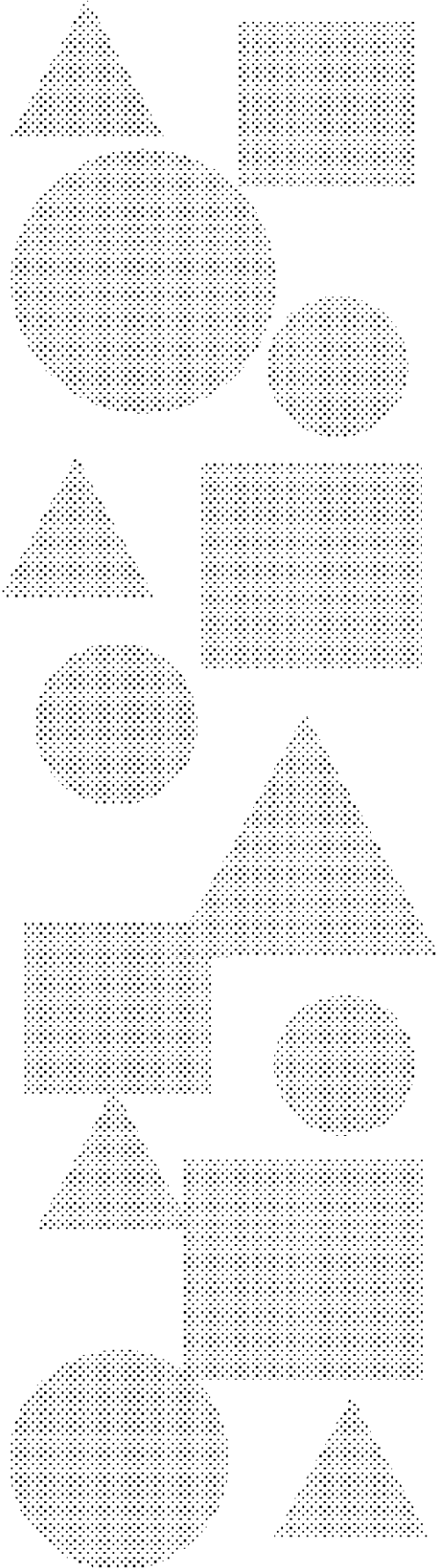




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



Radverkehr planen unter schwierigen Bedingungen. Zielkonflikte und Flächenkonkurrenzen.

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 2019
Alle Rechte sind vorbehalten. Insbesondere sind die
Überführung in maschinenlesbare Form sowie das
Speichern in Informationssystemen auch auszugsweise
nur mit schriftlicher Genehmigung des Difu gestattet.

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

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

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

Literaturdatenbank im Fahrradportal nrvp.de

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

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

Benutzungshinweis

Die folgende Literaturliste enthält relevante neuere Dokumente und Praxisbeispiele zum Thema Radverkehrsplanung 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.....	3
C. Publikationen zum Seminarthema.....	4
D. Praxisbeispiele.....	11

A. StVO, VwV-StVO und technische Regelwerke

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

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

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

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

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

Graue Literatur

7

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 (FSGV; 321: R1)

Graue Literatur

8

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

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/)

4

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.

5

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/)

6

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

Erfolgreiche Wege für den Radverkehr. Leitfaden Radverkehrsförderung. Ein Praxis-Leitfaden für Städte, Gemeinden, Schulen, Betriebe, Tourismus und Bauräger. 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

Agentur für clevere Städte, Berlin (Hrsg.)
Strößenreuther, Heinrich (Hrsg.)

Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Mobilität und Flächengerechtigkeit. Eine Vermessung Berliner Straßen. (dt.)

Berlin (2014); 18 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Die Agentur für clevere Städte und Studierende haben knapp 200 Berliner Straßen vermessen. Das Ziel war, zu ermitteln, für welche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Pkw-Fahrer) wie viel Verkehrsfläche reserviert ist und in welchem Verhältnis diese Flächen zu deren Verkehrsanteil stehen.

