



Literatur aus der Difu-Datenbank ORLIS

A vertical column of decorative geometric shapes on the left side of the page. From top to bottom: a triangle, a square, a large circle, a small circle, a triangle, a square, a circle, a triangle, a square, a circle, a triangle, a square, a circle, and a triangle. All shapes are filled with a grid of small black dots.

StVO, VwV-StVO und ERA in der Praxis

Rechtssicherheit und Verkehrssicherheit bei der Radverkehrsförderung

Seminarreihe der Fahrradakademie des Difu



Deutsches Institut für Urbanistik
Kommunalwissenschaftliches Informationszentrum

Literaturdatenbank zum Thema
Radverkehr im Internet:
www.nationaler-radverkehrsplan.de/literaturdatenbank/

© Difu, Berlin 2012

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: 030/39001-276
Telefax: 030/39001-160

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

Literaturdatenbank im Fahrradportal nrvp.de

Seit 2004 betreibt das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan nrvp.de (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/>).

Das Fahrradportal dient dem Informationsaustausch aller an der Radverkehrsförderung beteiligten Akteure insbes. der interessierten Fachöffentlichkeit, Verbänden, Verwaltungen von Bund, Länder und Kommunen sowie weiteren Experten/innen und Forscher/innen. Neben aktuellen Informationen aus EU, Bund und Ländern, Terminen und Neuigkeiten der Radverkehrsförderung sowie Praxisbeispielen enthält das Fahrradportal eine Literaturdatenbank mit zahlreichen internationalen Publikationen zum Thema Radverkehr.

Benutzungshinweis

Die folgende Literaturlauswahl enthält relevante neuere Dokumente und Praxisbeispiele zum Thema „StVO, VwV-StVO und ERA in der Praxis“ sowie grundlegende Literatur der Radverkehrsförderung.

Die Auswahlbibliographie steht Ihnen als PDF-Download direkt vom Fahrradportal zum Nationalen Radverkehrsplan zur Verfügung. Sofern die Literaturhinweise über die Literaturdatenbank des Fahrradportals recherchiert werden können, ist dies mit „Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank/“ vermerkt.

Einige Literaturnachweise enthalten den Hinweis **Volltext: <http://www.nrvp.de/literaturdatenbank/>**. Bei diesen kann auch der Volltext des Dokuments über die Literaturdatenbank oder direkt durch Anklicken abgerufen werden.

Inhalt

I.	Rechtsgrundlagen / Kommentare	2
II.	Themenspezifische Literaturlauswahl	2
	aus der Literaturdatenbank des Fahrradportals	2
A	GRUNDLAGEN ZU REGELWERKEN	2
B	EINZELTHEMEN	4
C	VORTRÄGE (CHRONOLOGISCH)	7
III.	Praxisbeispiele	8
IV.	Grundlagen der Radverkehrsförderung	11

I. Rechtsgrundlagen / Kommentare

1

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): Vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 17. Juli 2009. (dt.)

www.verwaltungsvorschriften-im-inter-net.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

2

Bouska, Wolfgang (Hrsg.); Leue, Anke (Hrsg.)
Straßenverkehrs-Ordnung : StVO ; Textausgabe mit Erläuterungen, Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung sowie verkehrsrechtlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. 24. Aufl. (dt.)
 München: Jehle Verl. (2011); ISBN 3-7825-0442-9

3

Schurig, Roland (Verf.); Marquardt, Andreas (Verf.)
StVO - Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO. 13.Aufl. (dt.)
 Bonn: Kirschbaum (2009); 676 S.; ISBN 978-3-7812-1698-3

4

Straßenverkehrsordnung –StVO-, Stand 01.12.2010 (ohne VwV-StVO).

<http://www.gesetze-im-internet.de/stvo/index.html>

II. Themenspezifische Literaturoauswahl aus der Literaturdatenbank des Fahrradportals

A GRUNDLAGEN ZU REGELWERKEN

5

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. -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.

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

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

Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete H RaS 02. Ausgabe 2002. (dt.)
 Köln: FGSV Verl. (2002); 39 S.; Abb., Tab. (FGSV; 251)
 Monographie

Die Hinweise bieten ein systematisches Regelwerk für die Radverkehrsplanung außerorts und für den dörflichen Innerortsbereich. Sie sollen helfen, die seitens der Politik, von Verbänden und nach der StVO zunehmenden Anforderungen an Außerortsverbindungen für den Radverkehr sachgerecht zu erfüllen. Durch eine abgestimmte Netzplanung sollen die von Kommune, Land, Bund und Europa geplanten Freizeit und Alltagsnetze integriert und mit einer einheitlichen Wegweisung ausgestattet werden. Neben Kreis-, Landes- und Bundesstraßen lassen sich land- und forstwirtschaftliche Wege in diese Netze einbinden, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind. Standardlösung für die Fahrbahnoberfläche von Radwegen sind bituminöse Decken. Nur ausnahmsweise kommen wassergebundene Decken in Frage. Ob der Radverkehr auf den Dorf-

