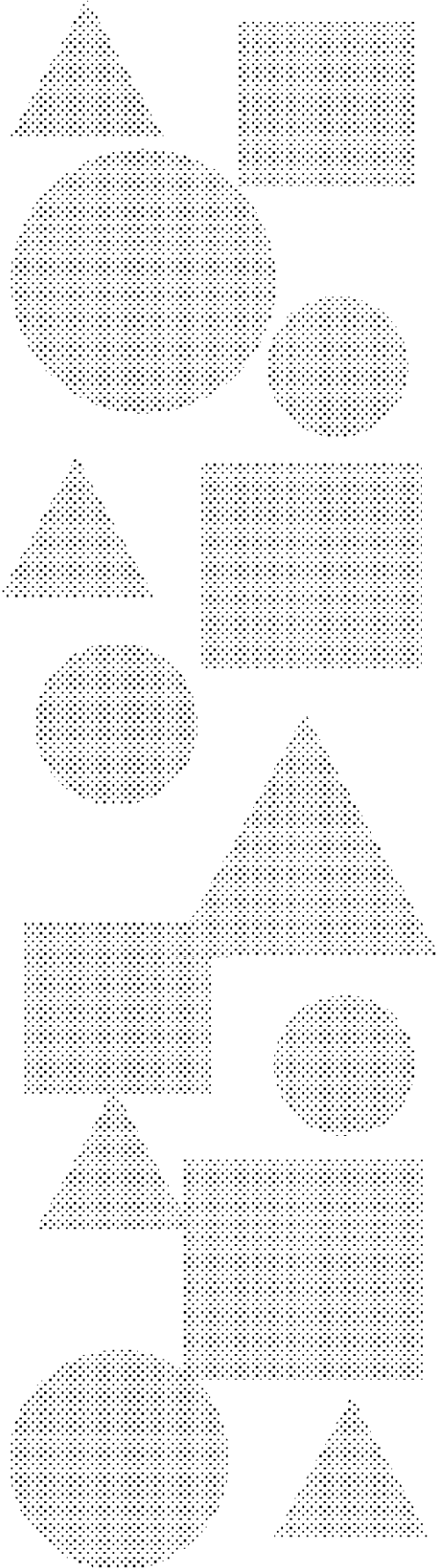




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



Radkultur schaffen – und nutzen

Strategien für Kommunikation und Beteiligung

Seminar der Fahrradakademie des Difu



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, Kommunikation und Bürgerbeteiligung 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	4
C.	Einzelthemen	6
D.	Praxisbeispiele	11

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/

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/

3

Bundesregierung (Hrsg.);

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 17. Juli 2009. (dt.)

Berlin (2009)

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de

4

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

5

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

6

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

7

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

8

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

9

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.

10

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

11

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

12

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

13

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.

14

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

15

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 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

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

Nahmobilität konkret. Was unsere Städte bewegt. (dt.)

Krefeld (2008); 79 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Nahmobilität bietet vielfältige Lösungsansätze, aktuellen Herausforderungen, wie z.B. dem Strukturwandel oder der demographischen Entwicklung, adäquat zu begegnen. Sie ist im Verständnis der AGFS individuelle, nicht motorisierte Mobilität im näheren Umfeld. Nahmobilität ist nicht nur Teil der Verkehrsplanung, sondern als umfassendes Handlungskonzept zu verstehen, welches eine lebendige Stadt mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger und Radfahrer, aber auch attraktiven Nahversorgungs- und Naherholungsangeboten zum Ziel hat. Die Broschüre der AGFS von 2007 "Nahmobilität im Lebensraum Stadt" ist auf große Resonanz gestoßen und bundesweit nachgefragt worden. Namhafte Organisationen wie der Städte- und Gemeindebund NRW haben die Broschüre als Lektüre empfohlen. Auch auf internationalen Kongressen wie der Velo-City-Konferenz 2007 in München ist das neue Leitkonzept der AGFS vorgestellt worden. Ziel und Zweck dieser Broschüre ist es, für die sieben Handlungsansätze aus dem Leitbild "Nahmobilität im Lebensraum Stadt" konkrete Beispiele aufzuzeigen, wie Nahmobilitätsförderung im Detail umgesetzt werden kann. Dabei geht es nicht nur um eine bloße Beschreibung der Maßnahmen, sondern es werden auch Hintergründe und Handlungsanlässe beschrieben. Für weiter gehende Nachfragen oder für potenzielle Nachahmer werden für jedes Beispiel Ansprechpartner mit Kontaktdaten genannt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

2

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen -AGFS-, Krefeld (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Förd.); P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln (Bearb.)

