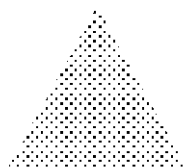
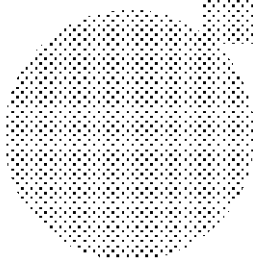
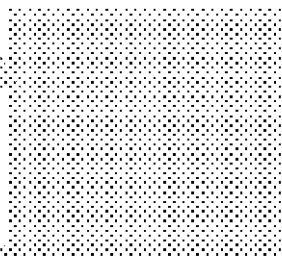
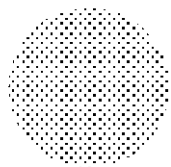
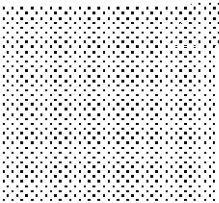
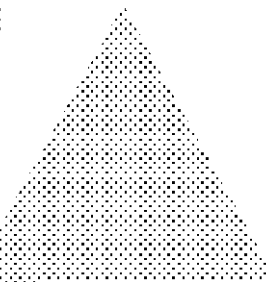
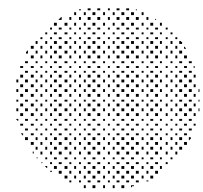




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



# Deutschlands heimliche Fahrradhauptstädte

Seminarreihe 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 2017  
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](mailto: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/](http://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 Radverkehrssicherheit 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](http://www.fahrradakademie.de) zur Verfügung.

Einige Literaturnachweise enthalten den Hinweis **Volltext: [www.nrvp.de/literaturdatenbank/](http://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 .....	5
D. Praxisbeispiele .....	13

## 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

**Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung. Vom 30. November 2016.**

In: Bundesgesetzblatt, Teil I, vom 13. Dezember 2016, Bonn (2016); Nr. 59; S. 2848-2849

Rechtsbezogene Literatur; Zeitschriftenaufsatz

[www.bgbl.de](http://www.bgbl.de)

3

Bundesregierung (Hrsg.);

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 22. September 2015. (dt.)**

Berlin (2015)

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

[www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de)

4

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

**Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Ausgabe 2012. RAL. (dt.)**

Köln: FGSV Verl. (2012); 136 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86446-039-5 (FSGV; 201)

Monographie

5

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

6

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

Graue Literatur

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.

7

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; 212 : W1)

Graue Literatur

Die H BVA richtet sich an die Fachplanenden in den Kommunen, Straßenbauämtern und sonstigen Fachverwaltungen. Sie sollen für die Belange der Barrierefreiheit sensibilisiert werden. Ihnen soll der Anspruch verdeutlicht werden, wie im Sinne des "Design für Alle" so geplant und gebaut werden kann, dass möglichst viele Menschen ohne Erschwernis und ohne fremde Hilfe die Nutzung der Straßenräume ermöglicht wird.

**8**

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

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

Köln (2015); 90 S.; Abb., Reg.; ISBN 978-3-939715-91-7 (FGSV; 321)

Graue Literatur

**9**

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

## B. Grundlagen der Radverkehrsförderung

1

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

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

2

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/)

3

ivm Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (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. (dt.)**

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Förderung der städtischen Nahmobilität 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. 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/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

4

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 auf Basis kosteneffizienter Maßnahmen.

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

## C. Einzelthemen

1

Stadt Bocholt (Hrsg.)  
**Fahrradstadt Bocholt. (dt.)**

Auf der Internetseite der Fahrradstadt Bocholt befinden sich u.a. Informationen zu Maßnahmen bzgl. der Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet sowie die Auswertung des ADFC-Fahrradklimatests 2014 für Bocholt.

<http://www.bocholt.de/>

2

Stadt Karlsruhe (Hrsg.)  
**Radverkehr. (dt.)**

Neben dem 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Karlsruhe findet man auf der Internetseite Informationen zu folgenden Themen: Radverkehrsnetz, Verkehrsregeln, Radlerforum, Radstation, Baustellen, Radzähler, Radmitnahme und Winterdienst.

<https://www.karlsruhe.de/>

3

Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.)  
**Radverkehrsstrategie und Radverkehrskonzept. (dt.)**

Die Internetseite zum Radverkehr der Stadt Potsdam beinhaltet neben dem städtischen Radverkehrskonzept u.a. auch Informationen zur Fahrradsicherheit sowie zu Abstellmöglichkeiten im Stadtgebiet.