und Außerortsstraßen separat oder auf der Fahrbahn geführt werden soll, hängt von den Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs und des Fußgänger- und Radverkehrs ab. Zweirichtungsradwege erfordern Querungshilfen am Anfang und Ende. Im Mischverkehr auf Außerortsstraßen können Seitenstreifen mit unter 2,00 m Breite relativ gut befahren werden, weil diese für den schnellen Kfz Verkehr zu schmal sind. Fahrbahnrande sollen durchgehend befestigt werden. Möglichkeiten zur verträglichen Abwicklung des Radverkehrs sind Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und Wochenendsperrungen für den Kfz Verkehr z.B. von Uferstraßen. Verschiedene Förderinstrumente der regionalen Ebenen und verschiedener Ressorts vom Verkehrs- bis zum Arbeitsministerium ermöglichen die Mitfinanzierung von Investitionen für den Radverkehr im ländlichen Raum. Wo sich Alltags und Freizeitnetze überlagern, können Kosten über den Tourismus oder den Verkehrsetat finanziert werden. Die HRaS 2002 ergänzen und vertiefen die Aussagen vorliegender Regelwerke der FGSV. Sie richten sich vorrangig an Entscheidungsträger und Planer in Landkreisen, Straßenbauämtern, Tourismusstellen, Planungsbüros und Verkehrsbehörden im ländlichen Raum.

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

6

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

Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs HSRa. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2005); 28 S.; Abb.; ISBN 3-937356-68-1 (FGSV; 256)

Monographie

Die Hinweise sollen dazu beitragen, dass der Radverkehr an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen angemessen und situationsbezogen berücksichtigt wird und die derzeit an vielen Knotenpunkten bestehenden Defizite abgebaut werden.

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

7

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

Richtlinien für Lichtsignalanlagen. RiLSA. Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr. (dt.)

Köln (2010); 90 S.; Abb., Reg.; ISBN 978-3-939715-91-7 (FGSV; 321)

Graue Literatur

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

8

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. -FGSV- (Hrsg.)

Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen. ESAS.

Köln: FGSV Verlag (2002), 250 S.; Abb., Tab., Kt., Lit. (FGSV; 298)

Monographie; Forschungsbericht

9

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

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASSt 06. Ausgabe 2006. (dt.)

Köln: FGSV Verl. (2007); 136 S.; Abb., Tab., Kt., Lit., Reg.; ISBN 978-3-939715-21-4

Monographie

10

Schillemeit, Ulrike (Verf.)

StVO 2009: Änderungen für den Radverkehr. (dt.)

In: Der Städtetag, Neuwied: Luchterhand; 63 (2010); Nr. 1; S. 26-27; ISSN 0038-9048

Zeitschriftenaufsatz; Rechtsbezogene Literatur

Die am 1. September 2009 in Kraft getretene Straßenverkehrsordnungsnovelle 2009 (46. Änderungsverordnung) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) verfolgen das Ziel einer allgemeinen Verkehrszeichenreduzierung. Weiteres Hauptziel sind Verbesserungen für den Fahrradverkehr. Die StVO 2009 baut auf der StVO 1997 auf, die erstmals das Fahrrad als echtes Verkehrsmittel anerkannte und den Grundsatz aufstellte, dass der Fahrradverkehr in der Regel ebenso wie der Kraftfahrzeugverkehr zur Fahrbahnbenutzung berechtigt ist. Ein Verbot der Fahrbahnbenutzung muss seitdem als Beschränkung des fließenden Verkehrs den Anforderungen des Paragraphen 45 Abs. 9 StVO genügen, also aufgrund einer örtlich bedingten außerordentlichen Gefahrenlage zwingend geboten sein. In dem Fall gilt die Anordnung zur Benutzungspflicht von Fahrradwegen. Die Radwegebenutzung muss allerdings verhältnismäßig und zumutbar sein. Qualitäts- und Sicherheitsstandards von Radverkehrsanlagen enthalten insbesondere die Verwaltungsvorschrift (VwV) und die technischen Regelwerke. Durch einen Hinweis der VwV zu Paragraph 2 Abs. 4 S. 2 StVO wird die Bedeutung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als

"Anerkannte Regel der Technik" für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen hervorgehoben. Durch das Ziel, die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zu reduzieren, eröffnet die StVO 2009 den Kommunen neue Handlungsspielräume für eine sichere, bedarfsgerechte Führung des Fahrradverkehrs und erleichtert die Reduktion benutzungspflichtiger Radwege auf das rechtlich gebotene Maß. In dem Beitrag werden die Neuerungen zur Führung des Radverkehrs erläutert.

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

B EINZELTHEMEN

11

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club -ADFC-, Fachausschuss Radverkehr, Bremen (Hrsg.); Vereinigung für Stadt-, Landes- und Regionalplanung -SRL-, Berlin (Hrsg.)

Peters, Ervin (Bearb.)

Seitliche Seitenabstände. Fachwissen für den Fahrradalltag. Stand 04/2010. (dt.)

