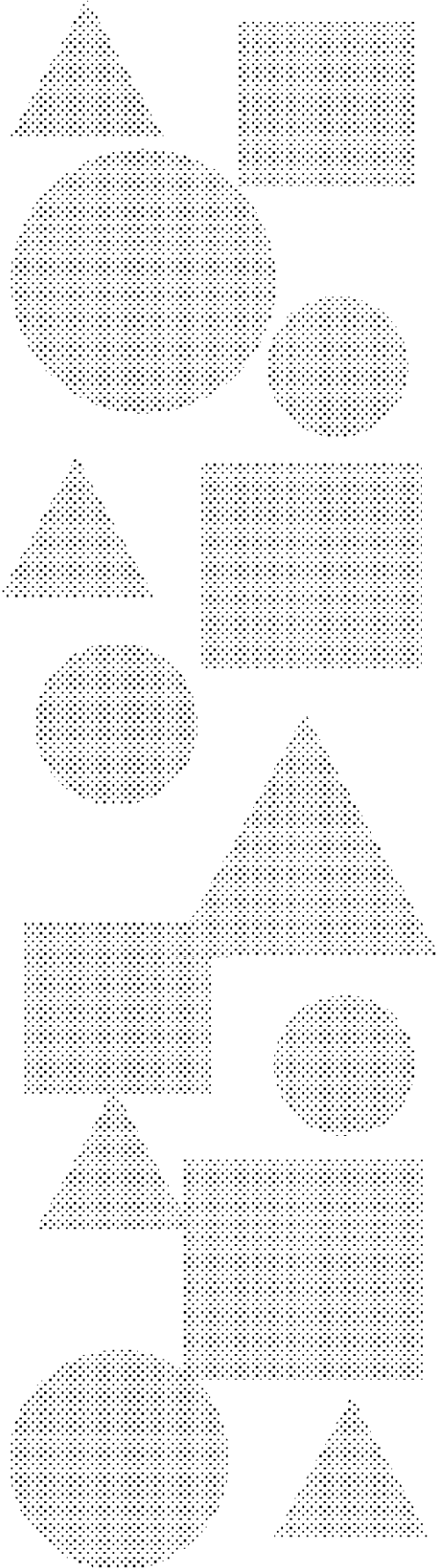




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



Radverkehr an Knotenpunkten

Vertiefungsseminar 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
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, Bau und Stadtentwicklung 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 Literaturlauswahl enthält relevante neuere Dokumente und Praxisbeispiele zum Thema Knotenpunkte 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. Publikationen zum Seminarthema	6
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

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

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

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

Koerdt, Arne (Verf.); Möller, Thomas (Verf.)

Arbeitshilfe. Radverkehrsförderung im kleinstädtisch-ländlichen Raum. (Stand 04/2010). (dt.)

Bremen (2010); 5 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

2

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

Empfehlungen der von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer MdB berufenen Expertinnen und Experten zur Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans. (dt.)

Berlin (2011); 14 S.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

3

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/

4

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/

5

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/

6

Meschik, Michael (Verf.)

Planungshandbuch Radverkehr. (dt.) (Zus.: dt.)

Wien: Springer (2008); XI, 223 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-211-76750-4

Monographie; Plan/Programm/Projekt

Der Radverkehr kann wesentlich und nachweisbar zur Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme, zum Klimaschutz und zur Volksgesundheit beitragen. Das Planungshandbuch bietet in kompakter Weise relevante Grundlagen und technische Details zur Wahl und Dimensionierung einer funktionierenden Infrastruktur für den Radverkehr.

7

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

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

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

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden beinhaltet 5 Kernelemente zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden auf Basis kosteneffizienter Maßnahmen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank

8

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

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

Wien (2012); 48 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

C. Publikationen zum Seminarthema

1

Alrutz, Dankmar (Verf.)

Auswirkungen der zunehmenden Nutzung von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit und die Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr. (dt.) (Zus.: dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 60 (2016); Nr. 7; S. 409-416; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Die zunehmende Nutzung von Pedelecs im Straßenverkehr kann den Radverkehr als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform fördern. Aus Sicht der Verkehrssicherheit können hierbei jedoch neue Risiken entstehen, z.B. aufgrund eines u. U. höheren Geschwindigkeitsniveaus und einer verstärkten Nutzung durch ältere Menschen. In einem Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden deshalb mit Befragungen und mit Verhaltensbeobachtungen die Nutzung und das Verkehrsverhalten von Pedelec-Nutzern untersucht.