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

2

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg -AGFK-BW-, Stuttgart (Hrsg.); Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg -MVI-, Stuttgart (Förd.)

Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Kurzfassung. (dt.)

Stuttgart (2013); 4 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

3

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

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

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

4

Baukasten Straße. Fläche für alle. [Themenschwerpunkt]. (dt.)

In: Planerin, Berlin: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (2016); Nr. 4; S. 3-51; Abb., Lit.; ISSN 0936-9465

Zeitschriftenaufsatz

Inhalt: Elke Gertz, Conny Louen: Baukasten Straße - Fläche für alle (S. 3 ff.); Juliane Krause: Straßenraum ist Lebensraum - Gesellschaftliche Teilhabe im öffentlichen Raum (S. 5 ff.); Konrad Rothfuchs: Auf-

bruch in der Stadtverkehrsplanung nötig (S. 8 ff.); Wolfgang Haller: Der Rückbau der autogerechten Stadt (S. 11 ff.); Daniel Fries, Lisa Graf, Daniel Grütznauer, Max Murek: Radialstraßen 2.0 - Neue Perspektiven für Hannover (S. 14 ff.); Henrik Sander: Urbane Hochleistungsstraßen (S. 16 ff.); Paul Bickelbacher: Rosenheimer Straße in München - Mangelnder Mut führt in die Sackgasse (S. 19 ff.); Reinhold Baier, Katja Engelen: Straßenräume mit besonderem Querungsbedarf (S. 22 ff.); Antje Callehn, Tim Schneider: Platz für alle oder was - Der neue Marktplatz von Schönebeck (S. 25 ff.); Wolfgang Aichinger: Kinderfreundliche Straßenplanung (S. 28 ff.); Heiko Balsmeyer, Bernd Herzog-Schlagk: Schritte zu einer Fußverkehrsstrategie (S. 31 ff.); Stefanie Bremer: Von der Haltestelle zur Smart Station (S. 34 ff.); Karsten Hager, Felix Märker, Wolfgang: Rid, Simona Zimmermann: Verortung von Pedelec-Verleihstationen (PVS) (S. 38 ff.); Jörg Thiemann-Linden: Fahrradparken - Eine planerische Herausforderung (S. 41 ff.); Marco Hölzel: Critical Mass - In den Dimensionen öffentlicher Raum, Protest & Situationismus (S. 44 ff.); Tim Birkholz, Tim Lehmann: Volksentscheid Fahrrad in Berlin (S. 47 ff.); Tagungsvorbereitungsgruppe: IfR/SRL-Jahrestagung 2016 - Mehr Platz für Menschen (S. 49 ff.).

5

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.) Bracher, Tilman (Verf.); Bührmann, Sebastian (Verf.); Hanke, Stefanie (Verf.); Hertel, Martina (Verf.); Weber, Thomas (Verf.)

Grundlegender Änderungsbedarf im Straßen- und Straßenverkehrsrecht. Anforderungen des Radverkehrs und Änderungsvorschläge. (dt.)

Berlin (2018); 10 S. (Sonderveröffentlichung)
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Kommunen sehen dringenden Änderungsbedarf im Bereich des Straßenverkehrsrechts und Straßenverkehrsrechts. Der derzeitige Rechtsrahmen enthält erhebliche Hemmnisse für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung, insbesondere für den Radverkehr. Vor diesem Hintergrund soll diese Veröffentlichung einen Beitrag zur Diskussion über den grundlegenden Änderungsbedarf bei Straßen- und Straßenverkehrsrecht liefern. So schlagen die Autoren ein Mobilitätsgesetz vor, das die Verkehrsarten neben dem Kfz stärker in den Blick nimmt, und machen konkrete Verbesserungsvorschläge bezüglich Rechtsrahmen und Vollzug für den Radverkehr.

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

6

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

Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen. (dt.)

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

7

Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt. (dt.)

