts der zunehmenden Bedeutung ergänzender Angebote im öffentlichen Verkehr engagiert sich das Land für den Aufbau von regionalen Mobilitätszentralen in ländlichen Räumen. Diese sollen als Informations- und Servicestellen Ansprechpartner für Bürger, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusvereine usw. sein und der Vernetzung dienen. Ein Schwerpunkt des Konzeptes ist die Nutzung intelligenter Technologien, um Verkehre zu lenken sowie effizienter und sicher zu machen. Niedersachsen setzt vor allem auf die Verbreitung der Elektromobilität, um die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt durch Abgase und Lärm zu vermindern.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

57

Ortlepp, Jörg (Verf.)

Keine Angst vor Shared Space. Gemeinsame Gestaltung fördert Sicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 70 (2015); Nr. 1/2; S. 43-45; Abb.; ISSN 1437-417X
Zeitschriftenaufsatz

Shared Space steht für die gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums aller Verkehrsteilnehmer. Es

müssen dabei die Ansprüche aller Nutzergruppen gleichermaßen bedacht werden. Durch gemeinschaftliche Gestaltung lassen sich die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität von Straßenräumen fördern. Der Shared Space-Ansatz ist aber kein Allheilmittel. Zuerst sollte geklärt werden, ob sich der jeweilige Bereich überhaupt für eine Gestaltung als "Gemeinschaftsstraße" eignet. Dazu gehört auch eine genaue Analyse des vorhandenen Unfallgeschehens und der Risikopotenziale.

58

Ortlepp, Jörg (Verf.)

Mehr Miteinander im Verkehr. Verkehrsplanung. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Der Gemeinderat, Schwäbisch-Hall: Eppinger; 50 (2007); Nr. 12; S. 48-49; Abb.; ISSN 0723-8274
Zeitschriftenaufsatz

Seit einiger Zeit wird in Deutschland über einen neuen Ansatz für städtebaulich-verkehrliche Planung diskutiert. In dem Beitrag wird das in den Niederlanden entwickelte Konzept "Shared Space", frei übersetzt mit "Raum für Alle", vorgestellt. Es steht für eine neue Planungsphilosophie, die den Menschen wieder in den Mittelpunkt der Stadt- und Verkehrsplanung stellt. Der öffentliche Raum soll so gestaltet werden, dass Verkehr, Aufenthalt und andere räumliche Funktionen wieder miteinander im Gleichgewicht sind. In langsamen und schnellen Netzen werden die Rechte von Fußgängern und Autofahrern gleichermaßen berücksichtigt. Außerdem geht die Planungsphilosophie von Shared Space davon aus, dass sich menschliches Verhalten nur unzureichend durch Verkehrsregeln steuern lässt. Daher ist die Reduzierung von Überregulierung auf ein notwendiges Maß durch Stärkung sozialer Umgangsformen und gegenseitiger Rücksichtnahme ein weiteres Ziel des Modells. Der Shared-Space-Ansatz wird derzeit im Rahmen eines europäischen Kooperationsprojekts in sieben Städten getestet. Als Beispiel dafür, wie eine innerstädtische Hauptgeschäftsstraße im Sinne von Shared Space umgestaltet werden kann, wird ein Verkehrsplanungsprojekt der niederländischen Stadt Groningen angeführt.

59

Österreich, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten (Auftr., Hrsg.)

Hofecker, Christian (Projlt.)

Verkehrsberuhigung 2011. Bewährtes und neues. (dt.)

St. Pölten (2011); 64 S.; Abb., Kt.; ISBN 978-3-9502079-9-6 (Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept; 28)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

60

Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien (Hrsg.); Forschungsgesellschaft Mobilität -FGM-, Graz (Bearb.)

Illek, Günther (Bearb.); Kohlenprath, Petra (Bearb.)

Ideen für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr. (dt.)

Wien (2011); 23 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Das Rücksichtnahme-Gebot gilt für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Der Ratgeber konzentriert sich jedoch auf den Radverkehr, da dessen Bedeutung laufend zunimmt. Die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr genießt daher besonders hohe Priorität in der Mobilitätspolitik. Der Ratgeber stellt einerseits Situationen dar, wie sich am Verkehr teilnehmende Personen gegenüber Radfahrenden rücksichtsvoll verhalten können. Andererseits sind auch Beispiele angeführt, wie Radfahrende selbst das Rücksichtnahme-Gebot mit Leben erfüllen können.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

61

Otte, Frank (Verf.); Linnenbrink, Werner (Verf.)

Hochschule erstellt Modell eines multimodalen Verknüpfungspunktes für Osnabrück. Fachbereich Industrial Design macht Verknüpfung von Bus, Car-sharing und Rad im Modell nachvollziehbar. (dt.)

n: Verkehr und Technik, Berlin: E. Schmidt; 69 (2016); Nr. 4; S. 128-129; Abb.; ISSN 0340-4536
Zeitschriftenaufsatz

62

Pfetsch, Kerstin (Verf.)

Fuß + Rad: (Nicht nur) Flächenverteilung zwischen den beiden nichtmotorisierten Gruppen. Arbeitsgruppe SA 2. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 36 (2015); Nr. 3; S. 16-18; Abb.; ISSN 1611-9169

Zeitschriftenaufsatz

Wie kann eine fuß- und radverkehrsfreundliche Verkehrsplanung aussehen? Was sind die rechtlichen Grundlagen? Gibt es den Fußgänger bzw. den Radfahrer oder ist die Heterogenität innerhalb der jeweiligen Gruppe vielleicht sogar höher als zwischen Radlern und Fußgängern? In der AG SA2 wurde unter der Moderation von Sylke Petry (FUSS e.V.) nach den Impulsreferaten von Ervin Peters, Verkehrsreferent des ADFC Thüringen und Andreas Schmitz, FUSS e.V. über diese Themen diskutiert.

63

Potsdam, Bereich Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung (Auftr.); Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Dortmund (Bearb.) Steinberg, Gernot (Projlt.); Groenewald, Michael (Bearb.)

Machbarkeitsuntersuchung Shared Space in Potsdam. (dt.)

Dortmund (2009); 27 S.; Abb., Tab., Kt.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

64

Rupprecht Consult, Köln (Hrsg.)

PRESTO Merkblatt zur Realisierung. Einrichtungen für Radfahrer an Haltestellen. (dt.) (Zus.:dt.)