<http://www.mobil-potsdam.de/>

4

Brockmann, Siegfried (Verf.)  
**Mehr Sicherheit für mehr Radverkehr. Klima zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern verbessern. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 71 (2016); Nr. 6; S. 260-262; Abb.; ISSN 1437-417X

Zeitschriftenaufsatz

Die Anzahl der jährlich getöteten, der schwer- und leichtverletzten Radfahrer ist seit geraumer Zeit konstant geblieben. Um zu verhindern, dass die politisch gewünschte Förderung des Radverkehrs von einer steigenden Anzahl Verletzter und Getöteter begleitet wird, sind Bund, Länder und insbesondere Kommunen aufgerufen, die Sicherheit des Radverkehrs und damit auch die Attraktivität des Radfahrens deutlich zu verbessern. Beim Unfallhergang spielt häufig eine mangelhafte Infrastruktur eine wesentliche Rolle. Angemessene Dimensionierung der Radverkehrsanlagen, die Erkennbarkeit der Radverkehrsführung und die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern gilt es zu verbessern. Langfristig muss zudem das Verkehrsklima zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern durch eine Kombination aus Kommunikation, Verkehrserziehung und Kontrolle verbessert werden. Fahrradfahren will gelernt sein. Mit Radtrainings und Aufklärungskampagnen sollten die Verkehrsteilnehmer auf die Risiken gezielt hingewiesen werden.

5

Bundesanstalt für Straßenwesen -BAST-, Bergisch Gladbach (Auftr., Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); Institut Wohnen und Umwelt -IWU-, Darmstadt (Bearb.)

**Unfallrisiko, Konfliktpotential und Akzeptanz der Verkehrsregelungen von Fahrradfahrern. Kurzbericht. FE 82.0262. (dt.)**

[Langfassung: BAST-Bericht V 184, Bremerhaven 2009, 127 Seiten]

Berlin (2009); 6 S.; Abb.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Die Untersuchung soll das Unfallrisiko von Radfahrern auf Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht, auf Radfahrstreifen sowie auf Schutzstreifen unter Berücksichtigung der tatsächlich genutzten Verkehrsfläche herausarbeiten, das Konfliktpotenzial aufzeigen, Einflüsse aus der subjektiven Bewertung der Verkehrsanlagen und den Einstellungen der Nutzer auf die Akzeptanz der Regelungen ermitteln und Empfehlungen für die Gestaltung und Verkehrsregelung auf Radverkehrsanlagen sowie für die Verkehrsaufklärung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit entwickeln. Dafür wurden das Unfallgeschehen sowie die Flächennutzung von fast 39.000 Radfahrern untersucht. Für jeden Anlagentyp wurde der Verkehrsablauf erfasst und Radfahrer befragt.

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

## 6

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Auftr., Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); Institut Wohnen und Umwelt -IWU-, Darmstadt (Bearb.)

**Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern.**

Bergisch-Gladbach (2009); 127 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86509-920-4, ISSN 0943-9331 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 184)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Auf Straßen mit Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht, Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen wurden das Unfallgeschehen sowie die Flächennutzung von fast 39.000 Radfahrern untersucht. Für jeden Anlagentyp wurde der Verkehrsablauf erfasst und Radfahrer befragt. Etwa 90 % der rechts fahrenden Radfahrer nutzen unabhängig von der Benutzungspflicht die Radwege bzw. die Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen selber. Der Anteil regelwidrig Linksfahrender liegt bei 20% bei Radwegen und bei 10% bei markierten Führungen.

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

## 7

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

Baier, Reinhold (Verf.); Göbbels, Alexander (Verf.); Klemps-Kohnen, Alexandra (Verf.)

**Sicherheitskenngrößen für den Radverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2013); 58 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISSN 0943-9331, ISBN 978-3-95606-030-4 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 228)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Radverkehr steigen kontinuierlich - der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wird steigen, außerdem verändern sich die Fahrräder selbst (Stichwort Elektromobilität) und deren Nutzer. Vor diesem Hintergrund untersucht der Forschungsbericht aus Sicht der Verkehrsplanung, welche Sicherheitskenngrößen im Radverkehr neben den bisher üblich verwendeten Unfallkennwerten geeignet sind, um die Verkehrssicherheit zukünftig zu bewerten und darzustellen.

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

## 8

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

**Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Bericht zum Forschungsprojekt: FE 77.0496/2010. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2015); 95 S.; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0943-9331, ISBN 978-3-95606-169-1 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 257)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Ziele des Forschungsvorhabens waren es, das Gefährdungspotenzial für Radfahrer auf Hauptverkehrsstraßen im Mischverkehr mit und ohne Schutzstreifen zu bestimmen sowie die Einflüsse von Radverkehr im Mischverkehr auf die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität von Straßenabschnitten zu bewerten. Für die Bestimmung des Gefährdungspotentials erfolgte eine Verkehrssicherheitsanalyse durch die Auswertung von Unfalldaten. Gleichzeitig wurde das Verkehrsverhalten anhand von Videobeobachtungen analysiert. Im Ergebnis werden das Unfallgeschehen und Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen für Radverkehrsführungen im Mischverkehr mit und ohne Schutzstreifen bewertet.

