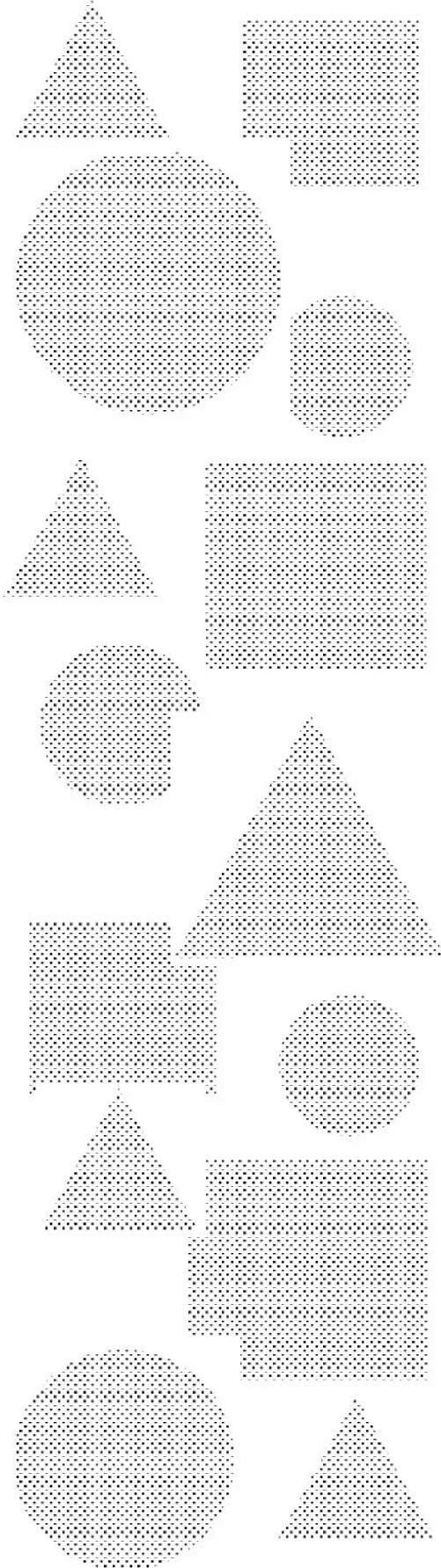




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



## Radverkehr ganz groß in Klein- und Mittelstädten

Seminar der Fahrradakademie des Difu



Deutsches Institut  
für Urbanistik

Kommunalwissenschaftliches  
Informationszentrum

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

© Difu, Berlin 2018  
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, Bau und Stadtentwicklung 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 Fahrradverkehr 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. Publikationen zum Seminarthema.....	6
D. Praxisbeispiele.....	12

## 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. RASSt 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. Ausgabe 2015. (dt.)**

Köln (2015); 90 S.; Abb., Tab., Reg.; ISBN 978-3-939715-91-7 (FGSV; 321: R1)

Graue Literatur

Die Lichtsignalsteuerung ist ein wichtiges Instrument im Rahmen übergeordneter Verkehrskonzepte, bei denen auch Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs und zur Bündelung der Kraftfahrzeugströme auf bestimmten Routen ineinander greifen. Als dynamisches Element ist die Lichtsignalsteuerung ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmanagements. Die Richtlinien enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und für den Betrieb von Lichtsignalanlagen und stellen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gültigen Stand der Technik dar.

## 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

Birkholz, Tim (Verf.)

**Quo vadis, Radweg? Wie radeln wir am sichersten? (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Abfahren. Das VSF-Fahrradmagazin., Berlin: VSF (2016); S. 23-25; Abb.

