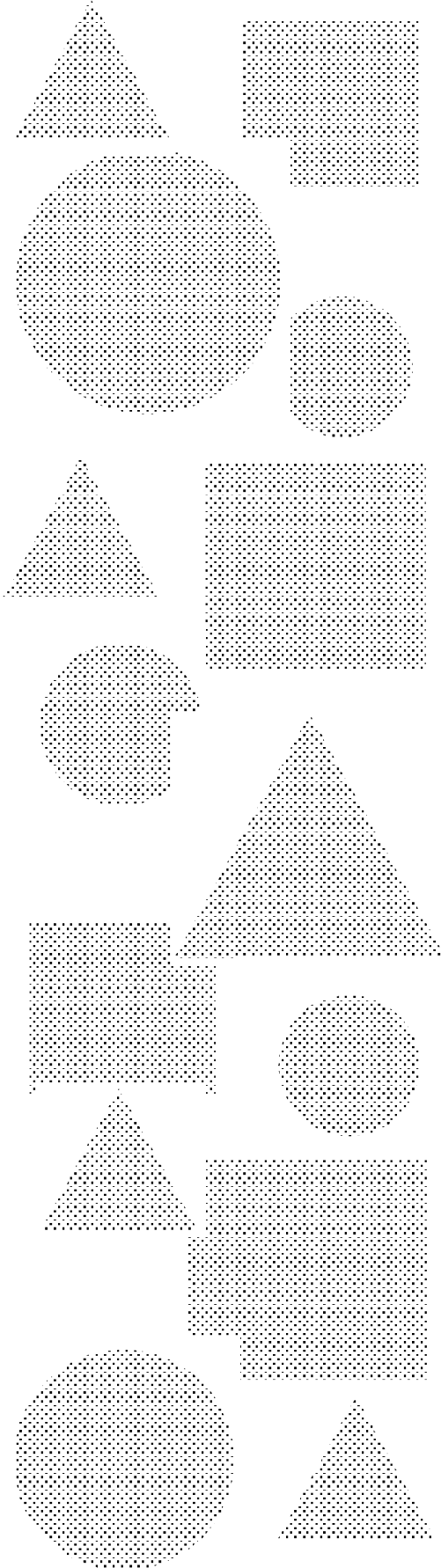




Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS



Sicherer Radverkehr.
Grundlagen und Praxisbeispiele.

Seminar der Fahrradakademie des Difu

The logo for lifu, featuring a solid black circle followed by the lowercase letters 'lifu' in a sans-serif font.
Deutsches Institut
für Urbanistik

Kommunalwissenschaftliches
Informationszentrum

Literaturdatenbank zum Thema
Radverkehr im Internet:
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 und Akteurinnen. Neben aktuellen Informationen aus EU, Bund und Ländern, Terminen und Neuigkeiten der Radverkehrsförderung sowie Praxisbeispielen enthält das Fahrradportal eine Literaturdatenbank mit zahlreichen Publikationen zum Thema Radverkehr.

Benutzungshinweis

Die folgende Literaturliste enthält relevante neuere Dokumente und Praxisbeispiele zum Thema Radverkehrssicherheit sowie grundlegende Literatur der Radverkehrsförderung.

Die Auswahlbibliographie mit direktem Zugriff auf die eingefügten Links steht Ihnen als PDF-Download auf der Seite der Veranstaltungsreihe unter www.fahradakademie.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.....	7
D.	Praxisbeispiele.....	24

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

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

www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de

5

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

6

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

7

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.

8

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

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

Köln (2011); 90 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-941790-79-7 (FGSV; 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.

9

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.

10

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

11

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

Hinweise zur Anwendung der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. RIN. (dt.)

Köln (2018); 86 S.; Abb., Tab., Reg.; ISBN 978-3-86446-223-8 (FGSV; 121/1)

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Auftr., Hrsg.); Institut für Raumentwicklung und Kommunikation -raumkom-, Trier (Bearb.); Prognos, Berlin (Bearb.)

Grundlagenuntersuchung zur Situation des Radverkehrs in Deutschland. Kurzdarstellung der Forschungsergebnisse. FuE-Nr. 70.0895/13. (dt.)

Berlin (2016); 82 S.; Tab., Lit.

Graue Literatur; Bericht; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Der Bund hat eine Grundlagenuntersuchung beauftragt in der aktuelle Daten und Fakten zur Situation des Radverkehrs in Deutschland zusammengestellt werden. Neben einem Überblick zu den im Nationalen Radverkehrsplan definierten Handlungsfeldern wird auch die ökonomische Dimension des deutschen Radverkehrs dargestellt. Es werden zu fördernde Potenzialfelder benannt, über die schnell die Fahrradnutzung ausgedehnt werden kann sowie der noch ausstehende Erkenntnislücken im Bereich Radverkehr.

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

3

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Hrsg.)



Stand: Oktober 2019

Bracher, Tilman (Hrsg.); Hertel, Martina (Hrsg.)
Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten. (dt.)

Berlin (2014); 44 S.; Abb., Tab., Lit.; ISBN 978-3-88118-533-2

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

"Radverkehr in Deutschland. Zahlen, Daten, Fakten" gibt in gebündelter Form einen Überblick über wesentliche Eckdaten der Radverkehrsentwicklung in Deutschland sowie Informationen zur Verkehrssicherheit und zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Radverkehrs.

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

4

Hessen, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden (Hrsg.)

Radnetz Hessen. Qualitätsstandards und Musterlösungen. (dt.)

Wiesbaden (2019); 40 S., Anh.; Abb., Tab., Lit. (Nahmobilität Mobiles Hessen 2030)

Graue Literatur

In den "Qualitätsstandards und Musterlösungen" wurden die einschlägigen Regelwerke zusammengefasst und praxisgerecht weiterentwickelt. Sie stellen Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Radschnell- und Raddirektverbindungen sowie die weiteren Radwege in Hessen dar. Die Broschüre "Qualitätsstandards und Musterlösungen" steht unter

https://www.mobileshessen2020.de/nah_radnetz-hessen als Download zur Verfügung (Stand Mai 2019).

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

5

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

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

Röthenbach/Pegnitz: Thiemo Graf Verl. (2016); 407 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 978-3-940217-19-6
Verlagsliteratur

© Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin

Die Wahl des Verkehrsmittels wird wesentlich von psychologischen Prozessen beeinflusst: subjektiven Empfindungen, Gewohnheiten und Routinen sowie der Wahrnehmung von Umwelt und Raum. Das Handbuch zeigt praxisnah auf, was Menschen vom Radfahren abhält und mit welchen Maßnahmen Kommunen den Modal Split-Anteil des Radverkehrs nachhaltig erhöhen können. Dafür werden vier klassische Nutzertypen mit ihren jeweiligen Bedürfnissen beschrieben sowie die kommunalen Handlungsfelder in den einzelnen Fachbereichen verständlich aufbereitet (interdisziplinäre Perspektive). Grundlage ist das vom Institut für innovative Städte auf Basis wissenschaftlicher Studien und umfassender Praxiserfahrungen entwickelte Hygge-Modell mit seinem integrativen Ansatz. Das Handbuch dient 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

6

-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/)

7

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.

8

Österreich, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien (Hrsg.)

Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden. 4. Aufl. (dt.)

Wien (2017); 70 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden möchte auf lokaler Ebene Handlungsempfehlungen geben, wie die Kombination von geringen finanziellen Mitteln einerseits und gestiegenen Anforderungen zur Förderung des Radverkehrs andererseits gelingen kann.