Basel: Birkhäuser (2018); 279 S.; Abb.; ISBN 978-3-0356-1547-0

Verlagsliteratur

Gut gestaltete öffentliche Räume sind eine wichtige Aufgabe für Stadtplanung und Landschaftsarchitektur. Als dritter Akteur auf dieser begrenzten Fläche kommt die Verkehrsplanung hinzu. Der Radverkehr spielt in all diesen Bereichen eine zentrale, verbindende Rolle. Um die Lebensqualität zu erhalten, verbinden und weiter zu verbessern, braucht man in einer zunehmend dicht bebauten und intensiv genutzten Stadt mehr Raum auf Straßen und Plätzen, mehr Grün- und Freiflächen. Das Buch soll aufzeigen, wie eine Stadtentwicklung aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen "auf das Rad lockt". Entsprechende Projekte aus aller Welt werden vorgestellt. Das Buch erscheint zur Ausstellung "FAHR RAD! Die Rückeroberung der Stadt" im Deutschen Architekturmuseum (April bis September 2018).

8

FH Erfurt, Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr (Hrsg.)

Große, Christine (Verf.); Böhmer, Juliane (Verf.)

Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr. Planungsleitfaden. (dt.)

Erfurt (2018); 39 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

9

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

Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. (dt.)

Köln (2013); 86 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-86446-058-6 (FGSV; 162)

Graue Literatur

Die Hinweise behandeln die aktuellen prozessualen, methodischen und inhaltlichen Weiterentwicklungen für die Verkehrsentwicklungsplanung primär auf kommunaler und regionaler Ebene. Schwerpunkte der Hinweise sind die systematische Berücksichtigung der Integrationsaspekte, die Etablierung der Verkehrsentwicklungsplanung als unverzichtbare kontinuierliche kommunale bzw. regionale Basisaufgabe weiterer formeller Planungen, die Berücksichtigung ortsspezifischer Gegebenheiten und daraus resultierender fachlicher Anforderungen, die Beschreibung wichtiger Aufgaben- und Arbeitsschritte wie z. B. die Erstellung, laufende Anpassung und Fortschreibung der strategisch-konzeptionellen Planung Verkehr und der verkehrssystemspezifischen Handlungskonzepte.

10

Fussverkehr Schweiz, Zürich (Hrsg.); Pro Velo Schweiz, Bern (Hrsg.); Schweiz, Bundesamt für Strassen -ASTRA-, Bern (Auftr., Förd.)

Butz, Marlène (Bearb.); Merkli, Christoph (Bearb.); Schweizer, Thomas (Bearb.); Thomas, Christian (Bearb.)

Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. (dt.) (Zus.:dt.)

Bern (2007); 50 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

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

11

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

12

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

Kostengünstige Maßnahmen an Unfallhäufungen. (dt.)

Berlin (2017); 14 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 65)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Ziel der Studie war die systematische Analyse von kostengünstigen Maßnahmen an Unfallhäufungen im Vorher/Nachher-Vergleich. Im Fokus der Studie standen Gruppen vergleichbarer Maßnahmen (Maßnahmenkategorie), für die bisher nur ein geringer oder unzureichender Wissensstand zur Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit vorlag.

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

13

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 sind zwar auf der Strecke 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/

14

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 notwendig.

15

Huber, David (Verf.)

Fuß und Rad: Soziales Miteinander oder trennen? Arbeitsgruppe SA8. (dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 38 (2017); Nr. 3; S. 14-15; Abb.; ISSN 1611-9169

Zeitschriftenaufsatz

Lassen sich Fußverkehr und Radverkehr konfliktfrei auf gemeinsamen Flächen führen? Wer profitiert von und wer leidet unter gemeinsamen Führungen? Un-

ter welchen Bedingungen kann es ein Miteinander von Rad- und Fußverkehr z.B. in Fußgängerzonen geben? Diese Fragestellungen wurden unter der Moderation von Sylke Petry (FUSS e.V.) und nach zwei Impulsvorträgen von Arne Blase (AB Stadtverkehr, Bonn) und Juliane Böhmer (FH Erfurt) in der Arbeitsgruppe SA8 diskutiert.