City Marketing Fahrrad. Wie Sie das Fahrrad erfolgreich für Ihr Innenstadt-Marketing nutzen. (dt.)

Köln (2007); 37 S.; Abb

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg (RadSTRATEGIE) ist die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025. Mit der RadSTRATEGIE wird der Weg aufgezeigt, wie Baden-Württemberg durch systematische Radverkehrsförderung zu einem fahrradfreundlichen Land werden kann. Die Radverkehrsförderung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die RadSTRATEGIE richtet sich daher an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Letztendlich dienen alle Aktivitäten dazu, mehr Menschen in Alltag und Freizeit auf das Rad zu bringen und das Radfahren sicherer zu machen. Radverkehrsförderung betrifft sowohl die EU-Ebene, Bund, Land und Kommunen. Auf Bundesebene bildet der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) die Grundlage der Radverkehrsförderung. Die RadSTRATEGIE konkretisiert die Rahmensetzung des Bundes auf Landesebene.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

3

Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart (Hrsg.)

Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg. (dt.)

Stuttgart (2016); 160 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Radverkehrsstrategie Baden-Württemberg (RadSTRATEGIE) ist die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025. Mit der RadSTRATEGIE wird der Weg aufgezeigt, wie Baden-Württemberg durch systematische Radverkehrsförderung zu einem fahrradfreundlichen Land werden kann. Die Radverkehrsförderung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die RadSTRATEGIE richtet sich daher an alle Akteure der Radverkehrsförderung. Letztendlich dienen alle Aktivitäten dazu, mehr Menschen in Alltag und Freizeit auf das Rad zu bringen und das Radfahren sicherer zu machen. Radverkehrsförderung betrifft sowohl die EU-Ebene, Bund, Land und Kommunen. Auf Bundesebene bildet der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP) die Grundlage der Radverkehrsförderung. Die RadSTRATEGIE konkretisiert die Rahmensetzung des Bundes auf Landesebene.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

4

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Auftr., Hrsg.); Zebralog, Berlin (Bearb.)
Letz, Britta (Verf.); Basedow, Sebastian (Verf.)
Radfahren in Berlin - Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung. Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung. Online-Dialog im Zeitraum 12. November bis 10. Dezember 2013. (dt.)
Berlin (2014); 56 S.; Abb., Tab.
Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Ziel der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist die Verringerung von Konflikten zwischen Fahrradfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern sowie die Vermeidung von schweren Abbiegeunfällen. Aus diesem Grund wurde ein Leitfaden in Form eines Maßnahmenkatalogs erarbeitet. Bürger konnten Konflikte in potenziell gefährlichen Kreuzungsbereichen und Einmündungen melden, ebenso Themen zur allgemeinen Radverkehrssicherheit in Berlin. Die vorliegenden Ortshinweise sollen für die Verkehrssicherheitsarbeit, Planungen und die Priorisierung von Maßnahmen verwendet werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

5

Bickelbacher, Paul (Verf.); Langer, Kerstin (Verf.)
Mit Bürgerbeteiligung Fuß- und Radverkehr verbessern. Stadtviertelkonzept Nahmobilität abgeschlossen. (dt.) (Zus.:dt.)
In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 29 (2008); Nr. 1; S. 28-32; Abb.; ISSN 1611-9169
Zeitschriftenaufsatz

6

Brückner, Maria (Verf.); Korte, Jan (Verf.)
„Is' mir egal.“ Strategien für inklusive Stadtgespräche in Berlin und Ludwigshafen. (dt.)
In: Planung neu denken online, Aachen: RWTH (2016); Nr. 2; 7 S.; Abb., Lit.; ISSN 1868-5196
Zeitschriftenaufsatz

7

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)
Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.); Aichinger, Wolfgang (Bearb.)

Kommunikationskampagnen pro Rad. (dt.)

Berlin (2012); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr - Organisation; O-4/2012)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

8

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)
Aichinger, Wolfgang (Bearb.); Thiemann-Linden, Jörg (Bearb.)

Verkehrssicherheitskampagnen. (dt.)