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

9

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/)

10

team red Deutschland, Berlin (Hrsg.); Deutscher Städte- und Gemeindebund -DStGB-, Berlin (Bearb.); Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin (Förd.); Böhmer, Thomas (Projlt., Verf.); Möller, Thomas (Bearb.)

**Daten zum Radverkehr in Städten und Gemeinden.
Handbuch Kommunale Radverkehrsberichte. (dt.)**

Berlin (2018); 79 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Das Dokument ist Ergebnis des Projektes "Erstellung eines Leitfadens für kommunale Fahrradberichte", Der Leitfaden und die begleitenden Musterberichte aus unterschiedlichen Städten sollen eine Arbeitserleichterung zur Erstellung von Radverkehrsberichten schaffen. Empfehlungen für eine einheitliche Datenstruktur ermöglichen zudem eine Vergleichbarkeit der Radverkehrsverhältnisse in den Kommunen.

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

C. Publikationen zum Seminarthema

1

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

Seitliche Seitenabstände. Grundlagen und Strategien zur Verkehrssicherheitsarbeit. (dt.)

Bremen (2011); 53 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

2

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

Geschützte Radfahrstreifen. ADFC-Positionspapier. (dt.)

Berlin (2018); 21 S.; Abb., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

3

Alrutz, Dankmar (Verf.)

Sicher geradeaus! Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kraftfahrzeugen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 62 (2018); Nr. 7; S. 481-490; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Hintergrund des Beitrages ist der hohe Anteil an Radverkehrsunfällen in Zusammenhang mit abbiegenden Kraftfahrzeugen. An insgesamt 20 % der innerörtlichen Radverkehrsunfälle sind rechts- oder linksabbiegende Kfz beteiligt. Besonders schwere Folgen weisen dabei die Unfälle auf, an denen Lkw beteiligt sind. In dem Beitrag werden zunächst das Unfallgeschehen und Verkehrssicherheitsdefizite zwischen abbiegenden Kfz und Radverkehr aufgezeigt. Daran anschließend werden Lösungsansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgezeigt und das Thema der "Tote Winkel"-Unfälle mit Lkw näher behandelt. Der Beitrag basiert inhaltlich auf einer Studie, die das Land Berlin mit Fördermitteln des Nationalen Radverkehrsplans durchführen ließ und die in einem entsprechenden Leitfaden veröffentlicht wurde.

4

App-Daten für die Radverkehrsplanung. Eine explorative Datenanalyse von GPS-Daten im Radverkehr. (dt.)

In: Internationales Verkehrswesen, München: Trialog Publishers; 69 (2017); Nr. 1; S. 48-52; Abb., Lit.; ISSN 0020-9511

Zeitschriftenaufsatz

Auch durch die mittlerweile sehr hohe Verbreitung von Smartphones und die Förderung digitaler Innovationen im Mobilitätsbereich durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stehen Themen wie Crowdsourcing, Citizen-Science und GPS-Datenerfassung aktuell stark im Fokus. Das im Beitrag vorgestellte Projekt wird durch das BMVI im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert und untersucht die Nutzbarkeit von mit Smartphones generierten Nutzerdaten einer App für die kommunale Radverkehrsplanung.

5

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/

6

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern -AGFK Bayern-, Erlangen (Hrsg.)

Leitfaden Baustellen. Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen. (dt.)

Erlangen (2015); 35 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden zeigt Regelungen, die die Absicherung von Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum betreffen. Es werden Verkehrssituationen angesprochen, die (bisher) nicht in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95) dargestellt sind, wie z.B. Regelungen für Arbeitsstellen an Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen geführt wird; in Einbahnstraßen, die für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind; in Einbahnstraßen, die bedingt durch die Arbeitsstellen eingerichtet werden, für den Radverkehr aber in der Gegenrichtung freigegeben werden können sowie für arbeitsstellenbedingte Sackgassen, die nicht für den Kfz-Verkehr, aber für den Fuß- und/oder Radverkehr weiter durchgängig geöffnet bleiben können.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

7

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/

8

Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart (Hrsg.); Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Aalen (Bearb.); Planungsbüro VIA, Köln (Bearb.)

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. (dt.)

Stuttgart (2016); o. Pag. (ca. 47 S.); Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

9

Bembenek, Jan (Verf.)

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025: Verfahrensbegleitende Bürgerbeteiligung als integraler Prozess. (dt.)

In: Beteiligungsprozesse - unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung. Dokumentation der Fachtagung "kommunal mobil" am 26/27. September 2013 in Dessau-Roßlau. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (2014); S. 105-116; Abb.; ISBN 978-3-88118-528-8 (Difu-Impulse; 1/2014)

Aufsatz aus Sammelwerk

10

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

Horn, Burkhard (Projkt.)

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/

11

Blass, Felix (Verf.); Franke, Markus (Verf.); Kopplin, Dorith (Verf.); Wilma, Uwe (Verf.)

Protected bike lanes. Ein Zwischenruf. (dt.)

In: Straßenverkehrstechnik: Organ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure und der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr, Bonn: Kirschbaum; 63 (2019); 1; S. 41-42; ISSN 0039-2219
Zeitschriftenaufsatz

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

12

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

Radpotenziale im Stadtverkehr. (dt.) (Zus.:dt., engl.)
Bergisch Gladbach (2013); 82 S., Anh.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-95606-026-7 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe V: Verkehrstechnik; 227)
Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

Eine konsequente Förderung des Radverkehrs wird im Kontext von Klimaschutz, Lärminderung und Luftreinhaltung als ein geeigneter verkehrsplanerischer Ansatz gesehen. Quantifizierte Aussagen zu den Einsparpotenzialen, die durch eine wirksame Zunahme des Radverkehrsanteils an den (innerörtlichen) Verkehrsleistungen zur Umweltentlastung erschlossen werden können, lagen bislang nur vereinzelt vor und basieren meist auf pauschalen Ansätzen. 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. Aus den Analysen der verkehrlichen Wirkung wurde deutlich, dass eine Reduzierung der Kfz-Fahrleistung in allen Beispielstädten möglich ist.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

13

Bundesanstalt für Straßenwesen -BAST-, Bergisch Gladbach (Hrsg.); Büro für Forschung, Entwicklung und Evaluation -bueeffee-, Wuppertal (Bearb.)
Leven, Tanja (Verf.); Leven, Jens (Verf.)

Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden. (dt.)
Bergisch Gladbach (2013); 84 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

14

Bundesanstalt für Straßenwesen -BAST-, Bergisch Gladbach (Hrsg.), Below, Ariane von (Verf.)

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

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

Graue Literatur; Bericht; Elektronisches Dokument

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

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

15

Bundesanstalt für Straßenwesen -BAST-, Bergisch Gladbach (Hrsg.); Neumann-Opitz, Nicola (Verf.)

Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg. Begleitevaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGis-Tools. (dt.)