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

## 9

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

Baier, Reinhold (Verf.); Göbbels, Alexander (Verf.); Klemps-Kohnen, Alexandra (Verf.)

**Sicherheitskenngrößen für den Radverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2013); 58 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISSN 0943-9331, ISBN 978-3-95606-030-4 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 228)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit im Radverkehr steigen kontinuierlich - der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wird steigen, außerdem verändern sich die Fahrräder selbst (Stichwort Elektromobilität) und deren Nutzer. Vor diesem Hintergrund untersucht der Forschungsbericht aus Sicht der Verkehrsplanung, welche Sicherheitskenngrößen im Radverkehr neben den bisher üblich verwendeten Unfallkennwerten geeignet sind, um die Verkehrssicherheit zukünftig zu bewerten und darzustellen.

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



## 10

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

Below, Ariane von (Verf.)

**Verkehrssicherheit von Radfahrern - Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. (dt.) (Zus.:dt.)**

Bergisch Gladbach (2016); 2 S.; Abb. (Forschung kompakt Mensch und Sicherheit; 08/16)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Radfahren schont die Umwelt und ist gesund, doch Radfahrer leben auch gefährlich. Der Rückgang der Verunglücktenzahlen bleibt hinter der allgemeinen Unfallentwicklung zurück. Die Bundesanstalt für Straßenwesen führte eine repräsentative Befragung zum Fahrradfahren durch und analysierte eine große Anzahl von Fahrradunfällen. Die Ergebnisse ermöglichen die Entwicklung neuer Maßnahmen für die Verkehrssicherheit.

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

## 11

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.)

Alrutz, Dankmar (Verf.); Bohle, Wolfgang (Verf.); Busek, Stefanie (Verf.)

**Sicherheitsverbesserungen bezüglich der Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung. Bericht zum Forschungsprojekt: FE 77.0497/2010. (dt.) (Zus.: dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2015); 76 S.; Abb., Tab.; ISSN 0943-9331, ISBN 978-3-95606-186-8 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 261)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Die Untersuchung vergleicht die Gefährdung des regelwidrig linksfahrenden Radverkehrs auf Einrichtungsradwegen mit der des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen, untersucht die Wirkung verschiedener Maßnahmen zur Sicherung des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen und leitet aus den Ergebnissen Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit im Zusammenhang mit dem Linksfahren ab. Dazu wurden u. A. Umfragen unter Kommunen zur Praxis und zu Erfahrungen mit der Zulassung und Sicherung des Radverkehrs auf Radwegen in Gegenrichtung sowie Videobeobachtungen an Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten mit unterschiedlichen Sicherungsmaßnahmen durchgeführt.

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

## 12

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

Below, Ariane von (Verf.)

**Verkehrssicherheit von Radfahrern. Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4311016. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2016); 115 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-95606-234-6 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit; M 264)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Obwohl die Zahl der verunglückten Fahrradfahrer nach der amtlichen Unfallstatistik in den letzten Jahrzehnten stetig rückläufig ist, hat die Unfallbeteiligung von Fahrradfahrern nicht im gleichen Umfang abgenommen wie dies bei anderen Verkehrsbeteiligungsarten der Fall ist. Die Zahl älterer verunglückter Radfahrer ist sogar angestiegen. Demnach besteht die Notwendigkeit, sich vertiefender mit der Verkehrssicherheit und weiteren Verkehrssicherheitsgewinnen von Radfahrern zu beschäftigen. Die vorliegende Studie beinhaltet erstmals eine umfassende, repräsentative Darstellung der Radfahrerpopulation in Deutschland (N = 2.158). Es werden u.a. Nutzungsgewohnheiten, Unfallbeteiligung, Nutzungsmotive, Einstellungen und Risikowahrnehmung beschrieben. Darüber hinaus wird eine umfangreiche Analyse von Fahrradunfällen durchgeführt (N = 2.768). Die Unfallbeschreibungen der Radfahrer werden um Verletzungs- und Behandlungsdaten der behandelnden Kliniken ergänzt. Die Ergebnisse der Befragung und der Unfallanalysen ermöglichen es im Zusammenhang mit Erkenntnissen aus der Literatur, Problemfelder der Verkehrssicherheit von Radfahrern zu identifizieren und darauf basierend Maßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten.

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

## 13

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Hrsg.); HFC Human-Factors-Consult, Berlin (Bearb.)

Platho, Christina (Verf.); Paulenz, Andrea (Verf.); Kolrep, Harald (Verf.)

**Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahraufgabe. Bericht zum Forschungsprojekt FE 82.0566/2012. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bergisch Gladbach (2016); 67 S.; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0943-9315, ISBN 978-3-95606-255-1 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit; M 267)

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Ziel dieses Projekts war es, die visuelle und akustische Wahrnehmung der Verkehrsumwelt von Radfahrern zu beschreiben, und Wahrnehmungsfehler und deren Ursachen zu identifizieren. Neben einer Literaturanalyse wurde eine Unfallanalyse durchgeführt. Bei 1232 Radverkehrsunfällen aus wurden Art, Häufigkeit und mögliche (mit-)beeinflussende Faktoren von Wahrnehmungsfehlern haupt- oder allein-schuldiger Radfahrer bestimmt. So wurde bei jedem vierten Unfall ein visueller (nie ein akustischer!) Wahrnehmungsfehler des haupt-/alleinschuldigen Radfahrers in der Unfallhergangsbeschreibung berichtet. Explorativ geprüft wurde daraufhin, bei welchen Umwelt- und Fahrermerkmalen Wahrnehmungsfehler vergleichsweise häufiger auftreten als andere Fehler. Häufiger sind sie beim Einbiegen/Kreuzen, an Grundstückszufahrten und Einmündungen, bei Tage und bei Radfahrern unter 15 Jahren. Nicht (wesentlich) häufiger sind sie hingegen bei schlechter Witterung, z.B. Regen und Nebel, Radfahrern über 55 Jahren oder über 75 Jahren und (nicht korrigierten) Sehbeeinträchtigungen der Radfahrer. Ziel der Aufgabenanalyse war es, die Art der Bewältigung verschiedener Fahrsituationen durch Radfahrer zu erfassen. Dazu wurden fünf Verkehrssituationen auf Video aufgezeichnet, die von Probanden beurteilt wurden.

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

## 14

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.

## 15

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/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)**

## 16

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/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)**

## 17

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

### **Planung verkehrssicherer Infrastruktur für den zukünftigen Radverkehr. (dt.)**

Berlin (2015); 14 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 48)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Auch bei einem Anstieg des Radverkehrsaufkommens, schnelleren und älter werdenden Radfahrern sind die heute vorhandenen Führungsformen grundsätzlich dazu geeignet, den Radverkehr in Zukunft sicher abzuwickeln. Wesentlich dabei ist jedoch die strikte Einhaltung der Vorgaben der aktuellen Regelwerke. Radwege erweisen sich zwar auf der Strecke als relativ sichere Anlagen, haben aber im Bereich von Kreuzungen und Zufahrten deutliche Sicherheitsnachteile. Insbesondere bei hohen Radverkehrsstärken innerorts kommt daher der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie der Führung auf der Fahrbahn zukünftig eine besondere Bedeutung zu.

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

## 18

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Berlin (Hrsg.); Unfallforschung der Versicherer -UDV-, Berlin (Auftr.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Bearb.)

### **Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Berlin (2015); 179 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-57-2 (Forschungsbericht. Unfallforschung der Versicherer; 29)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Durch den demografischen Wandel, die zunehmende Verbreitung von Pedelecs sowie die in mehreren Städten stark gestiegenen Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehr unterliegen die Stärken, Zusammensetzungen und Geschwindigkeiten des Radverkehrs derzeit einem erheblichen Wandel. Künftig werden insbesondere im Stadtverkehr zunehmende Radverkehrsstärken und stärker differenzierte Geschwindigkeiten von Radfahrern erwartet. Die Studie soll klären, ob sich daraus ein Einfluss auf das Unfallgeschehen ergeben wird und welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs zu ergreifen sind.

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

## 19

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

**Planung verkehrssicherer Infrastruktur für den zukünftigen Radverkehr. (dt.)**

Berlin (2015); 14 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 48)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Auch bei einem Anstieg des Radverkehrsaufkommens, schnelleren und älter werdenden Radfahrern sind die heute vorhandenen Führungsformen grundsätzlich dazu geeignet, den Radverkehr in Zukunft sicher abzuwickeln. Wesentlich dabei ist jedoch die strikte Einhaltung der Vorgaben der aktuellen Regelwerke. Radwege erweisen sich zwar auf der Strecke als relativ sichere Anlagen, haben aber im Bereich von Kreuzungen und Zufahrten deutliche Sicherheitsnachteile. Insbesondere bei hohen Radverkehrsstärken innerorts kommt daher der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie der Führung auf der Fahrbahn zukünftig eine besondere Bedeutung zu.

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

## 20

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

**Sicherheit des zukünftigen Radverkehrs. (dt.)**

Berlin (2015); 2 S.; Abb. (Unfallforschung kommunal; 21)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Radverkehr in Städten erfährt derzeit einen Wandel in mehrerlei Hinsicht. Zum einen zeigen Studien einen Anstieg des Radverkehrs, aber auch eine Zunahme der gefahrenen Rad-Geschwindigkeiten. Zum anderen bewirkt der demografische Wandel, dass zunehmend ältere Men-

schen mit dem Fahrrad unterwegs sind. Können die heutigen Radverkehrsanlagen den zukünftigen Anforderungen des Radverkehrs bewältigen und welche Veränderungen im Unfallgeschehen sind aufgrund des derzeitigen Wandels zu erwarten?