Berlin (2012); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr - Service; S-6/2012)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

9

Dick, Yvonne (Verf.); Jokerst, Rosa (Verf.)

Die Initiative RadKULTUR Baden Württemberg. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Die Gemeinde, Stuttgart: Gemeindetag Baden-Württemberg; 138 (2015); Nr. 4; S. 208-210; Abb.
Zeitschriftenaufsatz

Um die Wahrnehmung des Fahrrads als attraktives Verkehrsmittel zu erhöhen, hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) im Jahr 2012 die Initiative RadKULTUR ins Leben gerufen. Gemeinsam mit ausgewählten und jährlich neu hinzukommenden Modellkommunen wird die Freude am alltäglichen Radfahren ins Rampenlicht gerückt. Bisher findet die RadKULTUR in Mannheim, Tübingen, Lörrach, Heidelberg, Filderstadt, Ludwigsburg und in Schwäbisch Gmünd statt. 2015 stoßen zwei weitere Modellkommunen dazu - darunter erstmals auch ein Landkreis. Aber auch Gemeinden, die keine Modellkommunen sind, können von der Initiative profitieren - etwa durch die Möglichkeit, einzelne Module der Radkultur zu buchen.

10

Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit -GTZ-, Eschborn (Hrsg.); Interface for Cycling Expertise, Utrecht (Hrsg.)

Cycling-inclusive policy development. A handbook. (engl.)

Utrecht (2009); 247 S.; Abb., Tab., Kt.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

11

Hacker, German (Verf.)

Kommunikation steht im Mittelpunkt. Radverkehrsförderung in der Stadt Herzogenaurach. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 68 (2013); Nr. 10; S. 466-469; Abb.; ISSN 1437-417X

Zeitschriftenaufsatz

Die Stadt Herzogenaurach ist als Firmensitz großer Sportartikelhersteller bekannt. Seit einigen Jahren widmet sich die rund 24.000 Einwohner zählende Kommune intensiv der Förderung des Radverkehrs. Ziel der fränkischen Stadt ist die Reduzierung des Anteils innerörtlicher Autofahrten. Im Jahr 2008 wurde ein Radverkehrskonzept erstellt und seitdem die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur intensiviert. Mittlerweile verfügt Herzogenaurach über ein System aus Radwegen, welches das gesamte Stadtgebiet mit seinen einzelnen Ortsteilen verbindet. In den Prozess der Radverkehrsförderungen wurden von Beginn an viele Organisationen und Gruppierungen eingebunden. Koordiniert wurden die Aktivitäten von einem "Arbeitskreis Radverkehr" innerhalb der Stadtverwaltung. Die Stadt Herzogenaurach hat die Erfahrung gemacht, dass neben dem Ausbau der Infrastruktur auch die Verbesserung des Service für Radfahrer sehr wichtig ist. Zudem ist die Information und die Kommunikation der Ziele und Maßnahmen von entscheidender Bedeutung. Mittels eines abgestimmten Paketes an Aktivitäten ist es in Herzogenaurach gelungen, den Radverkehrsanteil binnen weniger Jahre um ein Viertel zu steigern.

12

i.n.s. - Institut für innovative Städte, Röthenbach/Pegnitz (Hrsg.)

Graf, Thiemo (Verf.)

Handbuch: Radverkehr in der Kommune. Nutzertypen, Infrastruktur, Stadtplanung, Marketing. Das Hygge-Modell, Ergänzungen zur ERA. (dt.)

Röthenbach/Pegnitz (2016); 407 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-940217-19-6

Graue Literatur

Die Wahl des Verkehrsmittels wird wesentlich von psychologischen Prozessen beeinflusst: subjektiven Empfindungen, Gewohnheiten und Routinen sowie der Wahrnehmung von Umwelt und Raum. Das Handbuch zeigt anschaulich und praxisnah auf, was Menschen vom Radfahren abhält und mit welchen Maßnahmen Kommunen den Modal Split-Anteil des Radverkehrs nachhaltig erhöhen können. Dafür werden vier klassische Nutzertypen mit ihren jeweiligen Bedürfnissen beschrieben sowie die kommunalen