Bremen: Fachverl. NW (2018); 67 S., Anhang; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 978-3-95606-387-9 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen; M 281)

Verlagsliteratur; Elektronisches Dokument; Forschungsbericht

Mit dem Übergang zu den weiterführenden Schulen steigt die Unfallgefährdung von Rad fahrenden Kindern deutlich an. Daher hat das Land Baden-Württemberg ein Verfahren zur Erstellung von Rad-Schulwegplänen entwickelt. Mithilfe des computer-gestützten WebGIS-Tools werden die wichtigsten Planungsschritte zur Erstellung von Rad-Schulwegplänen ermöglicht, von der Erhebung der Angaben der Schüler*innen in den Klassenräumen über die Weitergabe der Informationen zu den Rad-routen und den Problemstellen an die Kommunen bis zur Ausweisung sicherer Rad-Schulwege. Die Studie untersuchte das Pilotprojekt "Erstellung eines Rad-Schulwegplanes mithilfe des WebGIS-Tools" im Hinblick auf seine Praktikabilität, mit dem Ziel der landesweiten Einführung. Alle Beteiligten empfehlen die weitere Umsetzung. Neben der Erstellung fundierter Rad-Schulwegpläne führt das Projekt langfristig zur Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer*innen im Umfeld der Schulen und zur Intensivierung der Mobilitäts-/Verkehrserziehung an weiterführenden Schulen. Bis zum Jahr 2020 sollen alle weiterführenden Schulen mit einem Rad-Schulwegplan ausgestattet sein.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

16

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

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

Berlin (2015); 76 S.; Abb., Tab.

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 Zweirich-

tungsradwegen untersuchen und aus den Ergebnissen Handlungsstrategien zur Erhöhung der Sicherheit im Zusammenhang mit dem Linksfahren ableiten. Dazu wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt: Umfrage unter Städten, Gemeinden und Landkreisen zur Praxis und zu Erfahrungen mit der Zulassung und Sicherung des Radverkehrs auf Radwegen in Gegenrichtung, Analyse des Verkehrsverhaltens im Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen mit Zweirichtungsbetrieb mit Vergleich zu Ergebnissen aus einer anderen Untersuchung an Straßen mit beidseitigen Einrichtungsradwegen, Unfallanalysen zur Ermittlung des Unfallrisikos linksfahrenden Radverkehrs unter Berücksichtigung verschiedener Maßnahmen zu seiner Sicherung, Videobeobachtungen an Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten mit unterschiedlichen Sicherungsmaßnahmen. Als Folgerungen und Empfehlungen ergab sich, dass eine Freigabe innerörtlicher Radwege in Gegenrichtung weiterhin nur in Ausnahmefällen erwogen werden sollte. Die Bestimmungen der VwV-StVO für die Freigabe linker Radwege sollten sogar noch präzisiert werden. Eine besondere Aufmerksamkeit ist den aufgrund örtlicher Gegebenheiten kritischen Einmündungen und Grundstückszufahrten zu widmen. Grundsätzlich ist die Einhaltung ausreichender Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Neben den gemäß VwV-StVO erforderlichen Beschilderungen kann durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wie Piktogramme mit Richtungspfeilen, Roteinfärbung der Radverkehrsfurt und insbesondere bauliche Maßnahmen ein spürbarer Sicherheitsgewinn erzielt werden. Für die Verkehrssicherheitsarbeit kommt der Information und Aufklärung des Radverkehrs über die Gefahren des Linksfahrens besondere Bedeutung zu. Bei Einrichtungsradwegen sollte das regelwidrige Linksfahren insbesondere bei Unfallauffälligkeiten überwacht und geahndet werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

17

Deutscher Städtetag, Dezernat Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr, Berlin/ Köln (Hrsg.)

Bohlinger, Matthias (Bearb.); Brodehl, Raimund (Bearb.); Conrad, Uwe (Bearb.); Herffs, Georg (Bearb.); Horn, Burkhard (Bearb.); Milde, Michael (Bearb.); Müller, Uwe (Bearb.)

Thesen zur Radverkehrssicherheit. Aufgestellt durch den Arbeitskreis Radverkehrssicherheit der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages. (dt.)

Berlin/ Köln (2012); 11 S.; Abb.; ISBN 978-3-88082-252-8

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Eine wichtige Quelle für Unfälle ist das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern. Regelverstöße im Straßenverkehr sind daher von keiner Seite zu tolerieren. Planungen orientieren sich zumeist am "geübten, schnellen und sicheren Radfahrer", zusätzliche Aufmerksamkeit verdienen aber gerade Kinder, Senioren und seltene Fahrer. Die Sicherheitslage wird sich durch die wachsende Verbreitung von Pedelecs mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit nachteilig verändern. Diese Aspekte verlangen auch in Zukunft eine weitere intensive Beobachtung des Themas. Vor diesem Hintergrund wurde der Arbeitskreis Radverkehrssicherheit von der Fachkommission Verkehrsplanung des Deutschen Städtetages eingerichtet und mit der Erstellung von Handlungsempfehlungen für die interessierte Fachöffentlichkeit beauftragt. Das Thesenpapier soll einen Beitrag zur Versachlichung der öffentlichen Diskussion leisten, die Verkehrssicherheit für den Radverkehr bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen erhöhen sowie Anregungen zur Aufklärung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit geben.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

18

Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, Berlin (Hrsg.) Beckmann, Klaus J. (Hrsg.); Klein-Hitpaß, Anne (Hrsg.)

Nicht weniger unterwegs, sondern intelligenter? Neue Mobilitätskonzepte. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

Berlin (2013); 320 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 978-3-88118-521-9, ISSN 1863-7949 (Edition Difu - Stadt Forschung Praxis; 11)

Graue Literatur; Sammelwerk

Die Städte und ihr Verkehr müssen sich auf den Weg in ein postfossiles Zeitalter machen. Veränderte Werthaltungen und die Ausbildung einer neuen Mobilitätskultur ebnen den Weg für neue Mobilitätskonzepte. In diesen spielen Elektromobilität in ihren unterschiedlichen Facetten, Verleihsysteme für Fahrräder und Pedelecs, aber auch die Weiterentwicklung von Carsharing-Angeboten und vielfältige Verknüpfungen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr eine bedeutende Rolle. Es geht auch um veränderte Rahmenbedingungen und Umweltaforderungen, neue Akteurskonstellationen und kommunale Planungsstrategien. Um den Entwicklungen Rech-

nung zu tragen, hat das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) entsprechende eigene Forschungen und Beiträge von Expertinnen und Experten unterschiedlicher Fachrichtungen zu einer Gesamtübersicht zusammengestellt

19

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

Radverkehr im Verkehrsentwicklungsplan. (dt.)

Berlin (2010); 4 S.; Abb., Lit. (Forschung Radverkehr; O-1/2010)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

20

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

Unfallrisiken beim Rad fahren. (dt.)

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

21

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

22

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

23

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.

24

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

Hinweise zur Nahmobilität. Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Ausgabe 2014. (dt.)

Köln (2014); 79 S.; Abb., Lit.; ISBN 978-3-86446-083-8 (FGSV; 163)

Graue Literatur

Der Begriff der "Nahmobilität" ist zunächst nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien zielen jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten. Diese Konzepte beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Letztlich sind aber alle Verkehrsarten zu berücksichtigen, der motorisierte Individualverkehr (MIV) beispielsweise in Hinblick auf die Straßenraumgestaltung, Geschwindigkeitsniveaus und das Parkraummanagement, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Hinblick auf die fußläufige Erreichbarkeit von Halte-

stellen, die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus. Die Veröffentlichung soll die Entwicklung und Umsetzung von Strategien zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene unterstützen, zu einer verbesserten Wahrnehmung der Nahmobilität in der Fachwelt der Stadt- und Verkehrsplanung und zu einer stärkeren Berücksichtigung der entsprechenden Belange in der Verkehrspolitik beitragen. Damit stehen die Potenziale der Nahmobilität, die konzeptionellen Ansätze und erfolgversprechende Umsetzungsprozesse einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden, standortbezogenen Planung im Vordergrund.