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

## 21

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

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/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)**

## 22

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Berlin (Hrsg.); Unfallforschung der Versicherer -UDV-, Berlin (Auftr.); HFC Human Factors Consult, Berlin (Bearb.); TU Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr, Straßenplanung und Straßenbetrieb (Bearb.)

**Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Berlin (2013); 150 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-51-0 (Forschungsbericht / GDV; 21)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Jede fünfte im Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer. Die häufigste Unfallursache sind Fehler beim Ab- oder Einbiegen des Kfz-Fahrers. Bezüglich der Straßenverkehrssicherheit und des Unfallgeschehens wurden sowohl Verkehrsinfrastruktur als auch Verhalten aller Verkehrsteilnehmer in Abbiegesituationen untersucht. Für die Untersuchung wurden vier Kommunen (Münster, Magdeburg, Darmstadt und Erfurt) ausgewählt, die sich in den Kriterien des Radverkehrsanteils und des Stellenwerts des Radverkehrs unterschieden. In der infrastrukturbezogenen Unfallanalyse wurde die Abhängigkeit zwischen Unfallhäufigkeit und Infrastruktureigenschaften untersucht. Parallel zur infrastrukturbezogenen Unfallanalyse wurden in den Kommunen Verhaltensbeobachtungen an ausgewählten Knotenpunkten durchgeführt. Zusätzlich zu den Verhaltensbeobachtungen wurden Vor-Ort- und Telefonbefragungen in den vier Kommunen durchgeführt. Diese lieferten Aussagen über Regelkenntnisse, Nutzungsverhalten der Radfahrer und gegenseitigen Einstellung der Verkehrsteilnehmer zueinander.

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

## 23

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Unfallforschung der Versicherer, Berlin (Auftr., Hrsg.); Planungsbüro VIA, Köln (Bearb.); Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität, Köln (Bearb.)

### **Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Berlin (2016); 155 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-69-5 (Forschungsbericht; 41)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Mit diesem Forschungsvorhaben wurden die Infrastrukturelemente Fahrradstraßen und für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen untersucht. Für die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung existieren ausführlich dokumentierte Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zur Akzeptanz. Fahrradstraßen wurden aber lange Zeit nicht in dem Maß umgesetzt wie die geöffneten Einbahnstraßen. Erst in den letzten Jahren ist in der kommunalen Verkehrsplanung zunehmender Einsatz von Fahrradstraßen festzustellen. Allerdings existieren bisher nur wenige Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zur Akzeptanz von Fahrradstraßen. Der Einsatzzweck der Elemente unterscheidet sich wesentlich. Mit der Öffnung von Einbahnstraßen wird das Straßennetz für den Radverkehr insgesamt durchlässiger. Fahrradstraßen hingegen sollen den Radverkehr bündeln und deshalb vorrangig auf wichtigen Netzbestandteilen des Radverkehrs bei bereits hohen Radverkehrsanteilen ein-

gesetzt werden. Die Untersuchung hat aktuelle Daten zu Verbreitung, Einsatz, Wahrnehmung und zur Verkehrssicherheit der beiden Infrastrukturelemente erhoben. Für Fahrradstraßen sollen grundlegende Aussagen zur Verkehrssicherheit getroffen werden, um bei der sich andeutenden verstärkten Nutzung in der Praxis zu einem verkehrssicheren Einsatz beizutragen. Für geöffnete Einbahnstraßen wurden Hinweise erwartet, ob die vorliegenden Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit weiterhin Bestand haben.

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

## 24

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Berlin (Hrsg.); Unfallforschung der Versicherer -UDV-, Berlin (Auftr.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Bearb.)

### **Einfluss von Radverkehrsaufkommen und Radverkehrsinfrastruktur auf das Unfallgeschehen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Berlin (2015); 179 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-57-2 (Forschungsbericht. Unfallforschung der Versicherer; 29)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Durch den demografischen Wandel, die zunehmende Verbreitung von Pedelecs sowie die in mehreren Städten stark gestiegenen Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehr unterliegen die Stärken, Zusammensetzungen und Geschwindigkeiten des Radverkehrs derzeit einem erheblichen Wandel. Künftig werden insbesondere im Stadtverkehr zunehmende Radverkehrsstärken und stärker differenzierte Geschwindigkeiten von Radfahrern erwartet. Die Studie soll klären, ob sich daraus ein Einfluss auf das Unfallgeschehen ergeben wird und welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs zu ergreifen sind.

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

## 25

Graf, Thimo (Verf.)

### **Die Radinfrastruktur als Marketinginstrument. (dt.)**

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 32 (2016); Nr. 3; S. 5-9; Abb., Lit.; ISSN 0179-535X Zeitschriftenaufsatz

Die Gestaltung der Infrastruktur sollte auch als Marketing- und Kommunikationsmaßnahme verstanden werden. Sie kann dabei helfen, die Aufmerksamkeit auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu lenken und zu seiner Nutzung motivieren.