16

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

Rad Fahrende. Wer sie sind und was sie brauchen. Zusammenhänge von Anforderungen Rad Fahrender an die Verkehrsinfrastruktur und ihrem Handeln bei der Verkehrsteilnahme. Empirische Generierung einer Typologie (dt.) (Zus.:dt.)

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 Radfahrer wird kritisiert. Doch das Verhalten hat seine Gründe. Welche sind dies und welche Wirkmechanismen stecken dahinter? Sind die Radfahrer 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 das Buch diesen Fragen. Dazu wurden in Berlin Radfahrer interviewt und beobachtet. Anhand einer empirisch generierten Typologie der Radfahrer werden die Zusammenhänge dargestellt und erklärt.

17

Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); Göttingen (Auftr.)

Hildebrandt, Edzard (Projlt.); Gündel, Detlef (Bearb.); Rudert, Juliane (Bearb.)

Technische Hilfen zur Überwindung topographischer Barrieren für den Alltags- und Freizeitverkehr mit dem Fahrrad. Projektstudie. Teil A: Technischer Teil. Teil B: Rechtlicher Teil. (dt.) (Zus.:dt.)

Hannover (2008); 62, 236 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.

Graue Literatur; Bericht

Ein wesentlicher Einflussfaktor für die Nutzung des Fahrrads besteht in den topographischen Rahmenbedingungen. Die Überwindung größerer Höhenunterschiede stellt insbesondere bei längeren Steigungen

gen deutlich über 5 % bzw. auch kürzeren Steigungen deutlich über 10 % für viele Verkehrsteilnehmer einen Hinderungsgrund für die regelmäßige Fahrradnutzung dar. In Deutschland gibt es im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur bislang keine Ansätze, technische Möglichkeiten zur Überwindung größerer Höhenunterschiede zu nutzen, abgesehen von der fahrplangebundenen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Stadt Göttingen regte deshalb an, anhand des realisierten und in der Praxis bewährten Beispiels des "Fahrradlifts" in Trondheim, Norwegen, dessen Übertragbarkeit nach Deutschland zu überprüfen und im Rahmen einer Projektstudie die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu untersuchen. Die hier vorgelegten Ergebnisse der Studie stellen dar, unter welchen Voraussetzungen technische Aufstiegshilfen dieser oder ähnlicher Art in Deutschland realisiert werden können. Die Studie dient zum einen interessierten Kommunen, Straßenbauverwaltungen, Investoren und Betreibern als Handreichung, um gegebenenfalls derartige Projekte initiieren zu können, zeigt zum anderen aber auch den besonderen Regelungsbedarf bei rechtlichen Fragen auf.

18

Praetzel, Leandra (Verf.)

Eine autofreie Innenstadt für Münster. Voraussetzungen und Maßnahmen. (dt.) (Zus.:dt.)

Saarbrücken: AV Akademikerverl. (2015); VII, 49 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 978-3-639-78818-1 (Bachelorarbeit; Münster 2013) (Reihe Realwissenschaften)

Verlagsliteratur; Hochschulschrift

Die Stadt Münster ist als Fahrradhauptstadt bundesweit bekannt. Doch trotz dieser Tatsache belastet der motorisierte Individualverkehr das Stadtbild, die Lebensqualität und die Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner. Die Arbeit zeigt, wie das Verkehrsaufkommen, Unfallzahlen sowie Lärm- und Schadstoffemissionen durch die Einführung einer autofreien Innenstadt verringert wird und welche planerischen Maßnahmen dafür notwendig sind. Münster bietet strukturell bereits gute Voraussetzungen um sich in die Liste der europäischen Städte einzureihen, welche die Autofreiheit bereits umgesetzt und die Innenstädte für die Menschen zurück erobert haben.

19

Stanelle, Sabine (Verf.)

Aus Eins mach' Zehn. Nicht nur Auto-, auch Fahrrad-Stellplätze planen. (dt.) (Zus.:dt.)