25

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.

26

Freyer, Lola (Verf.); Krause, Mark-Simon (Verf.); Follmann, Jürgen (Verf.)

Schutzstreifen außerorts. Ergebnisse eines Modellvorhabens. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik : Organ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure und der Österreichischen Forschungsge-

sellschaft Straße und Verkehr, Bonn: Kirschbaum; 63 (2019); Nr. 5; S. 347-356; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219
Zeitschriftenaufsatz

Der Einsatz von Schutzstreifen für den Radverkehr wurde im Rahmen der "Fahrradnovelle" zur StVO von 1997 auf Außerortsstraßen mangels vorhandener Erkenntnisse ausgeschlossen. Mit einem im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Modellvorhaben sollte diese Erkenntnislücke geschlossen werden. Die Untersuchung bezog sich dabei - vergleichbar mit aus den Niederlanden bekannten Anwendungsfällen - auf Straßen mit geringer Kfz-Belastung und Fahrbahnbreiten, bei denen nach Abmarkierung der beidseitigen Schutzstreifen nur noch eine einstreifig zu befahrende mittlere Kernfahrbahn verblieb. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf maximal 70 km/h festgelegt. Die durchgeführten Vorher-Nachher-Untersuchungen auf insgesamt 18 Strecken ergaben ein differenziertes Bild. So standen beispielsweise positiven Ergebnistendenzen im Unfallgeschehen und bei der Bewertung der Maßnahme durch die Verkehrsteilnehmer weiterhin zu hohe Geschwindigkeiten und eine geringe Akzeptanz der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr gegenüber. Während der forschungsbegleitende Lenkungskreis die Ergebnisse überwiegend dahingehend wertete, dass der Einsatz von Schutzstreifen außerorts in Verbindung mit Tempo 70 bei bestimmten Einsatzbedingungen ermöglicht werden könne, beurteilt das BMVI die Ergebnisse so kritisch, dass der generelle Ausschluss von Schutzstreifen außerorts weiterhin bestehen bleiben soll.

27

Freyer, Lola (Verf.); Krause, Mark-Simon (Verf.); Follmann, Jürgen (Verf.)

Freies Rechtsabbiegen für den Radverkehr an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik : Organ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure und der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr, Bonn: Kirschbaum; 63 (2019); Nr. 5; S. 325-331; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219
Zeitschriftenaufsatz

Im Rahmen der Verkehrsplanung ist es wichtig, die Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen (Bedürfnisse, Sicherheit) und zugleich Umwelt und Ressourcen zu schonen. Eine derzeit intensiv diskutierte Maßnahme zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Radverkehr ist das freie Rechtsabbiegen des Radverkehrs an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten (gemeint ist das Abbiegen während der Sperrzeit). Das freie Rechtsabbiegen wird in anderen europäischen Ländern bereits genutzt, um den Radverkehr attraktiver zu gestalten (z. B. in den Niederlanden, Frankreich, Belgien und Dänemark). Zudem gibt es eine Sonderregelung in der Schweiz nach einem Pilotversuch in Basel. In Deutschland wird das Thema in einigen Kommunen diskutiert und soll von der BASt gefördert in Pilotversuchen untersucht werden. Dieser Fachbeitrag fasst den Stand des Wissens und die Einschätzung von Experten zum Thema zusammen und diskutiert die Übertragbarkeit der Erkenntnisse aus dem Ausland auf Deutschland.

28

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/)

29

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/)

30

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

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

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

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

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

31

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

Bakaba, Jean Emmanuel (Verf.); Ortlepp, Jörg (Verf.)
Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. (dt.)

Berlin (2010); 24 S.; Abb., Lit. (Unfallforschung kompakt)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die zunehmende Alterung der Gesellschaft wird einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität und das Unfallgeschehen haben. Bereits heute sind die Folgen von Straßenverkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren alarmierend. Seit 1996 steigt deren Verunglücktenzahl im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen überproportional an. Knapp ein Viertel aller getöteten Verkehrsteilnehmer, über die Hälfte der getöteten Fußgänger sowie die Hälfte der getöteten Radfahrer sind Senioren. Die Broschüre fasst die wesentlichen Ergebnisse einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zusammen. Sie zeigt die Probleme, mit denen ältere Menschen im Straßenverkehr konfrontiert sind, stellt das subjektive Sicherheitsempfinden von Senioren dem tatsächlichen Unfallgeschehen gegenüber und beschreibt Maßnahmen für eine alters- und altengerechte Mobilität. Darüber hinaus wird auch ein Ausblick gewagt, wie sich das Unfallgeschehen in den nächsten 20 bis 40 Jahren zu Lasten der Senioren verschieben wird. Die Broschüre soll dazu beitragen, schon heute die richtigen Weichen zu stellen, damit auch in Zukunft eine sichere Mobilität für ältere Menschen gewährleistet werden kann.

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

32

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

Schreiber, Marcel (Bearb.); Ortlepp, Jörg (Bearb.); Butterwegge, Petra (Bearb.)

Unfälle zwischen Kfz und Radfahrern beim Abbiegen. (dt.)

Berlin (2013); 22 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 37)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Ein Viertel der innerörtlich im Straßenverkehr verunglückten Personen sind Radfahrer. Dabei stellen Abbiegeunfälle nach Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen die häufigste Unfallform dar. Die Studie zeigt Handlungsbedarf auf bezüglich der Infrastrukturgestaltung, der verkehrssicheren Verhaltensweisen und der Verbesserung der Regelkenntnisse der Verkehrsteilnehmer.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

33

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

Voß, Heiko (Bearb.); Ortlepp, Jörg (Bearb.)

Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre. (dt.)

Berlin (2012); 14 S.; Abb. (Unfallforschung kompakt; 36)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

34

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

Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. (dt.)

Berlin (2013); 17 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 40)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Fußgänger und Radfahrer benötigen als "schwächere Verkehrsteilnehmer" einen besonderen Schutz im Straßenverkehr. Dazu sind keine grundlegend neuen alters- oder gruppenspezifischen Entwurfsregelwerke nötig, sondern lediglich die Umsetzung aktueller Handlungsempfehlungen. In der Studie wurden hauptsächlich das Unfallgeschehen an innerörtlichen Kreuzungen und Einmündungen untersucht sowie die Zusammenhänge mit der jeweiligen Infrastruktur. Die Beschaffung der unfallbelasteten Knotenpunkte entsprach häufig nicht den Planungsempfehlungen aktueller Regelwerke und somit nicht dem Stand der Technik und der Verkehrssicherheit. Viele der festgestellten Defizite, die zum Teil auch im direkten Bezug zum Unfallgeschehen standen, wären bei Knotenpunkten, die nach aktuellen Regelwerken gestaltet wären, nicht aufgetreten. Die bestehenden aktuellen Regelwerke sind bei konsequenter Anwendung dazu geeignet, allen Verkehrs-

teilnehmern einen hohen Schutz zu gewährleisten. Eine Verschärfung der Regelungen zum signaltechnisch geführten Linksabbieger würde allerdings besonders älteren Kraftfahrern helfen und gleichzeitig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten im Allgemeinen beitragen. Dies gilt auch für die Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen, was einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer bedeutet, insbesondere aber Kindern hilft.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

35

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

36

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

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

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

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Jede fünfte im Straßenverkehr verunglückte Person ist ein Radfahrer. Die häufigste Unfallursache sind Fehler beim Ab- oder Einbiegen des Kfz-Fahrers. Bezüglich der Straßenverkehrssicherheit und des