Köln (2010); 9 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Durch Fahrradparkplätze an Bahnhöfen und Haltestellen erhalten Radfahrer die Möglichkeit, längere, kombinierte Fahrten zu unternehmen. An allen Haltestellen und Bahnhöfen sollten verschiedene Abstell- und Parkmöglichkeiten für die unterschiedlichen Anforderungen von Radfahrern angeboten werden. Sie sollten in unmittelbarer Nähe liegen, um das Umsteigen zu erleichtern. Hauptbahnhöfe werden von vielen Radfahrern angefahren, dort können daher Radstationen auf- und ausgebaut werden, in denen zusätzliche Dienstleistungen für Radfahrer angeboten werden.

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

65

Rupprecht Consult, Köln (Hrsg.)

PRESTO Merkblatt zur Realisierung. Fahrräder und Busse. (dt.) (Zus.:dt.)

Köln (2010); 6 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die gleichzeitige Nutzung von Busspuren durch Fahrräder und Busse wirft Fragen der Verkehrssicherheit auf. Idealerweise sollten Fahrradwege und Busspuren getrennt voneinander eingerichtet werden, aber in engen Stadtgebieten ist dies nicht immer möglich. Auf Tempo-30-Straßen ist die gemeinsame Nutzung einer Fahrspur unproblematisch, aber bei höheren Geschwindigkeiten sollten sie getrennt werden. Bus-/Fahrradspuren können das Netz durch zusätzliche Abkürzungen stärken, aber nur bei niedrigen Geschwindigkeiten, auf kurzen Streckenabschnitten und mit einer sorgfältigen Ausführung, um die Sicherheit sicherzustellen. Sie sollten nicht eingesetzt werden, um schwierige Entscheidungen zu vermeiden.

[Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

66

Saary, Katalin (Verf.); Thiemann-Linden, Jörg (Verf.)

Shared Space in Deutschland. Die geplante Rücksichtnahme: Status - Chancen - Perspektiven. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Raumplanung, Dortmund: Informationskreis für Raumplanung (2014); Nr. 2; S. 49-53; Abb., Lit.; ISSN 0176-7534

Zeitschriftenaufsatz

Ist rücksichtsvolles Verhalten eine vernachlässigte Ressource bei der Straßenraumgestaltung? Und können dafür "einladende" bauliche Bedingungen geschaffen werden, die eine gegenseitige Rücksichtnahme als Selbstverständlichkeit von allen Verkehrsteilnehmenden erwarten lassen? Shared Space steht für einen konzeptionellen Neuanfang, über die Mobilität zu Fuß im Nahbereich neu nachzudenken und die "Stadt der kurzen Wege" zu kultivieren.

67

Schlump, Christian (Verf.)

Intermodal, multimodal, supermodal? Aktuelle und künftige Mobilität unter der Lupe. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Informationen zur Raumentwicklung, Stuttgart: Steiner (2015); Nr. 2; S. 83-92; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0303-2493

Zeitschriftenaufsatz

Seit einigen Jahren wird in unterschiedlichen Kontexten immer häufiger von "Mobilität" statt von "Verkehr" geschrieben und gesprochen. Begriffe wie multimodale Mobilität, Mobilitätsdienstleister, integrierte und nachhaltige Mobilität oder gar Mobilitätsgesellschaft lösen scheinbar in die Jahre gekommene und eingestaubt klingende Bezeichnungen wie Verkehrsunternehmen oder Verkehrsplanung ab. Es sei je-

doch betont, dass eine Differenzierung der Bezeichnungen notwendig ist, denn Mobilität ist nicht gleich Verkehr oder umgekehrt. In dem einleitenden Artikel soll zunächst eine Einordnung bzw. Definition der grundlegenden Begrifflichkeiten gegeben werden. Anschließend wird das aktuelle Mobilitätsverhalten in der Stadt und auf dem Land, von jungen und älteren Menschen kurz erläutert. Dabei wird nicht nur ein Überblick über den Status quo gegeben, sondern es werden auch die Herausforderungen benannt, die neben der (Verkehrs-)Politik, der Wissenschaft und Forschung, der Planung auch jeden Einzelnen beschäftigen. Welche innovativen Mobilitätsangebote heute schon möglich bzw. in Zukunft denkbar sind, ist dann Inhalt des letzten Kapitels.

68

Schwab, Arndt (Verf.)

HBS 2015: Mehr Würdigung für's Gehen und Radfahren. Das neue Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung. Berlin (2016); Nr. 3; S.35-39; Abb., Lit.; ISSN 1611-9169

Zeitschriftenaufsatz

Im Oktober 2015 ist das neue Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erschienen. Es ersetzt das HBS 2001 (Fassung 2009) und dient der Ermittlung der Verkehrsqualität. Werden die angestrebten Qualitätsstufen nicht erreicht, sollten - wie bisher - alternative Ansätze (z.B. andere Knotenpunkt- oder Betriebsformen) geprüft werden.

69

Schwab, Dieter (Verf.); Müllechner, Stefan (Verf.)

Smartes Straßendesign für Smart Cities. (dt.) (Zus.:dt.)

In: REAL CORP 2014. Plan it smart - clever solutions for smart cities. Hrsg.: CORP - Competence Center of Urban and Regional Planning, Schwechat (2014); S. 991-996; Abb., Lit.; ISBN 978-3-9503110-7-5

Aufsatz aus Sammelwerk; Elektronisches Dokument

Der Beitrag beschäftigt sich mit einer "smarten" Lösung für den Bereich Mobilität in einer Smart City, der nicht primär von Überlegungen zu technologischen Innovationen geprägt ist. Es soll gezeigt werden, dass gerade im Bereich der Mobilität die soziale Innovation eine wichtige Rolle spielt. Das Umfeld, also die Gestaltung des Straßenraums, wird sich dementsprechend auch anpassen müssen. In der aktuellen Diskussion um Begegnungszonen, Koexis-

tenzbereiche und Shared Space, werden eben solche Lösungsansätze diskutiert. Es handelt sich dabei nicht nur um "Zukunftsmusik", wie internationale Beispiele belegen. Es kommt vor allem darauf an, es zu schaffen, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, vor allem der "Schwächeren" zu berücksichtigen. Dazu benötigt es ein "Design for all" oder eben ein "Smart Street Design", das vor allem über die aktive Einbindung der Betroffenen ermöglicht werden kann.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

70

Schweiz, Bundesamt für Straßen -ASTRA-, Bern (Hrsg.); Eidgenössisches Büro für Gleichstellung von Menschen mit Behinderung -EBGB-, Bern (Bearb.)

Behinderten- und velogerechte Randabschlüsse. Bericht zu den Testergebnissen. (dt.) (Zus.:dt.)