2

Angenendt, Wilhelm (Verf.); Blase, Arne (Verf.); Klöckner, Dorothee (Verf.)

Verbesserung der Radverkehrsführung an Knoten. Bericht zum Forschungsprojekt 77.451/2000. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW (2005); 59 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 3-86509-322-1, ISSN 0943-9331 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 124)

Monographie; Forschungsbericht

3

Auswirkungen der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht an lichtsignalisierten Knotenpunkten. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 60 (2016); Nr. 5; S. 281-285; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Der vorliegende Artikel fasst mögliche Probleme, die nach Ansicht von Mitarbeitern des Arbeitskreises 3.3.6 "Aktuelle Themen der Lichtsignalsteuerung" der FGSV bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht aus verkehrssicherheitlicher und ver-

kehrstechnischer Sicht an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen entstehen können, zusammen.

4

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

Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 59 (2015); Nr. 5; S. 327-333; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Die Studie analysiert das Unfallgeschehen schwächerer Verkehrsteilnehmer an innerörtlichen Knotenpunkten. Sie kommt zum Ergebnis, dass kein neues alters- oder gruppenspezifisches Entwurfsregelwerk benötigt wird.

5

Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Förd.)

Horn, Burkhard (Projlt.)

Sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. (dt.)

Berlin (2015); 54 S.; Abb., Tab., Lit. (Berlin baut - Zukunft)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden widmet sich primär dem Konflikt zwischen geradeausfahrenden Radfahrenden und rechts- bzw. linksabbiegenden Kfz. Er ist vor allem auf innerörtliche Situationen ausgerichtet, wo dieser Konflikt besondere Bedeutung besitzt. Er zeigt Maßnahmen und Aktivitäten mit Schwerpunkt auf den Handlungsfeldern Infrastruktur und Kommunikation auf, die geeignet sind, diesen Konflikt zu entschärfen und damit die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen. Mit Blick auf den Hauptadressatenkreis der kommunalen Akteure verfolgt der Leitfaden das Ziel einer umsetzungsorientierten Aufbereitung der Maßnahmen. So werden über die funktionale Beschreibung hinaus auch weitere Hinweise zu den belegbaren Wirkungen, möglichen Umsetzungshemmnissen und zum Kostenaufwand gegeben.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

6

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.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

7

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

Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen. Bericht zum Forschungsprojekt FE 77.0500/2010. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bergisch-Gladbach (2014); 128 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-95606-109-7 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 242)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Für Nutzer von Rollatoren und Rollstühlen stellt ein möglichst ebenerdiger Übergang zwischen Gehweg und Fahrbahn eine deutliche Erleichterung dar. Doch blinde und sehbehinderte Menschen benötigen beim Überqueren einer Straße eindeutige Hinweise zur Fahrbahnbegrenzung. Für Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen wurden deshalb standardisierte Einsatzempfehlungen und Ausführungshinweise für Bordsteine und Bodenindikatoren entwickelt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

8

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

Schreck, Benjamin (Verf.); Seiniger, Patrick (Verf.)

Abbiegeassistenten für Lkw. Grundlagen eines Testverfahrens. Bericht zum Forschungsprojekt F1100.5114002. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bremen: Fachverl. NW in der Carl Schünemann Verl. GmbH (2015); 36 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-95606-171-4, ISSN 0943-9307 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Fahrzeugtechnik; F 104)

Verlagsliteratur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Abbiegeunfälle mit Kollisionen zwischen rechtsabbiegenden Güterkraftfahrzeugen und Fahrrädern haben in der Regel schwerwiegende Folgen für den ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Ziel der BAST war es, Anforderungen und ein mögliches Testverfahren für Abbiegeassistenten zu entwickeln.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

9

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

Während der Erkenntnisstand über die hohe Gefährdung des regelwidrig linksfahrenden Radverkehrs vergleichsweise gut ist, liegen über die Sicherheit auf Radwegen, die in beiden Richtungen befahren werden dürfen, bislang nur wenige belastbare Erkenntnisse vor. Die Untersuchung sollte die Gefährdung des regelwidrig linksfahrenden Radverkehrs auf Einrichtungsradwegen mit der des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen vergleichen, die Wirkung verschiedener Maßnahmen zur Sicherung des linken Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen untersuchen und aus den Ergebnissen Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit im Zusammenhang mit dem Linksfahren ableiten.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