Zeitschriftenaufsatz

"Bordstein-Radwege sind unsicher!" und "Radfahrer gehören auf die Straße!" - diese Positionen hat wohl jeder schon einmal gehört. Als Ergebnis dieser Über-

zeugung finden sich vielerorts auf die Fahrbahn gemalte Radfahr- und Schutzstreifen, auch auf stark befahrenen Hauptstraßen. Doch mittlerweile wird Kritik daran laut. Zu Recht, denn im internationalen Vergleich zeigt sich, dass eine komplette bauliche Trennung der Verkehrsströme die sicherste Alternative ist. Freilich auch die teuerste. Der Autor nennt die billige Infrastruktur daher einen Irrtum der deutschen Radverkehrsplanungsgeschichte und fordert schnellstens Korrektur.

### 4

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

Graf, Thimo (Verf.)

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

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

Verlagsliteratur

Die Wahl des Verkehrsmittels wird wesentlich von psychologischen Prozessen beeinflusst: subjektiven Empfindungen, Gewohnheiten sowie der Wahrnehmung der Umwelt. Das Handbuch zeigt praxisnah auf, was Menschen vom Radfahren abhält und mit welchen Maßnahmen Kommunen den Modal Split-Anteil des Radverkehrs nachhaltig erhöhen können. Dafür werden vier klassische Nutzertypen mit ihren jeweiligen Bedürfnissen beschrieben sowie die kommunalen Handlungsfelder in den einzelnen Fachbereichen verständlich aufbereitet. Grundlage ist das vom Institut für innovative Städte auf Basis wissenschaftlicher Studien und umfassender Praxiserfahrungen entwickelte Hygge-Modell mit seinem integrativen Ansatz. Ein besonderes Augenmerk legt der Autor auf das Sicherheitsgefühl und beantwortet die Frage, wann die Führung des Radverkehrs im Seitenraum der Führung auf der Fahrbahn überlegen ist. Der Leser ist anschließend in der Lage zu erkennen, welche Faktoren im Radverkehr Stress erzeugen und wie eine attraktive, nutzerorientierte Radverkehrsförderung gestaltet werden kann. Insofern dient das Handbuch als ideale Ergänzung zu bestehenden Regelwerken wie der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und macht es zu einem Standardwerk für Stadt- und Verkehrsplaner sowie Entscheider aus Politik und Verwaltung.

## 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

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. 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/)

## 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 und zum Klimaschutz beitragen. Das Planungshandbuch bietet 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

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

## C. Publikationen zum Seminarthema

1

### Stadt Baunatal

Die Stadt Baunatal liegt im Landkreis Kassel in Nordhessen. Die Mittelstadt selbst sowie das Umland können auf verschiedenen touristischen Radwegen erkundet werden.

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

2

### Stadt Brühl

Brühl ist eine mittelgroße Stadt im Rhein-Erft-Kreis in Nordrhein-Westfalen, die unter dem Motto „Stadt der kurzen Wege“ eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs betreibt. Informationen zum Radverkehr erhalten Sie unter Wirtschaft & Verkehr → Anreise & Parken → Mit dem Fahrrad.

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

3

### Gemeinde Oberhaching

Unter der Devise „Oberhaching steigt auf!“ setzt die Gemeinde Oberhaching im oberbayerischen Landkreis München verschiedene Aspekte einer nachhaltigen Radverkehrsförderung um.

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

4

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

**ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017. 18. Bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt. (dt.)**

Bremen (2017); 52 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

5

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

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

Krefeld (2013); 66 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Querungsstellen außerhalb von Knotenpunkten weisen oft keine eindeutige Verkehrsregelung auf, was häufig zu Unfällen zwischen Radfahrern und motorisiertem Verkehr führt. Die Broschüre zeigt zwölf Möglichkeiten zur Vorfahrtsregelung an Querungsstellen, die verkehrsplanerisch die Attraktivität einer Radverkehrsachse steigern können.