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 38 (2017); Nr. 1; S. 45-46; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225
Zeitschriftenaufsatz

Die Verkehrs- und Stadtplanung steht vor einer kniffligen Aufgabe: Sie muss für den Rad- und Fußverkehr Platz schaffen, der eigentlich schon für den motorisierten Verkehr vergeben ist. Lösungen zeigt das Projekt "Mehr Platz fürs Rad!" des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD).

20

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 post-fossile 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.

21

TU Dresden, Fakultät Mathematik und Naturwissenschaften (Hrsg.); TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften (Hrsg.)

Gaffga, Gregor (Verf.); Hagemeister, Carmen (Verf.); Becker, Thilo (Verf.)

Motive der Flächenwahl von Radfahrenden an innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen. Ergebnisse. (dt.)

Dresden (2016); 13 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

22

TU Berlin, Fakultät V - Verkehrs- und Maschinensysteme, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (Hrsg.)

Notz, Jos Nino (Verf.)

Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende - über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Berlin (2017); 112 S.; Abb., Tab., Lit.; ISSN 2197-6341 (tech. Masterarbeit; TU Berlin 2017) (IVP-Discussion Paper; 1/2017)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Die Arbeit diskutiert das Thema der Bereitstellung öffentlichen (Straßen-) Raumes für das Parken privater Kfz vor dem Hintergrund der gesamtgesellschaftlichen Anforderungen an öffentlichen städtischen Raum. Die dargelegte Analyse fokussiert die Praxis und Institutionalisierung der Regulierung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Deutschland. Es wird erörtert, welche Funktion und Bedeutung öffentlichem städtischem (Straßen-)Raum in unserer Gesellschaft zukommt bzw. zukommen sollte und wie demgegenüber durch seine in der Regel kostenfreie Bereitstellung für das Parken von Kfz eine Übernutzung durch ruhenden Kfz-Verkehr verursacht wird. Es wird dargestellt, welche Folgen diese Regulierungspraxis für die Gesellschaft als Ganzes hat und inwieweit diesbezüglich Veränderungen notwendig und möglich wären.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

23

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, Fachgebiet für Verkehrswesen und Verkehrsplanung (Hrsg.)

Konrad, Kathrin (Verf.); Steinberg, Gernot (Verf.); Holz-Rau, Christian (Projlt., Verf.)

Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden. (dt.)

Dortmund (2015); 67 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Dieser Leitfaden zur Radverkehrsförderung für Städte und kleinere Gemeinden mit Höhenunterschieden ist das Resultat eines Vorhabens, das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

(BMVI) gefördert wurde. Acht Kommunen sowie das Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung der TU Dortmund haben sich mit der Frage auseinandergesetzt, wie sich trotz ungünstiger topografischer Situation der Radverkehr fördern lässt. Der Leitfaden betont die Bedeutung einer Strategie für die Radverkehrsförderung, zeigt Optionen auf, regt zum Nachdenken über Möglichkeiten an und hilft bei der Auswahl geeigneter Maßnahmen.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

24

TU Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung (Hrsg.)

Marsch, Viktoria (Verf.)

Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr in Begegnungszonen an den Beispielen Herrngasse und Mariahilfer Straße in Wien. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Wien (2018); 231 S.; Abb., Tab., Lit. (Diplomarbeit; TU Wien 2018)

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Seit 2013 können in Österreich sogenannte Begegnungszonen verordnet werden, also Straßen, die für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und zu Fuß Gehende bestimmt sind. Eine gegenseitige Rücksichtnahme und ein außergewöhnlicher Grad der Interaktion aller Verkehrsteilnehmenden sind die Voraussetzungen für das sichere Funktionieren dieses Konzepts. Außerdem soll die Begegnungszone eine verkehrsberuhigende Maßnahme zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs darstellen. Dabei stellen sich die Fragen, ob der Fuß- bzw. Radverkehr tatsächlich von der Einführung der Begegnungszone profitiert und wie gut das Miteinander funktioniert. Um die Verträglichkeit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden in Begegnungszonen zu analysieren, wurden in zwei Wiener Begegnungszonen umfassende Video- bzw. Fragebogenerhebungen durchgeführt. Dadurch konnte erforscht werden, wie sich die Verkehrsteilnehmenden im Verkehrsraum verhalten, welche Interaktionen und Konflikte auftreten, wie das subjektive Sicherheitsgefühl ist und wie zu Fuß Gehende bzw. Radfahrende die jeweils andere verkehrsteilnehmende Gruppe wahrnehmen. Zusätzlich wurde Expertise von Fachleuten eingeholt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

