

### **Thematik: Privat finanzierte Infrastruktur**

Ist das wirklich der richtige Weg, dass die Radinfrastruktur von den Bürgerinnen gebaut und (teil)finanziert wird?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

### **Thematik: Grüne Welle**

Zum Vortrag von Herrn Bracher: Wie ordnen Sie das Ziel einer „Grünen Welle“ für Radverkehr speziell vor dem Hintergrund der im Radverkehr bekanntlich (u. a. HBS) deutlich stärker als im Pkw-Verkehr streuenden Progressionsgeschwindigkeiten ein?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

Warum gibt es diese Wechselwirkung [Anm. d. Red.: zwischen Lichtsignalanlagen und Radfahrenden bezüglich der Progressionsgeschwindigkeit] bei den Autofahrern jedoch offenbar nicht?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

Zur „grünen Welle“: Zumindest in Kopenhagen ist auch die Flottenvielfalt beim Alltagsradverkehr nicht so groß wie etwa in Berlin, auch das fördert ein homogenes Geschwindigkeitsniveau – zusammen mit der schieren Masse an Radfahrenden. Übrigens gibt es in Berlin schon seit über 5 Jahren zwei (kleine) „grüne Wellen“ für den Radverkehr, die wir seinerzeit beim Senat realisieren konnten ...

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

Wenn MIV dann öfter anfährt, hat man leider auch kein CO<sub>2</sub> gespart.

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

### **Thematik: Geschwindigkeitsbeschränkung für Kraftfahrzeuge**

Auf welche Geschwindigkeit müsste der Kfz-Verkehr außerorts begrenzt werden, um einen echten Sicherheitsgewinn für den Radverkehr zu erzielen? Reicht 80 km/h?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

60 km/h spielt nach meiner Erfahrung auch in D eine Rolle, zumindest in Berlin wird oft 60 mit Radfahrenden auf der Fahrbahn oder neben der Fahrbahn begründet (einige Straßen in Treptow-Köpenick, die früher mal 70 hatten).

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

## **Thematik: Schutzstreifen außerorts**

Wie ist die Meinung zur Markierung von Schutzstreifen außerorts, die dann eine Zwischenlösung sein kann, bis ein Radweg gebaut wird?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

Schutzstreifen: Warum funktioniert das dann in der Schweiz?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

Straßen mit Schutzstreifen außerorts in Holland sind oft so angelegt, dass diese für Autofahrende nur im Begegnungsfall überfahren werden dürfen. In Deutschland würde diese jedoch vermutlich vom Kfz-Verkehr kontinuierlich befahren werden.

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

Infrastruktur kann nicht alle Probleme lösen (und ist auch nicht überall in der gewünschten Form realisierbar). Es hat auch was mit Verkehrsklima zu tun (Schweiz) und natürlich immer auch dem individuellen Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Die schnellste Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit wäre eine Reduzierung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus in den Städten.

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

Aber wenn doch innerorts Radfahrende auf Schutzstreifen schon dichter überholt werden als ohne Markierung, dann mag ich mir das außerorts bei den höheren Geschwindigkeiten nicht vorstellen. Dann lasse ich ein Schulkind da lieber nicht fahren, sondern bin das Mama-Taxi ...

**Ralf Kohlen:** Danke für Ihren Beitrag.

Deutschland wird oft als das Autoland bezeichnet. Ist der Wandel von der Autokultur zur Fahrradkultur wirklich möglich? Wie wird die Autoindustrie im Laufe der Zeit auf diese Entwicklung reagieren, politisch betrachtet?

Diese Frage wurde in der Diskussion behandelt.

## **Thematik: Parkraumbewirtschaftung**

Können Sie sich eine Parkraumbewirtschaftung am Arbeitsplatz vorstellen?

**Friedemann Kunst:** Selbstverständlich (Bewirtschaftung oder Reduzierung des Parkraums oder beides)! Vor allem an (inner)städtischen Parkplätzen und unter Bedingungen eines guten Angebotes an Alternativen. Ein Parkplatzangebot am Arbeitsplatz ist einer der wichtigsten Anreize zur Nutzung des eigenen Pkw. Größeren Unternehmen ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement anzuraten. Dabei werden die Mobilitätsbedürfnisse der Betriebsangehörigen erfasst und Alternativen zur Pkw-Nutzung formuliert, vom Beitrag zur ÖPNV-Jahreskarte bis zum Carsharing-Angebot. Natürlich gibt es ein paar Ausnahmen (Nachtdienste im Krankenhaus o.ä.), die bei längeren Arbeitswegen die Nutzung des eigenen Pkw plausibel machen, aber das ist eine überschaubare Zahl.

**Tilman Bracher:** Ja, ich kenne für die Parkraumbewirtschaftung „am Arbeitsplatz“. Auf Firmenparkplätzen können die näher am Eingang gelegenen Stellplätze für bestimmte Kennzeichen reserviert sein, z. B. die Firmenwagen des Betriebs oder die Fahrzeuge der „Chefs“, oder für Fahrgemeinschaften oder Sharing-Fahrzeuge. Die Zahl der Berechtigungsausweise für den Zugang zu größeren Firmenparkplätzen kann limitiert werden – z. B. für Mitarbeiter, die ihren Privatwagen aus dienstlichen Gründen brauchen.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden in einigen Betrieben die Einnahmen für Berechtigungsausweise gegen Entgelt ausgegeben und Boni für Nutzer des „Umweltverbunds“ finanziert.

### **Thematik: Organisation des Verkehrswissenschaftlichen Kolloquiums**

Bitte nicht nur in Präsenz, nur so können einige teilnehmen.

**Ralf Kohlen:** Sehr gern, die Teilnahme von möglichst vielen Interessierten ist uns sehr wichtig. Wir nehmen Ihre Anregung auf und forcieren eine hybride Veranstaltungsform. So kann die Teilnahme sowohl direkt vor Ort in Präsenz, aber auch parallel online stattfinden. Übrigens: Unser Verkehrswissenschaftliches Kolloquium am 01.12. war ursprünglich hybrid geplant, musste aber leider aufgrund der aktualisierten Regelungen zum Infektionsschutz vollständig online durchgeführt werden.