10

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. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Bergisch-Gladbach (2009); 127 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86509-920-4 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; V 184)
Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Für Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen, Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen wurden das Unfallgeschehen sowie die Flächennutzung von fast 39.000 Radfahrern untersucht. Der Anteil regelwidrig Linksfahrender liegt bei 20% bei Radwegen und bei 10% bei markierten Führungen. Auf mehreren untersuchten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen kommen Radfahrer häufiger in kritische Situationen als auf Radwegen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

11

Deutscher Bundestag, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Berlin (Auftr.)

Klinski, Stefan (Verf.)

Rechtsgutachten. Zuständigkeiten des Bundes bei der Förderung des Radverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur. Überarbeitete Endfassung. Berlin, im März 2016. (dt.)

Berlin (2016); 47 S.

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

12

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

Thieman-Linden, Jörg (Bearb.); Mettenberger, Tobias (Bearb.)

Kreisverkehrsplätze mit Radverkehr. (dt.)

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

13

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

Thieman-Linden, Jörg (Bearb.); Mettenberger, Tobias (Bearb.)

Radverkehrsanlagen außerorts. (dt.)

Berlin (2012); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr - Infrastruktur; I-8/2012)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

14

Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement (Hrsg.)

Puhe, Georg (Verf.)

Ohne Ampeln zügig mit dem Rad durch die Stadt. Duisburg macht Platz für mehr Rad- und Fußverkehr. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 35 (2014); Nr. 3; S. 36-38; Abb.; ISSN 1611-9169

Zeitschriftenaufsatz

Eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen durch die Innenstadt wurde in den letzten Jahren komplett umgestaltet. Hier zeigt sich exemplarisch das Umdenken in der Verkehrsplanung, wie es für viele Abschnitte im Straßenverkehr in Duisburg umgesetzt wird.

15

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

Innerörtliche Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. (dt.)

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

16

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/

17

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft -GDV-, Unfallforschung der Versicherer -UDV-, Berlin (Auftr., Hrsg.); GWT-TUD, Dresden (Bearb.)

Sicherheit von Grünpfeilen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Berlin (2015); XI, 218 S., Anh.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-59-6 (Forschungsbericht; 31)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) untersuchte die Technische Universität Dresden die Auswirkungen des Grünpfeils auf die Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen und der mit dem Grünpfeil versehenen Zufahrten. Aus einer Befragung konnten Hinweise zur Anwendungspraxis abgeleitet werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

18

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

Sicherung von bevorrechtigten umlaufenden Radwegen an innerörtlichen Kreisverkehren. (dt.) (Zus.:dt.)

Berlin (2017); 96 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-76-3 (Forschungsbericht; 46)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

19

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

Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Berlin (2012); 123 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-46-6 (Forschungsbericht; VI 05)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Das übergeordnete Ziel des Forschungsvorhabens war eine umfassende Untersuchung zur Verkehrssicherheit von nach dem derzeitigen Stand der Technik gestalteten innerörtlichen Kreisverkehren. Darüber hinaus waren die im aktuellen Regelwerk empfohlenen Gestaltungsvorschriften für Fußgänger und Radfahrer anhand neuer Unfalldaten kritisch zu überprüfen. Für die Analyse des örtlichen Unfallgeschehens wurden 100 Kreisverkehre in unterschiedlichen Bundesländern mit unterschiedlichen Randbedingungen (Verkehrsbelastung, Fußgänger- und Radverkehrsstärken, Lageparameter) ausgewählt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

20

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

Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. (dt.)

Berlin (2014); XII, 245 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-939163-52-7 (Forschungsbericht; 23)

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Kinder, ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte - "schwächere Verkehrsteilnehmer"- sind im Verkehrsraum aufgrund ihrer körperlichen und kognitiven Einschränkungen häufig benachteiligt. Doppelt schwer wiegt die Tatsache, dass diese Personengruppen bei Verkehrsunfällen zu Fuß oder mit dem Fahrrad besonders häufig (Kinder) oder besonders schwerwiegende Verletzungen bis hin zur Todesfolge (ältere Verkehrsteilnehmer) erleiden. Knotenpunkte haben dabei ein besonders hohes Risikopotenzial. Mehr als jeder zweite Unfall in Ortschaften geschieht an einem Knotenpunkt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

21

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/

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.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

23

Maier, Reinhold (Verf.)