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

6

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

**Ortsdurchfahrten gestalten. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten. (dt.)**

Stuttgart (2016); 47 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Eine große Anzahl der baden-württembergischen Ortsdurchfahrten führt durch Dörfer und kleine Städte. Die Verkehrs- und Raumplanung muss den Straßenraum deshalb bürgerfreundlich, lebenswert und zugleich sicher gestalten. Gerade in den dörflichen Ortsdurchfahrten mit vergleichsweise geringen Verkehrsbelastungen können nachteilige Wirkungen des Straßenverkehrs minimiert und ausgewogene Lösungen gefunden werden. Die Broschüre hat insbesondere die Neugestaltung von dörflich geprägten Ortsdurchfahrten mit schwachen bis mittleren Verkehrsbelastungen im Blick. Mit ihr sollen das planerische Instrumentarium, die vielfältigen Richtlinien, Empfehlungen und Anregungen für eine integrierte Straßenraumgestaltung aufgezeigt und anhand von Praxisbeispielen erläutert werden.

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



## 7

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

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

Potsdam (2011); 60 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

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

## 8

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

**Radpotenziale im Stadtverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

Bremen: Fachverl. NW (2013); 82 S., Anh.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-95606-026-7 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik; 227)

Verlagsliteratur; Bericht; Elektronisches Dokument

Im Kontext von Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung wird die konsequente Förderung des Radverkehrs als ein geeigneter verkehrsplanerischer Ansatz gesehen. Bislang lagen keine quantifizierte Aussagen zu den Einsparpotenzialen vor, die sich durch eine wirksame Zunahme des Radverkehrsanteils an den (innerörtlichen) Verkehrsleistungen zur Umweltentlastung ergeben. Die Quantifizierung von Maßnahmenwirkungen wird in diesem Forschungsprojekt auf der Ebene Gesamtstadt mit einem makroskopischen Verkehrsmodell für die Bestandssituationen ("Analysefall") und definierten Struktur- und Infrastrukturentwicklungsszenarien ("Prognosefälle") für drei Beispielstädte gebildet.

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

## 9

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Bearb., Hrsg.); Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.)

Lehmbrock, Michael (Verf.); Spott, Merja (Verf.); Beckmann, Klaus J. (Verf.)

**Nachhaltiger Stadtverkehr und benachteiligte Stadtquartiere. Gute Praxisbeispiele in Europa. (dt.)**

Berlin (2007); 32 S.; Tab., Lit.; ISSN 1863-8732 (BBR-Online Publikation; 11/2007)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Beitrag kommunaler Verkehrsplanung zur Verbesserung der Lage benachteiligter Stadtgebiete wird allgemein unterschätzt. In diesem Papier werden Konzepte vorgestellt, wie sich mit einem integrierten Planungsansatz die Mobilität in den Stadtquartieren verbessern lässt, ohne dabei eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs in der gesamten Stadt und Region zu beeinträchtigen. Dazu waren die sozialen, ökonomischen und ökologischen Dimensionen nachhaltiger Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

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

## 10

Deitert, Manuel (Verf.)

**Radverkehrsmobilität und Barrierefreiheit. Reken - die fahrradfreundlichste Kommune Deutschlands. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 71 (2016); Nr. 6; S. 263-265; Abb.; ISSN 1437-417X

Zeitschriftenaufsatz

Die Gemeinde Reken erzielte beim Fahrradklimatest das beste Resultat aller Kommunen unter 50.000 Einwohnern, ein Ergebnis jahrzehntelanger Anstrengungen. Heute sind alle Hauptverkehrsstraßen mit separaten Fahrradwegen ausgestattet und Reken verfügt über ein abwechslungsreiches Radwegenetz. 2009 fasste die Gemeinde den Grundsatzbeschluss, bei straßenbaulichen Maßnahmen vorrangig die Verkehrssicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Gehwege werden gezielt barrierefrei ausgebaut und Ruhezonen für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet. Zudem bietet Reken ein umfangreiches Veranstaltungsangebot für Radfahrer. Auch die ansässigen Gastronomie- und Hotelbetriebe haben sich besonders auf Radfahrer ein-

gestellt. Außerdem unterstützen die Hotels sowie die Jugendherberge - zertifiziert als "Bett+Bike-Betrieb" - die Gemeinde beim Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Elektrotankstellen für E-Bikes und E-Rollstühle.