25

Umweltbundesamt -UBA-, Dessau-Roßlau (Hrsg.)
Aichinger, Wolfgang (Verf.); Frehn, Michael (Verf.)
Straßen und Plätze neu denken. (dt.)
Dessau-Roßlau (2017); 87 S.; Abb., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Gestaltung der Straßen und Plätze hat einen großen Einfluss auf die Umwelt- und Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden. Sie wirkt auf die Art der Nutzung und Mobilität ein sowie auf die Vielfalt der Aktivitäten im öffentlichen Raum. Viele Kommunen möchten die Attraktivität ihrer Straßenräume erhöhen, denn auf attraktiven Plätzen mit Bepflanzung, angenehmen Sitzgelegenheiten, Sichtbeziehungen und Spielmöglichkeiten halten sich die Menschen gerne auf. Lärm und Abgase nehmen ab, der öffentliche Straßenraum füllt sich mit Leben. Straßen, die auf zu Fuß Gehende und Radfahrende einladend wirken, bieten ein Umfeld für Begegnungen und Gespräche. Die Publikation stellt Praxisbeispiele dafür vor, wie Kommunen ihren öffentlichen Raum in diesem Sinne attraktiver gestalten können.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

26

Univ. Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur (Hrsg.)
Pecharda, Christian (Verf.)
Gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch öffentlichen Verkehr und Radverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Parallelausgabe: Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen; 181 (Hrsg.: Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien) Wien (2008); 214 S.; Abb., Tab., Lit. (tech. Diss.; Wien 2008)
Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Radverkehr und öffentlicher Verkehr sind zwei Verkehrsmodi, die in Städten eine Alternative zum Kfz darstellen. Enger Straßenraum könnte innerorts von Radverkehr und öffentlichem Verkehr gemeinsam effizienter genutzt werden als getrennt. Um herauszufinden wovon hier Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Radverkehrs beeinflusst werden, wurden verkehrstechnische und sozialwissenschaftliche Methoden angewandt. Aus den Erkenntnissen der qualitativen Untersuchung (Experteninterviews, Fokusgruppeninterviews, qualitative Beobachtung) wurden die Hypothesen zu den Zusammenhängen zwischen den Merkmalen der Untersuchungsstellen und der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs aufgestellt. Die quantitative Untersuchung (Befragung und Videobeobachtung vor Ort) zur Überprüfung der Hypothesen lieferte die Grundlagen für Regressionsmodelle, mit denen Richtwerte für relevante Merkmale der gemeinsam genutzten Verkehrsflächen erstellt werden konnten. Die Ergebnisse der Befragung zeigten, dass Radfahrer Fahrbahnen mit Schienen als Route wählen, wenn sie den kürzesten Weg zur Erreichung regelmäßiger Ziele (Arbeit, Ausbildung, Versorgung) darstellen. Mit ausreichender Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit kann Radverkehr gemeinsam mit Straßenbahnen auf Fahrbahnen mit Schienen geführt werden, wenn der Fahrstreifen mindestens 4,00 m breit ist, die mittlere Kfz-Geschwindigkeit maximal 40 km/h beträgt, die Kfz-Verkehrsstärke 400 Kfz/h und die ÖV-Verkehrsstärke 15 ÖV/h nicht übersteigt. Auf den Radverkehr sollte mit Radfahrer-Piktogrammen auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

D. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Baden-Württemberg: Offenburg
**Schutzstreifen-Schutztruhe für Autofahrer. Besseres
 Miteinander an neuen Schutzstreifen. (dt.)**

Die Stadt Offenburg führt in ihrer Radverkehrsförderung den Radverkehr konsequent zurück auf die Fahrbahn. Damit soll die Radverkehrssicherheit erhöht und Radfahrer als Verkehrsteilnehmer in das Blickfeld der Autofahrer gerückt werden. Die ersten Umgestaltungen wurden mit umfangreichen Kommunikationsmaßnahmen begleitet. Im Einzugsgebiet des Radschutzstreifens in der Rammersweierstraße befinden sich vier Schulen, daher boten sich die Integration in den Unterricht sowie Vor-Ort-Begehungen für Lehrer und Eltern sowie den Verkehrsausschuss an. Werbematerialien wiesen Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger auf die neue Verkehrsführung hin. Zusätzlich wurden die inzwischen inhaltlich bewanderten Schüler als Radschutzstreifen-Botschafter eingesetzt. Diese verteilten an zwei Tagen medienwirksam sogenannte "Schutztruhen" an die Autofahrer und wiesen darauf hin, dass sich hier Rad- und Autofahrer die Fahrbahn teilen. Die Schüler traten gegenüber den Autofahrern als authentische Nutzer der Radschutzstreifen auf und sensibilisierten sie dafür, dass Radfahrer auf Schutzstreifen Abstand und Rücksichtnahme brauchen. Aufgrund der positiven Bilanz der durchgeführten Aktionen ist vorgesehen, die Bevölkerung weiterhin aktiv in die Planung und Umsetzung von Radverkehrsfördermaßnahmen einzubinden.

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 wurde häufig von Radfahrern verbotswidrig entgegen der Einbahnstraße oder auf dem Gehweg befahren. Aufgrund des relativ starken Gefälles von Straße und Gehweg und entgegen kommendem Lkw-Verkehr stellte dieser Zustand ein erhebliches Si-

cherheitsrisiko dar. Ebenfalls war die Überquerung der Schöngesinger 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 Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger über die Schöngesinger Straße sowie in der Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

3

Deutschland, Bayern: Regensburg
**Respekt bewegt – Gemeinsam achtsam durch die
 Altstadt. Öffnung der Altstadt für den Radverkehr.
 (dt.)**

Bis 1. April 2015 waren bereits rund 80 Prozent der Straßen und Gassen in Regensburgs Altstadt für Radler zugelassen. Die verbleibenden 20 Prozent führten oft zu großen Umwegen, weshalb sich Radler in vielen Fällen darüber hinaus auch dort(hin) bewegten, wo es ihnen formal verboten war. Um das Radfahren in der Altstadt besser zu koordinieren und einheitliche Regelungen, die sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer die optimalen Möglichkeiten bieten, zu schaffen, wurde für eine einjährige Testphase beschlossen, die Altstadt für den Fahrradverkehr frei zu geben. Konkret bedeutete das eine weitestgehende Freigabe der Fußgängerzone und die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radler. Polizei und Verkehrsüberwachungsdienst achteten durch verstärkte Kontrollen auf ein vernünftiges Miteinander. Begleitet wurde die Aktion durch eine Kampagne mit dem Titel "Respekt bewegt – Gemeinsam achtsam durch die Altstadt". Während der Testphase zeigten sich positive Ergebnisse: Die Anzahl der durch die Polizei geahndeten Verstöße durch Radfahrer (z. B. erhöhte Geschwindigkeit) und gemeldeten Unfälle zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern wies trotz verstärkter Kontrollen keine Erhöhung im Vergleich zur Ausgangssituation auf. Die Verkehrszählung zeigt eine Förderung des Radverkehrs in der Regensburger Altstadt. Als Konsequenz wurden die Regelungen aus der einjährigen Testphase nahezu vollständig dauerhaft übernommen.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

4

Deutschland, Berlin: Berlin

2Rad-1Kauf-0Emission. Radverkehr als Perspektive für den innerstädtischen Einzelhandel. (dt.)

