



HKV-Online

VDE
VERLAG Technik. Wissen. Weiterwissen.

Produktsuche 🔍

- [🏠](#) [NORMEN ▾](#) [BÜCHER ▾](#) [SEMINARE ▾](#) [ZEITSCHRIFTEN ▾](#) [SERVICE ▾](#)

HOME / BÜCHER / HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

Rubrik: **Wichmann-Fachmedien** - Verkehrsplanung



Wichmann

Bracher, T. ; Dziekan, K. ; Gies, J. ; Holzapfel, H. ; Huber, F. ; Kiepe, F. ; Reutter, U. ; Saary, K. ; Schwedes, O. (Hrsg.)

HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

Strategien, Konzepte, Maßnahmen für eine integrierte und nachhaltige Mobilität

Loseblattwerk/HKV Online - wird ca. 4 mal im Jahr aktualisiert

ISBN 978-3-87907-609-3 - HKV Online 2015

ISBN 978-3-87907-400-6

▶ [Leseprobe](#)

[HKV bestellen ▶](#)

[Büchersuche, Top 12 🔍](#)

Beschreibung

[Autor / Herausgeber](#)

Kreative Planung erfordert Kompetenz

Viele Planerinnen und Planer wollen in der kommunalen und regionalen Praxis innovative verkehrsplanerische Maßnahmen einsetzen. Oft wird behauptet, neue Lösungen seien nicht möglich oder fachlich nicht zulässig. Das HKV bietet Ihnen aktuelle Inhalte verfasst von kompetenten Autoren. Dabei werden festgefahrene Wege der Planung verlassen und moderne Möglichkeiten nachvollziehbar beschrieben.

Zu der **kostenlosen Leseprobe** gelangen Sie hier:

HKV Online - www.vde-verlag.de/hkvonline

Interessentenkreis:

Für Verkehrs- und Stadtplaner und mit der Thematik befasste Juristen

Produktformen und Preise:

Online-Version:



Vorteile im Überblick

- ▶ Zugriff überall von jedem Arbeitsplatz mit individuellem Login
- ▶ Platzsparend – keine dicken Ordner mehr – automatische Einfügung der Ergänzungslieferungen
- ▶ Schnell finden: intelligente Suche im Volltext, klar strukturierte Gliederung und verlinktes Inhaltsverzeichnis
- ▶ Komfortabel nutzen: Funktionen wie Lesezeichen, Annotationen und Textmarkierungen
- ▶ Nichts vergessen: Historienfunktion zum Einsehen alter Werksstände
- ▶ Individuelle Lösungen für Ihr Unternehmen (Einzelplatz- und Mehrplatzlösungen)
- ▶ Sicher planen: alle Ergänzungslieferungen sind im Preis inbegriffen

Preise

- ▶ Jahresabonnement inklusive aller Ergänzungslieferungen
- ▶ 294,00 € inkl. MwSt.
- ▶ 24,50 €/Monat inkl. MwSt.

- ▶ Jahresabonnement inklusive aller Ergänzungslieferungen für Bezieher des Loseblattwerkes
- ▶ 117,60 € inkl. MwSt.
- ▶ 9,80 €/Monat inkl. MwSt.



Handbuch des kommunalen Verkehrsplanung

Handbuch des kommunalen Verkehrsplanung

PRODUKTAKTIVIERUNG

Um Zugriff auf Ihre Produkte zu erhalten, geben Sie bitte Ihre Aktivierungsdaten ein. Diese erhalten Sie vom Verlag.

Mehr Informationen zu der Anwendung und das Bestellformular finden Sie auf: www.vde-verlag.de/hkv

Aktivierungscode*

*Pflichtfeld

 Aktivieren

CLOUD-ACCOUNT

LOGIN

REGISTRIEREN

Mit Ihrem Account arbeiten Sie in der Cloud. Dadurch haben Sie folgende Vorteile:

- Sie können Annotationen und Lesezeichen erstellen
- Ihre Arbeit wird auf andere Geräte übertragen
- Annotationen/Lesezeichen werden in neue Werkstände übernommen
- Ihre Aktivierungsdaten werden mit Ihrem Account verknüpft:
Der Zugriff auf Ihre Produkte erfolgt automatisch über den Account

Sie haben bereits einen Account? Dann melden Sie sich bitte hier mit Ihren Zugangsdaten an.