## 11

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

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

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel>

## 12

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

**Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen. (dt.)**

Berlin (2018); 18 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 76)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

## 13

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

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

## 14

Helferich, Vera (Verf.); Gerlach, Jürgen (Verf.)

**Empfehlungen zur Gestaltung von Engstellen in Ortsdurchfahrten. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 57 (2013); Nr. 3; S. 136-143; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

## 15

HS Karlsruhe Technik und Wirtschaft, Fakultät Architektur und Bauwesen (Hrsg.)

Schell, Johannes (Verf.)

**Möglichkeiten der Radverkehrsführung auf zweistreifigen Richtungsfahrbahnen. (dt.) (Zus.:dt.)**

Karlsruhe (2007); 184 S., Anl.; Abb., Tab., Kt., Lit. (tech. Masterarbeit; HS Karlsruhe 2007)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen stehen in besonderem Maße in der Konkurrenz unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Im Fahrzeugverkehr sind Hauptverkehrsstraßen meist sowohl für den Kfz- als auch den Radverkehr von hoher Bedeutung. In vielen Fällen hat der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr das Nachsehen, es bleibt kein Platz für die nach StVO und geltendem Regelwerk erforderliche besondere Führung des Radverkehrs. In den vergangenen Jahren sind zwei Lösungsansätze für die verkehrstechnische effizientere Nutzung von Verkehrsflächen entstanden. Dies ist zum einen der Einsatz schmaler, von Pkw zweistreifig, von Lkw einstreifig befahrbarer Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr. Zum anderen bieten Schutzstreifen die Möglichkeit einer separaten Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Verallgemeinerbare Erfahrungen hierzu liegen bislang allerdings nicht vor. Dabei sind wesentliche Fragen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufes und der Leistungsfähigkeit zu klären. Hier setzt die Aufgabenstellung der Masterthesis an, die Möglichkeiten der Radverkehrsführung auf zweistreifig befahrenen, schmalen Fahrbahnen zu untersuchen.

Aufbauend auf den aus der Literatur und den Regelwerken abgeleiteten Einsatzbereichen sowie aus den empirisch ermittelten Ergebnissen ist der Beispielabschnitt der Rheinstraße in Karlsruhe hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit zu beurteilen und Veränderungen zu empfehlen und in den erwarteten Wirkungen zu beschreiben. Im Gesamtergebnis werden allgemeine Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs auf zweistreifig befahrenen, schmalen Fahrbahnen erwartet, die am Beispiel der Rheinstraße in Karlsruhe empirisch untermauert werden.

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

## 16

Jennert, Raimund (Verf.)

### **Fahrradtourismus im Trend. Kommunen können mit durchdachten Konzepten profitieren. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Stadt und Gemeinde interaktiv, Burgwedel: Winkler & Stenzel; 68 (2013); Nr. 7/8; S. 322-324; Abb.; ISSN 1437-417X  
Zeitschriftenaufsatz

Urlaubsreisen mit dem Fahrrad erfreuen sich in Deutschland steigender Beliebtheit. Fahrradtourismus stellt gerade für die ländlichen Regionen eine besondere Chance dar. Um diese vielversprechende Form des Tourismus weiter zu stärken, sind allerdings auch Anstrengungen auf kommunaler Ebene erforderlich: Das Radverkehrsnetz muss weiter ausgebaut und verbessert werden, fahrradfreundliche Übernachtungsmöglichkeiten ausgewiesen und spezielle Tourismuskonzepte entwickelt werden. Dann kann der Fahrradtourismus für viele Städte und Gemeinden eine Chance zu Stärkung der heimischen Wirtschaft darstellen.

## 17

Netz, Hartmut (Verf.)

### **Wie man dem Drahtesel auf die Sprünge hilft. Kommunale Infrastruktur Fahrradverkehr. (dt.)**

In: Umweltbriefe. Energie, Klima, Mobilität, Natur, Berlin: Walhalla u. Praetoria Verl. (2014); Nr. 13; S. 6; Abb.; ISSN 1866-0037  
Zeitschriftenaufsatz

## 18

Niedersachsen, Landesbehörde für Straße und Verkehr, Hannover (Hrsg.)