Bremen (2010); 9 S.; Abb., Tab.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

12

Alrutz, Dankmar (Verf.); Angenendt, W. (Verf.); Draeger, W. (Verf.); Gündel, Detlev (Verf.)

Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. (dt.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum (2002); Nr. 6; 16 S.; Abb., Tab., Lit.

Zeitschriftenaufsatz; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

13

Alrutz, Dankmar (Verf.); Stellmacher-Hein, Jörg (Verf.); Bode, Karl-Rudolf (Verf.)

Mitteln in Ortseinfahrten und auf der freien Strecke. (dt.)

In: VSVI-Information, Hannover: Vereinigung der Strassenbau- und Strassenverkehringenieure in Niedersachsen (2003); Nr. 1; S. 1-6; Kt., Abb., Tab., Lit.

Zeitschriftenaufsatz; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

14

Alrutz, Dankmar (Verf.); Stellmacher-Hein, Jörg (Verf.)

Fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung von kleinen Kreisverkehrsplätzen im Innerortsbereich. (5.3.2.1) (dt.)

In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Loseblatt-Ausg. 32. Erg.-Lfg. 08/02, Bonn: Economica (2002); S. 1-24; Abb., Tab., Lit.; ISBN 3-87081-112-9

Aufsatz aus Sammelwerk; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

15

Baier, Reinhold (Verf.)

Die neuen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 - Entstehungsprozess und Grundstruktur. (dt.) (Zus.:dt., engl.)

In: Straßenverkehrstechnik, Bonn: Kirschbaum; 51 (2007); Nr. 9; S. 474-479; Abb., Tab., Lit.; ISSN 0039-2219

Zeitschriftenaufsatz

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

16

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Auftr., Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (Bearb.); Kanzlei Abel-Lorenz, Bremen (Bearb.)

Abel-Lorenz, Eckart (Verf.); Alrutz, Dankmar (Verf.); Bohle, Wolfgang (Verf.)

Rechtsexpertise Fahrradverkehr. Forschungsvorhaben im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans.

Berlin (2006); ca. 250 S.; Abb., Tab., Kt., Lit.

Graue Literatur; Forschungsbericht; rechtsbezogene Literatur; Elektronisches Dokument

Der Darstellung rechtlicher Regelungen liegt der Stand der Gesetzgebung, Rechtsprechung und juristischen Literatur bis Ende Februar 2006 zu Grunde. Die Darstellung der rechtlichen Regelungen erfolgt entsprechend den Ergebnissen der Besprechung mit dem projektbegleitenden UAK 1 vom 11.4.2005 problemorientiert. Sie stellt dort, wo tatsächlich auftretende Probleme neben dem straßenrechtlichen Bezug auch im Zusammenhang mit straßenverkehrsrechtlichen Regelungen stehen, diese zunächst de lege lata dar und nimmt ergänzend auf die Arbeitsentwürfe der "Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" und der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der WV-StVO" mit Entwurfsstand

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

17

Braun, Armin (Verf.)

Verkehrssicherungspflichten auf Radwegen. (dt.)

In: BADK-Information, Köln: Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer (2008); Nr. 3; S. 123-128; Lit.

Zeitschriftenaufsatz; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

18

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Auftr., Hrsg.); Ch. Hupfer, H. Böer, U. Huwer, H. Jacob, U. Nagel, conversum GmbH, consult für verkehr-stadt-umwelt, Kaiserlautern
Einsatzbereiche von Angebotsstreifen.

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 74, Bergisch Gladbach (2000)

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

19

Bundesanstalt für Straßenwesen -BASt-, Bergisch Gladbach (Auftr., Hrsg.); Planungsgemeinschaft Verkehr -PGV-, Hannover (Bearb.); Institut Wohnen und Umwelt -IWU-, Darmstadt (Bearb.)

Unfallrisiko, Konfliktpotential und Akzeptanz der Verkehrsregelungen von Fahrradfahrern. Kurzbericht. FE 82.0262. [Langfassung: BASt-Bericht V 184, Bremerhaven 2009, 127 Seiten] (dt.)

Berlin (2009); 6 S.; Abb.

Graue Literatur; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Die Untersuchung soll das Unfallrisiko von Radfahrern auf Radwegen mit Benutzungspflicht, auf Radwegen, deren Benutzungspflicht im Zeitraum nach der StVO-Novelle nach 1997 aufgehoben wurde (Umwandlung zu anderen Radwegen), auf Radfahrstreifen sowie auf Schutzstreifen unter Berücksichtigung der tatsächlich genutzten Verkehrsfläche herausarbeiten, das Konfliktpotenzial aufzeigen, Einflüsse aus der subjektiven Bewertung der Verkehrsanlagen und den Einstellungen der Nutzer auf die Akzeptanz der Regelungen ermitteln und Empfehlungen für die Gestaltung und Verkehrsregelung auf Radverkehrsanlagen sowie für die Verkehrsaufklärung im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit entwickeln. Auf Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen, nicht benutzungspflichtigen Radwegen, Radfahrstreifen sowie Schutzstreifen wurde das Unfallgeschehen sowie

die Flächennutzung von fast 39.000 Radfahrern untersucht. Für jeden Anlagentyp wurde der Verkehrsablauf erfasst und Radfahrer befragt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

20

Geppert, Klaus (Projlt.)