Bern (2013); 76 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Den einen richtigen Bordstein gibt es nicht. Ist er zu steil oder zu hoch, beeinträchtigt er Gehbehinderte mit Rollstühlen oder Gehhilfen sowie Velofahrende. Sehbehinderte Personen sind jedoch auf hohe Kanten angewiesen, damit sie mit dem Stock das Ende des Gehwegs ertasten können. Mit dem ersten schweizweiten Randsteintest sollte für jeden Ort der richtige Kompromiss gefunden werden. Dafür wurde an einer Züricher Straße ein "Randsteinlabor" mit 13 verschiedenen Bordsteinformen gebaut, die ausführlich von verschiedenen Personengruppen getestet werden. Dazu zählen Schulklassen, erfahrene und unerfahrene, ältere und jüngere Fahrradfahrer wie auch sehbehinderte Personen mit Blindenführhunden und Stöcken, aber auch Rollstuhlfahrer sowie gehbehinderte Menschen. Die Tests wurden wissenschaftlich begleitet und ausgewertet.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

71

Stadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung (Hrsg.)

Dörrie, Axel (Bearb.); Kucharzyk, Ulrike (Mitarb.)

Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen. (dt.)

Potsdam (2012); 7 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

72

Thiemann-Linden, Jörg (Verf.)
Aktuelle Umsetzung und Einsatzbereiche von Shared Space. Begegnungszonen, Gemeinschaftsstraßen, weiche Fußgängerzonen. (dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 24 (2008); Nr. 4; S. 8-12; Abb., Lit.; ISSN 0179-535X
 Zeitschriftenaufsatz

73

Thiemann-Linden, Jörg (Verf.); Hänel, Anja (Verf.)
Straßen voller Leben mit Shared Space. Für ein spannendes Miteinander. (dt.) (Zus.:dt.)

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 34 (2013); Nr. 3; S. 54-56; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225
 Zeitschriftenaufsatz

Der Begriff Shared Space - gemeinsam genutzter Raum - wurde für ein Interreg-Projekt der Europäischen Union (EU) geprägt, das von 2005 bis 2008 im Nordseeraum stattfand. In der Bundesrepublik Deutschland nahm die niedersächsische Gemeinde Bohmte an dem Projekt teil. Die Idee war, Straßenräume zu gestalten, in denen das Zusammenspiel der Verkehrsteilnehmer nicht durch starre Regeln gesteuert wird, sondern durch die Interaktion miteinander. Damit wurde an das Verkehrsberuhigungskonzept angeknüpft, das in den Niederlanden schon rund 40 Jahre praktiziert wird. Inzwischen ist die Zahl der umgesetzten Shared Space-Projekte europaweit dreistellig. In der Bundesrepublik gibt es etwa 40 gute Beispiele, darunter auch viele, die nicht explizit unter dem Label Shared Space geplant und umgesetzt wurden, aber dennoch die Prinzipien aufgegriffen haben. Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl von Fußgängerzonen in Stadtzentren mit einem nicht geringen Maß an notwendigem Bus-, Andienungs-, Altstadterschließungs- und Fahrradverkehr. In den fünf Jahren seit dem Abschluss des EU-Projekts hat sich die Diskussion um die Verkehrssicherheit des Konzeptes Shared Space deutlich versachlicht und ausdifferenziert. Vor diesem Hintergrund wird in dem Beitrag ausgeführt, dass Shared Space bislang noch wenig durch Wirkungsforschung evaluiert wurde. Zwar hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bereits 2011 die "Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des Shared Space-Gedankens" veröffentlicht, doch es bleiben weiterhin Fragen offen, die in dem Beitrag definiert werden. In diesem Zusammenhang wird das Netzwerk Shared Space vorgestellt, das von verschiedenen Verbänden mit fachlicher Unterstützung der Heinrich-Böll-Stiftung gegründet wurde.

74

TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Bearb.)

Ahrens, Gerd-Axel (Projlt.)

Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Forschungsvorhaben im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes. Endbericht. (dt.) (Zus.:dt.)

Dresden (2010); XV, 212 S. Anh.; Abb., Tab., Kt., Lit.
 Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Die zentralen Ziele einer nachhaltigen integrierten Verkehrsentwicklung sind u. a. Sicherung der Mobilität, Verbesserung der Erreichbarkeit und Erschließung von Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandorten mit minimalen Emissionen, Verkehrsbeeinträchtigungen, Energie- und Flächenverbrauch. Die Verkehrsträger sollen sich dabei zu einem sinnvollen Gesamtsystem ergänzen. Statt sektorale Suboptimierung und der Entwicklung einzelner Verkehrssysteme stellt sich die Frage, ob nicht durch bessere Kooperation und Zusammenarbeit, z. B. des "Umweltverbundes", bestehend aus dem zu Fuß gehen, Radfahren und Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Synergien gestiftet und zusätzliche Minderungspotenziale erschlossen werden können. Zunehmend erweitern Autoren den klassischen Begriff Umweltverbund und zählen zum sogenannten Mobilitätsverbund auch das CarSharing bzw. Öffentliche Autos, die ähnlich wie Öffentliche Leifahräder ein multimodales Verkehrsverhalten fördern. Das BMVBS-Forschungsprojekt "Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung" untersucht in diesem Kontext speziell die Kombination und Wechselwirkungen zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV. Dabei wird insbesondere auf die Fragestellungen abgezielt, wie groß der inter- bzw. multimodale Anteil und das Verlagerungspotenzial für mehr Radverkehr und ÖPNV in Städten ist und welche Strategien zur gezielten und koordinierten Förderung von Rad- und ÖPNV-Nutzung sinnvoll sind. Es ist im Ergebnis festzustellen, dass durch Kooperation und gemeinsame Verbesserung der Angebote für Radverkehr und ÖPNV die Nutzerpotenziale für den Umweltverbund noch erheblich vergrößert werden können.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

75

TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (Bearb.)

Ahrens, Gerd-Axel (Projlt.)

Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Leitfaden zum Forschungsvorhaben im

Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes. (dt.)

Dresden (2010); 37 S., Anh.; Abb., Tab., Kt., Lit.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

76

TU Kaiserslautern, Institut für Mobilität und Verkehr (Hrsg.)

Einem, Torsten von (Verf.)