Alrutz, Dankmar (Verf.); Bögert, Felix (Verf.); Backhaus, Jörg (Verf.)

### **Schutzstreifen für den Radverkehr in Ortsdurchfahrten. (dt.) (Zus.:dt.)**

Hannover (2007); 35 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Schutzstreifen sind bereits seit Mitte der 90er Jahre in den Regelwerken und seit 1997 in der StVO als Führungsform des Radverkehrs verankert. Bislang ist ihre Anwendung im ländlichen Raum und insbesondere in Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen noch selten. Die Erfahrungen mit realisierten Schutzstreifen zeigen jedoch, dass sie bei Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen auch bei verkehrlichen Verhältnissen, wie sie üblicherweise in Ortsdurchfahrten bestehen, eine geeignete und kostengünstige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit und Verkehrsqualität für den Radverkehr sein können. Die Broschüre soll eine Planungshilfe bieten, auf deren Grundlage die Potenziale für einen Einsatz von Schutzstreifen in Ortsdurchfahrten sachgerecht ausgeschöpft werden können.

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

## 19

Niedersachsen, 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, be-

wertet diese unter verkehrs- und straßenrechtlichen Vorgaben und entwickelt sie zu Lösungen weiter, die zu einer sicheren und nachvollziehbaren Radverkehrs-führung beitragen. Inhaltlich berücksichtigt der Leitfaden deshalb auch die aktuellen technischen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010, RAL 2012).

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

## 20

Niedersachsen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hannover (Hrsg.); Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Bearb.); Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen -AGFK-Niedersachsen-, Hannover (Bearb.)

**Fahrradland Niedersachsen 2017. Zertifizierung "Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen" und Aktuelles zum Radverkehr. (dt.)**

Hannover (2017); 46 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

## 21

Ortlepp, Jörg (Verf.)

**Entwicklung bei der Gestaltung von Radverkehrsanlagen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 61 (2017); Nr. 5; S. 330-336; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Der Anteil des Radverkehrs auf deutschen Straßen steigt seit Jahren kontinuierlich. Insbesondere innerorts gehört das Fahrrad heute in vielen Kommunen zum dominierenden Straßenbild. Die vorhandene Infrastruktur ist jedoch vielfach nicht auf diese hohe Anzahl Radfahrer ausgelegt, sie ist unterdimensioniert und teilweise weder sicher noch komfortabel nutzbar. Die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten bereits eine Vielzahl wichtiger Hinweise zur adäquaten Gestaltung und Dimensionierung notwendiger Radverkehrsanlagen bzw. von Straßen, die möglichst sicher mit dem Rad befahren werden können. Neue Elemente der Radverkehrsführung wie Radschnellwege, Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen in Mittellage werden inzwischen intensiv erforscht.

## 22

Scholz, Andreas (Verf.)

**Gute Infrastruktur kommt an. Fahrradkommunen. (dt.) (Zus.:dt.)**

In: Der Gemeinderat, Schwäbisch-Hall: pVS, pro Verlag und Service; 60 (2017); Nr. 10; S. 46-47; Abb.; ISSN 0723-8274

Zeitschriftenaufsatz

Städte und Gemeinden wissen, dass eine fahrradfreundliche Infrastruktur den innerstädtischen Verkehr entlastet und den sanften Tourismus ankurbelt. Der Beitrag betrachtet Hannover, Aachen sowie Bad Berka. In Hannover wurde im Jahr 2016 eine Initiative ins Leben gerufen, die unter dem Motto "Lust auf Fahrrad" den Anteil des Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2025 auf mindestens 25 Prozent steigern möchte. In Aachen, mit seiner Lage im Dreiländereck von Deutschland, Niederlande und Belgien, wird neben dem innerstädtischen Fahrradverkehr der grenzüberschreitende Fahrradtourismus besonders vorangetrieben. Auch in dem thüringischen Kurort Bad Berka im Weimarer Land, in dem der Fahrrad-tourismus neben dem Wandern eine zentrale Bedeutung hat, soll die Fahrradinfrastruktur durch Qualitätsverbesserungen weiter ausgebaut werden.