Radfahren im rechtsfreien Raum? Verkehrsverhalten - Kommunale Lösungsversuche - Möglichkeiten der Verhaltensbeeinflussung. (dt.)

In: 47. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2009. Hrsg.: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V., Hamburg (2009); S. 7-8, 217-258; Lit.

Aufsatz aus Sammelwerk

Die Beiträge stellen die Ergebnisse eines Forschungsprojekts "Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern" dar, stellen kommunale Lösungsversuche in den Bereichen Politik, Planung und Kommunikation für die steigende Zahl von Fahrradbeteiligungen an Unfällen vor (Berlin), zeigen Möglichkeiten einer Verhaltensbeeinflussung auf und plädieren für eine zulassungsrechtliche (Neu)Definition des Radfahrens. (Anerkennung des Fahrrades als vollwertiges, gleichberechtigtes Verkehrsmittel mit allen Rechten und Pflichten).

Quelle: www.nrvp.de/literaturdatenbank

21

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

Schell, Johannes (Verf.)

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

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

Graue Literatur; Hochschulschrift; Elektronisches Dokument

Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen stehen in besonderem Maße in der Konkurrenz unterschiedlicher Nutzungsansprüche. Im Fahrzeugverkehr sind Hauptverkehrsstraßen oftmals für den Kraftfahrzeugverkehr und den Radverkehr gleichsam von hoher Bedeutung. In vielen Fällen hat der Radverkehr gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr das Nachsehen, was bedeutet, dass kein Platz für die - nach StVO und geltendem Regelwerk - erforderliche besondere Führung des Radverkehrs verbleibt. In den vergangenen Jahren sind zwei Lösungsansätze für die verkehrstechnische effizientere Nutzung von Verkehrsflächen entstanden. Dies ist zum einen der Einsatz schmalere, von Pkw zweistreifig, von Lkw einstreifig befahrbarer Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr. Zum anderen bietet der Schutzstreifen die Möglichkeit, eine se-

parate Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu ermöglichen, bei - gegenüber den Radfahrstreifen - verminderten Ansprüchen an die Fahrbahnbreite. Verallgemeinerbare Erfahrungen hierzu liegen bislang allerdings nicht vor. Dabei sind wesentliche Fragen der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufes und der Leistungsfähigkeit zu klären. Hier setzt die Aufgabenstellung der Masterthesis an, die Möglichkeiten der Radverkehrsführung auf zwei streifig befahrenen, schmalen Fahrbahnen zu untersuchen. Aufbauend auf den aus der Literatur und den Regelwerken abgeleiteten Einsatzbereichen sowie aus den empirisch ermittelten Ergebnissen ist der Beispielabschnitt der Rheinstraße in Karlsruhe hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Leistungsfähigkeit zu beurteilen und Veränderungen zu empfehlen und in den erwarteten Wirkungen zu beschreiben. Im Gesamtergebnis werden allgemeine Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs auf zwei streifig befahrenen, schmalen Fahrbahnen erwartet, die am Beispiel der Rheinstraße in Karlsruhe empirisch untermauert werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

22

Mainz, Stadtverwaltung (Auftr., Hrsg.)
Klöpper, Jonas (Verf.); Mayer-Zawar, Bernd (Mit-
arb.)

Leitfaden zur Überprüfung der Radwegebenutzungs-pflicht in Mainz. (dt.)

Mainz (2011); 62 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

23

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/

24

Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Förd.)
Alrutz, D. (Bearb.); Willhaus, E. (Bearb.); Sonderhüsken, G. (Bearb.)

Signale für den Radverkehr. Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung. (dt.)

Münster (2007); 61 S.; Abb., Tab.
Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt;
Elektronisches Dokument

Die Stadt Münster hat 2005 dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgeschlagen, die besonderen Anforderungen der Radverkehrssignalisierung in einem Planungsleitfaden mit bewährten Beispielen aus der kommunalen Praxis zusammenzustellen. Zielgruppe der Broschüre sind sowohl die Planer wie auch die Radfahrer selbst. Der Leitfaden "Signale für den Radverkehr" zeigt grundlegende Fragestellungen, häufige Praxisprobleme und bewährte Lösungsansätze auf. Er erläutert Standardformen der Radverkehrssignalisierung für drei Grundformen, gibt Hinweise zum verkehrrechtlichen 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. Es werden aber auch gute Ideen und Projekte anderer Städte vorgestellt.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

25

Niedersachsen, Landesbehörde für Straße und Verkehr, Hannover (Hrsg.)
Alrutz, Dankmar (Verf.); Böger, Felix (Verf.); Backhaus, Jörg (Verf.)

