

Literaturrecherche zur Berücksichtigung von Fahrradfahren im innerstädtischen Straßenverkehr in Planung und Betrieb

Bachelor's Thesis von Rebekka Buter

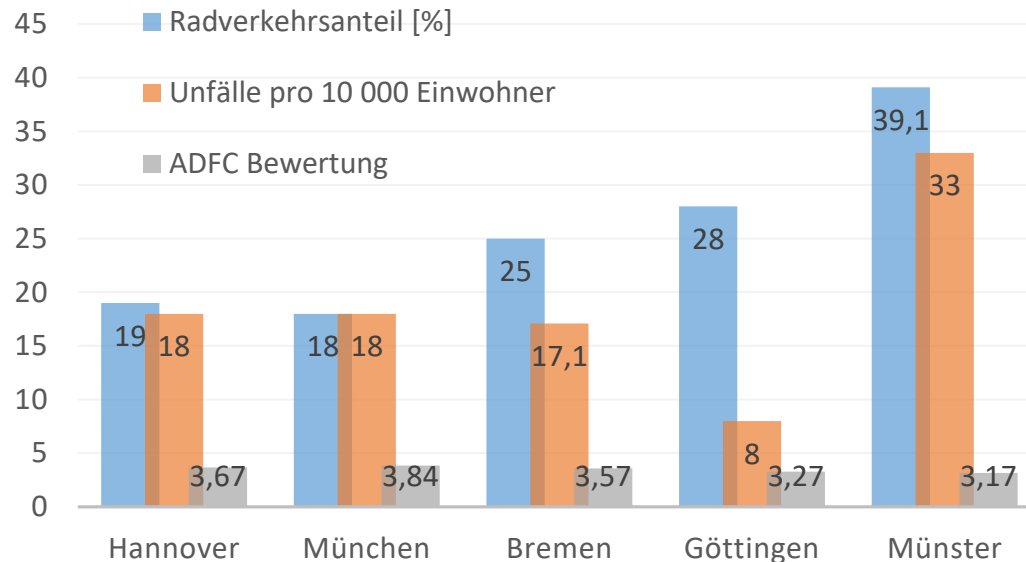
Mentor(in/innen/en):

Dr. Sc. Allister Loder
M. Sc. Lisa Hamm

Die Bevölkerungszunahme in den Städten führt zu mehr Verkehrsteilnehmern in urbanen Gebieten. Dies verschärft viele Problematiken, wie geringe Flächenverfügbarkeit, schlechte Luftqualität und Lärmbelastung. Der Radverkehr bietet als leises, klimaneutrales und schadstofffreies Fortbewegungsmittel Lösungen für viele dieser negativen Nebenerscheinungen an.

Damit möglichst viele Menschen in Deutschland von einem Verkehrsmittelwechsel überzeugt werden können, müssen allerdings einige Maßnahmen ergriffen werden, um den Radverkehr aktiv zu fördern. Dabei gibt es regionale Unterschiede, denn welche Maßnahmen wie umgesetzt werden entscheiden in Deutschland vor allem die Städte und Gemeinden.

Anhand der Städte Hannover, München, Bremen, Göttingen und Münster soll beispielhaft untersucht werden, welche Maßnahmen in Deutschland umgesetzt werden und welche Unterschiede es gibt.



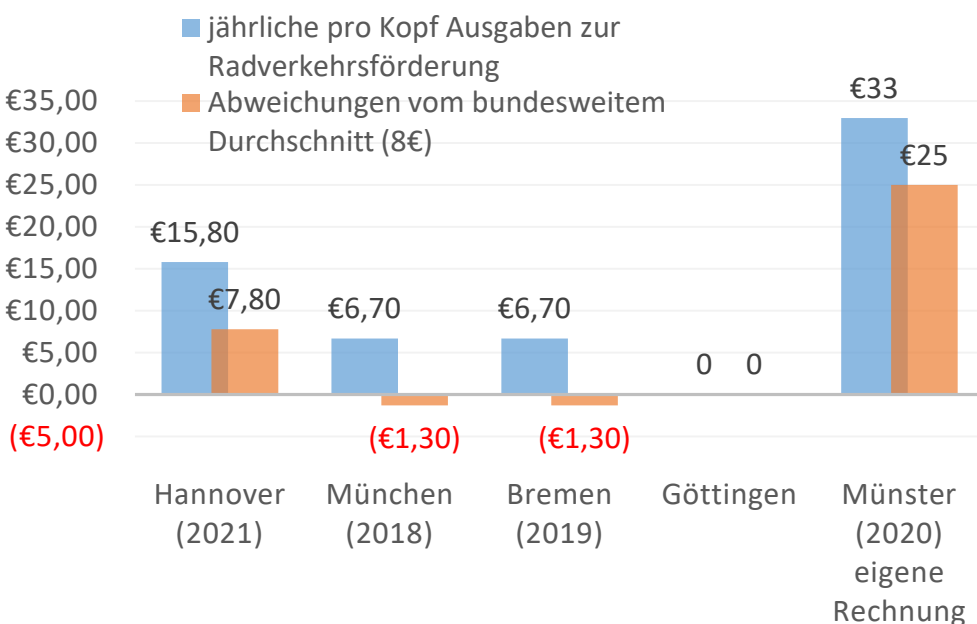
Dabei ist es allerdings schwierig das Radverkehrssystem in den Städten einheitlich zu beurteilen, da die Daten oftmals sehr unregelmäßig und teilweise unvollständig sind.

Trotzdem gibt es einige Faktoren an denen der Erfolg der Radverkehrsstrategie einheitlich gemessen werden kann:

- Modalsplit
- Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- Wertung des ADFCs, da Nutzerzufriedenheit mitberücksichtigt wird

Zusätzlich können die jährlichen pro Kopf Ausgaben für die Radverkehrsförderung einen Hinweis darauf geben, welchen Stellenwert die Städte dem Radverkehr beimessen.

(Über Göttingen lagen keine Daten vor)



Vergleicht man die Konzepte der deutschen Städte mit denen von Amsterdam, Kopenhagen und London, so fällt vor allem ein großes Defizit bei der digitalen Datenerfassung und -verarbeitung auf. In Amsterdam und Kopenhagen gibt es außerdem eine außergewöhnlich gute Radverkehrsinfrastruktur, welche auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten ist. Ebenfalls auffällig ist das niedrige Risiko in beiden Städten mit dem Rad zu verunglücken.

Ganzheitlicher Ansatz für eine nachhaltige Verkehrswende:

- Politische Priorisierung der Radverkehrs
- Toleranz von Einbußen der Leistungsfähigkeit des MIVs
- Hohe Investitionen in eine flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur
- Digitale Datenanalyse und Wirkungskontrolle

| | Amsterdam | Kopenhagen | London |
|--|-----------------------|------------------|---|
| Modalsplit | 36 % | 28 % | 3 % |
| Unfallrisiko bei einer Millionen Fahrten | 1,2 | 0,7 | Keine Daten |
| Jährliche pro Kopf Ausgaben | 11 € | 35,60 € | 21 € |
| Nutzerbefragung | Ja | Ja | Ja |
| Konstante Datenerfassung und Analyse | Ja | x | Ja, Cycling Infrastructure Database (CID) |
| Automatisierte Planung | Ja, Prioritising Tool | x | Ja, Cynemon |
| Radvorrangrouten | Ja | Ja, 3 Fahrspuren | In Planung |