E-Mail-Adresse*

Passwort*

*Pflichtfeld

 Passwort vergessen?

 Login



Aktualisierungen (2)



Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

74. Erg. 2016 · 4098 Seiten



Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

2015 · 4038 Seiten





Prof. Dr. Oliver Schwedes, u.a.

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung

HKV Online

Loseblattwerk
978-3-87907-609-3
Sprache: Deutsch

Teilen

Inhalt

Dieses Handbuch will professionell und in der Praxis gut einsetzbar Frauen und Männern, die im Verkehrsingenieurwesen oder in der Stadtplanung arbeiten, Arbeitsgrundlagen geben. Es sollen aber auch mit Planungsproblemen befasste Juristen und interessierte Bürgerinnen und Bürger über die neuesten Entwicklungen, über Richtlinien und Planungsverfahren im Verkehrswesen für Städte und deren Umland informiert werden. Im Vordergrund stehen dabei die Probleme von Städten und Gemeinden.

Den Herausgeberinnen und Herausgebern geht es aber um mehr als um Information und Aufklärung technischer Sachverhalte. Verkehrsplanung als integrierter Teil der Stadtplanung ist in zunehmendem Maße Resultat politischer Entscheidungen: Da längst klar geworden ist, dass nicht alle erwünschten Wege mit dem Automobil in der Stadt realisiert werden können, muss entschieden werden, welcher Verkehr noch von den Menschen gewollt wird und wieviel wir davon uns und unserer Umwelt zumuten können oder wollen.

Das Handbuch versteht Verkehrsplanung als integrierte Verkehrsplanung. Das bedeutet, dass die Verkehrsmittel des Güter- und des Personenverkehrs „integriert“, also übergreifend und in ihrem Zusammenwirken zu betrachten, wobei dies insbesondere für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gilt. Es geht darüber hinaus vor allem um eine Re-Integration des Verkehrs in die Stadtplanung, also darum, die dienende Funktion von Verkehr und Straßenraum für die Stadt und die urbanen Lebensverhältnisse wiederherzustellen.

Auf den Schreibtisch

Aktualisierungen

74. Ergänzungslieferung
4098 Seiten

2015
4038 Seiten

Schreibtisch

Abb. 7: Brücke Bracken (2015)



© Rainer Widmann

Die Sanierung der Stützbauwerke erfolgte teilweise von Kräften des 2. Arbeitsmarkts, die vom Jobcenter finanziert, von der Stadtverwaltung koordiniert und von Fachkräften der sozialen Träger Wichernhaus gGmbH, GBA (Gesellschaft für Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung) sowie die Bergische Volkshochschule angeleitet wurden.

5.2 Zugangspunkte zur Trasse

Im Trassenverlauf gibt es rund 50 öffentliche Zugänge, die auch im Rahmen des Projektes gebaut und finanziert wurden. Nur bei wenigen gibt es ausschließlich Treppen mit Fahrradschiebeschienen, meist konnten die Anbindungen ebenerdig und behindertengerecht an vorhandene Straßen und Wege erfolgen. Im öffentlichen Verkehrsraum wurden Gehwegverbreiterungen vorgenommen, damit der Kfz-Verkehr die von der Trasse kommenden Nutzer besser erkennen kann, das Parken vor den Zugängen verhindert wird und sich für zu Fuß gehende kürzere Überquerungswege der angrenzenden Straßen ergeben (Abb. 8). Die offiziellen asphaltierten bzw. gepflasterten Zugänge

Abb. 8: Beispiel für Zugang (2015)



© Rainer Widmann

wurden als öffentliche Wege gewidmet, mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet und als Geh- und Radweg mit Zeichen 240 bzw. 241 gem. StVO beschildert.

5.3 Rast- und Ruheplätze

Die Anlegung von Rast- und Ruheplätzen mit Bänken, Fahrradständern und Papierkorb war ein wichtiger Projektbaustein (Abb. 9). Der komplette Ausbau erfolgte i. d. R. von Kräften des 2. Arbeitsmarktes und wurde vielfach komplett durch Sponsoren der WB finanziert. Mit kleinen Infotafeln wird in diesen Fällen auf das Sponsoring hingewiesen.

Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehre kreieren aber auch ganz neue verkehrliche Herausforderungen, insbesondere durch relativ geringe Geschwindigkeiten. So ist es in Berlin Fahrrädern – auch den Velotaxis – gestattet, den Sonderfahrstreifen für Busse (Busspur) zu nutzen. Gleichzeitig ist die Beschleunigung bei Bus und Straßenbahn eine der zentralen Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV. Gerade im dichten Innenstadtbereich und im

Abb. 7: Ein Velotaxi in Berlin im Design der „Rücksicht“-Kampagne



Schreibtisch 2

Leeren



Abb. 5: Ausbaustandard im Innenstadtbereich (2013)



© Reinhold Weber

Die Sanierung der über 135 Jahre alten Ingenieurbauwerke erfolgte zum großen Teil in den Jahren 2013/2014. Insgesamt wurden 19 Brücken, vier große Viadukte, mit je rund 280, 190, 150 und 60 m Länge, sowie sechs Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2.005 m bearbeitet. Die Sanierung des mit 722 m längsten und zudem die Stadtgrenze überschreitenden Tunnel Schee musste in zwei Jahren erfolgen, da hier aufgrund der Fledermauspopulationen nur sehr kurze Bauzeitfenster von Mitte April bis August zur Verfügung standen. Der Tunnel wurde in enger Abstimmung und mit Kostenbeteiligung durch den Regionalverband Ruhr (RVR) und der Stadt Sprockhövel saniert, da ein Drittel des Tunnels auf Sprockhöveler Stadtgebiet liegt und der RVR dort den Radwegebau durchführt. Die anderen fünf Tunnel mit einer Länge von 488,

Geleitwort

Vorwort

1. Zielsetzung kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung
2. Grundlagen des kommunalen Verkehrs
 - Verkehrsrelevante Fragen der räumlichen Entwicklung
 - Mobilität und Verkehrsverhalten
 - Mobilität im ländlichen Raum
 - Studie „Mobilität in Deutschland“ – Empirische Grundlagen für die Verk...
 - Mobilität von Jugendlichen
 - Mobilität zu Freizeitgroßveranstaltungen
 - Mobilitätsentwicklung ostdeutscher Städte – Ergebnisse des Systems r...
 - Mobilitätsstile – Ein sozial-ökologisches Forschungskonzept und seine ...
 - Potenziale des Radverkehrs
 - Psychosoziale Grundlagen für ÖPNV-Konzepte
 - Zielwahl und Verkehrsmittelnutzung im Einkaufsverkehr – Verkehrserz...
 - Zu Fuß unterwegs – Wissenswertes und Wünschenswertes zu einer un...
 - Umweltprobleme des (motorisierten) Verkehrs
 - Aufgabenfelder des kommunalen Verkehrs
3. Verkehrspolitik
4. Methoden und Ablauf der Verkehrsplanung
5. Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur
6. Verkehrsgestaltung und -beeinflussung
7. Gestaltung von Einzelanlagen des Verkehrssystems
8. Rechtliche und ökonomische Rahmenbedingungen der Verkehrsgesta...

© Rolf Dellenbusch

Suchergebnis 0 von 63

Abb. 7: Brücke Bracken (2015)



© Rainer Widmann

Die Sanierung der Stützbauwerke erfolgte teilweise von Kräften des 2. Arbeitsmarkts, die vom Jobcenter finanziert, von der Stadtverwaltung koordiniert und von Fachkräften der sozialen Träger Wichernhaus gGmbH, GBA (Gesellschaft für Beschäftigungs- und Ausbildungsförderung) sowie die Bergische Volkshochschule angeleitet wurden.

5.2 Zugangspunkte zur Trasse

Im Trassenverlauf gibt es rund 50 öffentliche Zugänge, die auch im Rahmen des Projektes gebaut und finanziert wurden. Nur bei wenigen gibt es ausschließlich Treppen mit **Fahrradschiebeschienen**, meist konnten die Anbindungen ebenerdig und behindertengerecht an vorhandene Straßen und Wege erfolgen. Im öffentlichen Verkehrsraum wurden Gehwegverbreiterungen vorgenommen, damit der Kfz-Verkehr die von der Trasse kommenden Nutzer besser erkennen kann, das Parken vor den Zugängen verhindert wird und sich für zu Fuß gehende kürzere Überquerungswege der angrenzenden Straßen ergeben (Abb. 8). Die offiziellen asphaltierten bzw. gepflasterten Zugänge

Abb. 8: Zugang zur Trasse (2015)

Suchergebnis 0 von 636

Suche: Fahrrad (für Zugang (2015))