Handlungsfelder in den einzelnen Fachbereichen verständlich aufbereitet (interdisziplinäre Perspektive). Grundlage ist das vom Institut für innovative Städte auf Basis wissenschaftlicher Studien und umfassender Praxiserfahrungen entwickelte Hygge-Modell mit seinem integrativen Ansatz. Ein besonderes Augenmerk legt der Autor auf das Sicherheitsgefühl und beantwortet die Frage, wann die Führung des Radverkehrs im Seitenraum der Führung auf der Fahrbahn überlegen ist. Der Leser ist anschließend in der Lage zu erkennen, welche Faktoren im Radverkehr Stress erzeugen und wie eine attraktive, nutzerorientierte Radverkehrsförderung gestaltet werden kann. Insofern dient das Handbuch als ideale Ergänzung zu bestehenden Regelwerken wie der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und macht es zu einem Standardwerk für Stadt- und Verkehrsplaner sowie Entscheider aus Politik und Verwaltung.

13

Jülich, Frank (Verf.)

"Nürnberg steigt auf" - Kampagne zur kommunalen Förderung des Radverkehrs. (dt.)

In: Nachhaltige Mobilität - Kommunen trauen sich was. Dokumentation der Fachtagung "kommunal mobil" am 24./25. Januar in Dessau-Roßlau. Hrsg.: Gies, Jürgen, Berlin (2011); S. 129-140; Abb.; ISBN 978-3-88118-499-1 (Difu-Impulse; 5/2011)

Aufsatz aus Sammelwerk

14

Köln (Auftr.); Planungsbüro Via, Köln (Bearb.); Planerbüro Südstadt, Köln (Bearb.)

Radverkehrskonzept für die Kölner Innenstadt. (dt.) Bürgerbeteiligung mit Onlineumfrage.

Köln (2016); 157 S.; Abb., Kt.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.stadt-koeln.de

15

Landkreis Esslingen (Hrsg.)

Radverkehrskonzeption Landkreis Esslingen. (dt.) Bürgerbeteiligung mit Onlineumfrage.

Frankfurt am Main (2016); 35 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.radverkehrskonzeption-landkreis-esslingen.de/

16

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg, Hannover (Hrsg.); SHP Ingenieure, Hannover (Bearb.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Hrsg.)

Janssen, Solveigh (Projlt.)

Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Radverkehrsstrategie. Infrastruktur - Marketing - Service. Radverkehr mit System. (dt.)

Hannover (2008); 26 S.; Abb., Tab., Kt.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

17

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg - NVBW-, Stuttgart (Auftr., Hrsg.); Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal (Bearb.); Omnitrend, Leipzig (Bearb.)

Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg. Kurzfassung. (dt.)

Stuttgart (2015); 6 S.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

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

18

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg - NVBW-, Stuttgart (Auftr., Hrsg.); Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal (Bearb.); Omnitrend, Leipzig (Bearb.)

Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg. Endbericht. (dt.)

Stuttgart (2014); 127 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Die Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR zeigt, dass Kommunikation für mehr Radverkehr Bürgern und Kommunen nützt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten findet nach einem Jahr RadKULTUR, dass diese zu einem besseren Image des Radfahrens beiträgt und Lust aufs Fahrradfahren macht. Auch die Zufriedenheit mit der kommunalen Radverkehrspolitik ist unter denen, die die Initiative wahrgenommen haben, nachweislich gestiegen.

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

19

Planungsbüro VAR, Darmstadt (Bearb.)

Radverkehrskonzept Landkreis Waldshut. (dt.)

Darmstadt (2016); 88 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

20

Radkultur und Fahrradkommunikation. Vom Exot zur Regelaufgabe? (dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 28 (2012); Nr. 3; S. 8-15; Abb., Lit.; ISSN 0179-535X
Zeitschriftenaufsatz

21

Reiter, Karl (Verf.)

Erfolgsfaktor Kommunikation! Verkehrssozialisierung und Kampagnen. (Folienvortrag auf dem 3. Nationalen Radverkehrskongress am 13. und 14. Mai 2013 in Münster). (dt.)

Münster (2013); 36 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

22

Schwarzwald-Baar-Kreis, Landratsamt, Straßenbauamt (Auftr.); Planungsbüro VAR, Frankfurt am Main (Bearb.)

Radverkehrsplan Landkreis Schwarzwald-Baar. Abschlussbericht. (dt.) Bürgerbeteiligung mit Onlinenumfrage.

Donaueschingen (2014); 16 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: radverkehr-konzept.de/Abschlussbericht](http://radverkehr-konzept.de/Abschlussbericht)

23

Stadt Bayreuth (Hrsg.)