Das Leitbild des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) betrifft neben Infrastruktur und Kommunikation auch die Einbindung von Service und Dienstleistung in die Radverkehrsförderung. Auf der Schönhauser Allee in Berlin-Prenzlauer Berg wird ein solches Projekt umgesetzt. Die Schönhauser Allee ist eine der übergeordneten Straßen in Berlin, die mit vielen anderen Straßen Berlins und anderen deutschen Großstädten vergleichbar ist: Viel Fahrzeug- und Radverkehr, viele Fußgänger als Einkaufende und Besuchende, aber wenig Platz, um die verschiedenen Verkehre reibungslos abzuwickeln. Es existiert eine vielfältige Einzelhandels- und Gastronomiestruktur mit kleineren Geschäften und großen Einzelhandelsketten sowie einem Shopping-Center. Festzustellen ist schon länger, dass das recht hohe Radverkehrsaufkommen in der Schönhauser Allee an vielen Stellen zu Konflikten mit den anderen Verkehrsmodi führt. Zur Begegnung dieser Problematik stellt die Händler*innen-Initiative der Berliner Schönhauser Allee dafür ein Lastenfahrrad zur Nutzung bereit. Das Rad „Bella“ kann von der Bevölkerung tageweise und kostenlos reserviert werden. Somit können größere Einkäufe in der Schönhauser Allee emissionsfrei und praktisch durch die Kundschaft transportiert werden.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

5

Deutschland, Berlin: Berlin

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

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

Verdrängungseffekten im Kfz-Verkehr kommt. In den planungsbegleitenden Arbeitskreisen wurde vereinbart, diesen Ansatz zunächst an Beispielstrecken in der Praxis zu testen und die Erfahrungen und Ergebnisse des Praxisbetriebs begleitend zu erfassen und auszuwerten. Es wurden drei Beispielstrecken ausgewählt. Eine begleitende Studie klärte anhand von Vorher-Nachher-Untersuchungen, inwiefern die zum Teil konkurrierenden Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten durch die Umgestaltung der Straßenräume beeinflusst werden und ob die Maßnahmen geeignet sind, die Gesamtsituation in den Straßenräumen zu verbessern. Die Umgestaltung erfolgte im Wesentlichen durch Fahrbahnmarkierungen. Dies hatte den Vorteil, dass die Maßnahmen kostengünstig umgesetzt werden konnten und im Falle einer negativen Bewertung reversibel waren.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

6

Schweiz: Bern

Velo-Offensive. Bern – Velohauptstadt der Schweiz. (dt.)

Die Stadt Bern hat die Erarbeitung einer "Fahrrad-Offensive" beschlossen mit dem Ziel, den Fahrradanteil am Gesamtverkehr von rund 11 Prozent auf 20 Prozent bis 2030 zu steigern. Bern ist heute bereits die ÖV-Hauptstadt der Schweiz und will künftig auch Fahrrad-Hauptstadt werden. Die Fahrrad-Offensive soll entscheidend zu einer weiterhin hohen Lebensqualität in Bern beitragen. Die Fahrrad-Offensive orientiert sich an den Erfahrungen aus anderen Fahrradstädten und umfasst die Schwerpunkte Infrastruktur, Dienstleistungen und Fördermaßnahmen, Kinder und Jugendliche, Fahrradkultur, Einbezug der Bevölkerung sowie gemeinsames Vorgehen der Verwaltung. Die Schlüsselmaßnahmen der Fahrrad-Offensive wurden im neuen STEK 2016 (Stadtentwicklungskonzept) verankert. In diesem Rahmen wurde auch ein Controlling aufgebaut, um die laufende Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Fahrradverkehrs zu überprüfen und zu kommunizieren. Bestandteil der Fahrrad-Offensive sind viele kleinere und größere Maßnahmen, die schrittweise geplant, zum Entscheid gebracht und umgesetzt werden sollen.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/