AND OR NOT ? * " " () - + ^ Zeichensuche

Werk Schreibtisch

1758 TREFFER AUF 636 SEITEN

..., der den Arbeitsplatz mit dem **Fahrrad** erreichen kann. Mobil ist, wer...
1 Treffer auf Seite 1

...-motorisierten Verkehr zu stärken. Das **Fahrrad** und die eigenen Füße wurden l...
1 Treffer auf Seite 2

...vgl. Böge (1993) – bis hin zu **Fahrrädern**, Autos und anderen Waren, vgl...
1 Treffer auf Seite 19

...Verkehrs, – Verbesserung der Fuß- und **Fahrrad**netze (in Veränderungen im Stä...
1 Treffer auf Seite 33

...eines Bike-and-ride-Angebots für **Fahrrad**fahrer. Eine Entlastung der Straßen...
1 Treffer auf Seite 45

...brauchen den Umweltverbund von ÖPNV-, **Fahrrad**- und Fußwegenetzen Radv...
1 Treffer auf Seite 46

...untergeordnet und wurden den dem **Fahrrad** inwohnenden Vorteilen als flex...
1 Treffer auf Seite 71

...Rad durch zwei Jahrhunderte – das **Fahrrad** und seine Geschichte. Aarau, 1979
1 Treffer auf Seite 77

5. ...nächsten Jahrzehnt und die Chancen des **Fahrrads**. In: Internationales Verkehrs...
1 Treffer auf Seite 79

D...
1 Treffer auf Seite 83

p... von Kräften des 2. Arbeitsmarktes und wurde vielfach
1 Treffer auf Seite 84

k... distanzempfindlichen Fuß- und den **Fahrrad**verkehr wichtige Bedingungen dars...
1 Treffer auf Seite 84

d... das Sponsoring hingewiesen
1 Treffer auf Seite 90

...sind und gut zu Fuß oder mit dem **Fahrrad** zu erreichen sind, damit ein attrakti...
1 Treffer auf Seite 90

...werden weitgehend zu Fuß oder per **Fahrrad** erledigt, es wird der Straßenausbau...
1 Treffer auf Seite 90

Google Wikipedia

Fußverkehr AND Fahrrad

AND OR NOT ? * " " () - + ^ Zeichensuche

Werk Schreibtisch

102 TREFFER AUF 33 SEITEN

- 2 Treffer auf Seite 554
...Straßenfläche wie Bahn-, Bus-, **Fahrrad-** oder **Fußverkehr**, außerdem zusätzlich...
- 2 Treffer auf Seite 555
...auf den Umweltverbund aus **Fußverkehr**, **Fahrrad** und ÖPNV verlagern und · d...
- 2 Treffer auf Seite 634
Abb. 8.: **Fahrrad**mitnahme für Bergauffahrt im Bus Arlington Transit, Washington...
- 2 Treffer auf Seite 969
...nur von kleinerem Marktanteil) **Fahrrad**touren oder Langstreckenwanderungen...
- 2 Treffer auf Seite 974
...verengt. Der ÖV, der **Fahrrad**verkehr und der **Fußverkehr** wurden ausgebaut, o...
- 2 Treffer auf Seite 1312
...aller relevanten Akteure in die **Fahrrad**politik notwendig. Andererseits sollte...
- 2 Treffer auf Seite 1329
...Hauptfußwegnetz zu entwickeln und dem **Fußverkehr** insgesamt mehr Raum ei...
- 2 Treffer auf Seite 1428
...beim Beladen von **Fahrrädern**. So vielfältig der **Fußverkehr** und seine Nutzergr...
- 2 Treffer auf Seite 1853
...größeren Kinderwagens oder eines **Fahrrades** sowie bei – Begegnungen von Pe...
- 2 Treffer auf Seite 3207
...Wunsch, diese Straßen auch mit dem **Fahrrad** nutzen zu können mehr als verst...
- 2 Treffer auf Seite 3429
...des ruhenden Verkehrs (Kfz und **Fahrräder**) zu berücksichtigen. Hinzu kommen...
- 2 Treffer auf Seite 3433
...Straßen für den Rad- bzw. den **Fußverkehr** gestaltet werden. Bei sehr hohem...
- 2 Treffer auf Seite 3445



