

# Radentscheid

## Rostock

FÜR EIN FAHRRADFREUNDLICHES ROSTOCK



## Wann ist für Sie ein Kreuzung eine sicherer Kreuzung?



Fahrradweichen sind nicht sicher!



Foto: Changing Cities e.V.

## Wann ist für Sie ein Radweg ein sichere Radweg?

Wenn Eltern Ihre Kinder von 7 Jahren ohne Sorge allein zur Schule fahren lassen




Foto: Changing Cities e.V.

## Gründe & Hindernisse

THE MAJORITY OF PEOPLE WILL RIDE WITH PROTECTED BIKE LANES  
Of the total population

Strong and Fearless  
Enthusiased and Confident

Interested but Concerned


No Way No How

Of the interested but concerned cyclists, percent who are comfortable on streets with:

Facility Type	Percentage
NO BIKE FACILITY	8%
A BIKE LANE	39%
A SEPARATED BIKE LANE	81%

Source: Singer, Cheller (2015) and Janssen DGD (2016)

Unsichere Infrastruktur hält Menschen vom Radfahren ab. Separierung bringt sie aufs Rad.



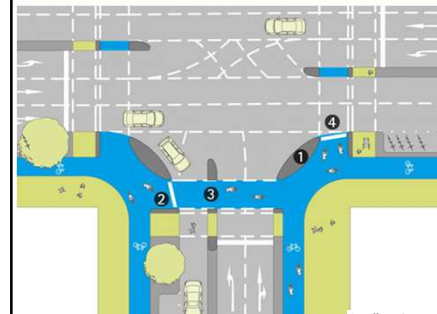
## Sichere Kreuzungen: Holländisches Design



Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>



## Sichere Kreuzungen: Elemente

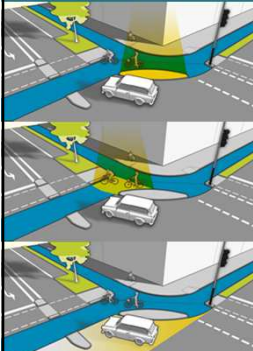


1. Schutzinsel
2. Wartenische
3. Verschwenk
4. Vorgezogene Haltelinie

Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>



## Sichere Kreuzungen: Elemente

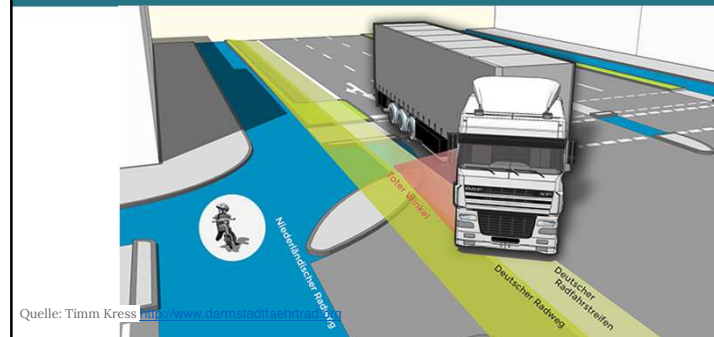


1. Schutzinseln
2. Wartenische & vorgezogene haltelinie
3. Verschwenken
5. Eigene Ampelsteuerung
6. Hindernisfreiheit

Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>



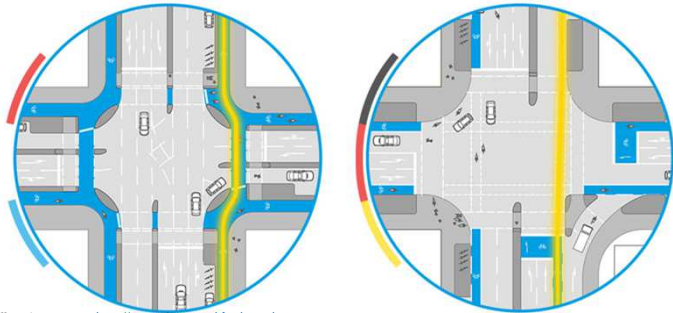
## Der Unterschied



Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>



## Geradeaus



Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>

## Rechtsabbiegen



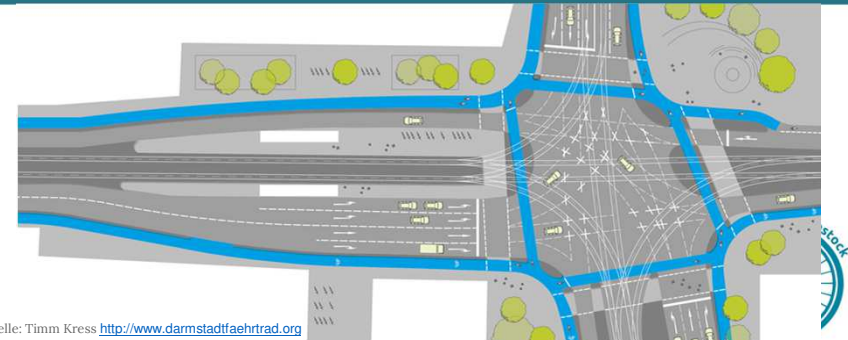
Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>

