

## Kurzfassung

Die vorliegende Bachelor Thesis „Radverkehrsführung mittels Protected Bike Lanes - neuer Standard für Deutschland?“ thematisiert die Radverkehrsführung mittels Protected Bike Lanes und beantwortet die Frage, ob diese einen neuen Radverkehrsstandard in Deutschland darstellen kann.

Protected Bike Lanes stellen eine innovative und vielseitige Radverkehrsführung mittels einer Verkehrsflächenumverteilung dar. So wird dem Radverkehr mehr Verkehrsfläche (des MIV) an innerörtlichen Hauptverbindungen zur Verfügung gestellt. Durch eine physische Trennung mittels Trennelementen wird die separate Radverkehrsführung ermöglicht. Internationale und nationale Empfehlungen zur Radverkehrsführung mittels Protected Bike Lanes werden beschrieben und analysiert. Dadurch wird deutlich, dass die Anlegung der Protected Bike Lanes grundsätzlich in Deutschland möglich und auch bereits vorhanden ist. Durch den Bezug auf übliche, deutsche Radverkehrsführungen wird die Variantenvielfalt der Protected Bike Lanes dargestellt. Internationale und nationale Best-Practice-Beispiele geben außerdem grundsätzlichen Planungsmöglichkeiten der Protected Bike Lanes vor. Außerdem können positive Auswirkungen durch Protected Bike Lanes festgestellt werden und Erfahrungen abgeleitet werden.

Durch diese gesammelten Erkenntnisse werden ableitende Empfehlungen für die Anlegung der Protected Bike Lanes nach der „innovativen Variante“ gegeben. Neben der Abgrenzung zu anderen, üblichen Radverkehrsführungen in Deutschland werden Empfehlungen, hinsichtlich der Einsatzkriterien und der Ausführung von Protected Bike Lanes, abgeleitet.

Anhand eines Planungsbeispiels in der Stadt Wuppertal werden die abgeleiteten Empfehlungen angewendet. Die Schwierigkeiten der beispielhaften Planung der Protected Bike Lane in Wuppertal werden geschildert.

Insgesamt wird deutlich, dass Protected Bike Lanes zur Verbesserung des innerstädtischen Radverkehrs führen können. Dadurch könnte letztlich der Radverkehrsanteil am Modal Split steigen. Allerdings sind andere, bereits in den nationalen Empfehlungen enthaltene, Führungsformen in deutschen Städten tendenziell geeigneter. Grund dafür sind unter anderem Flächenrestriktionen, oder die Belange des ÖPNV.

Protected Bike Lanes können dennoch eine Standardlösung für Deutschland darstellen, die grundsätzlich angestrebt werden kann und einen Beitrag zur Verkehrswende erbringen würde. Eine jeweilige Notwendigkeit der Anlegung einer Protected Bike Lane sollte jedoch immer individuell geprüft werden.

## Abstract

The bachelor thesis „cycle traffic by protected bike lanes - new standard for Germany?“ broaches the issue of cycle traffic by protected bike lanes and respond to the question, if they could describe a new standard in Germany for the cycle traffic.

Protected bike lanes represents an innovative and many-sided usable cycle traffic by redistribution of traffic areas. Thereby the cycle traffic will receive more space of the traffic area (from motorized traffic) on main streets in town. Because of a physical separation by dividing elements the separated cycle traffic will be enabled. International and national recommendations for traffic routing of cycle traffic by protected bike lanes will be described and analyzed. Thereby it becomes clear, that the creation of protected bike lanes is possible in Germany and already existing. In Relation to usual German traffic routings for bicycle the variety of protected bike lanes becomes clear. International and national Best-practice-examples are also taken as help for fundamental planning options of protected bike lanes. Furthermore positive effects from protected bike lanes can be noticed and experiences derived.

Through this collected recognitions, derived recommendations are given for the creation of protected bike lanes by means of the „innovative variant“. Beside the separation to other, usual cycle traffics in Germany, recommendations with regard to operational criteria and execution of protected bike lanes will be derived.

On the basis of a planning example for the city Wuppertal, the derived recommendations will be applied. The difficulties of this exemplary planning for protected bike lanes in Wuppertal will be described.

Overall will be shown that these protected bike lanes can improve the inner-city guidance of cycle traffic. Thereby the proportion of cycle traffic on Modal Split can increase. However other, already in the national recommendations included forms of guidance are probably more useful in German cities. The reason for this are beside others, area restrictions or the needs of the public transport.

Nevertheless Protected bike lanes could be used as standard solution for Germany, which should be worth striving for as a contribution for a turning point for the proportion of the traffic. Though the need of each creation of a protected bike lane has to be checked individually.