## 23

Stadt Göppingen, Fachbereich Tiefbau, Umwelt und Verkehr (Hrsg.); Planungsbüro VIA, Köln (Bearb.) Renftle, Helmut (Projlt.); Maurer, Wilfred (Projlt.); Gwiasda, Peter (Bearb.); Reuter, Peter (Bearb.)

**Radverkehrsstrategie. Göppingen auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune. (dt.)**

Göppingen (2012); 40 S.; Abb.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Die Radverkehrsstrategie wurde von BürgerInnen der Stadt im Forum Radverkehr in mehreren Arbeitskreissitzungen gemeinsam mit dem Planungsbüro VIA erarbeitet. Insgesamt 15 Leitprojekte wurden auf den Weg gebracht. Hierzu gehören ein Fahrradparkhaus am Bahnhof sowie die Öffnung der Einbahnstraßen sowohl in der Altstadt als auch in der Nordstadt. Für die Teilnehmer der Arbeitskreise war die Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung für die Radverkehrsförderung.

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

## 24

Steinfurt/Kreis, Planungsamt (Hrsg.)  
 Huelmann, Robert (Bearb.)  
**Informationen zur Verkehrsentwicklungsplanung. Radverkehr im Kreis Steinfurt. Alltagsradverkehr, Freizeitverkehr, Radinfrastruktur. (dt.)**  
 Steinfurt (2009); 88 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.  
 Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Das Dokument informiert umfassend über das Netz der Alltags- wie auch der Freizeitrouten. Das Fahrrad findet seinen vorrangigen Einsatz in der Nahmobilität zur Überwindung von Kurzstrecken, bietet eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung und dient darüber hinaus der körperlichen Fitness und Gesundheit. Bei weiter zunehmenden Energiekosten hilft es auch Geld zu sparen. Beispielgebend für das ganze Land wurde im Jahr 2000 erstmalig eine flächendeckende einheitliche Beschilderung der touristischen Radwege installiert. Aufbauend u.a. auf diesen Erfahrungen hat das Land NRW in diesem Jahr das Radverkehrsnetz NRW eröffnet. Das gesamte Radwegenetz im Kreis Steinfurt wurde dabei neu konzipiert und der "Radelpark Münsterland" in das landesweit einheitlich ausgeschilderte Radwegenetz integriert.

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

## 25

Topp, Hartmut H. (Verf.)  
**Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft. (dt.) (Zus.:dt., engl.)**  
 In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 58 (2014); Nr. 6; S. 385-393; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219  
 Zeitschriftenaufsatz

Mobilität ist auch für ältere Menschen ein Grundbedürfnis. Die Straßenraumgestaltung kann Mobilität erleichtern oder erschweren. In der Vergangenheit waren Autoverkehr und Erwachsene im Leistungsalter Maßstab der Straßenraumgestaltung. Geringere Geschwindigkeit und weniger Hektik sind das Fundament einer altengerechten Verkehrswelt. Hinzu kommen die Reduzierung der Komplexität, Zeit- und Fehlertoleranz, die selbsterklärende Straße, Standardlösungen und Standardelemente. Die traditionelle Barrierefreiheit ist weiterzuentwickeln zum Design für alle. Neben der Verkehrssicherheit wird die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum in der alternden Gesellschaft ein zentrales Anliegen.