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

Hannover (2007); 35 S.; Abb., Tab., Lit.
Graue Literatur; Elektronisches Dokument

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

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

26

Rupprecht Consult, Köln (Hrsg.)
PRESTO Merkblatt zur Realisierung. Fahrräder und Busse. (dt.) (Zus.:dt.)
 Köln (2010); 6 S.; Abb.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die gleichzeitige Nutzung von Busspuren durch Fahrräder und Busse wirft Fragen der Verkehrssicherheit auf. Idealerweise sollten Fahrradwege und Busspuren getrennt voneinander eingerichtet werden, aber in engen Stadtgebieten ist dies nicht immer möglich. Auf Tempo-30-Straßen ist die gemeinsame Nutzung einer Fahrspur unproblematisch, aber bei höheren Geschwindigkeiten sollten sie getrennt werden. Bus-/Fahrradspuren können das Netz durch zusätzliche Abkürzungen stärken, aber nur bei niedrigen Geschwindigkeiten, auf kurzen Streckenabschnitten und mit einer sorgfältigen Ausführung, um die Sicherheit sicherzustellen. Sie sollten nicht eingesetzt werden, um schwierige Entscheidungen zu vermeiden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

27

Rupprecht Consult, Köln (Hrsg.)
PRESTO Merkblatt zur Realisierung. Fahrradstraßen. (dt.) (Zus.:dt.)
 Köln (2010); 4 S.; Abb., Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Eine Fahrradstraße ist eine Straße, die so angelegt wurde, dass Radfahrer das Bild dominieren und motorisierter Verkehr als Gast toleriert wird. Sie gleichen Fahrradwegen über die gesamte Straßenbreite, auf denen motorisierter Verkehr zugelassen ist. Im rechtlichen Sinn ist eine Fahrradstraße eine Straße mit Mischverkehr. Eine Fahrradstraße kann für Hauptradfahrstrecken auf Erschließungsstraßen in Erwägung gezogen werden.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

C VORTRÄGE (CHRONOLOGISCH)

28

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Veranst.)
 Alrutz, Dankmar (Verf.)
Die StVO-Novelle - Neuerungen für den Radverkehr. [Vortragsfolien auf dem Nationalen Radverkehrskongress, 07. und 08. Mai 2009 in Berlin]. (dt.)

o. O. (2009); 17 S.; Abb.
 Graue Literatur; Konferenz-/Tagungsbericht; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

29

Gwiasda, Peter (Verf.)
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Einführung in das neue Regelwerk. [Folienvortrag auf dem Nationalen Radverkehrskongress am 07. und 08. Mai 2009 in Berlin.] (dt.)
 Berlin (2009); 31 S.; Abb., Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

30

Kalle, Ulrich (Verf.)
Alles wird gut? Die StVO aus Nutzersicht. [Folienvortrag auf dem 1. Detmolder Verkehrstag am 19.06.2009.] (dt.)
 o. O. (2009); 35 S.; Abb., Lit.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

31

Majcherek, Joachim (Verf.)
Haftungsfragen im Radverkehr. [Folienvortrag auf dem 1. Detmolder Verkehrstag am 19.06.2009.] (dt.)
 o. O. (2009); 38 S.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

32

Mischer, Wolfram (Verf.)
Die "neue" StVO - was wird anders? [Synopsis zum Vortrag auf dem 1. Detmolder Verkehrstag am 19.06.2009.] (dt.)
 Detmold (2009); 25 S.; Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

33

Stephan, Rainer R. (Verf.)
RASt 06 - nur etwas für Künstler? [Folienvortrag auf dem 1. Detmolder Verkehrstag am 19.06.2009.] (dt.)
 o. O. (2009); 31 S.; Abb., Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

35

Alrutz, Dankmar (Verf.); Lerner, Markus (Verf.)
Führungsformen des Radverkehrs. StVO - VwV-StVO - ERA [Vortrag der StVO- Länderseminare der Fahrradakademie]. (dt.)
 o.O. (2010); o. Pag. (ca. 55 S.); Abb., Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

34

Schillemeit, Ulrike (Verf.)
StVO-Novelle 2009 und VwV-StVO 2009. Überblick über die wesentlichen rechtlichen Änderungen für den Radverkehr. [Vortrag der StVO-Länderseminare der Fahrradakademie]. Stand 6/ 2010. (dt.)
 o.O. (2010); 22 S.; Abb.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

36

Gwiasda, Peter (Verf.); Haase, Michael (Verf.)
Neue Wege für den Radverkehr. [Vortrag der StVO-Länderseminare der Fahrradakademie]. (dt.)
 o.O. (2010); 42 S.; Abb., Tab.
 Graue Literatur; Elektronisches Dokument
Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

III. Praxisbeispiele

1

Deutschland, Mecklenburg-Vorpommern: Rostock
Geschwindigkeitsbegrenzung an städtischer Hauptverkehrsstraße durch Radfahrstreifen. Modellprojekt des Umweltbundesamtes (UBA) (dt.)