Unfallgeschehens wurden sowohl Verkehrsinfrastruktur als auch Verhalten aller Verkehrsteilnehmer in Abbiegesituationen untersucht. Für die Untersuchung wurden vier Kommunen (Münster, Magdeburg, Darmstadt und Erfurt) ausgewählt, die sich in den Kriterien des Radverkehrsanteils und des Stellenwerts des Radverkehrs unterschieden. In einer makroskopischen Unfallanalyse erfolgte eine Auswertung der Unfallanzahl, -kategorie und -kosten für den Bezugszeitraum 2007 bis 2009 für alle Kommunen. In der anschließenden infrastrukturbezogenen Unfallanalyse wurde die Abhängigkeit zwischen Unfallhäufigkeit und Infrastruktureigenschaften untersucht. Es wurde dabei zwischen Rechts- und Linksabbiegeunfälle unterschieden. Parallel zur infrastrukturbezogenen Unfallanalyse wurden in den Kommunen Verhaltensbeobachtungen an ausgewählten Knotenpunkten durchgeführt. Mittels einer entwickelten Konfliktsanalyse wurden unterschiedliche Verhaltensmuster bei Rad- und Autofahrern sowie verkehrssituative Faktoren identifiziert, die Konflikte vermeiden oder begünstigen können. Zusätzlich zu den Verhaltensbeobachtungen wurden Vor-Ort- und Telefonbefragungen in den vier Kommunen durchgeführt. Diese lieferten Aussagen über Regelkenntnisse, Nutzungsverhalten der Radfahrer und gegenseitigen Einstellung der Verkehrsteilnehmer zueinander.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

37

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

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

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

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Mit diesem Forschungsvorhaben wurden zwei Infrastrukturelemente untersucht, die mittlerweile zu den Standards der Radverkehrsförderung gehören: Fahrradstraßen und für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit der StVO-Novelle 1997 offiziell eingeführt, es existieren ausführlich dokumentierte Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zur Akzeptanz.

Fahrradstraßen wurden ebenfalls 1997 eingeführt, wurden aber lange Zeit nicht in dem Maß umgesetzt wie die geöffneten Einbahnstraßen. Erst in den letzten Jahren ist in der kommunalen Verkehrsplanung zunehmender Einsatz von Fahrradstraßen festzustellen. Allerdings existieren bisher nur wenige Untersuchungen zur Verkehrssicherheit und zur Akzeptanz von Fahrradstraßen. Der Einsatzzweck der Elemente unterscheidet sich wesentlich. Mit der Öffnung von Einbahnstraßen wird das Straßennetz für den Radverkehr insgesamt durchlässiger. Radfahrer erhalten dadurch neue umwegfreie Fahrbeziehungen, die Fahrtzeit verkürzt sich. Fahrradstraßen hingegen sollen den Radverkehr bündeln und deshalb vorrangig auf wichtigen Netzbestandteilen des Radverkehrs bei bereits hohen Verkehrsanteilen eingesetzt werden. Die Untersuchung hat aktuelle Daten zu Verbreitung, Einsatz, Wahrnehmung und zur Verkehrssicherheit der beiden Infrastrukturelemente erhoben. Für Fahrradstraßen sollen grundlegende Aussagen zur Verkehrssicherheit getroffen werden, um bei der sich andeutenden verstärkten Nutzung in der Praxis zu einem verkehrssicheren Einsatz beizutragen. Für geöffnete Einbahnstraßen wurden Hinweise erwartet, ob die vorliegenden Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit weiterhin Bestand haben.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

38

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 zu-

nehmende 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/

39

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

Pkw Heck- und Seitenkollisionen mit Fußgängern und Radfahrern. (dt.)

Berlin (2017); 17 S.; Abb., Lit. (Unfallforschung kompakt; 71)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Es werden die Ergebnisse aus den Analysen zu Heck- und Seitenkollisionen zwischen Pkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Fußgängern und Radfahrern) vorgestellt. Die bisherigen Anstrengungen um eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Pkw-Form konzentrierten sich auf die Fahrzeugfront. Dies wird künftig auch das primäre Ziel beim Radfahrerschutz sein. Die derzeit verfügbaren passiven und aktiven Sicherheitsmaßnahmen am Pkw sind deshalb für den Anprall eines Fußgängers oder eines Radfahrers gegen die Fahrzeugfront, einschließlich der Kotflügel, ausgelegt. Aus der Unfallforschung ist seit langem bekannt, dass dieser Ansatz richtig ist und dass die genannten Fahrzeugbereiche die höchste Priorität besitzen und den größten Aufwand bei der Erarbeitung von Maßnahmen erfordern. Die Erkenntnisse aus der Unfallforschung zeigen aber auch, dass es außer der Frontalkollision noch weitere Unfallmuster bei Kollisionen von Pkw mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern gibt, denen man Aufmerksamkeit schenken sollte, zumal es bereits technische Maßnahmen gibt, die diese Unfallmuster adressieren könnten.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

40

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

Verkehrssicherheit von Elektrofahrrädern. (dt.) (Zus.:dt.)

Berlin (2017); 24 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 69)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Pedelecs werden vor allem von älteren Personen gefahren. Gleichzeitig steigt der Anteil von Älteren am Zweiradunfallgeschehen. Ältere Pedelec-Fahrer*innen fallen bei Unfällen mit unangepasster Geschwindigkeit auf, einer Unfallursache, die sonst eher mit jüngeren Fahrer*innen assoziiert wird. Möglicherweise führt die Tretunterstützung zu einem den eigenen Fahrfähigkeiten nicht angepassten Fahrstil, der ohne die Tretunterstützung nicht möglich wäre. Hier kristallisiert sich eine neue Risikogruppe heraus, die beim Fahrradunfallgeschehen bisher nicht in Erscheinung getreten ist. Um das Pedelec sicher zu beherrschen, sollten spezielle Fahrtrainings angeboten und genutzt werden, um die Fahrdynamik eines Pedelecs und das Fahren mit höheren Geschwindigkeiten zu trainieren. Das gilt nicht nur, aber ganz besonders für die älteren Fahrer*innen. Sowohl Pedelec-Fahrer*innen als auch Fahrradfahrer*innen und S-Pedelec-Fahrer*innen verstoßen regelmäßig gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO), um beispielsweise schneller voranzukommen oder auch, um eine unzureichende Radverkehrsanlage zu kompensieren. Damit gefährden sie nicht nur sich selbst, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer*innen. Hier gilt es, bei den Radfahrenden das Bewusstsein nicht nur für ihre Rechte, sondern auch für ihre Pflichten im Straßenverkehr zu schaffen. S-Pedelec-Fahrer*innen halten sich nur bedingt an das Straßenfahrgebot oder die Helmpflicht. Allerdings gibt es gegenwärtig auch keinen geeigneten Helm für S-Pedelecs.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

41

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

Sicherheit umlaufender Radwege an Kreisverkehren. (dt.)