Radverkehrsführung in Stadtstraßen - Aktuelle Anforderungen und Lösungen. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 57 (2013); Nr. 9; S. 583-586; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Mehrere Entwicklungen machen sich aktuell beim städtischen Radverkehr im Hinblick auf Art und Menge bei der Nutzung dieses Verkehrsmittels zunehmend bemerkbar und rufen neue oder veränderte Anforderungen an Infrastruktur der Stadtstraßen hervor. Die aus demografischen Veränderungen abzuleitenden Anforderungen lassen sich zwar teilweise durch technische Ausstattung bei Fahrzeug und Infrastruktur ausgleichen, sind aber dennoch in den Verhaltensweisen zukünftig verstärkt zu erkennen und werden beispielsweise bei Kenngrößen des Verkehrsablaufs in den Bemessungsverfahren relevant werden. Die beschriebenen Anforderungen betreffen bereits heute die Ausgestaltung und Planung von Radverkehrsanlagen im Stadtverkehr. Aber auch im Verkehrsablauf an Knotenpunkten z. B. bei der Lichtsignalsteuerung sind aktuell Veränderungen zu erwarten. An Beispielen werden die Probleme und Lösungsansätze aufgezeigt; einige der noch offenen Fragen bedürfen weiterer praktischer Erfahrungen mit neuartigen Lösungen.

24

Mensik, Karl (Verf.); Beyer, Felix (Verf.)

Koordinierung von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 57 (2013); Nr. 10; S. 621-627; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Derzeit ist die Koordinierung von Verkehrslichtsignalanlagen fast immer nur auf die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs abgestimmt. Im Rahmen des Forschungsprojekts KoRa (Koordinierung von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr) wurde ein Anlagenkonzept entwickelt, das eine radverkehrsadäquate Koordinierung von Verkehrslichtsignalanlagen ermöglicht und den RadfahrerInnen alle Informationen übermittelt, die für die Nutzung der Grünen Welle nötig sind. Als Grundlage dafür wurden die Geschwindigkeiten von über 3.000 RadfahrerInnen auf 14 Erhebungsstrecken in Wien, Linz und Graz gemessen und Regressionsmodelle zur Berechnung der Geschwindigkeit der RadfahrerInnen bei verschiedenen Rahmenbedingungen entwickelt. Das

Anlagenkonzept sieht die Messung der Geschwindigkeiten der RadfahrerInnen und deren Verarbeitung in Echtzeit vor. Die Grüne Welle soll den RadfahrerInnen durch LED-Lichter am Fahrbahnrand angezeigt werden. Um die zu erwartenden Wirkungen der Anlage abzuschätzen, wurde für eine Beispielstrecke eine Verkehrssimulation durchgeführt, die auch die Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel berücksichtigt.

25

Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung (Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); Design-Gruppe, Hannover (Bearb.); Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Förd.)

Alrutz, Dankmar (Bearb.); Willhaus, Elke (Bearb.); Sonderhüsen, Gisela (Bearb.)

Signale für den Radverkehr. Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung. Aktual., 2. Auflage. (dt.)

Münster (2013); 56 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Die aktualisierte Neuauflage 2013 berücksichtigt die zum 01.04.2013 in einer Neufassung in Kraft getretene Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die wesentlichen Änderungen der 2010 neu veröffentlichten "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) und der "Richtlinien für Lichtsignalanlagen" (RiLSA). Zusätzlich werden bewährte Praxislösungen der Stadt Münster und gute Ideen, Projekte sowie "best practice" Beispiele anderer Kommunen vorgestellt. Zielgruppe der Broschüre sind sowohl die Planer wie auch die Radfahrer selbst. Der Leitfaden erläutert Standardformen der Radverkehrssignalisierung für drei Grundformen, gibt Hinweise zum verkehrsrechtlichen Verständnis, stellt Verhaltensregeln für Radfahrer vor, informiert Fachleute in Straßenbau- und -Verkehrsbehörden anhand praxiserprobter Beispiele über Einsatzbedingungen und Gestaltungserfordernisse für den Entwurf und Betrieb solcher Anlagen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

26

National Information and Technology Platform for Transport, Infrastructure and Public Space -CROW-, Ede (Hrsg.)