Im Rahmen des Modellvorhabens "Umweltwirkungen einer konsequenten Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an städtischen Hauptverkehrsstraßen" wurde neben den Städten Berlin und Dresden die Stadt Rostock mit dem Beispiel der Ulmenstraße ausgewählt. Die Ulmenstraße verfügt über eine hohe Kfz-Belastung (10.000 Kfz im durchschnittlichen Tagesverlauf) sowie eine Vielzahl sensibler Randnutzungen wie Wohnen, Universität, Einzelhandel und Restaurants. Dabei besteht ein starker Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird zwar kaum überschritten, es kommt aber zu Unverträglichkeiten, Konflikten und einem un stetigen Verkehrsfluss. Im Rahmen des Forschungsprojektes sollte hier die Wirkung schnell umsetzbarer verkehrsberuhigender Maßnahmen, wie Mittelinseln, abmarkierter Radschutzstreifen und Sichtdreiecken untersucht

werden. Die Neugestaltung der Ulmenstraße beinhaltete die Einführung von drei fahrbahn teilenden Mittelinseln, Schutzstreifen für Fahrräder und gesicherten Sichtdreiecken mit entsprechender Beschilderung auf einer Länge von 400m. Die Umsetzung der Maßnahme kostete 15.000 Euro und wurde durch Mittel des Forschungsvorhabens und des Rostocker Tief- und Hafenbauamtes finanziert.

Die Umgestaltung bewirkte, dass die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer erhöht werden konnte. Das Geschwindigkeitsniveau wurde dauerhaft gesenkt und ein gleichmäßiges Fahrverhalten erreicht, womit weniger Emissionen entstehen. Die Ziele wurden also mit einem geringen Aufwand umgesetzt.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

2

Deutschland, Schleswig-Holstein: Kiel
Konsequente Einrichtung von Fahrradstraßen (dt.)

Kiels erste Fahrradstraße, die Hansastraße, wurde bereits 1992 eingerichtet. In unmittelbarer Nähe zur Christian Albrecht Universität galt es, eine leis-

tungsfähige und komfortable Radverkehrsanlage anzubieten, da die vorhandenen gebauten Radwege in der parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße die Radverkehre allein nicht abwickeln konnten. Ca. 60% aller Wege im Bereich der Universität werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, daher war man bestrebt, auch die Verbindungen von und zur Universität zu verbessern. Ziel war es, mit Einrichtung der Fahrradstraße die Radverkehre dorthin zu verlagern, um so die Wegeführung attraktiver zu machen und die Leistungsfähigkeit der Anbindung zu erhöhen. Durchgeführt hat die Maßnahme das städtische Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Verkehrsaufsicht des Ordnungsamtes. Vorbereitet wurde die Umsetzung durch den Radverkehrsauftragten im Tiefbauamt und durch das Fahrradforum - einem Gremium bestehend aus Vertretern von Politik, Verbänden, Polizei und aus der Verwaltung.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

3

Deutschland, Sachsen-Anhalt: Quedlinburg
Radfahrgerechte Führung am Kreisverkehr.
(dt.)

Zu Beginn der 90er Jahre wurde der Busbahnhof, der sich direkt vor dem Bahnhof Quedlinburgs befindet, vollständig umgestaltet. Dazu gehörte auch die Umgestaltung der Ausfahrt aus dem Busbahnhof auf die vorbeiführende Landesstraße L 242. Ein wesentliches Ziel der Planung war eine Lösung, die eine zügige Ausfahrt der Linienbusse ermöglichte, wofür anstelle der früheren mit Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzung ein Kreisverkehrsplatz gebaut wurde. Außerdem war es notwendig, eine sichere Lösung für den Radverkehr anzubieten, da die Straßen, die auf den Kreis zuführen, Teil des Quedlinburger Stadtringes sind, der den Verkehr von und zur Innenstadt aufnimmt und verteilt. Dementsprechend sollte auch der Radverkehr den Knotenpunkt sowohl in der Richtung dieser Straßen als auch von und zum Bahnhof und über die Bodebrücke von und zur Innenstadt zügig queren können. Deshalb kam eine Führung des Radverkehrs nur auf der Kreisfahrbahn in Frage. Der abschließlich fahrgeometrischen Entwurfsplanung lag eine Entwurfsgeschwindigkeit von 15 km/h zugrunde.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

4

Deutschland, Bremen:
**Radfahrgerechter Umbau des engen Straßens-
raumes der Hamburger Straße.** (dt.)

Grundsätzlich sieht das Konzept vor, die durchgehend überbreiten Fahrbahnen auf zwei Fahrstreifen mit straßenbündigem Bahnkörper zurückzubauen. Die Gleiszonen werden durchgehend – außer in den Stauraumbereichen vor einigen wichtigen Kreuzung– vom Kfz-Verkehr mit befahren. Die Lichtsignalanlagen werden entsprechend erneuert; dadurch kann eine neue verkehrsabhängige Signalsteuerung (ansteuerbar durch ÖPNV) eingerichtet werden. In den Seitenräumen werden beiderseits der Fahrbahn Parkstreifen angeordnet. Lange, durchgehende Parkreihen sind durch baulich hergestellte Überquerungshilfen für Fußgänger unterbrochen, um die Trennwirkung gering zu halten und die Sicherheit zu verbessern. Es werden durchgängig Radverkehrsanlagen geschaffen. Neben den separaten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn erhalten die Radfahrer streckenweise auch baulich abgetrennte Radwege (orientiert sich an den vorhandenen Baumachsen und Straßenräumen) in den Nebenanlagen. In Bereichen der Haltestellen wird der Radfahrer auf separaten Radwegen hinter dem Wartebereich geführt, um Gefährdungen des Radfahrers im Gleisbereich zu minimieren. Alle Radweegeanlagen sind in Rot abgesetzt. Die Installation von vielen Fahrradständern in den Nebenanlagen verbessert die Situation für Radfahrer.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

