

Kurzfassung

Die Niederlande gelten als Vorbild, wenn es um Themen wie Radverkehrsförderung und Radverkehrsinfrastruktur geht. In dem Zusammenhang steht in dieser Arbeit die Frage im Raum, ob Deutschland dahingehend noch etwas von den Niederlanden lernen kann. Zur Beantwortung werden ein statistischer Vergleich, eine Literatur- und Regelwerksanalyse sowie eine Bestandsuntersuchung und eine Verhaltensbeobachtung durchgeführt.

Die Niederländer fahren häufiger Rad und längere Strecken mit dem Fahrrad. Auch die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind umfassend und zukunftsweisend. Statistisch gesehen ist das Radfahren in den Niederlanden, zumindest bei der Betrachtung der getöteten Radfahrenden nach Radverkehrsleistung jedoch gefährlicher als in Deutschland.

Die Analysen zeigen, dass sich die Regelwerke zur Radverkehrsplanung zwar ähneln, aber auch grundlegende Unterschiede vorherrschen. Insbesondere bei der Art der Radverkehrsführung wird in den Niederlanden eine Führung im Seitenraum schon ab 30 km/h empfohlen und auch die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen ist in der Regel großzügiger und von der Radverkehrsstärke abhängig. Außerdem existiert eine detaillierte Auswahlmatrix zur Vorauswahl der Führungsform. Auch die umgesetzte Infrastruktur ist an den untersuchten niederländischen Standorten deutlich großzügiger dimensioniert als an den deutschen Standorten.

Trotzdem gibt es am untersuchten niederländischen Kreisverkehrsstandort mit der Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn eine erhebliche Abweichung zum Regelwerk. Diese Abweichung lässt sich in unterschiedlichen Ausführungsformen an verschiedenen niederländischen Kreisverkehrsstandorten finden.

Die Verhaltensbeobachtungen vor Ort zeigen, dass das Verhalten von deutschen und niederländischen Verkehrsteilnehmenden zum Teil deutlich voneinander abweicht. So geben niederländische Radfahrende beispielsweise häufiger Handzeichen bei der Durchfahrt durch den Kreisverkehr und Kfz-Fahrzeugführende fahren rücksichtsvoller und interagieren kooperativer gegenüber Radfahrenden als es an den deutschen Standorten der Fall ist.

Die untersuchten Aspekte führen zu der Empfehlung, die deutschen Regelwerke bezüglich der Auswahl der Radverkehrsführung anzupassen und einen detaillierteren Leitfaden zur Vorauswahl der Führungsform zu erstellen sowie die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen abhängig von der Radverkehrsstärke zu regeln.

Außerdem soll in der deutschen Planungspraxis zukünftig stärker darauf geachtet werden, Regemaße einzuhalten und die Radinfrastruktur stärker in den Fokus zu nehmen.

Schließlich ist das Verkehrsverhalten und die Verkehrserziehung ein weiterer Ansatzpunkt, um ein harmonischeres Verkehrsverhalten zwischen Radfahrenden und Kfz-Fahrzeugführenden zu fördern.

Abstract

The Netherlands is considered a role model when it comes to topics such as cycling promotion and cycling infrastructure. In this context, the question arises in whether Germany can still learn something from the Netherlands. To answer this question, a statistical comparison, a literature and regulatory analysis as well as an infrastructure analysis and a behavioural observation are carried out.

The Dutch cycle more often and the ridden distances are longer. The measures to promote cycling are also comprehensive and forward-looking. But statistically, cycling in the Netherlands is more dangerous than in Germany, at least when looking at the killed cyclists.

The analyses show that although the guidelines for bicycle traffic planning are similar, fundamental differences also prevail. Especially separated bicycle traffic guidance in the Netherlands is recommended starting at 30 km / h and also the sizing of bicycle facilities is usually more generous and dependent on the amount of bicycle traffic. There is also a detailed selection matrix for pre-selection of the bicycle traffic guidance. The implemented infrastructure is also significantly broader at the Dutch locations than at the German locations.

Nevertheless, there is a significant deviation to the rule work at the investigated Dutch roundabout location with the marking of a biking lane on the road. This deviation can be found in various embodiments at various Dutch roundabout locations

The behavioural observations on site show that the behaviour of German and Dutch cyclists differs. For example, Dutch cyclists give more frequent hand signals when passing through the roundabout and car drivers drive more considerately and interact more cooperatively with cyclists than is the case at German locations.

The examined aspects lead to the recommendation to adapt the German regulations with regard to the selection of bicycle traffic guidance and to create a more detailed guideline for pre-selection of the guidance form as well as to regulate the dimensioning of bicycle traffic facilities depending on the amount of bicycle traffic.

In addition, German planning practice should pay more attention in the future to compliance with regulations and to focusing more attention on cycling infrastructure.

Finally, the traffic behaviour and the traffic education is another starting point to promote a more harmonious traffic behaviour between cyclists and vehicle drivers.