Berlin (2017); 10 S.; Abb., Lit. (Unfallforschung kompakt; 67)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Kompakte einstreifige Kreisverkehre gehören zu den sichersten Knotenpunktarten. Von diesem hohen Sicherheitsniveau profitieren die Radfahrer aber am wenigsten. Eine frühere Studie der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2012 hatte gezeigt,

dass umlaufende Radwege mit Bevorrechtigung der Radfahrer an den Querungsstellen hinsichtlich der Verkehrssicherheit unfallträchtiger als andere Radverkehrsführungen sind. Die Publikation zeigt, wie die Verkehrssicherheit für Radfahrer an derartigen Radwegen verbessert werden kann. Die Ergebnisse der Studie zeigen vor allem, dass einerseits der Außendurchmesser des Kreises, der Durchmesser der Kreisinsel und die Breite des Innenrings richtig dimensioniert sein müssen. Andererseits sollte der Radverkehr möglichst kreisnah geführt werden. Radfurten sollten selbsterklärend für den Kraftfahrzeugverkehr markiert werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

42

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

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Münster. (dt.)

Berlin (2018); 20 S.; Abb., Tab., Lit. (Unfallforschung kompakt; 75)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

43

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

Sicher unterwegs mit dem Fahrrad. Tipps für Rad- und Kraftfahrer. (dt.)

Berlin (2018); 21 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Während in den letzten Jahren insgesamt immer weniger Unfälle mit Verletzten geschahen, gab es bei Unfällen mit Radfahrern eine deutliche Zunahme. Daher sind einerseits die Städte und Gemeinden in der Pflicht, für sichere Radverkehrsanlagen zu sorgen. Andererseits sind aber auch alle Verkehrsteilnehmer aufgefordert, grundlegende Regeln zu beachten. Radfahren ist eine gleichberechtigte Teilnahme am Straßenverkehr. Die Regeln der Straßenverkehrsordnung gelten für alle. Dieser Flyer stellt die wesentlichen Regeln zusammen und erläutert sie.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

44

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; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

In einem Forschungsprojekt der Unfallforschung der Versicherer (UDV) wurde durch das Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb der TU Berlin erstmals umfassend untersucht, wie sich die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die Verkehrssicherheit auswirkt. Insbesondere sollte untersucht werden, ob es nach Aufhebung der Benutzungspflicht ggf. zu vermehrten Konflikten auf der Fahrbahn kommt und welche Wirkung der Einsatz verschiedener Begleitmaßnahmen auf die Verkehrssicherheit hat. Die Publikation stellt die Forschungsergebnisse vor.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

45

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

Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen. (dt.)

Berlin (2019); 16 S.; Abb., Lit. (Unfallforschung kompakt; 89)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Für den Radverkehr wurden in den letzten Jahren vermehrt Schutzstreifen oder Radfahrstreifen markiert. Während Radfahrstreifen ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind, dürfen Schutzstreifen auch von anderen Verkehrsteilnehmern bei Bedarf mitgenutzt werden. Auf den Schutzstreifen ist auch das Halten von Fahrzeugen gestattet, nicht jedoch das Parken. In Bezug auf deren subjektive und objektive Verkehrssicherheit werden beide Führungsformen oft kontrovers diskutiert. Den Argumenten einer guten Sichtbarkeit der Radfahrer auf den Streifen für die Kraftfahrzeug-Fahrer steht oft mangelndes Sicherheitsempfinden der Radfahrer auf diesen Anlagen gegenüber. In einem Forschungsprojekt der Unfallforschung der Versicherer wurde durch das

Fachgebiet Straßenplanung und Straßenbetrieb der TU Berlin die Verkehrssicherheit dieser markierten Radverkehrsanlagen nun umfassend untersucht.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

46

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

Rechtsgutachten zu markierten Radverkehrsführungen. (dt.)

Berlin (2018); 14 S.; Abb. (Unfallforschung kompakt; 86)

Graue Literatur; Rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

47

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.

48

Greenpeace, Hamburg (Hrsg.)

Tiemann, Marion (Verf.); Avantario, Vito (Verf.); Kress, Timm (Verf.)

Radfahrende schützen - Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten. (dt.)

Hamburg (2018); 15 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

49

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

Rad Fahrende. Wer sie sind und was sie brauchen. Zusammenhänge von Anforderungen Rad Fahrer 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 Rad Fahrenden wird kritisiert. Doch das Verhalten hat seine Gründe. Welche sind dies und welche Wirkmechanismen stecken dahinter? Sind die Rad Fahrenden das Problem, oder liegen die Ursachen für die Konflikte ganz woanders? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Verkehrspolitik und -planung? Mit einem qualitativen Forschungsansatz nähert sich das Buch diesen Fragen. Dazu wurden in Berlin Rad Fahrende interviewt und beobachtet. Anhand einer empirisch generierten Typologie der Rad Fahrenden werden die Zusammenhänge dargestellt und erklärt.

50

Lieb, Stefan (Verf.)

Radwege mit und ohne Benutzungspflicht. Verkehrssicherheit von Radverkehrsanlagen. (dt.)

In: Mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, Berlin: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR e.V.; 39 (2018); Nr. 3; S. 28-30; Abb., Lit.; ISSN 1611-9169

Zeitschriftenaufsatz

Mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1997 begannen die Kommunen unter dem Druck von Radler*innen, die gegen die Radwegbenutzungspflicht klagten, das blaue Zeichen 237 an Radwegen zu entfernen. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat nun eine Studie vorgelegt, die einschlägige Aktivitäten der Kommunen darstellt und Forderungen daraus ableitet..

51

Lohse, Joachim (Verf.); Döhle, Björn (Verf.)

Auf kurzen Wegen. Nahmobilität in Bremen. (dt.)

In: AKP. Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik, Bielefeld: Alternative Kommunalpolitik; 36 (2015); Nr. 2; S. 35; Abb., Lit.; ISSN 0941-9225
Zeitschriftenaufsatz

Jahrzehntelang war die Bremer Stadtplanung dem Irrweg der autogerechten Stadt gefolgt. Inzwischen hat ein Umdenken eingesetzt, wie an vielen Stellen sichtbar wird. Im Verhältnis zu anderen Großstädten zeichnet sich Bremen durch einen besonders hohen Fahrradanteil von 25 Prozent aus. Der Fußgängerverkehr ist mit 21 Prozent vergleichsweise gering, dennoch birgt die Stadt ein viel größeres Potenzial.

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

52

Lukas, Susann (Verf.)

Im Dienst der Radfahrer. (dt.)

In: Radwelt, Berlin: ADFC (2016); Nr. 5; S. 7-9; Abb.; ISSN 1438-4612
Zeitschriftenaufsatz

Radverkehr in Chicago. Chicagos Häuserschluchten dienten schon Filmhelden wie Superman als Kulisse für ihren Einsatz zum Schutz der Menschen. In der realen Welt verschreibt sich die Stadt mit den Protected Bike Lanes dem Schutz der Radfahrer*innen. Im Juni reiste eine Delegation um NRW-Verkehrsminister Michael Groschek nach Chicago, um zu erfahren, wie die US-amerikanische Stadt den Radverkehr fördert.

53

Mainz, Stadtverwaltung (Auftr., Hrsg.)

Klöpper, Jonas (Verf.); Mayer-Zawar, Bernd (Mitarb.)

Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht in Mainz. (dt.)

Mainz (2011); 62 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

54

Mecklenburg-Vorpommern, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Schwerin (Auftr., Hrsg.); Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung -ISUP-, Dresden (Verf.)

Auswirkungen aus der Nutzung von Pedelecs für die Radverkehrsplanung und die dort geltenden Standards unter Einbeziehung der neuen ERA 2010. (dt.)

Schwerin (2011); 27 S.; Tab., Lit.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

55

München, Kreisverwaltungsreferat (Hrsg.)

von Sassen, Wigand (Bearb.); Zach, Robert (Bearb.)