5

Deutschland, Niedersachsen: Osnabrück
**Radfahrgerechter Umbau des komplexen Ver-
kehrsknotens Hasetor.** (dt.)

Ende der 90er Jahre wurde deutlich, dass die Spuraufteilungen und Lichtsignalregelungen des Knotenpunktes Hasetor dringend veränderungsbedürftig waren. Im Rahmen des Programms zur ÖPNV-Beschleunigung wurden die Kreuzungen mit dem Ziel überarbeitet, die Situation für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern und dabei die Leistungsfähigkeit zu erhalten. Zwei Gruppen kamen dabei verstärkt in den Fokus der Planer: Radfahren und zu-Fuß-Gehen sollte sicherer und attraktiver werden. Mit dem Abbruch der Fußgängerbrücke 1998 über den Erich-Maria-Remarque-Ring wurde die Veränderung eingeleitet. Als (z.T. neue) Elemente für den Radverkehr wurden hier eingesetzt: Weitestgehende Führung auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn; eigene Aufstellspuren an den Ampeln für verschiedene Fahrtrichtungen; Radfurten mit Rotmarkierung über den kompletten Knotenpunktbereich; eigene Signalisierung für Radfahrer mit "Grün" Vorlauf und –Abbruch; direkte Linksabbiegemöglichkeit mit eigener Spur; Einbindung von Radfahrern über Video-Detektion bzw. Detektor-

Schleifen in die programmabhängige Schaltung der Ampeln.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

6

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 Ordnungs- 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 Beinde-rsheimer / 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.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

7

Dänemark: Kopenhagen
Grüne Welle. (dt.; engl.)

Sogenannte Grüne Wellen dienen dazu, den Verkehr in einer Straße flüssig zu halten. Hierfür werden die aufeinander folgenden Ampelanlagen in dieser Straße so eingestellt, dass sie bei einer bestimmten konstanten Fahrtgeschwindigkeit alle-samt in einer Grünphase erreicht werden können. In den meisten Fällen sind die Grünen Wellen an den Durchschnittsgeschwindigkeiten des Automobiilverkehrs ausgerichtet und bringen dem langsameren Radverkehr nur wenig Nutzen. In Kopenhagen wurde dieses Prinzip aber geändert: es wurden in drei Straßen Grüne Wellen für den Radverkehr eingerichtet: in der Norrebrogade, der Osterbrogade und der Farimasgade. Die Norrebrogade war die erste Straße, in der eine Grüne Welle eingerichtet wurde. Die Grüne Welle ist 2,2 Kilometer lang und erstreckt sich über 12 Ampelkreuzungen. Zu Beginn des Projekts wurde der Straßenab-

schnitt in der Nähe des Stadtzentrums täglich von 30.000 Radfahrern (die Zahl ist bis heute auf etwa 37.000 angestiegen) und 17.000 Autos befahren. Auf dem anderen, vom Stadtzentrum weiter entfernten Abschnitt der Straße, fuhren zum Zeitpunkt der Erhebung jeden Tag 16.000 Autos und 15.000 Radfahrer entlang. Zudem verkehrten die Linienbusse dort in einem sehr dichten Takt: Fast jede Minute fuhr ein Bus durch die Straße. Alle drei genannten Straßen sind wichtige Verkehrskorridore und bedeutende Verbindungen in die Innenstadt; sowohl für die Radfahrer als auch für den Automobilverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit für den Automobilverkehr beträgt in dänischen Städten 50 km/h. Die Grüne Welle in den genannten Straßen ist aber so berechnet, dass sie bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h nutzbar ist, der Durchschnittsgeschwindigkeit der Radfahrer in Kopenhagen. Ziel des Projekts war es, die Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs zu erhöhen. Der Beschluss und die Umsetzung erfolgten durch die städtische Verkehrsbehörde.

<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/>

IV. Grundlagen der Radverkehrsförderung

1

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Auftr., Hrsg.)

Zweiter Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 2007. Unterrichtung durch die Bundesregierung. (dt.)

Berlin (2007); 19 S.; Abb., Tab., Lit., Kt.