## 26

Graf, Thiemo (Verf.)

**Nur was für Mutige? Gefühlte (Un-)Sicherheit auf Radfahrstreifen. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 36 (2015); Nr. 2; S. 41; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225  
Zeitschriftenaufsatz

## 27

Graf, Thiemo (Verf.)

**Subjektive Empfindungen entscheiden Verkehrsmittelwahl. Das Hygge-Modell. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 36 (2015); Nr. 4; S. 34-36; Abb.; ISSN 1611-9169  
Zeitschriftenaufsatz

Der Mensch als rationales Wesen? Von wegen! Wir lassen uns leiten von Empfindungen, Gewohnheiten und unseren subjektiven Wahrnehmungen von der Welt um uns herum. Nur weil das so ist, kann beispielsweise Werbung ihre Wirkung erst entfalten. Diese psychologischen Faktoren steuern auch, welches Verkehrsmittel wir für eine Wegstrecke wählen. Doch in der Verkehrsplanung stehen eher harte Fakten im Vordergrund - Regelwerke, Unfallzahlen, Statistiken. Ein Umdenken ist nach Ansicht des Autors notwendig.

## 28

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 jewei-

ligen 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.

## 29

Leben, Jörg (Verf.); Schwedes, Oliver (Vorw.)

**Rad Fahrende. Wer sie sind und was sie brauchen. (dt.) (Zus.:dt.)**

**Originaltitel: Zusammenhänge von Anforderungen Rad Fahrender an die Verkehrsinfrastruktur und ihrem Handeln bei der Verkehrsteilnahme. Empirische Generierung einer Typologie.**

Berlin: Lit (2016); IX, 342 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-643-13575-9 (tech. Diss.; TU Berlin 2015) (Mobilität und Gesellschaft; 7)

Verlagsliteratur; Hochschulschrift

Mit Zunahme des Radverkehrs nehmen in vielen Städten die Konflikte zu. Vor allem das Regelverhalten der Rad Fahrenden wird kritisiert. Doch das Verhalten hat seine Gründe. Welche sind dies und welche Wirkmechanismen stecken dahinter? Sind die Rad Fahrenden das Problem, oder liegen die Ursachen für die Konflikte ganz woanders? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Verkehrspolitik und -planung? Mit einem qualitativen Forschungsansatz nähert sich dieses Buch diesen Fragen. Dazu wurden in Berlin Rad Fahrende interviewt und beobachtet. Anhand einer empirisch generierten Typologie der Rad Fahrenden werden die Zusammenhänge dargestellt und erklärt.

## 30

Thiemann-Linden, Jörg (Verf.)

**Was wir von Fahrradhauptstädten lernen können. Von Kopenhagen bis Vorarlberg. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 36 (2015); Nr. 2; S. 38-40; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225  
Zeitschriftenaufsatz

Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung hält 15 Prozent Radverkehrsanteil im Jahr 2020 für möglich. Auch der Dachverband ECF (European Cycling Federation) in Brüssel hat diese Zielmarke für Städte ausgegeben. In dem Beitrag wird über die Fahrradverkehrsentwicklung in unterschiedlichen deutschen und europäischen Städten berichtet. Zwischen 2002 und 2008 nahm die Zahl der mit dem

Fahrrad zurückgelegten Wege zwar um 16 Prozent zu, im Gesamtbild aller Verkehrsmittel ist dies jedoch nur eine geringe Verschiebung. Die heutige Fahrradkultur in einer Stadt hängt davon ab, wie stark der Autoverkehr das Fahrrad von der Straße verdrängt hat und fast den gesamten Straßenraum im Sinne der autogerechten Stadt für das schnelle Durchfahren und Abstellen beansprucht hat. Die Gegenbewegung begann vor zirka 30 bis 40 Jahren in den Niederlanden und in Dänemark, wo sich die Fahrradnutzung auf einem höheren Niveau als anderswo wieder etablierte. Inzwischen ist auch in Städten, die ein raueres Verkehrsklima aufweisen, ein Ansteigen der Fahrradnutzung zu beobachten. Einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten Fahrradverleihsysteme, die sowohl im Tourismus als auch von Einheimischen genutzt werden.

rales Thema jedoch ist das planungspolitische Handeln zugunsten des Radverkehrs sowie eine radverkehrsförderliche Infrastruktur.

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

## 31

TU Dortmund, Fakultät für Raumplanung (Hrsg.)

Witte, Hanna (Verf.)