Design manual for bicycle traffic. (engl.) (Zus.:engl.)

Ede: Crow (2017); ISBN 978-90-6628-659-7 (Record ; 28)

Verlagsliteratur

27

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

Alrutz, Dankmar (Bearb.); Böttcher, Alexandra (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/

28

Nordrhein-Westfalen, Landesbetrieb Straßenbau - Straßen.NRW-, Gelsenkirchen (Hrsg.); Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Bauen und Verkehr, Düsseldorf (Hrsg.)

Leitfaden. Barrierefreiheit im Straßenraum. (dt.)

Gelsenkirchen (2009); 110 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

29

Schreiber, Marcel (Verf.)

Verkehrssicherheit an lichtsignalisierten Knotenpunkten. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 60 (2016); Nr. 5; S. 272-280; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

30

Schwab, Arndt (Verf.)

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

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 37 (2016); Nr. 3; S. 35-39; Abb., Lit.; ISSN 1611-9169
Zeitschriftenaufsatz

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

31

Thiemann-Linden, Jörg (Verf.)

Mehr Fahrräder auf den Straßen. Ausblick auf kapazitätsorientierte Radverkehrsplanung. (dt.) (Zus.:dt.)

In: Verkehrszeichen, Mülheim/Ruhr: Kalwitzki; 28 (2012); Nr. 1; S. 7-12; Abb., Lit.; ISSN 0179-535X
Zeitschriftenaufsatz

Wie sieht die Straßenraumgestaltung für die postfossile Zukunft aus? Wird es bei deutlich mehr Radverkehr nicht zu eng auf den schmalen Radwegen? Und wie gehen wir mit dem zunehmenden Mengenproblem beim Fahrradparken um? Der Beitrag fasst den aktuellen Stand neuer Entwicklungen in Europa zusammen.

32

Tirol, Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, Innsbruck (Hrsg.)

Planungsleitfaden Radverkehr. Radfahranlagen/ Auswahlkriterien/ Trassierung/ Sichere Knotengestaltung/ Bodenmarkierung. (dt.)

In: Mobile. Impulse für eine nachhaltige Mobilität, Innsbruck (2007); 4; 37 S.; Abb., Tab., Lit.
Zeitschriftenaufsatz

33

Topp, Hartmut (Verf.)

Wie wird Radverkehr an großen Kreisverkehren sicher? (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 59 (2015); Nr. 10; S. 675-678; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219
Zeitschriftenaufsatz

Radfahren an innerörtlichen großen Kreisverkehren mit umlaufenden Zweirichtungsradwegen kann gefährlich sein. Rad-Verkehrsunfälle passieren an den Zu- und Ausfahrten, und zwar überproportional an zweistreifigen Zufahrten beim Radfahren im Uhrzeigersinn - egal ob legal oder illegal. Die Unfallsituation des Radverkehrs am Kreisverkehr Allgäuer Ring in Neu-Ulm ist gravierend. Zur Sicherung des Radverkehrs nennen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA u.a. zusätzliche Fahrbahnteiler zur Vereinfachung der Überquerung und Verbesserung der Sichtverhältnisse. Bislang gibt es dazu allerdings noch keine ausreichenden Erfahrungen. Eine überschlägliche Bewertung verschiedener Ansätze nach den Kriterien Verkehrssicherheit, Komfort für Fußgänger und Radfahrer, Kapazität und Kosten spricht im Fall Neu-Ulm für zusätzliche Fahrbahnteiler in den zweistreifigen Zufahrten.

34

TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Hrsg.)

Beyer, Felix (Verf.)

Koordinierung von Lichtsignalanlagen auf innerstädtischen Radrouten in Wien anhand der Bedürfnisse der Radfahrer. (dt.) (Zus.:dt.)