Graue Literatur; Bericht; Forschungsbericht; Elektronisches Dokument

Mit dem Forschungsbericht "Zweiter Fahrradbericht der Bundesregierung" erfolgt eine Aktualisierung und Fortschreibung des Ersten Fahrradberichtes. Schwerpunkte des Zweiten Fahrradberichtes sind die Darstellung und Bewertung der Entwicklung seit Mitte der 90er Jahre sowie die Darstellung und Bewertung des Standes der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes. Ferner zeigt der Bericht Folgerungen und Handlungsempfehlungen zur Beseitigung von Defiziten und zur weiteren Intensivierung der Radverkehrsförderung auf und gibt Beispiele für die Radverkehrsförderung in Deutschland und im europäischen Ausland. Die Bearbeitung des Forschungsvorhabens erfolgte in Abstimmung mit den Fachreferaten des BMVBS. In einem forschungsbegleitenden Ausschuss haben ferner Vertreter der Länder und ausgewählter Verbände mitgewirkt. Der Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr wurde regelmäßig über das Forschungsvorhaben informiert. Alle Länder und zahlreiche Kommunen haben darüber hinaus die Arbeit durch Bereitstellung von Informationen unterstützt. Die Ergebnisse von Forschungsvorhaben zu aktuellen Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung des NRVP wurden berücksichtigt.

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

2

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Arbeitsgruppe Radverkehr (Auftr., Hrsg.); ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH, Dresden (Bearb.)

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

Dresden (2005); 19 S.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes wurde das Projekt "Förderfibel Radverkehr" in Auftrag gegeben, das folgende Inhalte umfasste: Für die Finanzierung der zuständigkeitshalber zumeist von den Kommunen zu ergreifenden Maßnahmen für den Radverkehr gibt es eine Vielzahl von Quellen, die je nach Bundesland variieren und oft nicht speziell auf den Radverkehr zugeschnitten sind. Deshalb soll eine verständliche und gut handhabbare Übersicht über diese Möglichkeiten erstellt und per Internet zugänglich gemacht werden. Diese unterstützt die Praktiker vor Ort bei der Finanzierung von Vorhaben und ermöglicht einen Vergleich des Standes in den Bundesländern. Die Inhalte der Übersicht werden vor allem durch eine Recherche bei den Bundesländern sowie der Auswertung weiterer Datenquellen zusammengetragen und der Aufbau mit Expertengremien (UAK 2) abgestimmt. Nach der Programmierung der Internet-Anwendung durch einen Unterauftragnehmer wird ein Konzept zur Pflege der Datenbank erstellt und abgestimmt. Wesentliches Ergebnis des Projektes ist die funktionsfähige Online-Datenbank. Der Abschlussbericht gibt Einblick in den Projektablauf.

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

3

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

Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 Fahrrad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.; National cycling plan 2002-2012. Ride your bike! Measures to promote cycling in Germany. (dt.) (Zus..dt.)

Berlin (2002); 98 S.; Abb., Tab., Lit.

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan soll ein breiter gesellschaftlicher Dialog über neue Wege zur Radverkehrsförderung angeregt werden. Seine einzelnen Kapitel betreffen Zielbestimmung und Leitlinien, eine Analyse der Fahrradverkehrs in Deutschland mit seinen Vorteilen und Perspektiven, die Fahrradnutzung im Alltag, den Fahrradtourismus, die Vernetzung der Verkehrsmittel unter Berücksichtigung einer Erweiterung des Einsatzes von Fahrrädern, die Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung, die Förderung von Radverkehrsanlagen, die Optimierung des Rechtsrahmens, Maßnahmen für mehr Sicherheit und Forschungs- und Projektaktivitäten.

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

4

Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau, Fachdienst Verkehrsplanung (Hrsg.); Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin (Förd.)

Rundfahrt. Exkursionsführer zur Radverkehrsförderung in Deutschland 2010. (dt.)

Oldenburg (2010); 95 S.; Abb., Krt.

Graue Literatur; Elektronisches Dokument

Die Stadt Oldenburg hat 2008 das Projekt eines "Exkursionsführers zur Radverkehrsförderung in deutschen Städten" initiiert. Ziel war die Erstellung einer Dokumentation verschiedener erfolgreicher Beispiele, die dem interessierten Leser Anregungen bieten und vor Ort jeweils direkt "erfahrbar" sind. Das Ergebnis bietet Informationen zur Verkehrspolitik und Fahrradförderung in elf ganz unterschiedlichen Städten. Zu jeder Stadt wurde eine Exkursionsroute ausgearbeitet, die vor Ort jeweils eine Rundfahrt zu beispielhaften Elementen der Radverkehrsplanung mit dem Fahrrad bietet.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank/

5

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

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

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

Graue Literatur; Plan/Programm/Projekt; Elektronisches Dokument

Der Leitfaden beinhaltet 5 Kernelemente zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden: Schaffung kosteneffizienter Alternativen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für den fließenden Radverkehr; Möglichkeiten des qualitativ hochwertigen Ausbaus der Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs; Verbesserungsvorschläge des Services und der Dienstleistungen rund um das Fahrrad; Maßnahmen zur öffentlichkeitswirksamen Kommunikation der umgesetzten Maßnahmen; Integration des Radverkehrsplanung in eine langfristige Gesamtverkehrsplanung.

Volltext: www.nrvp.de/literaturdatenbank