Verkehrsregeln für den Radverkehr - Kenntnisse und Verhalten. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Kaiserslautern (2006); 140 S.; Abb., Tab., Lit. (tech. Diplomarbeit; Kaiserslautern 2006)

Graue Literatur; Hochschulschrift

In der Arbeit wird erforscht, inwieweit die Verkehrsregeln im Bereich des Radverkehrs allen Verkehrsteilnehmern (vor allem Fußgängern, Kraftfahrern und Radfahrern) bekannt sind, und ob diese akzeptiert und befolgt werden. Ob die Straßenverkehrsordnung im Bereich des Radverkehrs in ihrer heutigen Form den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer gerecht wird, ist ebenfalls ein Untersuchungsziel, welches in der Arbeit beantwortet wird. Aus diesen Erkenntnissen abgeleitet wird aufgezeigt, wie die Verkehrsregeln und Verkehrszeichen bei Bedarf verbessert werden können, um ihren Sinn und Zweck eindeutig den Verkehrsteilnehmern zu vermitteln bzw. welche Verkehrsregeln zu einer höheren Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern führen. Zusätzlich werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie Änderungen in der Straßenverkehrsordnung am effektivsten der Allgemeinheit mitgeteilt werden können, sodass diese Neuerungen auch von allen beachtet werden können.

77

Univ. für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen (Hrsg.)

Hanzl, Sandra (Verf.)

Radverkehr in Fußgängerzonen. (dt.) (Zus.:dt.)

Wien (2001); 150 S.; Abb., Tab., Kt., Lit. (tech. Diplomarbeit; Wien 2001) (Diplomarbeit ; 02/2001)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Im städtischen Bereich stehen Fußgängern (FG) und Radfahrern (RF) Verkehrsflächen häufig zur gemeinsamen Nutzung offen. Während Geh- und Radwege einen fixen Bestandteil der Radverkehrsplanung darstellen, ist die Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr nicht selbstverständlich. Am Beispiel von Salzburg wurde die Verträglichkeit von Fußgän-

gern und Radfahrern in einer Fußgängerzone, in der das Radfahren erlaubt ist, mittels Videoaufzeichnungen untersucht. Die objektiven Beurteilungskriterien dazu waren Geschwindigkeiten, Vorbeifahrabstände und Reaktionen der Radfahrer, FG- und RF-Menge und FG-Dichte. Ihre Abhängigkeiten voneinander wurden analysiert und dargestellt. Subjektive Einflüsse, wie das Empfinden der Verkehrsteilnehmer wurden nicht erhoben. Insgesamt wurden 462 Begegnungen (Überholvorgänge und Begegnungen im eigentlichen Sinn) zwischen Fußgängern und Radfahrern ausgewertet. Konflikte wurden keine beobachtet, dafür eine Reihe von Interaktionen. In Salzburg wurde aufgrund der relativ geringen RF- und FG-Menge keine Grenze der Verträglichkeit erreicht - ein Zeichen dafür, dass auch in anderen österreichischen Städten unter ähnlichen Voraussetzungen Fußgängerzonen für den Radverkehr freigegeben werden können. Schließlich sind Akzeptanz und Toleranz sehr hoch und die Verträglichkeit der beiden Verkehrsteilnehmergruppen bei einem hohen Selbstregelungsgrad größer als vielerorts angenommen wird.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

78

Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit – Alternative Kommunalpolitik -AKP-, Bielefeld (Bearb., Hrsg.)

Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume. (dt.)

Bielefeld (2010); 214 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-9803641-7-1

Graue Literatur; Sammelwerk

Shared Space - "geteilter Raum" oder "Raum für alle" - ist ein neuer Planungsansatz, der in vieler Hinsicht ein Umdenken erfordert. Schließlich versucht Shared Space in einem der am stärksten geregelten Bereiche, dem Verkehr, Restriktionen und Vorrechte abzubauen - und zwar zugunsten von Kommunikation und Gestaltung. Kein Wunder also, dass das Konzept in vielen Kommunen momentan kontrovers diskutiert wird. Die funktionierenden Beispiele aus vielen europäischen Ländern machen Mut. Sie zeigen jedoch auch, dass es nicht leicht ist, neue Ideen für den Verkehr bzw. den öffentlichen Raum zu entwickeln und umzusetzen. Das Buch will eine Hilfestellung geben, indem es unterschiedliche Ansätze und Ansichten zu Shared Space zusammenfasst. Damit gibt es erstmals für den deutsch-sprachigen Raum eine umfassende Übersicht zum Konzept von Shared Space, zum aktuellen Stand der Umsetzung und der Diskussion.

79

Verkehrsclub Deutschland - VCD-, Berlin (Hrsg.)
Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen. VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße. (dt.)
 Berlin (2016); 47 S.; Abb., Lit.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Was können wir selbst tun, um das Straßenbild in unseren Städten menschenfreundlicher zu gestalten? Welche Mittel sind dazu geeignet, Straßen und Plätze lebenswerter zu machen? Mit dem vorliegenden Leitfaden zeigt der VCD anhand von Beispielen, wie es auch mit vergleichsweise geringem Aufwand und begrenzten finanziellen Ressourcen gelingen kann, das Leben zurück auf die Straße zu holen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

80

Verkehrsclub Österreich -VCÖ-, Wien (Hrsg.)
Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität. (dt.)
 Wien (2015); 48 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 3-901204-87-3 (Mobilität mit Zukunft; 4/2015)
 Graue Literatur

Die gegenwärtigen Entwicklungen in der Gesellschaft verändern die Mobilität und die Bedürfnisse der Menschen. Gleichzeitig ist Mobilität umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten, um etwa die Ziele von Klimaschutz und Energiepolitik zu erreichen. Die Lebensentwürfe werden vielfältiger, in der Berufswelt wird mehr Flexibilität gefordert, Technologie schafft neue Möglichkeiten. Durch technologische Lösungen im Verkehr können mehr Vernetzung, Komfort und wertvolle Zusatznutzen geschaffen werden. Es gibt mehr Patchwork-Familien, Menschen haben öfter mehr als einen Wohnsitz und die Zahl der Ein-Personen-Haushalte wächst stark. Die weltweit stattfindende Urbanisierung birgt großes Potenzial für ökologisch verträgliche Mobilität in Städten. Die wachsende Zahl älterer Menschen in unserer Gesellschaft stellt nicht nur neue Anforderungen an das Mobilitätsangebot, sondern zeigt auch, dass diese Gruppe in ihren Mobilitätsbedürfnissen und Möglichkeiten differenzierter zu betrachten ist. Junge Menschen sind zunehmend multimodal unterwegs, und mobil zu sein ist ihnen wichtiger als einen Pkw zu besitzen. Angesichts einer zunehmend vielfältigen Gesellschaft macht die VCÖ-Publikation 'Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität' auf die notwendigen Anpassungen im Mobilitätsangebot aufmerksam.