Radverkehrskonzept – Ergebnisbericht. Kapitel 10: Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation und Service. (dt.)

Bayreuth (2014); 16 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

[Volltext: www.bayreuth.de/](http://www.bayreuth.de/)

24

Stadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung (Hrsg.)
Hoenninger, Patrick (Verf.); Einem, Torsten von
(Verf.)

**„Zukunft des Radverkehrs in Potsdam.“ Bericht zur
Bürgerveranstaltung des Radverkehrskonzepts
2014. (dt.)**

Potsdam (2014); 19 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Das Beteiligungsverfahren wurde im Rahmen der Erstellung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes durchgeführt. Die Veranstaltung fand am 12. April 2014 von 13 bis 15:30 Uhr unter dem Titel "Zukunft des Radverkehrs in Potsdam" in der Wissenschaftsetage des Bildungsforums statt und wurde in der Worldcafé-Methode mit Thementischen durchgeführt. Zuvor hatten Interessierte am selben Tag von 11 bis 12:30 Uhr die Möglichkeit, bei einer Planungsradtour durch die Potsdamer Innenstadt zusammen mit Mitarbeitern der Stadtverwaltung ausgewählte Punkte persönlich in Augenschein zu nehmen und zu diskutieren. Das Beteiligungsverfahren erfolgte unter der Prämisse zu klären, in welcher Form sich der Radverkehr in Potsdam entwickelt und welche Strecken im Radverkehrsnetz welche Priorität haben soll. Ziel der Veranstaltung war die Spiegelung der durchgeführten Bestandsanalyse, die Diskussion des Radverkehrsnetzes und eine Ideensammlung und Diskussion ausgewählter Themenbereiche. Die über 70 dokumentierten Beiträge sind überwiegend (ca. 60 %) räumlich verortet und etwas weniger prinzipieller Art (ca. 40 %). Die Beiträge bestätigen die Bestandsanalyse überwiegend, reichern sie jedoch mit weiteren Hinweisen an und werden teilweise in die Maßnahmenentwicklung einbezogen. Auf den weiteren Umgang mit den einzelnen Ergebnissen wird in Kapitel "Wie geht es weiter?" eingegangen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

25

Univ. Trier, Fachbereich VI - Geographie / Geowissenschaften (Hrsg.)

Prenzel, Thorben (Verf.)

**Kommunikation im Radverkehr. Eine Untersuchung
der internen Wirkungen von Öffentlichkeitsmaßnahmen
am Beispiel einer Radverkehrskampagne.
(dt.) (Zus.:dt.)**

Trier (2012); X, 489 S.; Abb., Tab., Lit. (phil. Diss.;
Trier 2012)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Öffentlichkeitsarbeit ist in der politischen Arbeit unabdingbar geworden, die Wirkungen von Kommunikationsmaßnahmen in die Bevölkerung sind Gegenstand zahlreicher Untersuchungen. Die Wirkungen auf die Durchführenden selber, also auf die Politik und die Verwaltung, sind hingegen noch nicht untersucht worden. Hier setzt die Arbeit an. Im Zentrum der Untersuchung steht dementsprechend die interne Wirkung (auf Verwaltung, Politik) einer Kommunikationsmaßnahme, weniger die "externe" (in die Bevölkerung). Zentrale These ist, dass eine an die Öffentlichkeit gerichtete Maßnahme eine interne Wirkung entfaltet, die die politischen, gesellschaftlichen und verwaltungstechnischen Rahmenbedingungen wesentlich zugunsten des beworbenen Themas verändert. Am Beispiel des Radverkehrs wird diese These überprüft. Als Untersuchungsrahmen dient die "Kopf-an" Kampagne des Bundesumweltministeriums, welche, durchgeführt in neun Kommunen Deutschlands, die Förderung des Alltagsradverkehrs zum Ziel hatte. Mittels einer vergleichenden Untersuchung von Hemmnissen und Erfolgsfaktoren kommunaler Radverkehrspolitik werden Erfolgsfaktoren für den kommunalen Radverkehr extrahiert, die die Kernthesen der Untersuchung bilden. Inwieweit diese Erfolgsfaktoren durch die "Kopf an" Kampagne positiv beeinflusst werden konnten, wird mittels Experteninterviews untersucht. Es wird gezeigt, dass eine Reihe von Faktoren positiv beeinflusst wurde und sich so aufgrund der Kampagne ein positiveres Klima für den Radverkehr in Politik und Verwaltung entwickelt hat. Besondere Gewichtung liegt auf der Übertragbarkeit der theoretischen Erkenntnisse in die Praxis. Aus diesem Grunde werden im Ergebnis Folgerungen für die Radverkehrspolitik, für Radverkehrskampagnen, aber auch für den Umweltbereich insgesamt und die allgemeine Öffentlichkeitsarbeit aufgezeigt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