Markierung Ungefiltert



Typ

Alle

Notiz

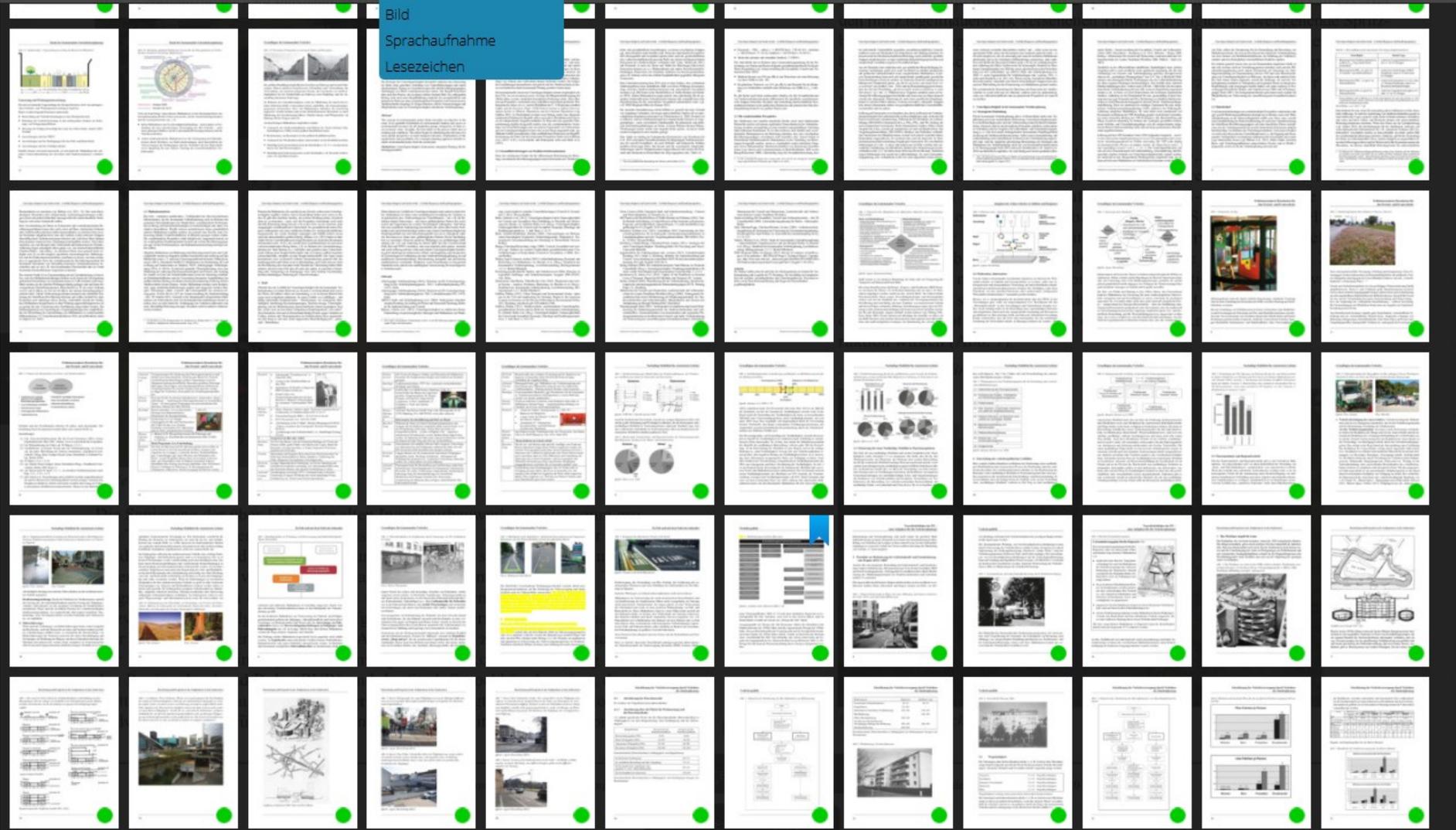
Bild

Sprachaufnahme

Lesezeichen



Nur neue



LESEZEICHEN
14.04.2016 14:18

Das ist ein Test
für die
Europäische
Mobilitätswoche

Geleitwort

Das Verkehrssystem ist nicht nachhaltig. Es basiert im Wesentlichen auf fossilen Energieträgern, deren Erschöpfung sich noch vor Mitte des Jahrhunderts abzeichnen wird. Es trägt zur Erderwärmung bei. Es belastet die Gesundheit der Menschen durch Lärm und Schadstoffe. Es nimmt sehr viel Fläche in Anspruch und zerschneidet die Landschaft.