81

Verkehrsclub Österreich -VCÖ-, Wien (Hrsg.)
Multimodale Mobilität erfolgreich umsetzen. (dt.)
 Wien (2015); 48 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 3-901204-84-9 (Mobilität mit Zukunft; 1/2015)
 Graue Literatur

Mit den gesellschaftlichen Veränderungen wandeln sich auch Lebens- und Mobilitätsstile. Menschen gehen mit Mobilität zunehmend pragmatisch um, nutzen je nach Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel oder kombinieren sie, etwa Bahn, Fahrrad und Car-sharing. Neue Fahrzeug und Sharing-Konzepte sowie integrierte Services wie Mobilitätskarten und Routing-Apps werden immer mehr angenommen. Die Vorteile einer vielfältigen und vernetzten Mobilität reichen von höherer Effizienz beim Verbrauch von Ressourcen und Platz über Zeit- und Kostenersparnisse bis hin zum Gesundheitsnutzen bewegungsaktiver Mobilität. Multimodal mobil zu sein ist die Antwort auf die Monomodalität des ausklingenden, ölabhängigen Autozeitalters und ein erfolgversprechender Weg, um Umwelt- und Verkehrsproblemen sowie sich wandelnden Mobilitätsansprüchen einer vielfältiger werdenden Gesellschaft gerecht zu werden. Die VCÖ-Publikation "Multimodale Mobilität erfolgreich umsetzen" zeigt Beispiele bereits realisierter multimodaler Mobilitätsangebote in Stadt und Region, bei Infrastrukturen des Öffentlichen Verkehrs ebenso wie im Wohnbau. Außerdem werden Rahmenbedingungen beschrieben die es braucht, um noch mehr Vielfalt in unsere Mobilität zu bringen.

82

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hrsg.); Univ. Stuttgart, Lehrstuhl Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Förd.)
 Koska, Thorsten (Projlt., Verf.); Friedrich, Markus (Projlt., Verf.)
Evaluation der Modellprojekte "Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten". Endbericht. (dt.)
 Wuppertal; Stuttgart (2015); 221 S.; Abb., Tab., Lit.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Aus einem bundesweiten Wettbewerb zum Modellversuch "Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten" sind sechs Modellprojekte hervorgegangen, die zwischen 2010 bis Ende 2012 gefördert wurden. Im Rahmen des Forschungsprogramms "Experimenteller Wohnung- und Städtebau" wurden diese Modellprojekte in einer ersten Evaluationsphase evaluiert. In dieser 2011

durchgeführten Evaluation konnten bereits wichtige Erfolgsfaktoren und Herausforderungen für den Aufbauprozess sowie Kennzahlen zur Nutzung und Wirkung der Systeme erhoben und analysiert werden. Die zweite Evaluationsphase, die weitgehend im Jahr 2013 umgesetzt wurde, baut auf dem Evaluationskonzept und den Erhebungs- und Auswertungsinstrumenten der ersten Phase auf, um eine Fortschreibung der Daten und eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu ermöglichen. Der vorliegende Bericht zur zweiten Evaluationsphase stellt eine Gesamtbetrachtung der Modellprojekte in Kassel, Mainz, Nürnberg, Ruhrgebiet und Usedom dar. Dargestellt werden die Ergebnisse der Prozessevaluation, die durch lokale Evaluatoren durchgeführt und durch das Wuppertal Institut inhaltlich begleitet wurde, sowie der Wirkungsevaluation, die u.a. auf Basis von Erhebungen der lokalen Evaluatoren im Rahmen einer überlokalen Evaluation durch die Universität Stuttgart umgesetzt wurde. Darüber hinaus werden in einer Potenzialanalyse in qualitativer und quantitativer Weise Nutzungspotenziale für öffentliche Fahrradverleihsysteme (ÖFVS) abgeschätzt. Um Rückschlüsse auf die spezifischen Erfolgsfaktoren und Herausforderungen für den Aufbau, den Betrieb und die Nutzung der mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) verknüpften öffentlichen Fahrradverleihsysteme ziehen zu können, werden die Ergebnisse zusammenfassend dargestellt und interpretiert.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

und zu vermarkten. So erhalten Bürger Mobilitätsangebote, die eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende Verkehrsmittelwahl ermöglichen. Das Handbuch richtet sich gleichermaßen auch an Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde, die bei der Entwicklung und Umsetzung dieser Mobilitätsangebote für die Kommunen wertvolle Partner sind. Der Öffentliche Verkehr spielt als Rückgrat eines starken Mobilitätsverbundes eine große Rolle. Im Dezember 2014 hat das "Netzwerk Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen" das "Handbuch Carsharing NRW" herausgegeben. Es beschreibt die Dynamik des Carsharings, geht auf Status quo sowie den Mehrwert für Kommunen ein. Konkrete Anschulstrategien und Best-Practice-Beispiele runden den Inhalt ab. An einigen Stellen wird der praktische Ansatz der Mobilstationen bereits dort angeschnitten.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

83

Zukunftsnetz Mobilität NRW, Köln (Auftr., Hrsg.); Planersocietät Dortmund (Bearb.)

Steinberg, Gernot (Projlt.)

Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. (dt.)

Köln (2015); II, 67 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Bei der Verfügbarkeit von verschiedenen Mobilitätsangeboten in Kommunen und der Verknüpfung dieser Angebote setzen Mobilstationen an. Sie unterstützen bzw. fördern ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten. Das Handbuch möchte eine praxisnahe Hilfestellung geben. Es richtet sich in erster Linie an Kommunen in NRW. Sie haben eine Schlüsselrolle, wenn es um die Planung, Realisierung und Vernetzung von modernen Mobilitätsangeboten geht. Die kommunale Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik muss sich den aktuellen Entwicklungen und den neuen Herausforderungen stellen. Die Kommunen haben die Chance, innovative und zukunftsfähige kommunale Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Durch ein kommunales Mobilitätsmanagement werden möglichst optimale Bedingungen geschaffen, durchgängige Mobilitätsketten und verkehrsmittelübergreifende Angebote zu entwickeln

D. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Bayern: Aschaffenburg
Eine Fußgängerzone für Fußgänger und Radfahrer. Miteinanderzone. (dt.)