## D. Praxisbeispiele

### 1

Deutschland, Bayern: Deggendorf  
**Infrastruktur für den Radverkehr. Radbrücke über die Donau in Deggendorf. (dt.)**

In der Region Deggendorf ist die Funktion als Freizeit- und Erholungsraum ein wichtiger Standortfaktor. Die Stadt Deggendorf hat daher mit den Nachbarorten die Vision entwickelt, die beiden Städte Deggendorf und Plattling in einem gemeinsamen Zentrum sichtbar zusammen zu führen und diese in Form einer "grünen Achse" miteinander zu verbinden. Hierfür wurde ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept erstellt, in dem eine Radwegmagistrale festgelegt wurde. Teil dieses Konzepts der "grünen Achse" ist ein neuer Donauübergang in Deggendorf für Fußgänger und Radfahrer. Bis 2014 befand sich der einzige Donauübergang für Fußgänger und Radfahrer auf einer von Pkw stark befahrenen Brücke, die zudem mehrere Kilometer stromabwärts der eigentlich notwendigen Wegebeziehungen von Fußgängern und Radfahrern liegt. Diese Brücke war nur unzureichend für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, da die Wege dorthin über zahlreiche Engstellen führten, durch die Radfahrer ohne eigene Wege auf den z.T. sehr stark befahrenen Staatsstraßen geführt werden mussten. Dies führte u.a. dazu, dass Kinder nicht das Rad nutzen, um z.B. zu dem südlich der Donau gelegenen Ganzjahresbad zu gelangen. Die autonome Erreichbarkeit einiger Stadt- und Erholungsquartiere für unsichere Radfahrer war erheblich eingeschränkt. Die neue Geh- und Radwegebrücke über die Donau ist das regionale Leuchtturmprojekt zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Mit ihr wurden die Wegebeziehungen zwischen den in ihrer Nähe gelegenen zentralen Wohngebieten Deggendorfs und Arbeitsplätzen bzw. Freizeiteinrichtungen auf der gegenüberliegenden Donauseite erheblich verbessert und somit die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad auch im Alltagsverkehr wesentlich erhöht. Die neue Geh- und Radwegebrücke über die Donau hat den Isarradweg aufgenommen und ist ein zentraler Anbindungspunkt im Deggendorfer Radwegenetz.

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

### 2

Deutschland, Bayern: Fürstenfeldbruck  
**Fahrradfreundlicher Umbau eines Knotenpunktes. Mittelinsel für Radfahrer und Fußgänger. (dt.)**

Der letzte östliche Abschnitt der Landsberger Straße stellte lange Zeit im städtischen Radwegenetz eine Barriere zwischen dem Brucker Westen und der Innenstadt dar. Er wurde häufig von Radfahrern verbotswidrig entgegen der Einbahnstraße oder auf dem nördlich verlaufenden Gehweg befahren. Aufgrund des relativ starken Gefälles von Straße und Gehweg und entgegen kommandem Lkw-Verkehr stellte dieser Zustand ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Ebenfalls war die Überquerung der Schöngeisinger Straße im näheren Bereich des Knotenpunktes Landsberger Straße oftmals sehr gefährlich. Anlässlich eines schweren Unfall wurde der komplette Knotenpunkt überplant. Die Ziele bestanden in der Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger über die Schöngeisinger Straße sowie in der Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung. In der Einbahnstraße wurde ein Schutzstreifen für stadtauswärts fahrende Radfahrer markiert. Die Radfahrer, welche diesen Streckenabschnitt entgegen der Einbahnstraße befahren, werden auf einem 1,60 m breiten Radweg geführt. Im Einmündungsbereich Schöngeisinger Straße/ Landsberger Straße wurde eine langgezogene Querungshilfe geplant. Diese erlaubt sowohl dem Fußgänger als auch dem Radverkehr von und zur Landsberger Straße eine sichere Querung über die Schöngeisinger Straße. Die Insel ist 2,50 m breit, so dass die Aufstellung eines Fahrrades möglich ist. Die entlang der Schöngeisinger Straße fahrenden Radfahrer werden mittels rot eingefärbten Schutzstreifen vom Radweg auf die Fahrbahn (stadteinwärts) bzw. von der Fahrbahn auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg (stadtauswärts) geführt. Die Querungshilfe und die Änderungen in der Einbahnstraße, z.B. Markierungsarbeiten, wurden im Oktober 2016 fertiggestellt.

