

**Datenblatt für Forschungs- und Untersuchungsvorhaben des BMVI**

**Fachreferat:**

**Projekt-Nr.:**

**Stand: 08/2018**

<p><b>Thema</b>  <b>Verkehrskultur und Verkehrsmarketing</b></p>
<p><b>Art des Forschungsvorhabens</b>          Fachliche Daueraufgabe</p>
<p><b>Zielfelder, denen das Forschungsvorhaben/Programmschwerpunkt dient</b></p> <p>Verbesserung der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs</li> <li>- Nachhaltige Nutzung des Verkehrsraums</li> <li>- Verkehrssicherheit</li> </ul>
<p><b>Die Untersuchungsergebnisse werden benötigt für</b>          wissenschaftliche Erkenntnisse zur nachhaltigen Gestaltung der urbanen Mobilität in die Politik, die Praxis und den „planerischen Alltag“ zu überführen.</p>
<p><b>Warum soll dieses Vorhaben extern vergeben werden bzw. ist keine interne Bearbeitung möglich? (Notwendigkeitsbetrachtung gem. § 6 BHO)</b>          Für die Untersuchung ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit erforderlich</p>
<p><b>Kurzbeschreibung des Vorhabens; sachlicher Kontext, rechtliche Verpflichtung</b>          Grundprinzip der autogerechten Stadt ist eine Trennung der Verkehrsarten. Damit haben die Nutzer über Jahrzehnte gelernt, dass sie ein Vorrecht auf „ihre“ Flächen haben. Gemeinsam genutzte Verkehrsflächen sind eine ungeübte Praxis und funktionieren bei deutlichen Geschwindigkeitsniveaus der Nutzungsarten auch nicht. Dies zeigt sich sowohl auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, als auch in Bezug auf motorisierten und Radverkehr.</p> <p>Viele aktuelle Lösungen zielen statt auf eine Angleichung des Geschwindigkeitsniveaus auf eine weitere Division der Flächen. Dies bedeutet entweder zusätzliche Flächenversiegelung oder aber weit häufiger eine Verschärfung der Flächenkonkurrenz. In den meisten Straßenräumen ist die Flächennachfrage höher, als das Angebot, so dass bestmögliche Auslastung anzustreben ist. Eigene Bereiche für jede Verkehrsart bedeuten auch je nach Verkehrsaufkommen eine ungünstige Flächeneffizienz.</p> <p>Potentielle Radfahrer fühlen sich im städtischen Straßenraum als „Eindringling“ und auch viele Autofahrer betrachten sie nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. In Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden herrscht dagegen ein viel entspannterer Umgangston zwischen den Verkehrsarten, jeder scheint dem jeweils anderen mehr Raum zu lassen. Deshalb sind Strategien aus diesen Ländern zu identifizieren, die zu diesem besseren Miteinander geführt haben.</p> <p>Dazu sind Lösungen auszuarbeiten, in welchen Stadtbereichen die Geschwindigkeitsbereiche MIV/Rad und Fußgänger/Radfahrer angenähert werden können, so dass ein besseres Miteinander eingeübt werden kann. Der Schwerpunkt im Projekt liegt dann auf der Zusammenstellung und Erprobung von Strategien und Maßnahmen, wie die Bereitschaft zum „Raumteilen und Raumlassen“ bei allen Nutzern geweckt oder entwickelt werden kann.</p>