Das Zentrum der Stadt Aschaffenburg ist geprägt durch einen weitläufigen Fußgängerzonen- und Geschäftsbereich, der Altstadt, Bahnhof und ein Einkaufszentrum miteinander verbindet. Die Nutzung der Fußgängerzone und des angrenzenden Stadtparks war lange Zeit für den Radverkehr nicht gestattet, jedoch trotzdem als autofreie Nord-Süd-Verbindung vor allem von Familien mit Kindern genutzt. Dies widersprach jedoch der gesetzlichen Regelung nach STVO. Daraufhin gründete sich im Jahr 2012 die Bürgerinitiative "Familienfreundliches Radeln in Aschaffenburg" (FaRad) mit dem Ziel, Park und Fußgängerzone für den Radverkehr freizugeben. Neben dem Ziel die Innenstadt für Radfahrer zugänglich zu machen, sollten auch die Fußgänger sensibilisiert werden, Radfahrer im Zentrumsbereich als weitere Form der Fortbewegung zu akzeptieren. Um diese Situation zu ändern und gerade die Innenstadt fahrradfreundlicher und sicherer zu gestalten, wurde die Kampagne "Miteinanderzone" ins Leben gerufen. Mit der Kampagne sollte das rücksichtsvolle Verhalten der Radfahrenden gegenüber Fußgängern vermittelt und auf gegenseitiges Verständnis appelliert werden. Neben breit angelegten Informationsveranstaltungen mit Infoständen in der Fußgängerzone zu Beginn, in der Mitte und zum Ende des Testzeitraums, beinhaltete die Kampagne einen Auftaktworkshop und Öffentlichkeitsarbeit in verschiedenen Medien, wie der lokalen Presse und der städtischen Homepage. Die Stadt führte Verkehrszählungen in der Fußgängerzone durch, um festzustellen, wie viele Fahrradfahrer diesen Bereich nutzen und wie viele davon sich an die "Miteinanderzone" durch rücksichtsvolles Fahren halten. Das Ergebnis zeigte, dass 90% der Fahrradfahrenden mit Bedacht fahren und die Fußgänger im Blick haben. Bauliche Eingriffe waren für die Testphase und auch danach nicht notwendig und wurden daher auch nicht vorgenommen. Einzig die Beschilderung an den Eingängen zur Fußgängerzone wurden mit "Radfahrer frei - Schrittempo" ergänzt.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

2

Deutschland, Bayern: München, Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Quartiersbezogene Fuß- und Radverkehrsförderung unter aktiver Bürgerbeteiligung. Stadtviertelkonzept Nahmobilität. (dt.)

Im Rahmen des Münchner "Stadtviertelkonzept Nahmobilität" wurde ein breites Maßnahmenpaket zur Stärkung des Rad-, Fuß-, Inlineskate- und Busverkehrs entwickelt. Ein besonderes Augenmerk galt dabei der Bürgerbeteiligung. In mehreren Phasen der Projektdurchführung wurde den Bewohnern die Möglichkeit gegeben, ihre Ideen und Sichtweisen einzubringen. Diese bedurften einer systematischen Betrachtung, um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr effizient verbessern zu können. Hierbei galt es zu vermeiden, dass der Radverkehr in erster Linie auf Kosten des Fußverkehrs gefördert wird. Das Projekt startete mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, zu der zahlreiche Experten geladen waren. Zwischenzeitlich erarbeitete das Planungsbüro eine umfassende Bestandsanalyse des gesamten Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Die Situation wurde für das Zufußgehen, Radfahren, Skaten und Busfahren analysiert. Gleichzeitig wurde mit einbezogen, welche aktuellen Planungen im Stadtbezirk und für das Umfeld vorlagen und demnächst realisiert werden sollten. Die von den Bürgern eingereichten Maßnahmenvorschläge wurden für die Diskussion in zwei Workshops (Bürgerforen) aufbereitet. In den Workshops diskutierten die Bürger, ob ein benanntes Problem wirklich ein Problem ist, was eine gute Lösung wäre und welche Maßnahmen zuerst ergriffen werden sollten. Die Ergebnisse wurden in einem Bürgergutachten zusammengefasst. Der Planer erstellte einen Abschlussbericht mit einer Maßnahmenliste, die umgesetzt werden sollte, die Stadtverwaltung überprüfte die vorgeschlagenen Maßnahmen. Einige Maßnahmen wurden bereits noch vor Abschluss des "Stadtviertelkonzept"-Projekts realisiert. Von großer Bedeutung war zum einen die Einführung des Parkraummanagements, da infolge der Parkraumüberwachung das Gehsteigparken deutlich zurückging, und zum anderen die Einrichtung einer neuen Buslinie entlang der Isar, die einige bis dahin unzureichend erschlossene Bereiche bedient. Viele weitere Maßnahmen wurden realisiert, z.B. Ampeln für Fußgänger, Radwege und Radstreifen, die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, usw.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

3

Deutschland, Bayern: Regensburg

Respekt bewegt – Gemeinsam achtsam durch die Altstadt. Öffnung der Altstadt für den Radverkehr.. (dt.)

Bis 1. April 2015 waren bereits rund 80 Prozent der Straßen und Gassen in Regensburgs Altstadt für Radler zugelassen. Die verbleibenden 20% führten oft zu großen Umwegen, gerade bei der Durchquerung auf der Ost-West-Achse. Deshalb haben sich Radler in vielen Fällen darüber hinaus auch dort(hin) bewegt, wo es ihnen formal verboten war. Um das Radfahren in der Altstadt besser zu koordinieren und einheitliche Regelungen, die sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer die optimalen Möglichkeiten bieten, zu schaffen, wurde im Herbst 2014 beschlossen, die Altstadt testweise für den Fahrradverkehr frei zu geben. Für eine einjährige Testphase wurde der Bereich, in dem sich Radler in der Regensburger Altstadt bewegen dürfen, erweitert. Konkret bedeutete das eine weitest gehende Freigabe der Fußgängerzone und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler. Natürlich hatte dies keineswegs grenzenlose Freiheit für die Radler zur Folge. Polizei und Verkehrsüberwachungsdienst achteten durch verstärkte Kontrollen auf ein vernünftiges Miteinander. Begleitet wurde die Freigabe der Fußgängerzone und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler durch eine Kampagne mit dem Titel "Respekt bewegt – Gemeinsam achtsam durch die Altstadt". Ziel des Projekts war, mehr Menschen dazu zu bewegen, ihre Einkäufe oder Ausflüge in die Innenstadt mit dem Fahrrad zu erledigen und das Auto stehen zu lassen. Die Öffnung der Innenstadt und damit eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur sollten hier einen entscheidenden Anreiz bieten. Auch die Förderung der Fahrradsicherheit ist ein wichtiger Faktor dafür. Während der Testphase zeigten sich positive Ergebnisse: Die Anzahl der durch die Polizei geahndeten Verstöße durch Radfahrer (z.B. erhöhte Geschwindigkeit) und gemeldeten Unfälle zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern wies trotz verstärkter Kontrollen keine Erhöhung im Vergleich zur Ausgangssituation auf. Die Verkehrszählung zeigt eine Förderung des Radverkehrs in der Regensburger Altstadt. Als Konsequenz wurden die Regelungen aus der einjährigen Testphase nahezu vollständig dauerhaft übernommen. In einem nahtlosen Übergang aus der Testphase wurde im April 2016 mit einer Abstimmung im Regensburger Stadtrat mehrheitlich eine Öffnung der Altstadt für den Fahrradverkehr genehmigt.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

4

Deutschland, Berlin

Kommunikationskampagne zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und zur Konfliktvermeidung im Stadtverkehr. „Rücksicht im Straßenverkehr“. (dt.)