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

## 3

Deutschland, Hessen: Bad Wildungen

**Radwegenetz Kernstadt Bad Wildungen. Radfahren in Bad Wildungen – im Alltag und in der Freizeit. (dt.)**

Die bewegte Topografie Bad Wildungens sorgte bis zum Jahr 2000 für nur wenige Investitionen für den Radverkehr. Dann aber wurde realisiert, dass mit Blick auf die touristische Positionierung der Stadt Wanderer und Radler eine bedeutende Zielgruppe darstellen. Folglich wurde ein Radwegekonzept entwickelt, welches noch heute die Grundlage für die Radwegeentwicklung der Stadt darstellt. Das Radverkehrskonzept formuliert die Zielsetzung, ein nutzerorientiertes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu entwickeln, das die wichtigsten innerörtlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbindet und die Verknüpfung mit dem überörtlichen Radwegenetz gewährleistet. Dafür soll die bestehende Radwegeinfrastruktur verbessert und sinnvolle Netzergänzungen vorgenommen werden. Hinzu kommen Empfehlungen für eine Radverkehrswegweisung, den Umgang mit dem ruhenden Verkehr sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV.

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

## 4

Deutschland: Landkreis Ludwigslust-Parchim, Landkreis Grafschaft Bentheim, Landkreis Northeim, Landkreis Stormarn, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Köln, Fontanestadt Neuruppin

**Schutzstreifen außerorts. Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz. (dt.)**

Gegenwärtig ist die Markierung von Schutzstreifen außerorts in Deutschland nach den Bestimmungen der StVO auf Grund fehlender Erkenntnisse nicht zulässig. Das Standardelement zur Führung des Radverkehrs außerorts sind vielmehr gemeinsame Geh- und Radwege, für die nach den Regelwerken ab bestimmten Kfz-Verkehrsstärken eine Anforderlichkeit zur Sicherung des Radverkehrs gegeben ist. Jedoch gibt es in außerörtlichen Bereichen auch unterhalb dieser Schwelle einen Bedarf zur Sicherung des Radverkehrs sowie zur Verbesserung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung. Die bestehende Er-

kenntnislücke soll mit dem Projekt geschlossen werden. Das Vorhaben bezieht sich auf den Einsatz beidseitiger Schutzstreifen auf Straßen bis zu einem Belastungsbereich von etwa 4.000 Kfz/Tag. Untersucht werden Fahrbahnen, bei denen nach Abmarkierung der beidseitigen Schutzstreifen die verbleibende Kernfahrbahn nur einstreifig zu befahren ist, im Begegnungsfall Kfz/Kfz also die Schutzstreifen in Anspruch genommen werden müssen.

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

## 5

**Gute Straßen in Stadt und Dorf. Beispielsammlung. (dt.)**

Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen, Plätzen und Verkehrsanlagen. Die geltenden Entwurfsregelwerke lassen notwendigerweise Spielräume zu und entsprechen je nach Ausgabejahr nicht unbedingt dem aktuellen „State of the Art“. Der Abwägungsprozess im Zuge von Entwurfsplanungen bringt vielfältige, teils widersprechende Anforderungen mit sich. Bei Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten und spezifischen Interessen können relevante Qualitätsmerkmale im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Straßenraumgestalt verloren gehen. Die gegebenen Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilungen zu, die wünschenswert wären. Vor diesem Hintergrund hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die TH Köln damit beauftragt, ein Format zu schaffen, mit dem gut gestaltete Straßen und Plätze in Deutschland bekannt gemacht werden sollen. Zielgruppen der Beispielsammlung sind Fachleute und interessierte Laien, die sich mit dem Straßenentwurf befassen: Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, über Straßenplanung und -entwurf fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt die interessierte Öffentlichkeit.

<https://www.dvr.de/beispielsammlung.html>