Dresden (2009); 71, X S.; Abb., Tab., Kt., Lit. (tech. Diplomarbeit; Dresden 2009)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

In der Arbeit wird untersucht, ob und wie der Fahrradverkehr durch einen attraktiveren Verkehrsablauf per "Grüner Welle" optimiert werden kann, ohne für die anderen Verkehrsteilnehmer zum Nachteil zu werden. Dazu werden zunächst die Eigenschaften des Radverkehrs analysiert und überprüft, in wie weit es möglich ist den Radverkehr zu koordinieren. Beispiele für die Koordinierungen der Radfahrer in Dänemark und den Niederlanden werden vorgestellt. In einer Simulationsstudie werden die Auswirkungen einer Koordinierung für die Radfahrer auf dem Radverkehr und den MIV anhand einer Beispielroute in Wien analysiert. Der Autor kommt zu dem Schluss, dass eine Koordinierung von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr sinnvoll ist und Grüne Wellen vor allem auf Radhaupttrouten eingerichtet werden sollten.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

D. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Niedersachsen: Osnabrück

Knotenpunkt mit hoher Verkehrsbelastung. Radfahrgerechter Umbau des komplexen Verkehrsknotens Hasetor. (dt.)

Die "Hasetorkreuzung" besteht eigentlich aus zwei nah beieinander liegenden Knotenpunkten (Erich-Maria-Remarque-Ring/Hasestraße und Erich-Maria-Remarque-Ring/Hasetorwall/Hansastraße) auf dem Wallring. Dieser umschließt die Osnabrücker Innenstadt und ist Teil des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Hasetorkreuzung ist gehört mit einer durchschnittlichen Tagesbelastung von 60.000 Kfz zu den hochgradig belasteten Knotenpunkten Osnabrücks. Sie hat ebenfalls eine hohe Bedeutung für den Rad- und Fußverkehr, da die angrenzende Bahnlinie eine starke Barriere bildet, die andere Wegbeziehungen verhindert. Die Wichtigkeit für den Radverkehr zeigt sich in der Einstufung in das "Rad-Hauptnetz" im "Radverkehrsplan Osnabrück 2005". Im Rahmen des Programms zur ÖPNV-Beschleunigung wurden die Kreuzungen mit dem Ziel überarbeitet, die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und dabei die Leistungsfähigkeit zu erhalten. Zwei Gruppen kamen dabei verstärkt in den Fokus der Planer: Radfahren und zu-Fuß-Gehen sollte sicherer und attraktiver werden. Bei der Umgestaltung wurden als teilweise neue Elemente die weitest gehende Führung auf Radfahrstreifen, eigene Aufstellspuren an den Ampeln für verschiedene Fahrrichtungen, Radfurten mit Rotmarkierung über den kompletten Knotenpunktbereich, eigene Signalisierung für Radfahrer mit "Grün"-Vorlauf sowie direkte Linksabbiegemöglichkeiten mit eigener Spur geschaffen.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

2

Deutschland

Leistungsfähigkeit von Radverkehrsanlagen in Großstädten. Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsqualität an Knotenpunkten. (dt.)

Der Radverkehrsanteil nimmt insbesondere in urbanen Räumen immer weiter zu. Die zukünftige Verkehrs- und Anlagenplanung für Radverkehrsanlagen steht somit vor großen Herausforderungen. Wurden diese bisher überwiegend nach Flächenverfügbarkeit und somit angebotsorientiert angelegt, so zeigt sich nun, dass gerade an wichtigen Radverkehrsverbindungen die Verkehrsanlagen so geplant werden müssen, dass sie den Qualitätsansprüchen einer guten und sicheren Verkehrsflussabwicklung auch aus Sicht des Radverkehrs genügen müssen. Die bestehenden Regelwerke gehen jedoch nur in ungenügendem Umfang auf das Kriterium der Verkehrsqualität des Radverkehrs ein. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) unterscheiden beispielsweise bei den Führungsformen an Knotenpunkten überhaupt nicht nach den Kapazitäten für den Radverkehr. Das allgemeine Ziel dieses Projekts ist es daher, mittels Verkehrsbeobachtungen, Verkehrssimulationen und der Umsetzung von Pilotmaßnahmen an exemplarischen Knotenpunkten Erkenntnisse zu gewinnen, die zur Verbesserung der Radverkehrsqualität in Städten beitragen werden. Das Verbundprojekt der Stadt Leipzig und der TU Berlin, Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb, wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) für den Bearbeitungszeitraum Februar 2016 bis Januar 2019 gefördert. Für die Gewährleistung der Übertragbarkeit der Ergebnisse sind die Städte Leipzig, Hannover, Frankfurt am Main und Oldenburg an der Projektdurchführung beteiligt. Im Rahmen des Projekts soll u.a. untersucht werden, welchen Einfluss die Dimensionierung der Führungsform auf die Verkehrsabwicklung an exemplarischen Knotenpunkten hat und wie sich insbesondere mit kurz- und/oder mittelfristigen sowie kostengünstigen Anpassungen an der Verkehrsanlage die Radverkehrsqualität an den exemplarischen Knotenpunkten maßgeblich verbessern lässt.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