Untersuchungen zeigen, dass bei einem relevanten Teil der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung nicht oder nur lokal begrenzt die Möglichkeit besteht, die Verkehrssicherheit durch Änderungen an den Verkehrsanlagen oder den Verkehrsregelungen zu erhöhen. In vielen Fällen sind zum Teil bewusste Regelverstöße der Rad- bzw. Autofahrenden oder unbewusstes Fehlverhalten Hauptursache von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung. Eine Vermeidung solcher Unfälle wird nur über veränderte Einstellungen und als Folge hiervon veränderter Verhaltensweisen zu erreichen sein. Mit der Kampagne "Rücksicht" ist eine Gesamtstrategie konzipiert worden, deren grundlegende Zielstellungen darin liegen, rücksichtsvolles Verhalten bei allen Verkehrsteilnehmenden zu fördern, zu einem besseren Verkehrsklima beizutragen und damit zusammenhängend zu weniger Konflikten im Verkehr, speziell zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sowie das Risikobewusstsein des eigenen Verhaltens und die Kenntnis zu gefährlichen Verkehrssituationen zu erhöhen. Als strategisches und übertragbares Gesamtkonzept ist die Rücksicht-Kampagne als integrierter Ansatz zu begreifen. Das Projekt erarbeitete und erprobte einen universell einsetzbaren "Werkzeug- und Musterkoffer", mit dem breit angelegte Kampagnen zur Radverkehrssicherheit auf kommunaler Ebene der lokalen Situation angepasst und konkretisiert, umgesetzt und evaluiert werden können.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

5

Deutschland, Berlin: Berlin

Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs. Ein Beispiel für die Integration von Lärmaktions- und Verkehrsplanung. (dt.)

Im Zuge der Berliner Lärmaktionsplanung wurde festgestellt, dass die Gestaltung bestimmter Straßenzüge stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist, die vorhandenen Fahrbahnbreiten jedoch für die gegebenen Verkehrsstärken nicht immer erforderlich sind. Gleichzeitig wurden Defizite in der Führung des Radverkehrs erkannt. Als Lösungsansatz wurde vorgeschlagen, die Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten von Radfahrstreifen (in Berlin: "Angebots-

streifen für den Radverkehr¹⁾ zu reduzieren, ohne dass es zu Verdrängungseffekten im Kfz-Verkehr kommt. Dieser Planungsansatz wird auch in der Berliner Radverkehrsstrategie verfolgt. In den planungsbegleitenden Arbeitskreisen wurde vereinbart, diesen Ansatz zunächst an Beispielstrecken in der Praxis zu testen und die Erfahrungen und Ergebnisse des Praxisbetriebs begleitend zu erfassen und auszuwerten. Es wurden drei Beispielstrecken ausgewählt. Eine begleitende Studie klärte anhand von Vorher-Nachher-Untersuchungen, inwiefern die zum Teil konkurrierenden Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten durch die Umgestaltung der Straßenräume beeinflusst werden und ob die Maßnahmen geeignet sind, die Gesamtsituation in den Straßenräumen zu verbessern. Für den fließenden Kfz-Verkehr standen an allen Beispielstrecken vor der Umgestaltung jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung zur Verfügung. Der Lärmaktionsplan sah vor, die beiden Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen pro Richtung zu reduzieren. Der verbleibende Raum wurde als Angebotsstreifen dem Radverkehr zugeordnet. In den Knotenpunktbereichen wurden die vorhandenen Spuraufteilungen weitgehend beibehalten. Die Umgestaltung erfolgte im Wesentlichen durch Fahrbahnmarkierungen. Dies hatte den Vorteil, dass die Maßnahmen kostengünstig umgesetzt werden konnten und im Falle einer negativen Bewertung reversibel waren.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

6

Deutschland, Niedersachsen: Hannover
Velo City Nights. Öffentliche Radtouren für mehr Miteinander im Straßenverkehr. (dt.)

Dem Bedeutungsgewinn des Radverkehrs trägt die Landeshauptstadt Hannover mit verschiedenen Maßnahmen Rechnung, die in einem Masterplan Mobilität, der langfristig bis ins Jahr 2025 angelegt wurde, geregelt sind. Das Leitbild für den Radverkehr sieht darin vor, den Anteil des Radverkehrs am Individualverkehr der Landeshauptstadt Hannover bis ins Jahr 2025 von derzeit ca. 13% auf dann 25% fast zu verdoppeln. Mit der Eventreihe "Velo City Nights" soll dieses Ziel unterstützt werden und vor allem den Radfahrenden ein Forum bieten, sich darzustellen, untereinander und mit relevanten Institutionen in Kontakt zu treten und ihre Ideen zu formulieren. Alle Radfahrer sind eingeladen, auf den gemeinsamen Touren dabei zu sein und auf wechselnden Routen die Straßen Hannovers zu erobern. Die Polizei und viele Helfer sperren an diesen Abend die Fahrstrecke für den übrigen Verkehr ab und sorgen so für ungetrübten Fahrspaß. Mit Musik und guter Laune geht es vorbei an den Sehenswürdigkeiten der