Radfahren - Im Trend und sicher! Regelungen zum Radverkehr. (dt.)

München (2010); 30 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

56

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.); Sonderhüsken, 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 und "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/

57

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/

58

Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau, Fachdienst Verkehrsplanung (Auftr., Hrsg.)

Krause, Juliane (Verf.)

Fachtag "Radfahren - aber sicher!" ... und wie fährt Du?" Verkehrssicherheitstage in Oldenburg 17. Juni 2014. Dokumentation. (dt.)

Oldenburg/Oldb. (2014); 27 S., Anl.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Stadt Oldenburg wollte mit diesem Fachtag dazu beitragen, die Wahrnehmung des Themas Radver-

kehrssicherheit in der Öffentlichkeit zu stärken. Ziel des Fachtages war die Erarbeitung gezielter Handlungsansätze in Form eines Maßnahmenkataloges mit konkreten Strategien und Maßnahmen für eine verbesserte Verkehrssicherheit in Oldenburg.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

59

Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität, Koblenz (Hrsg.)

Radverkehrsnetzplanung im Überblick. (dt.)

Koblenz (2016); 31 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

60

Rupprecht Consult, Köln (Hrsg.)

PRESTO Merkblatt zur Realisierung. Fahrradstreifen. (dt.) (Zus.:dt.)

Köln (2010); 7 S.; Abb.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Ein Fahrradstreifen ist ein rechtlich für Radfahrer reservierter Fahrbereich auf der Straße, der diese sichtbar vom übrigen Verkehr trennt. Der Einsatz empfiehlt sich, wenn eine bedeutende Anzahl Radfahrer eine mittelmäßig stark befahrene Straße befährt. Fahrradstreifen sind eine sichtbare, schnelle und flexible Lösung für bereits bestehende Straßen, da nur Straßenmarkierungen erforderlich sind. Ein Fahrradstreifen kann eine Alternative zu einem Fahrradweg sein, wenn nicht ausreichend Platz vorhanden ist, aber nur, wenn die Sicherheit hinlänglich garantiert werden kann.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

61

Schreiber, Marcel (Verf.)

Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 61 (2017); Nr. 12; S. 839-844; Abb., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat ein Forschungsprojekt zur Verkehrssicherheit von Fahr-

radstraßen und für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffneter Einbahnstraßen durchgeführt. Neben einer bundesweiten Online-Befragung wurden dazu umfassende Unfalluntersuchungen sowie Verhaltensbeobachtungen und Befragungen der Verkehrsteilnehmer durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass beide Infrastrukturelemente grundsätzlich sicher sind. Dennoch zeigte sich dabei ein typisches Unfallgeschehen, aus dem Empfehlungen für deren verkehrssichere Gestaltung abgeleitet wurden. Es wird empfohlen, den motorisierten Durchgangsverkehr aus Fahrradstraßen herauszuhalten, diese weitgehend einheitlich zu gestalten und Fahrradstraßen an den Knotenpunkten möglichst Vorfahrt einzuräumen. Wenn die genannten Randbedingungen nicht eingehalten werden können, sollte hinterfragt werden, ob die Einrichtung einer Fahrradstraße wirklich sinnvoll ist.

62

Strößenreuther, Heinrich (Verf.)

Der Berlin-Standard. Moderne Radverkehrspolitik Made in Germany - Ein Bildband über Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz. (dt.)

Röthenbach/Pegnitz: Thimeo Graf (2019); 141 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.; ISBN 978-3-940217-25-7
Verlagsliteratur

Deutschlands erfolgreichster Verkehrslobbyist Heinrich Strößenreuther hat nicht nur den Volksentscheid Fahrrad in Berlin und eine bundesweite Bewegung von Radentscheiden in mehr als 15 Städten angestoßen. Mit seinen Unterstützer*innen hat er vielmehr für Deutschlands erstes Rad- und Mobilitätsgesetz gesorgt, den Berlin-Standard für moderne Radverkehrspolitik. "Mitten durch die Stadt, das kann so schön sein" - der Autor möchte vom Auto aufs Fahrrad locken, mit sicheren und attraktiven Radwegen. Er zeigt, warum der Radverkehr systemrelevant für die Verkehrswende, Klimaschutz und gut gegen Fahrverbote ist. Er erläutert mit welchen rhetorischen Kniffen und Strategien und Maßnahmen der Radverkehr gefördert werden kann. Ob Wohlgefühl-Radwege in Spurbreite K, Willkommenskultur für Umsteiger oder Kindertauglichkeit in der Stadt - das Warum jeder Maßnahme wird erklärt; die Paragraphen werden zitiert und anhand von Daumenregeln die einfache und schnelle Umsetzung der 25 Maßnahmen erläutert..

63

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.

64

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 Zweirichtungsradscheiden kann gefährlich sein. Rad-Verkehrsunfälle passieren an den Zu- und Ausfahrten, und zwar überproportional an zweistreifigen Zufahrten beim Radfahren im Uhrzeigersinn. Die Unfallsituation des Radverkehrs am Kreisverkehr Allgäuer Ring in Neu-Ulm ist gravierend. Zur Sicherung des Radverkehrs nennen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 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.

65

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

Gaffga, Gregor (Verf.); Hagemester, 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/](http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/)

66

Velokonferenz Schweiz -VKS-, Biel (Hrsg.)

Safe and serious! Velosicherheit mit System. Tagung der Velokonferenz Schweiz 2018. (dt.)

Biel (2018); 27 S.; Abb., Lit. (Info Bulletin. Zeitschrift der Velokonferenz Schweiz; 2018,2)

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Das Heft befasst sich mit den Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, um Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen zu gewährleisten. Es enthält folgende Abschnitte: - Safe System: Das Velo in einem sicheren Verkehrssystem - Von Kopenhagen nach Bern: Velosicherheit mit System - David neben Goliath: Velosicherheit aus Sicht Unfalldienst - Strassburg: Mit wenig viel erreichen! Protected bike lane in der Praxis - Kreisel: Don't believe the hype! - Wider den Minimalismus: Das Velo in der künftigen Normierung - Die motivierende Radinfrastruktur - Beispiel aus der Praxis: Schrankenanlage für den Fuß- und Veloverkehr.

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

D. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Bayern: Fürstfeldbruck
**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 kommendem Lkw-Verkehr stellte dieser Zustand ein erhebliches Sicherheitsrisiko 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 Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger über die Schöngesinger 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 Schöngesinger 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 Schöngesinger Straße. Die Insel ist 2,50 m breit, so dass die Aufstellung eines Fahrrades möglich ist. Die entlang der Schöngesinger 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/

