

FUßGÄNGER, RADFAHRER UND STAUS:

# 15

## KURZINFOS FÜR STÄDTE



Das Projekt FLOW der Initiative CIVITAS wurde durch das Programm Horizont 2020 für Forschung und Innovation der Europäischen Union unter der Fördernummer 635998 gefördert.



Wie wirken sich  
Maßnahmen für Fußgänger  
und Radfahrer auf Stau  
in städtischen Gebieten aus?

# Einleitung



**Wenn Sie befürchten, dass durch die Förderung von Fußgängern und Radfahrern mehr Staus entstehen, helfen Ihnen diese Kurzinfos von FLOW weiter.**

Jeder will Staus vermeiden, besonders lokale Entscheidungsträger, die in ihrem Verantwortungsbereich mit vielen Themen wie Lebensqualität, Sicherheit im Straßenverkehr und Luftverschmutzung jonglieren müssen.

Wir wissen, dass fast jeder zweite Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung Staus befürchtet in Folge von Maßnahmen für Fußgänger (41 %) und Radfahrer (48 %).<sup>1</sup> Doch – vielleicht überraschend für diejenigen, die Staus befürchten – zeigt sich zunehmend, dass die Förderung von Fuß- und Radverkehr dabei helfen kann Staus zu reduzieren.

Kurz: Aktive Mobilitätsformen können dazu beitragen, die Straßenkapazität und den Verkehrsfluss zu verbessern – für alle.

**So senken Fuß- und Radverkehr die Staugefahr in unseren Städten**

<sup>1</sup> Die FLOW-Befragung beschreibt das Meinungsbild von Verwaltungsfachleuten und gewählten politischen Entscheidungsträgern aus ganz Europa.

## Kurzinfos von FLOW

**Was passiert, wenn eine Autospur zum Radweg umgebaut wird? Oder wenn Fußgänger mehr Platz und Zeit bekommen, um eine viel befahrene Straße zu überqueren? Einige Städte haben es ausprobiert und die Ergebnisse gemessen.**

Diese Kurzinfos von FLOW enthalten wichtige Fakten darüber, wie die Förderung von Fuß- und Radverkehr nicht nur die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessern, sondern auch Stau reduzieren. Sie beschreiben einige – vielleicht überraschende – Projekte, in denen durch Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer der Verkehrsfluss insgesamt optimiert wurde.

Wir hoffen, dass wir Ihnen die Angst vor mehr Staus nehmen und Sie dazu inspirieren können, mutige Verkehrsentscheidungen zu treffen, von der Ihre Stadt und alle Einwohner profitieren.

Und erzählen Sie uns gern auch Ihre Erfolgsgeschichte!



# Inhalt



## Auswirkung von **Maßnahmen für Fußgänger auf die Verkehrsbelastung**

1. Neuer verkehrsberuhigter Platz verbessert die Mobilität und erhöht den Verkehrsfluss in Stoßzeiten um 700 Personen (Dublin, Irland)
2. Verkürzung der Wege für Fußgänger durch Verengung von Straßen führt nicht zu mehr Staus (Lissabon, Portugal)
3. Optimierung des Fußverkehrs senkt die Fahrzeit von Bussen um 40 % (Straßburg, Frankreich)
4. Neue Fußgängerzonen senken die Fahrzeit von Taxen und Bussen um 15 % (New York, USA)

## Auswirkungen von **Maßnahmen für Radfahrer auf die Verkehrsbelastung**

5. Förderung des Radverkehrs führt zu 45 % weniger Autoverkehr und einem schnelleren ÖPV (Kopenhagen, Dänemark)
6. Radschnellwege sparen 3,8 Millionen Stautunden (Niederlande)
7. Ein Netz von Radschnellwegen ersetzt 50 000 Autofahrten am Tag (Ruhrgebiet, Deutschland)
8. Leihradinitiative reduziert Staus während Bauarbeiten (Bordeaux, Frankreich)
9. Fahrradverleihsystem senkt Verkehrsbelastung um 4 % (Washington DC, USA)

10. Neue Radwege verkürzen die Fahrzeiten von Autos um 35 % (New York, USA)

#### Auswirkungen von **Autoverboten auf die Verkehrsbelastung**

11. Autofreie Zone senkt das Autoaufkommen im Stadtzentrum um fast 30 % (Paris, Frankreich)
12. Straßensperrungen senken das Verkehrsaufkommen im Viertel um 16 % und 10 000 Autos pro Tag (London, Großbritannien)

#### **Das Potenzial** des Fuß- und Radverkehrs zur Stauvermeidung

13. Eine Million Fahrten pro Tag könnten in weniger als 10 Minuten zu Fuß unternommen werden (London, Großbritannien)
14. Pro Tag könnten 6,47 Millionen motorisierte Fahrten in unter 20 Minuten mit dem Rad absolviert werden (London, Großbritannien)
15. Schulstraßenprojekt holt in Spitzenzeiten 4000 Autos von der Straße (Bozen, Italien)