Verkehr nachhaltig zu gestalten, ist schwierig und anspruchsvoll, weil Verkehr viele Bereiche des gesellschaftlichen Lebens tangiert. Es gibt verschiedene und teilweise widersprüchliche Ansprüche zu berücksichtigen. Die Menschen wollen mobil sein, sie wollen mit Gütern aus aller Welt versorgt werden, sie wollen ruhig und sicher wohnen, sie wollen frei sein in der Wahl des Arbeitsplatzes. Die Wirtschaft will Handel treiben und wachsen. Die Städte wollen attraktiv und zugänglich sein.

Es schadet nicht, diese Ansprüche einmal genauer unter die Lupe nehmen. Zum Beispiel Mobilität. Wer täglich viele Kilometer mit dem Auto zur Arbeit pendelt, ist nicht unbedingt mobiler als jemand, der den Arbeitsplatz mit dem Fahrrad erreichen kann. Mobil ist, wer die gewünschten Ziele erreichen kann. Wer über Verkehrsmittel verfügt, die zu den Zielen führen. Und umgekehrt: Wer Ziele vorfindet, die mit den verfügbaren Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Mobilität und Verkehr sind zwei verschiedene Dinge. Erstrebenswert ist es, Mobilität mit möglichst wenig Verkehr zu realisieren.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ruht auf drei Säulen. Eine Säule ist die Technik. Es ist Sache der Unternehmen, sparsamere Verkehrsmittel – Autos, Busse, Züge und Flugzeuge – zu entwickeln und die Schadstoff- und Lärmemissionen zu vermindern. Die Europäische Union, Bund, Länder und Gemeinden setzen hierzu Rahmenbedingungen. Die anderen beiden Säulen, Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, liegen zum großen Teil in der Hand der kommunalen Planung und am individuellen Verhalten.

Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung müssen zusammenwirken, um Mobilität mit möglichst wenig Verkehr zu sichern. Monofunktionale Wohnsiedlungen, konzentrierte Einkaufs- oder Servicezentren am Stadtrand sind diesem Ziel nicht dienlich. Die kompakte, durchmischte Stadt hingegen

1



Anhang

Alle



Sortierung

Seitenzahl (aufsteige...)



INHALTSVERZEICHNIS

Suche



14.04.2016 14:18 - Seite 1

Das ist ein Test für die Europäische Mobilitätswoche



Das ist ein Test für die Europäische Mobilitätswoche

Geleitwort

kehrssystem ist nicht nachhaltig, wenn es sich nicht

haben wird. Es trägt zur Erhöhung der

die Gesundheit der Menschen durch Lärm und Schwingungen, die viel Fläche in Anspruch und zerschneidet die Landschaft.

Verkehr nachhaltig zu gestalten, ist schwierig und in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens tun und teilweise widersprüchliche Ansprüche zu berücksichtigen: sie wollen mit Kindern aus der Stadt raus, sie wollen ruhig und sicher wohnen, sie wollen frei sein und viel Platz. Die Wirtschaft will Handel treiben und attraktiv und zugänglich sein.

Geleitwort

Vorwort

1. Zielsetzung kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung

2. Grundlagen des kommunalen Verkehrs

Verkehrsentwicklungsplanung und Raumordnung

Mobilität und Verkehrsverhalten

Mobilität im ländlichen Raum

Mobilität in der Stadt: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV

Mobilität von Jugendlichen

Mobilität zu Freizeitaktivitäten

Verkehrsentwicklungsplanung und Raumordnung

Mobilitätsstile – Ein sozial-ökologisches Forschungskonzept und seine planerischen Implikationen

Potenziale des Radverkehrs

Planerische Grundlagen für ÖPNV-Systeme

Zielwahl und Verkehrsmittelnutzung im Einkaufsverkehr – Verkehrserzeugnisse

Zu Fuß unterwegs – Wissenswertes und Wünschenswertes zu einer unternehmerischen Mobilitätsstrategie