2

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. Sukzessive werden damit die Änderungen der Straßenverkehrsordnung umgesetzt, die Radverkehrssicherheit erhöht und die Radfahrer als Verkehrsteilnehmer in das Blickfeld der Autofahrer gerückt. Um kritischen Stimmen entgegenzuwirken, wurden die ersten Umgestaltungen mit umfangreichen Kommunikationsmaßnahmen begleitet. Im Einzugsgebiet des Radschutzstreifens in der Rammerweierstraße befinden sich vier Schulen. Um die Zielgruppe der Schüler und Lehrer für das Thema Radschutzstreifen zu sensibilisieren und ihnen deren Vorteile näherzubringen, bot sich die Integration in den Unterricht sowie Vor-Ort-Begehungen für Lehrer und Eltern sowie den Verkehrsausschuss an. Weiterhin wiesen Werbematerialien Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger auf die neue Verkehrsführung hin. Sie klärten auf charmante und freundliche Art vor Ort darüber auf, was sich verändert hat. Zusätzlich zu den Werbematerialien wurden die inzwischen inhaltlich bewanderten Schüler als Radschutzstreifen-Botschafter eingesetzt. Diese verteilten an zwei Tagen zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr medienwirksam sogenannte "Schutztruhen" an die Autofahrer und wiesen auf die Tatsache hin, dass sich hier Rad- und Autofahrer die Fahrbahn teilen. Mit den originellen give-aways gaben sie den freundlichen Anstoß, mal das Fahrzeug zu wechseln und auf die umweltfreundlichen Zweiräder umzusteigen. Die Schüler traten gegenüber den Autofahrern als authentische künftige Nutzer der Radschutzstreifen auf und sensibilisierten sie dafür, dass Radfahrer auf Schutzstreifen Abstand brauchen und Auto- und Radfahrer auf der Fahrbahn Rücksicht aufeinander nehmen müssen. Aufgrund der positiven Bilanz der durchgeführten Aktionen ist vorgesehen, die Bevölkerung weiterhin aktiv in die Planung und Umsetzung von Radverkehrsfördermaßnahmen einzubinden. Hierbei soll die bewährte Strategie, "sensible Bevölkerungsgruppen" situativ einzubinden, weiter verfolgt werden.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

3

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 Erforderlichkeit 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 Erkenntnislücke 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 (gemäß ERA 2010 beginnt hier der Einsatzbereich für straßenbegleitende Radverkehrsanlagen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h). Untersucht werden Fahrbahnen, bei denen nach Abmarkierung der beidseitigen Schutzstreifen die verbleibende Kernfahrbahn (bei einer Mindestbreite von 2,75 m) nur einstreifig zu befahren ist, im Begegnungsfall Kfz/Kfz also die Schutzstreifen in Anspruch genommen werden müssen.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

4

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 (in Berlin: "Angebotsstreifen für den Radverkehr") zu reduzieren, ohne dass es zu Verdrängungseffekten im Kfz-Verkehr kommt. Dieser Planungsansatz wird auch in der Berliner Radverkehrsstrategie verfolgt.

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. Für den fließenden Kfz-Verkehr standen an allen Beispielstrecken vor der Umgestaltung jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung zur Verfügung. Der Lärmaktionsplan sah vor, die beiden Fahrstreifen auf einen überbreiten Fahrstreifen pro Richtung zu reduzieren. Der verbleibende Raum wurde als Angebotsstreifen dem Radverkehr zugeordnet. In den Knotenpunktbereichen wurden die vorhandenen Spuraufteilungen weitgehend beibehalten. 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/

5

Deutschland, Rheinland-Pfalz: Frankenthal

Schutz- und Aufstellfläche für Radfahrer in einer abknickenden Vorfahrt. (dt.)

Die derzeitige Lösung ist zwar keine richtlinienkonforme Lösung (vgl. StVO § 2 Abs.1; § 9 Abs. 2), entspricht aber dem tatsächlichen Verkehrsverhalten. Im Rahmen der Verkehrsschau, die am 17.10.2007 stattfand, wurde die am 16.10.2007 ausgeführte Markierung vor Ort beurteilt. Beteiligt waren Vertreter der Institutionen ADAC, ADFC, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Speyer, Polizeiinspektion Frankenthal, des Stadtbauamtes sowie des Ord-

nungs- und Umweltschutzamtes. Man kam damals zu dem Ergebnis, dass diese pragmatische Lösung zumindest für eine Versuchsphase von einem halben bis zu einem Jahr beobachtet werden sollte. Aufgrund positiver Erfahrungen wurde die vorläufige Regelung mittlerweile in eine dauerhafte Maßnahme umgewandelt. Die Polizei wurde aufgefordert, die Kreuzung Beindersheimer/Heßheimer Straße betreffende Unfälle und Beschwerden seitens der Verkehrsteilnehmer zeitnah der Stadtverwaltung mitzuteilen. Es gab seit der Einführung im Oktober 2007 keinen polizeilich bekannten Unfall. www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

6

Deutschland, Sachsen: Dresden
Abschätzung des Einflusses der Verkehrssicherheit auf die Routenwahl Radfahrender (dt.)

Bisher gibt es kaum Informationen, inwieweit die objektive und subjektive Verkehrssicherheit die Routenwahl von Radfahrenden beeinflusst. Unter Berücksichtigung von infrastrukturellen, verkehrlichen und netzplanerischen Merkmalen (objektive Sicherheit) soll ein Unfallmodell erstellt werden, das die Abschätzung von Unfall- und Nutzungswahrscheinlichkeiten ermöglicht. Im NRVP-Projekt "RadVers - Mit Smartphones generierte Verhaltensdaten im Verkehr" wird mit Hilfe von GPS-Daten von Radfahrenden und deren Einschätzungen zur subjektiven Sicherheit ein Routenwahlmodell erstellt. Durch die Überlagerung mit einem zweiten Unfallmodell, können die Unfallzahlen für jedes Netzelement prognostiziert werden. Mit Hilfe der GPS-basierten Verhaltensdaten, wird ein Routenwahlmodell geschätzt, um die Auswirkung der Sicherheitsbewertung in Wechselwirkung mit anderen Variablen auf die Nutzung von Radverkehrsanlagen zu quantifizieren. Auf Basis der Ergebnisse soll ein praxistauglicher Leitfaden entstehen, der sich an die Planerinnen und Planer in den deutschen Städten und Kommunen richtet.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

7

Deutschland, Nordrhein-Westfalen: Köln
#RingFrei. Sichere Mobilität für Fußgänger- und Radfahrer/innen bei mehr Aufenthaltsqualität auf den Kölner Ringen (dt.)

Das Aktionsbündnis #RingFrei zeigt wie innerhalb kurzer Zeit für eine bessere Radinfrastruktur mobilisiert werden kann, um nicht zuletzt Menschenleben retten zu können. Hauptproblem an den Kölner Ringen ist das nicht Gesehenwerden der Radfahrenden. Auf den Druck einer erfolgreichen Online-Petition mit über 2000 Unterschriften hin wurde im Oktober 2015 eine erste #RingFrei-Veranstaltung einberufen, aus der ein 10-Punkte-Plan hervorgegangen ist. Als eine Sofortmaßnahme wurde die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht gefordert. Als langfristige Maßnahmen wurde ein exklusiver Fahrradstreifen bei einem durchgängigen Tempo 30 angesetzt. Es folgte eine breite Zusammenarbeit und Unterstützung unterschiedlicher gemeinnütziger und politischer Akteur*innen, sodass #RingFrei zügig in der Kommunalpolitik behandelt werden konnte. Doch die städtische Verwaltung dämpfte eine zügige Umsetzung des 10-Punkte-Plans. Mit Hilfe einer selbst organisierten Diskussionsrunde an der wichtige gesellschaftliche Persönlichkeiten teilnahmen und mit Hilfe einer eigenständigen Plakataktion gelang es die Radwegebenutzungspflicht sofort aufzuheben. Weitere politische Aktionen und Workshops ermöglichten schließlich zwischen 2017 und 2019 auf Teilabschnitten die Errichtung einer Tempo 30 Zone. In der zuletzt getagten #RingFrei-Sitzung wurde schließlich eine Umsetzung des 10-Punkte-Plans bis 2020 beschlossen.

www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/