## Rechtsabbiegen



Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>

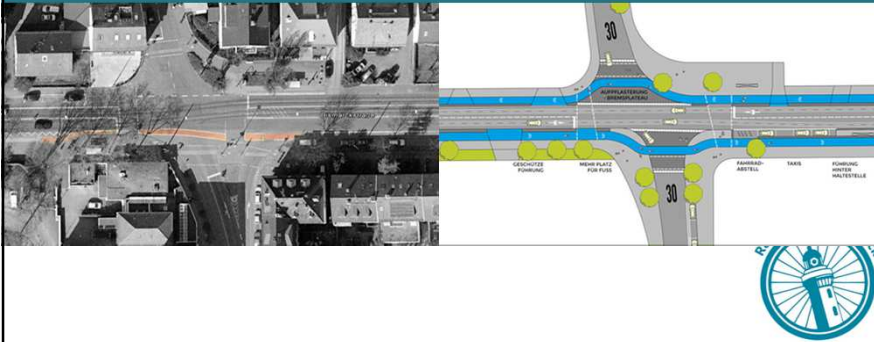
## Sichere Kreuzungen: Holländisches Design



Quelle: Timm Kress <http://www.darmstadtfahrrad.org>



## Sichere Kreuzungen: Holländisches Design



## Jetzt Unterschreiben!



## Sichere Kreuzungen:



## Radentscheide in Deutschland



## Vielen Dank radentscheid-rostock.de/sammeln

**JETZT SPENDEN** >

[radentscheid-rostock.de/spenden](http://radentscheid-rostock.de/spenden)  
 Changing Cities e.V.  
 IBAN: DE67100205000001494400  
 BIC: BFSWDE33BER  
 Betreff: Radentscheid Rostock Spende

[www.radentscheid-rostock.de](http://www.radentscheid-rostock.de)  
[info@radentscheid-rostock.de](mailto:info@radentscheid-rostock.de)  
[fb.me/RadentscheidHRO](https://fb.me/RadentscheidHRO)  
[twitter.com/radentscheid\\_ro](https://twitter.com/radentscheid_ro)  
[instagram.com/radentscheid\\_rostock](https://instagram.com/radentscheid_rostock)



Radentscheid Rostock  
 c/o JMMV e.V.  
 Friedrichstraße 23,  
 18057 Rostock

Unterstützt durch und viele mehr!



## Planungsansatz



**CHANGE THE QUESTION**

Nur wer die richtigen Fragen stellt findet die beste Lösung!



## Kreisverkehre



Jahr	Kreisverkehr	Kinderpunkt Vorfahrt geregelt	Kinderpunkt USA geregelt
2004	40	26	15
2005	38	28	15
2006	38	27	15
2007	36	27	15
2008	37	28	16
2009	38	29	15

- >50% mehr Unfälle
- Radfahrende meiden Mischverkehr
- > nicht akzeptabel





Abbildung 6:  
Anteil der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung an allen Unfällen mit Personenschaden

Quelle: UDF (2012) - Unfallforschung kompakt Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre

## Multimodal statt Autogerecht

Autozentrische Planung ist **ineffizient!**

**Lebensqualität** und effizient durch **Multimodale Planung!**




## Ampelschaltung

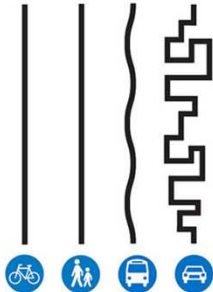
QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen <sup>1)</sup> mittlere Wartezeit $t_w$ [s]	Fußgänger- und Radverkehr <sup>2)</sup> maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	$\leq 20$	$\leq 5$	$\leq 30$
B	$\leq 35$	$\leq 15$	$\leq 40$
C	$\leq 50$	$\leq 25$	$\leq 55$
D	$\leq 70$	$\leq 40$	$\leq 70$
E	$> 70$	$\leq 60$	$\leq 85$
F	$\dots^{3)}$	$> 60$	$> 85^{4)}$

**Ab 45 Sekunden gehen Menschen auch bei Rot!**


<sup>1)</sup> Die Werte gelten auch für den ÖPNV, der durch eine verkehrsabhängige Steuerung priorisiert wird.  
<sup>2)</sup> Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.  
<sup>3)</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q$  über der Kapazität  $C$  liegt ( $q > C$ ).  
<sup>4)</sup> Die Grenze zwischen den QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA (2015) vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90 s und der Mindestfreigabezeit von 5 s.



Traffic Planning for Liveable Cities



COPEN  
HAGEN  
IZE  
EU



## Verkehrswende

**Verkehrswende ist mehr als  
die Umstellung des Antriebs!**