3

Deutschland, Nordrhein-Westfalen: Münster
Promenade Münster. Attraktive Radquerung am Neutor unter schwierigen Bedingungen umgesetzt.
 (dt.)

Aus dem ehemaligen Stadtbefestigungsring entstand die Münstersche Promenade, autofrei für Fußgänger und Radfahrer angelegt. Die Promenade übernimmt für den Alltagsradverkehr die Funktion des wichtigsten innerstädtischen Verteilerrings. Das Neutor als Bestandteil des Befestigungsringes war das nördlichste Stadttor Münsters und wurde entsprechend als "verkehrliches Nadelöhr" und Kontrollpunkt konzipiert. Der Verkehrsknoten Neutor ist damals wie heute für das nordwestliche Münsterland eines der Haupteinfahrtstore der Stadt. Der Kreuzungspunkt der Promenade mit dem Neutor wies jedoch lange Zeit ein deutliches Defizit auf. Radfahrer wie Fußgänger mussten einen wenig komfortablen Umweg in Kauf nehmen, da keine durchgängige, geradlinige Wegeführung zur Querung der Straße Neutor vorhanden war. So nahmen in der Vergangenheit auch vermehrt Radfahrer während der Rotzeit des Autoverkehrs den kürzeren Weg über die Kreuzung, wobei es vermehrt zu Verkehrsunfällen kam, und das Neutor sich zu einer kritischen Unfallhäufungsstelle entwickelte. Die sehr hohen Verkehrsbelastungen und die große Bedeutung des Neutors im Straßennetz als Nord-Süd-Verbindung haben viele Jahre dazu geführt, die Belange des Rad- und Fußverkehrs zurückzustellen. Zunehmend fand jedoch bei Verkehrsplanung und Verkehrspolitik ein Umdenken statt: Die enorme Bedeutung der Promenade insbesondere für den Radverkehr, verbunden mit der kritischen Unfallsituation haben die Stadt Münster dazu motiviert, die erforderliche Radfahrerquerung am Neutor zu optimieren, auch wenn dies zulasten der Kfz-Leistungsfähigkeit gehen sollte. Mit der Eröffnung der neuen Führung im Herbst 2009 wurde eine aufwendige LSA-Schaltung in Betrieb genommen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, bei der die Schaltung im laufenden Betrieb noch mehrfach nachjustiert werden musste, wurde die neue Verkehrssteuerung trotz Einbußen bei den Grünzeiten von den Autofahrern akzeptiert. Die für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sicherere Querungssituation ist somit eine in einem intensiv geführten Planungsprozess gelungene „Win-Win-Situation“.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

4

Deutschland, Nordrhein-Westfalen: Duisburg
Neugestaltung der Ost-West-Innenstadtverbindung. Ohne Ampeln zügig mit dem Rad zur Innenstadt.
 (dt.)