Umweltverträglichkeit des (bestmöglichen) Verkehrs

Aufgabenfelder des kommunalen Verkehrs

3. Verkehrspolitik

1. Methoden und Ablauf der Verkehrsplanung

5. Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

6. Verkehrsgestaltung und -beeinflussung

7. Gestaltung und Einzeleinlagen des Verkehrssystems

8. Rechtliche und ökonomische Rahmenbedingungen der Verkehrsgestaltung

23.11.2015 10:48 - Seite 2



23.11.2015 11:45 - Seite 3



23.11.2015 10:43 - Seite 4



23.11.2015 10:47 - Seite 4



23.11.2015 10:24 - Seite 5



23.11.2015 10:24 - Seite 6



23.11.2015 10:24 - Seite 6



23.11.2015 10:24 - Seite 6



Es schadet nicht, diese Ansprüche einmal genau zu betrachten. Zum Beispiel Mobilität: Wer täglich viele Kilometer mit dem Fahrrad erreichen kann, mobil ist, wer die gewohnten Wege über Verkehrsmittel verlässt, die zu den Zielen führen. Wer Ziele vorfindet, die mit den verfügbaren Verkehrsmitteln nicht zu erreichen sind, mobil ist, wer die gewohnten Wege über Verkehrsmittel verlässt, die zu den Zielen führen. Wer Ziele vorfindet, die mit den verfügbaren Verkehrsmitteln nicht zu erreichen sind, mobil ist, wer die gewohnten Wege über Verkehrsmittel verlässt, die zu den Zielen führen.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ruht auf drei Säulen: Es ist Sache der Unternehmen, sparsamere Verkehrsmittel zu entwickeln und die Schadstoffe zu vermindern. Die Europäische Union, Bund, Länder und Kommunen setzen Rahmenbedingungen. Die anderen beiden Säulen sind die Verkehrsverlagerung, liegen zum großen Teil in der Verantwortung der Kommunen, in der Verkehrsplanung und am individuellen Verhalten.

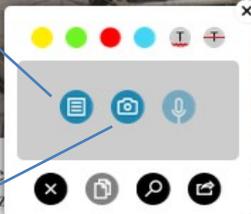
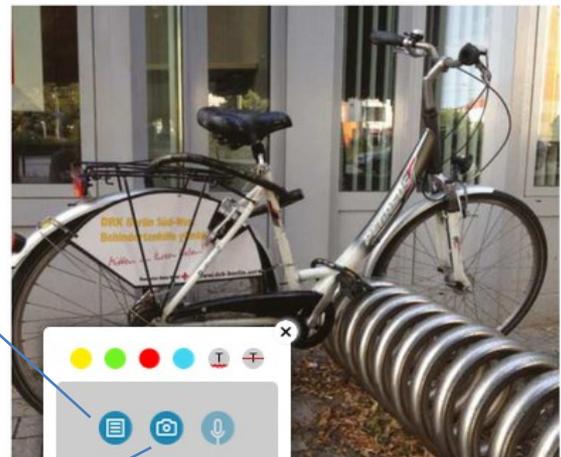
Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung zielen darauf ab, um Mobilität mit möglichst wenig Verkehr zu erreichen. Wohnsiedlungen, konzentrierte Einkaufs- oder Servicezentren sind diesem Ziel nicht dienlich. Die kompakte, dezentrale



Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

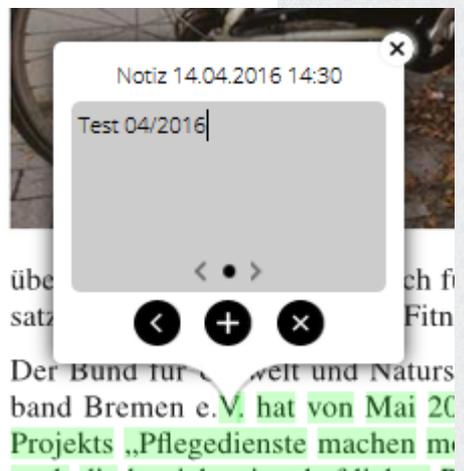
Verkehre unter Anerkennung des speziellen Bedarfs von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei der täglichen berufsbedingten Mobilität mit dem Fahrrad. Dieser beispielhafte, effiziente Ansatz empfiehlt sich daher zur Prüfung

Abb. 6: Das Fahrrad eines Berliner Pflegedienstes, nicht nur Transportmittel, sondern auch Werbeträger für das Unternehmen



über... Fitness der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Bremen e.V. hat von Mai 2010 bis September 2011 im Rahmen des Projekts „Pflegedienste machen mobil – Mit dem Elektrorad zur Patientin“ auch die betriebswirtschaftlichen Paramater erfasst und analysiert (4). Auch hier zeigten sich deutliche Unterschiede in den TCO – kalkuliert auf einem vergleichbaren Leasingszenario für das Fahrzeug standen sich Gesamtkosten von 393,- € für den Pkw und 98,- € für ein Pedelec gegenüber.