**Die Fahrradstadt. Beispiel für die Entstehung einer Mobilitätskultur. (dt.)**

Dortmund (2012); IV, 84 S.; Abb., Tab., Lit. (tech. Diplomarbeit; Dortmund 2012)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Die Autorin geht der Frage nach, welche Einflussfaktoren die Bewohner einer Stadt dazu veranlassen, Ortsveränderungen vorrangig mit dem Fahrrad vorzunehmen und auf diese Weise eine Fahrradstadt entstehen zu lassen. Am Beispiel der Städte Münster und Bocholt werden die grundlegenden Voraussetzungen eines überdurchschnittlichen hohen Radverkehrsanteil am Modal Split herausgearbeitet. Hierbei wurden die Topografie, die Siedlungsstruktur sowie die Mobilitätsstile der Bevölkerung analysiert. Zent-

## D. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Baden-Württemberg: Karlsruhe  
**Draisler-Fahrräder für Studierende. Erstwohnsitzkampagne, Begrüßungspaket und Fahrradverlosung.**

Karlsruhe verfügt über acht Hochschulen mit mehr als 37.000 Studierenden. Die Stadt ist bestrebt, eine starke Vernetzung zwischen der Stadt und den Hochschulen herzustellen und zu erreichen, dass die Studierenden ihren Erstwohnsitz in ihr haben. Um das studentische Umfeld weiter auszubauen, wurde die "Studentenstadt Karlsruhe" als Leitprojekt im "Karlsruher Masterplan 2015" verankert und Ende 2008 vom Gemeinderat der Stadt Karlsruhe einstimmig beschlossen. Das Projekt soll Karlsruhe im Wettbewerb mit anderen Hochschulstandorten profilieren und damit den Karlsruher Hochschulen die Möglichkeit geben, ihre hohe und international bekannte Qualität zu sichern. Konkret soll dies erreicht werden durch die engere Verzahnung von Studierenden, Hochschulen und der Stadt sowie durch die Stärkung der Wahrnehmung der Studierenden im Stadtleben. Der Karlsruher Gemeinderat hat deshalb ein stattliches Budget für die sogenannte "Erstwohnsitzkampagne Karlsruhe" beschlossen. Jeder mit Erstwohnsitz gemeldete Studierende bringt der Stadt über den kommunalen Finanzausgleich einen klaren finanziellen Vorteil. Allen Studierenden, die ihren Erstwohnsitz nach Karlsruhe verlegen, überreicht die Stadt ein attraktives Begrüßungspaket. Es enthält ein kostenloses Semesterticket, fünf Einkaufsgutscheine à zehn Euro und ein Buch über Karlsruhe mit vielen Infos, Tipps und Adressen. Außerdem liegt dem Paket auch ein Los bei, mit dem die Studierenden ein "Draisler-Fahrrad" gewinnen können. Das ferrari-rote Draisler ist eigens für die Karlsruher Studierenden gestaltet und nicht im Handel erhältlich. Es erfolgt eine öffentliche Übergabe der verlostten Fahrräder an die Studierenden. Die Erstwohnsitzkampagne startete im Oktober 2007 und findet Semester für Semester begeisterte Resonanz. Inzwischen wurden bereits 2500 Draisler verlost und zieren mehr und mehr das Stadtbild. Jeder Studierende, der in Karlsruhe seinen Hauptwohnsitz anmeldet, erhöht die Bevölkerungszahl der Stadt. Auf der Grundlage von Daten des Amtes für Stadtentwicklung ließ sich der Zuwachs an Erstwohnsitzanmeldungen in der relevanten Altersgruppe während den ersten beiden Jahren der Kampagne messen. Nach diesen Ergebnissen bringt die Erstwohnsitzkampagne jährlich rund 3750 zusätzliche Einwohner für Karlsruhe.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/)

2

Deutschland, Berlin  
**„Rücksicht im Straßenverkehr“. Kommunikationskampagne zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit und zur Konfliktvermeidung im Stadtverkehr.**

Bei vielen Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung 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 Radfahrerbeteiligung. Eine Vermeidung solcher Unfälle wird nur über veränderte Einstellungen und nachfolgend 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 zu führen. 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/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/)

3

Deutschland, Brandenburg: Potsdam  
**Fahrradparken am Wohnort. Leitfaden für Ausstattungsstandards von Wohnungsunternehmen für die Errichtung von Fahrradabstellplätzen.**

Der Leitfaden wurde im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam in enger Zusammenarbeit mit der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft ProPotsdam erstellt. Die Erarbeitung erfolgte im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP). Grundlagen für den Leitfaden sind die Erfahrungen des kommunalen Wohnungsbauunternehmens sowie bundesweite und europäische Beispiele. Zudem wurden in einem Workshop mit weiteren Akteuren

der Wohnungswirtschaft, der Stadtplanung sowie der Kommunalverwaltung die vorhandenen Erkenntnisse zusammengetragen und vertieft. Weitere Anregungen gab der Verein zur Förderung der Nachhaltigkeit im Wohnungsbau. Dieser Leitfaden richtet sich an Wohnungsbauunternehmen und soll ihnen für unterschiedliche Aufgaben (Neubau, Bestandsentwicklung) und für unterschiedliche Gebäude- und Siedlungstypen Möglichkeiten der Integration von sicheren und gut nutzbaren Fahrradabstellplätzen aufzeigen. Dabei werden Beispiellösungen zusammenfassend für Wohngebäude in offener und in geschlossener Bauweise aufgezeigt. Bei Lösungen, die Besonderheiten eines dieser Siedlungstypen berücksichtigen, wird entsprechend differenziert.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/)