Landeshauptstadt. Dabei sind alle Fahrradtypen willkommen; E-Bike Fahrer und Liegeräder genau wie alle anderen Radfahrer. Die Velo City Nights sind nicht als Demonstrationen geplant, sondern als Veranstaltungen für Radfahrer, bei denen für mehr Miteinander im Straßenverkehr geworben werden soll. Vor diesem Hintergrund werden die Velo City Nights in alle Richtungen offen gehalten, um Bürgern wie Politikern, Radfahrern wie auch Autofahrern, dem ADFC und der Polizei sowie Umweltverbänden und anderen am Radfahren interessierten Institutionen die Möglichkeit zu geben, an einem zukunftsorientierten Verkehrskonzept mitzuwirken und eben für mehr Miteinander im Straßenverkehr einzustehen. Jeweils zwischen April und August wurden an fünf bis sechs Abenden Touren mit unterschiedlichen Streckenverläufen und Themenschwerpunkten unternommen. Bei den Velo City Nights wird ein gemütliches Tempo gefahren, dem alle Teilnehmer folgen können. Dabei bewegt sich das Fahrradfeld nur auf der Straße und nicht auf den Fuß- oder Radwegen. Alle Teilnehmer der Velo City Night fahren hinter einem Führungsfahrzeug der Polizei her. Am Ende des Feldes fährt ein Schlussfahrzeug der Polizei. Im Vorfeld der Veranstaltung wird ein Rahmenprogramm zum Thema Fahrrad angeboten, beispielsweise mit einer Bühne, Gesprächspartnern aus der Politik, einem Showprogramm, Musik und Getränken. Die Strecken sind zwischen 20 und 25 Kilometern lang, für die eine Fahrtdauer von etwa zwei Stunden angesetzt ist. Sie starten und enden im Zentrum Hannovers und führen durch ganz verschiedene Teile der Stadt und ihres unmittelbaren Umlands.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

7

Deutschland, Niedersachsen: Hannover
Optimierung der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr. Kampagne für mehr Akzeptanz und ein besseres Miteinander. (dt.)

Die Fahrradmitnahme in der Region Hannover ist im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht einheitlich geregelt, und es entstehen immer wieder Konflikte. Das betrifft sowohl Situationen zwischen den Fahrgästen als auch Probleme für die Betreiber. Ziel des Projekts ist, die bestehenden Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu erheben, offensiv zu thematisieren und mit Hilfe einer Kampagne zu entschärfen. Ausgehend von einer Literaturrecherche zu Konfliktsituationen bei der Fahrradmitnahme sowie eigenen Erhebungen (z.B. Experteninterviews, Befragungen) soll eine Kommunikationsstrategie entwickelt werden, die bei den Radfahrenden für mehr Rücksichtnahme und bei den Fahrgästen ohne Fahrrad für mehr Akzeptanz

wirbt. Vorhandene technisch-betriebliche Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradmitnahme als weitere Komponente für die Lösung potenzieller Konfliktsituationen sollen eruiert, in einer Sammlung von Konfliktlösungsstrategien dargestellt und mit den Ergebnissen eigener Erhebungen abgeglichen werden. Anschließend sind in Abhängigkeit der bisherigen Ergebnisse weitere Konzepte für die Vermeidung von Konflikten zu entwickeln, damit die Fahrradmitnahme im ÖPNV erleichtert werden kann. Hauptziel des Projekts ist eine Kampagne zur Konfliktlösung mit begleitenden betrieblich-technischen Erleichterungen der Fahrradmitnahme für den Bus- und Bahnverkehr. Die entwickelten kommunikativen und technisch-betrieblichen Lösungen sind in der Testphase umzusetzen und zu evaluieren.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

8

Deutschland, Rheinland-Pfalz: Mainz
MVGmeinRAD. Fahrradvermietsystem, betrieben durch das lokale Verkehrsunternehmen MVG.(dt.)

Das Fahrradvermietsystem MVGmeinRad in Mainz bietet mit Bus, Bahn und Fahrrad Nahmobilität aus einer Hand. Hierbei steht die Kombination eines Mietfahrrades mit dem bestehenden ÖPNV im Vordergrund. Eine Besonderheit liegt darin, dass MVGmeinRad durch die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) betrieben wird. Die MVG plante den Aufbau und langfristigen Betrieb eines stationsgebundenen, ganzjährigen und langfristig nutzerfinanzierten Fahrradvermietsystems innerhalb ihres Verkehrsgebiets zur Ergänzung und Erweiterung des bisherigen Mobilitätsangebots. Das System wird im Endausbau bis zu 960 Fahrräder umfassen, die an bis zu 120 Stationen mit ca. 1.440 Stellplätzen gemietet werden können. Die Vermietstationen befinden sich entweder in unmittelbarer Nähe zu bestehenden hoch frequentierten ÖPNV-Haltestellen oder erschließen bewusst Verkehrsgebiete, die derzeit aufgrund räumlicher Gegebenheiten (beengte Straßenverhältnisse) oder zu geringer Nutzerströme keine ÖPNV-Anbindung aufweisen. Die Fahrradvermietstationen bieten eine Kombination aus Vermietautomat und Fahrradständer, die mit einer autarken Stromversorgung (Photovoltaik), kompakter und modularer Aufbauweise, flexibel und nutzerorientiert im Verkehrsgebiet aufgebaut werden können (lernende Infrastruktur). Der Zugang zu den Fahrrädern und die Abrechnung der Mietentgelte erfolgt mit einer Chipkarte.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

9

Deutschland, Sachsen-Anhalt: Magdeburg
Fahrradfreundlicher Verkehrsbetrieb: „Lotte darf mit“. Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr. (dt.)

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB GmbH) will bestehende Zugangshemmnisse zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abbauen, dabei gleichzeitig Stammkunden verstärkt an sich binden und somit auch den Umweltverbund stärken. Die Schaffung eines neuen Fahrradservice "kostenlose Fahrradmitnahme" für Monatskarten- und Abo: cleverCard-Kunden stand neben dem weiteren Ausbau der Bike+Ride-Standorte im Vordergrund. Ein Feld der Kundenbindung ist die Tarifgestaltung. Neben der Senkung der Preise für die Fahrradmitnahme auf den Fähren wurden andere Fahrkartenarten tariflich verändert oder neu auf den Markt gebracht. Ein weiteres Feld der Kundenbindung ist der Ausbau der Bike+Ride-Standorte nicht nur an den Endstellen, sondern auch an Haltestellen mit größeren Einzugsbereichen. Damit gelangen die Bürgerinnen und Bürger schneller und vor allem flächendeckender zu den Haltestellen, um von dort aus mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt, zur Arbeit oder zum Einkauf zu fahren. Um für die Produktvorteile des neuen Fahrradservice an die Verkehrsteilnehmer zu bringen, wurde eine Kommunikationskampagne unter dem Motto: "Umsonstfahrer* – Lotte darf mit." gestartet. Über verschiedene Anzeigenmotive wurde der neue Service deutlich bewusster und auch emotionaler von den Kunden wahrgenommen. Insgesamt konnten bis zum 31. März 2008 1.475 neue Abonnenten gewonnen werden. Mit dieser Kampagne werden schrittweise zwanzig Fahrzeuge für eine erhöhte Fahrradmitnahme entsprechend umgerüstet.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/