Die Fahrradverbindung von Ost nach West durch die Innenstadt Duisburgs verlief bisher über die durch regen Fußgängerverkehr geprägte Königsstraße, Duisburgs Hauptgeschäftsstraße. Konflikte waren damit vorprogrammiert. Die Verbindung war zwar geradlinig und direkt, aber mit Störfaktoren behaftet. Beispielsweise wurden zu Veranstaltungen in der Innenstadt die entsprechenden Streckenabschnitte auch für den Fahrradverkehr gesperrt. Vor dem Hintergrund dieser Herausforderungen beschloss die Stadt Duisburg, den Radverkehr auf einer alternativen Route zu führen. Jetzt geht es parallel zur fußläufigen Hauptgeschäftsstraße über eine ehemals vierspurige Straße, die Bahnhof und Rathaus verbindet. Dabei stehen den Fahrradfahrern Flächen zur Verfügung, die zuvor den motorisierten Verkehrsteilnehmern vorbehalten waren. Der Fahrbahnquerschnitt wurde in der gesamten Länge auf eine Fahrspur je Richtung reduziert. Der gewonnene Raum wurde für Radfahrstreifen auf der Fahrbahn genutzt. Die neue Verkehrsraumgestaltung führt zu einer "Beschleunigung" für den Rad- und Fußverkehr und bietet deutlich mehr Komfort. Dafür sorgt auch die Neugestaltung von vier auf der Route liegenden Kreuzungen. Bisher wurde der Verkehr hier mit Ampeln geregelt, die für den Kfz-Verkehr getaktet waren. Im Zuge der Neugestaltung wurden die vier Ampelanlagen demontiert. Die Hauptachse mit den Radfahrstreifen ist nun vorfahrtsberechtigt, die einmündenden Straßen sind untergeordnet. Die Fahrbahn wurde von vier auf zwei Spuren zurückgebaut. Das Anlegen von Rechtsabbiegespuren, separater Geradeauspuren und Linksabbiegespuren sorgen für eine sichere und komfortable Fahrt. Fußgänger können an vier Zebrastreifen mit Querungshilfen sicher und ohne lange Wartezeiten die Straße überqueren. Der Verkehr läuft deutlich flüssiger als zuvor: Keine hektischen Anfahrmanöver, kein abruptes Bremsen. Fußgänger und Radfahrer haben deutlich weniger Wartezeiten hinzunehmen. Die Anteile des Rad- und Fußverkehrs haben unseren Beobachtungen zufolge auf dieser Verbindung deutlich zugenommen. Es ist jetzt attraktiver, aus Richtung Bahnhof mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

5

Deutschland, Bayern

Neue Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen in der Kapuzinerstraße und am Rotkreuzplatz. Neuaufteilung von Verkehrsflächen. (dt.)

In München wird bereits seit Jahrzehnten die Radverkehrsinfrastruktur ausgebaut. Ausgenommen waren bislang jedoch Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen, deren Realisierung zu Einschränkungen der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr geführt hätte. Das grundsätzliche dichte und flächendeckende Radverkehrsnetz weist daher entlang der vor allem für den schnellen Alltagsradverkehr bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen Lücken und Engpässe auf. Zwei Beispiele für jüngst realisierte Lückenschlüsse und fahrradfreundliche Umgestaltungen auf solchen Verkehrsachsen sind die Kapuzinerstraße und der Rotkreuzplatz. Zu beiden Straßenzügen gab es seit vielen Jahren immer wieder Anträge und Beschwerden. Für beide Straßenzüge wurden Lösungsansätze im Sinne von „Pilotprojekten“ entwickelt, mit denen die für die Radverkehrsinfrastruktur notwendigen Flächen durch Wegnahme von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr gewonnen wurden. Auf der Kapuzinerstraße wurden beidseitig Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen angeordnet, der motorisierte Individualverkehr wird fortan mit Ausnahmen einstreifig geführt. Für den ÖPNV wurden sogar Verbesserungen erzielt, bspw. in Form von Kaphaltstellen. Für den Rotkreuzplatz war es möglich, mit geringem Aufwand einen Verkehrsversuch zur Abschätzung der Auswirkungen einer Fahrspurreduzierung für den Kfz-Verkehr durchzuführen. Die überwiegende Mehrheit der Kfz-Fahrer hielt sich an die extra aufgebrachte Markierung. Die Maßnahme wurde durch intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Nachdem im Versuch keine unerwünschte Verlagerung von Kfz-Verkehr in das untergeordnete Straßennetz zu beobachten war und die Beeinträchtigungen im Kfz-Verkehr auch in den Spitzenstunden vertretbar waren, wurde in Abstimmung mit der Polizei und mit Einwilligung des örtlichen Bezirksausschusses der dauerhafte Umbau beschlossen. Hierzu wurde der gesamte Fahrbahnbelag erneuert. In der Mitte der Fahrbahn blieb auf den für den Kfz-Verkehr verbleibenden beiden Fahrspuren das Kopfsteinpflaster erhalten. An beiden Fahrbahnseiten wurden asphaltierte Radfahrstreifen eingebaut.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/