#### 4

Deutschland, Brandenburg: Potsdam

#### **Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft. Stärkung der Fahrradfreundlichkeit im Einkaufsverkehr.**

Die Stadtverordnetenversammlung Potsdams hat im Jahr 2008 ein aktualisiertes Radverkehrskonzept und eine neu erarbeitete Radverkehrsstrategie beschlossen und damit die Grundlagen der aktuellen städtischen Radverkehrsförderung definiert. Darin ist z.B. festgelegt, dass das konstant für den Radverkehr zur Verfügung stehende Budget im städtischen Haushalt nicht nur für den Ausbau und die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur ausgegeben, sondern auch für die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas durch Öffentlichkeitsaktionen und Wettbewerbe genutzt wird. Dazu gehört auch der Wettbewerb "Fahrradfreundliches Geschäft", welcher erstmals im Jahr 2010 stattfand. Das Projekt setzt bei den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen der Potsdamerinnen und Potsdamer an. Grundidee ist es, die Fahrradnutzung auf den Einkaufswegen zu fördern, indem bessere Bedingungen für Radfahrer geschaffen werden. Unmittelbare Adressaten sind die Betreiber der lokalen Einkaufsangebote: Einzelhändler, Handwerker und Händlergemeinschaften sollen mit dem Wettbewerb angeregt werden, den Rad fahrenden Kunden ein komfortables und willkommenes Gefühl beim Einkauf zu geben. Dazu gehören natürlich in erster Linie gute und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in Eingangsnähe. Zusätzlich ergeben sich für Händler jedoch auch viele andere Möglichkeiten, zu einem fahrradfreundlichen Klima beizutragen. Der Wettbewerb findet jährlich statt. Dabei werden ca. 800 Einzelhändler, Händlergemeinschaften, Handwerker und Einkaufszentren mit einem Flyer und einem Motivationsschreiben angeschrieben und zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen, ebenso können Bürgerinnen und Bürger Geschäfte nominieren. Die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge

werden nach Ende der Abgabefrist von einer Jury, bestehend aus Vertretern der Kooperationspartner, bewertet. Die besten drei Beiträge werden im Rahmen eines Pressetermins gekürt. Entscheidend bei der Auswahl der Gewinner sind die Kriterien Innovation, Service und Familienfreundlichkeit.

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/)

#### 5

Deutschland, Brandenburg: Potsdam

#### **Fahrradkonzert. Musikfestspiele Potsdam Sanssouci.**

Im Rahmen der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci ermöglicht es das Projekt „Fahrradkonzert“ den Einwohnern und Besuchern Potsdams, die Stadt mit all ihren Facetten aus einer neuen Perspektive "zu erfahren" - aus der Sicht der Radfahrer. Die Verbindung mit Schlössern, Gärten und den dort stattfindenden Konzerten macht das Angebot besonders und bieten die Möglichkeit, der Stadt neu zu begegnen. Durch das Projekt soll ein Angebot für eine jüngere und neue Zielgruppe der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci geschaffen und aufgebaut werden. In der Planungsphase wurden drei Radtouren entwickelt, die sich vor allem durch die verschiedenen Längen unterscheiden. Das Projektteam entwickelte ein Leitsystem für die radelnden Besucher. Bei der Konzeption der Veranstaltung wurden die Begebenheiten der verschiedenen Orte berücksichtigt. So wurden z.B. an einigen Plätzen zusätzliche Fahrradständer aufgestellt. Bei der Planung des Sicherheitskonzeptes wurde entschieden, einige Straßen und Plätze komplett für den Autoverkehr zu sperren. Im Rahmen des Potsdamer Fahrradkonzerts 2010 fanden insgesamt 13 Konzerte an 22 Orten statt, außerdem wurden Schloss-, Museen- und Gartenbesichtigungen angeboten. Mit den Ticketpreisen wurde insbesondere darauf abgezielt, Familien anzusprechen: Ein Ticket für Kinder kostete 2 Euro, für Erwachsene 20 Euro. Die Teilnehmer erhielten neben einem Eintrittsband ein Leibchen mit dem Logo des Fahrradkonzerts, das sie über ihre Kleidung ziehen konnten. Sie waren damit gut zu erkennen. Darüber hinaus wurde der Einlass an den vielen verschiedenen Orten vereinfacht. Das Projekt erhielt 2013 den "Deutschen Fahrradpreis".

[www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/)