Markierung Ungefiltert



Typ Alle



Sortierung Seitenzahl (aufsteige...)



Suche



Annotation vom 27.11.2015 09:29 - Seite 1

erschöpft haben wird. Es trägt zur Erderwärmung bei. Es belastet die Gesundheit der Menschen durch Lärm und Schadstoffe. Es nimmt sehr viel Fläche in Anspruch und zerschneidet die Landschaft. Verkehr nachhaltig zu gestalten, ist schwierig und anspruchsvoll, weil Verkehr viele Bereiche des gesellschaftlichen Lebens tangiert. Es gibt verschiedene und teilweise widersprüchliche Ansprüche zu berücksichtigen. Die Menschen wollen mobil sein, sie wollen mit Gütern aus aller Welt versorgt werden, sie wollen ruhig und sicher wohnen, sie wollen frei sein in der Wahl des Arbeitsplatzes. Die Wirtschaft will Handel treiben



Annotation vom 23.11.2015 09:55 - Seite 1

. Wer täglich viele Kilometer mit dem Auto zur Arbeit pendelt, ist nicht unbedingt mobiler als jemand, der den Arbeitsplatz mit dem Fahrrad erreichen kann. Mobil ist, wer die gewünschten Ziele erreichen kann. Wer über Verkehrsmittel verfügt, die zu den Zielen führen. Und umgekehrt: Wer Ziele vorfindet, die mit den verfügbaren Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Mobilität und Verkehr sind zwei verschiedene Dinge. Erstrebenswert ist es, Mobilität mit möglichst wenig Verkehr zu realisieren. Ein nachhaltiges Verkehrssystem ruht auf drei Säulen. Eine Säule ist die Technik. Es ist Sache der Unternehmen, sparsamere Verkehrsmittel – Autos, Busse, Züge und Flugzeuge – zu entwickeln und die Schadstoff- und Lärmemissionen



Annotation vom 23.11.2015 10:36 - Seite 3

interessierte Bürgerinnen und Bürger



Annotation vom 23.11.2015 10:34 - Seite 3

Handbuch will Frauen und Männern,



Geleitwort

Vorwort

1. Zielsetzung kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung

2. Grundlagen des kommunalen Verkehrs

Verkehrsrelevante Fragen der räumlichen Entwicklung

Mobilität und Verkehrsverhalten

Mobilität im ländlichen Raum

Studie „Mobilität in Deutschland“ – Empirische Grundlagen

Mobilität von Jugendlichen

Mobilität zu Freizeitgroßveranstaltungen

Mobilitätsentwicklung ostdeutscher Städte – Ergebnisse

Mobilitätsstile – Ein sozial-ökologisches Forschungskonz.

Potenziale des Radverkehrs

Psychosoziale Grundlagen für ÖPNV-Konzepte

Zielwahl und Verkehrsmittelnutzung im Einkaufsverkehr

Zu Fuß unterwegs – Wissenswertes und Wünschenswertes

Umweltprobleme des (motorisierten) Verkehrs

Aufgabenfelder des kommunalen Verkehrs

3. Verkehrspolitik

4. Methoden und Ablauf der Verkehrsplanung

5. Verkehrssysteme und Verkehrsinfrastruktur

Verkehrsmittel und Verkehrsleistungen

Verkehrsmittel und Verkehrsleistungen

Verkehrsmittel und Verkehrsleistungen



Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Online (HKV Online)

gis.Point



Abonnieren 5

132 Aufrufe

+ Hinzufügen Teilen ... Mehr

0 0

Veröffentlicht am 20.01.2016

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Online
<https://www.vde-verlag.de/hkv>

Nächstes Video

Autoplay



FOSS4G Europe 2014: Interview mit Prof. Dr. Baumann
 gis.Point
 101 Aufrufe



DVR-Forum zur Geschwindigkeitsüberwachung
 Deutscher Verkehrssicherheitsrat
 345 Aufrufe



5 Amazing Inventions You NEED To See #8
 Fiver

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**