

Entwicklung eines Modells zur Ermittlung von Einflüssen auf die Akzeptanz und Sicherheit im städtischen Radverkehr

Masterarbeit von Patricia Daniel

Betreuer:

Betreuer: M. Sc. Heather Twaddle (LSt Verkehrstechnik)

Dipl.-Ing. Marcus Gerstenberger (LSt Verkehrstechnik)

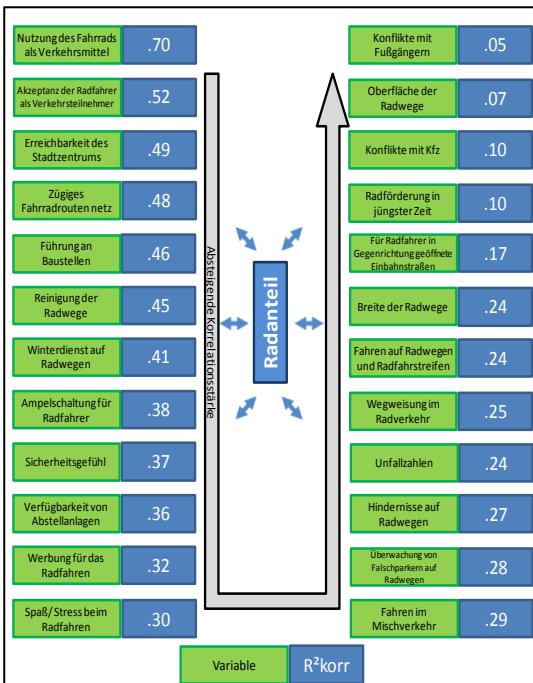
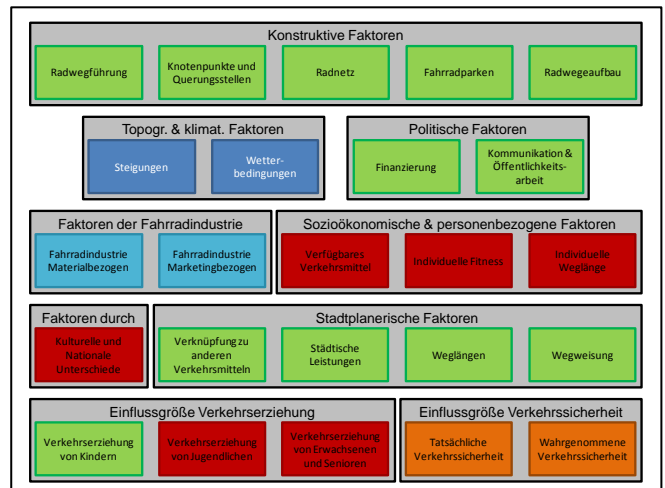
Dr. Claus Doll (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI))

	Einfluss im Radverkehr in Deutschland	Einfluss auf die Verkehrssicherheit in Deutschland
EU	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
Bund	BMBVS: Sehr Hoch (Hauptakteur)	Hoch (wichtiger Akteur)
	Hoch (wichtiger Akteur)	
Länder	Sehr Hoch (Hauptakteur)	Sehr Hoch (Hauptakteur)
Kommunen	Sehr Hoch (Hauptakteur)	Sehr Hoch (Hauptakteur)
Polizei	Hoch (wichtiger Akteur)	Hoch (wichtiger Akteur)
Versicherungen	Krankenkassen: Gering (Nebenakteur)	Krankenkassen: Gering (Nebenakteur)
	GDV (UDV): Mäßig (Akteur)	
Fahrradindustrie	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
ECF	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
DVW	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
ADFC	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
FGSV	Hoch (wichtiger Akteur)	Hoch (wichtiger Akteur)
VCD	Mäßig (Akteur)	Mäßig (Akteur)
ADAC	Gering (Nebenakteur)	Gering (Nebenakteur)

Der Radverkehr gehört zu den Fortbewegungsmethoden des sogenannten Umweltbundes. In vielen Ländern ist der Radanteil in den Städten in den letzten Jahren angestiegen. Dies wird auch von den meisten Ländern forciert.

Eine Steigerung des Radanteils setzt die Kenntnisse über die Einflussfaktoren und die verantwortlichen und einflussnehmenden Akteure voraus. Im ersten Schritt werden die einflussnehmenden Akteure beschrieben. Sie reichen von politischen Akteuren auf allen Regierungsebenen, Versicherungen, der Fahrradindustrie bis hinzu Mobilitätsverbänden und Vereinen. Die jeweiligen Einflussmöglichkeiten auf die Planung, die Durchführung, den Ausbau und Kontrolle des städtischen Radverkehrs bzw. der Verkehrssicherheit sind von unterschiedlicher Art und Ausmaß.

In einem zweiten Schritt werden die Einflussfaktoren auf den städtischen Radverkehr erörtert. Diese werden anschließend zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Beeinflussbarkeit gegliedert. Zuletzt werden Nutzergruppen eingeteilt und ihre individuellen Anforderungen an den Radverkehr herausgestellt. Im Anschluss werden ein Modell bzw. mehrere Teilmodelle erstellt, welche die Einflussfaktoren auf den städtischen Radverkehr bezogen auf deren Zusammenhang wiedergeben. Hierzu werden die Daten des Fahrradklima-Tests 2012, Modal-Split-Daten und Fahrradunfallzahlen verwendet. Damit sind die wichtigsten Stellschrauben und deren Gewichtung für eine weitere Ausweitung des Radverkehrs bekannt. Verantwortliche Stellen können nun mit mehr Effektivität auf den Ausbau des Radverkehrs einwirken. Die Modelle sind aufgrund der vorhandenen Multikollinearitäten der einzelnen Variablen, die auf die vorhandene Datengrundlage zurückzuführen sind, mit Unsicherheiten behaftet



Die Verifizierung bzw. Plausibilisierung hat jedoch ergeben, dass die Modelle als erster Schritt für diese Thematik anzuwenden sind. Für detaillierte Auswertungen und Aussagen sind jedoch noch weitere wichtige Schritte wie z.B. zusätzliche unabhängige Datenerhebungen notwendig. Am Ende der Arbeit sind Empfehlungen für die Modifizierung und Erweiterung des Modells bzw. der Modelle aufgelistet. Diese beziehen sich sowohl auf die Eingangsdaten als auch auf die Modellstruktur und die statistische Modellierung.

