

Kurzfassung

In der Ausarbeitung ist zunächst dargestellt, dass die Nutzung des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln viele Vorteile aufweist und in den vergangenen Jahren, vor allem in urbanen Gebieten, positive Entwicklungen zeigte. Es ist dargelegt, welche Gründe Fahrradnutzende dazu bewegt, regelmäßig das Fahrrad als Verkehrsmittel zu wählen und was Nicht-Nutzende davon abhält, auf das Fahrrad zu steigen. In einem kurzen Exkurs werden die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Verkehr in Deutschland thematisiert und die Möglichkeit untersucht, eine neue Mobilitätsroutine zu schaffen.

Im Rahmen der Verkehrswende wird dem Radverkehr eine zunehmende Bedeutung anerkannt, weswegen eine gehobene Qualität von Radverkehrsinfrastruktur sicherzustellen ist. Als bestehende Erhebungsmethoden für die Qualität von Radverkehrsanlagen werden die aus dem Tourismus stammende Methode der ADFC-Qualitätsrouten und die Kennziffermethode vorgestellt. Im August 2019 wurde ein Entwurf zu den „Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen“ (H EBRA 2019) verfasst. Die H EBRA 2019 beinhalten ein Verfahren, das die Qualität von Radverkehrsanlagen streckenbezogen und objektiv bewertet. Dieses Verfahren sowie die beiden bestehenden Bewertungsverfahren werden auf eine Auswahl von 26 Streckenabschnitten aus dem Radhaupttroutennetz der Stadt Essen angewendet und hinsichtlich der Ergebnisse, des Erhebungs- und Datenaufwands miteinander verglichen. Es stellt sich heraus, dass das H EBRA 2019-Verfahren den größten Erhebungs- und Datenaufwand aufweist und die Bewertung im Durchschnitt eine Notenstufe schlechter ist als bei der Bewertung nach den ADFC-Qualitätsrouten. Außerdem zeigt sich, dass das Kriterium der Sicherheit bezüglich des Kraftfahrzeugverkehrs in den H EBRA 2019 vergleichsweise gering gewichtet ist.

In Folge einer Recherche zum subjektiven Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland wird die Annahme aufgestellt, dass das subjektive Sicherheitsempfinden maßgebend von der Führung bezüglich des Kraftfahrzeugverkehrs abhängt. Um diese Annahme zu belegen, wird eine Umfrage aus Nutzersicht durchgeführt. Dabei werden neben einem Foto der Situation vor Ort Informationen zu der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kraftfahrzeugverkehrsstärke erteilt, um eine Bewertung der Radverkehrsführung aus Nutzersicht, quasi „aus dem Bauch heraus“, zu erhalten. Die Umfrage bestätigt die zuvor aufgestellte Annahme und zeigt, dass aus Nutzersicht eine vom Kraftfahrzeugverkehr und möglichst auch vom Fußverkehr getrennte Führung bevorzugt wird.

Kritikpunkte, die sich während der Bearbeitung an dem Verfahren der H EBRA 2019 herausstellten, werden mit Hilfe von geeigneten Beispielen aus den ausgewählten Streckenabschnitten aufgezeigt. Zuletzt werden Anpassungen an dem Verfahrensablauf der H EBRA 2019 vorgeschlagen, mit denen der Erhebungs- und Datenaufwand verringert wird und die aufgeführten Kritikpunkte angegangen werden. Ein Fazit fasst die erarbeiteten Erkenntnisse hinsichtlich der Anwendbarkeit der H EBRA 2019 zusammen.

Abstract

At the beginning of the elaboration it is shown that the use of the bicycle has many advantages over other means of transport and has shown positive developments in recent years, especially in urban areas. The reasons why bicycle users regularly choose the bicycle as a means of transport and what prevents non-users from getting on the bicycle is shown. In a short excursus, the effects of the COVID-19-pandemic on traffic in Germany are discussed and that this offers the opportunity to create a new mobility routine.

In the context of the traffic turnaround, cycling is becoming increasingly important, which is why a certain quality of cycling infrastructure must be ensured. The existing methods of surveying the quality of cycling facilities are the „ADFC-Qualitätsrouten“, derived from tourism, and the „Kennziffermethode“. In August 2019, the „Arbeitsgruppe Straßenentwurf“ of the „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ has drawn up a draft for the "Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen" (H EBRA 2019). The H EBRA 2019 include a procedure that objectively assesses the quality of cycle traffic facilities based on the route section. This procedure as well as the two existing evaluation procedures are applied to a selection of 26 route sections from the main cycle route network of the city of Essen and compared with one another with regard to the results, the amount of data collected and the amount of data required. It turns out that the H EBRA 2019 procedure has the greatest survey effort and data effort, and the assessment is on average one grade lower than the assessment according to the ADFC-Qualitätsrouten. It also shows that the safety criterion with regard to motor vehicle traffic is weighted comparatively low in the H EBRA 2019.

In order to substantiate the previously made assumption about the interests of the users of bicycle traffic facilities, a survey was carried out from the user's perspective. In addition to a photo of the situation on site, information was only given on the maximum permitted speed and the motor vehicle traffic load in order to receive an assessment of the cycle traffic routing from the user's point of view, almost "from the gut". The assumption that the subjective feeling of safety depends to a large extent on the conduct of motor vehicle traffic was confirmed. From the user's point of view, a route that is separate from motor vehicle traffic and, if possible, also from pedestrian traffic is preferred.

Points of criticism that emerged during the processing of the H EBRA 2019 procedure are shown with the help of suitable examples from the selected route sections. Finally, adjustments to the H EBRA 2019 procedure are proposed, with which the survey effort and data effort is reduced and the points of criticism listed are addressed. A conclusion summarizes the knowledge gained with regard to the applicability of the H EBRA 2019.