D. Praxisbeispiele

1

Deutschland

Aus den Erfahrungen der AGFS NRW und den AGFKs aus Bayern und Baden-Württemberg wird eine auf andere Bundesländer übertragbare Kommunikations- und Acquisestrategie zur Aktivierung von Kommunen zu mehr Fahrrad- und Nahmobilitätsfreundlichkeit entwickelt. (dt.)

Zur Unterstützung der Kommunen und Initiierung der interkommunalen Zusammenarbeit bei der Radverkehrsförderung haben sich Arbeitsgemeinschaften von fahrradfreundlichen Kommunen bewährt. Sie bieten den Mitglieds-Kommunen eine Plattform zum Austausch und zur Bündelung von Wissen, eine kostengünstige Öffentlichkeitsarbeit für mehr Radverkehr ("Zentral entwickeln - Lokal einsetzen"), dienen den Landesregierungen als Multiplikatoren bei der Radverkehrsförderung und transportieren gleichzeitig über ihre Mitgliedskommunen Konzepte zur Radverkehrsförderung von der Bundes- und Landesebene in die Kommunen. Über diese Multiplikatorfunktion geben die AGs auch wichtige Impulse zur Ausgestaltung der Radverkehrsförderung aus den Kommunen an die Länder und den Bund. Ein wichtiges Hilfsmittel zum Erreichen dieses Ziels ist eine effektive und kostengünstige Kommunikationsarbeit, die kommunale Entscheidungsträger in Verwaltung und Politik als Zielgruppe hat und auch solche Kommunen erreicht, die die Förderung des Radverkehrs bisher noch nicht als Priorität erkannt haben. Im Rahmen des Projekts soll ausgehend von einem moderierten Erfahrungsaustausch der etablierten AGs aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern eine Kommunikations- und Beratungsstrategie entwickelt werden, die modifiziert auf die jeweiligen Landesstrukturen bundesweit einsetzbar ist. Der Ansatz des Projekts ist, dass erstmals ein organisierter und systematischer Erfahrungsaustausch der AGs über ihre Kommunikationsarbeit stattfindet, der ausgewertet und dokumentiert wird. Zusätzlich werden über die frühzeitige Beteiligung von Multiplikatoren die Bedürfnisse der Zielgruppen erhoben, mit den Erkenntnissen der Projektpartner abgeglichen und in das Profil der Kommunikationsstrategie eingearbeitet.

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. Ein Vortrag befasste sich z.B. mit der Situation des Fuß- und Radverkehrs vor Ort. 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. Ein Bürgerforum war für alle Bürger, die aus eigenem Interesse teilnehmen wollten. Für das zweite Bürgerforum wurden die Teilnehmer mit Hilfe einer Zufallsauswahl eingeladen. Auf diese Weise war es möglich ein breiteres Spektrum an Bürgern zu beteiligen. 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. Das Ergebnis war, dass 54% von ihnen realisiert werden konnten, 9% weiter überprüft werden mussten und 37% nicht umgesetzt werden konnten. 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, die Pflanzung von Bäumen, eine bessere Straßenbeleuchtung usw.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

3

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 Radfahrereteiligung 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 (z. B. Übertretung der Höchstgeschwindigkeit, Verstöße im ruhenden Kfz-Verkehr, linksseitige Radwegbenutzung, Rotlichtmissachtung) oder unbewusstes Fehlverhalten (mangelnde Aufmerksamkeit, schlecht gesicherte Ladung am Fahrrad, fehlender Schulterblick beim Abbiegen, usw.) Hauptursache von Unfällen mit Radfahrereteiligung. 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/

4

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 von derzeit ca. 13% auf 25% fast zu erhöhen. Mit der Eventreihe "Velo City Nights" soll dieses Ziel unterstützt werden. 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 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/

5

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 AbocleverCard-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/

6

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/