# Neuer verkehrsberuhigter Platz verbessert die Mobilität und erhöht den Verkehrsfluss in Stoßzeiten um **700** Personen

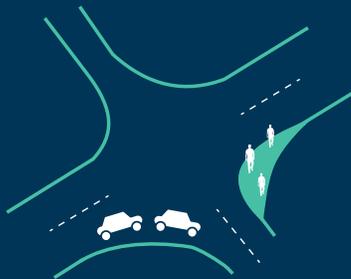
**MASSNAHME:**  
Straßenabschnitt wird zur Fußgängerzone

**ORT:**  
Dublin, Irland

College Green in Dublin ist eine der besten Adressen Irlands, aber auch eine besonders stark befahrene Straße. Ein Nadelöhr für Berufspendler im Auto oder mit dem Fahrrad und für Besucher der Stadt (meist zu Fuß) im touristischen Zentrum. Zu den Stoßzeiten morgens und abends passieren 3800 Menschen pro Stunde diese Straßenkreuzung. Die ursprüngliche Planung sah vor, einen Arm der Kreuzung für private Autos zu sperren. Eine Modellrechnung im Rahmen des FLOW-Projekts hat jedoch gezeigt, dass eine Sperrung für alle Kraftfahrzeuge – und eine Umleitungen des ÖPNV – die Mobilität weiter verbessert und in den Stoßzeiten 700 Personen zusätzlich durch das Nadelöhr bringt. Der neue Plan ist inzwischen abgesegnet und die Bauarbeiten sollen Anfang 2018 beginnen. Ergänzt wird die Umwidmung durch vorrangige Busspuren und Parkraumverwaltung am äußeren Stadtring von Dublin.

**QUELLE:**  
Dublin City Council – College Green Project 2015

## KURZINFO 1



# Verkürzung der Wege für Fußgänger durch Verengung von Straßen **führt nicht** zu mehr Staus

## **MASSNAHME:**

Verkürzung der Übergangswege und  
Verengung des Kurvenradius

## **ORT:**

Lissabon, Portugal

Um Fußgänger mehr Zeit zu geben, die stark befahrene Alexandre-Herculano-Straße zu überqueren, setzte die Stadt Lissabon zwei im Rahmen des FLOW-Projekts modellierte Maßnahmen um: sie verkürzte die Übergangswege und verengte den Kurvenradius an allen Abzweigungen. Die Grünphase für Fußgänger bleibt gleich, dank der kürzeren Wege haben Fußgänger nun jedoch ausreichend Zeit, um die Straße sicher zu überqueren. Vor dem Umbau mussten Fußgänger mit 0,51 m/s über die Kreuzungen hetzen. Jetzt erlauben die kürzeren Wege entspannte 0,12 m/s. Die Fußgänger fühlen sich sicherer (+18 %) und seltener dem Druck der Autofahrer ausgesetzt, schneller zu gehen (-14 %). Die Maßnahme hat den Verkehr insgesamt entschleunigt, weil Autofahrer jetzt langsamer an die Kreuzungen heranfahren. Die Stadt Lissabon konnte kein erhöhtes Stauvorkommen feststellen.

## **QUELLE:**

**Lisbon City Council, Pedestrian Accessibility Plan Team (2017):**  
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público:  
Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de  
requalificação na Rua Alexandre Herculano.

# Optimierung des Fußverkehrs senkt die Fahrzeit von Bussen um **40%**



## **MASSNAHME:**

Breite Gehwege, angepasste  
Ampelschaltungen

## **ORT:**

Straßburg, Frankreich

Anfangs gab es Bedenken, dass der Plan der Stadt Straßburg, den Autoverkehr um die zentrale Brücke Pont Kuss zugunsten der Fußgänger einzuschränken, zu mehr Staus führen würde. Inzwischen wurden die Gehwege verbreitert, die Straße verengt und die Ampelphasen angepasst und damit nicht nur die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern erhöht, sondern auch der öffentliche Personennahverkehr optimiert. Die Warte- und Fahrzeiten des öffentlichen Nahverkehrs sind gesunken, bei manchen Buslinien sogar um 40 %. Und auch Fußgänger müssen dank der veränderten Ampelschaltung kürzer warten: heute zwischen 30 bis 60 Sekunden, vor der Maßnahmen über eine Minute.

## **QUELLE:**

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013): Using micro-simulation in the restructuring of an urban environment in favour of walking. European Transport Conference 2013. PTV Group, Karlsruhe, Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

# KURZINFO **3**



# Neue Fußgängerzonen senken die Fahrzeit von Taxen und Bussen um **15%**

## **MASSNAHME:**

Mehr Platz für Fußgänger

## **ORT:**

New York, USA

Der Broadway in Manhattan war lange ein verstopfter Straßenzug mit unüberschaubaren Kreuzungen und zu wenig Platz für Fußgänger, besonders rund um die berühmten Plätze Times Square und Herald Square. Um Fußgängern mehr Raum zu geben, hat die Stadt den Verkehr umgeleitet, Kreuzungen vereinfacht und auf den beiden Plätzen neue Fußgängerzonen geschaffen. Obwohl der Kraftverkehr seitdem weiter zugenommen hat, haben sich die Fahrzeiten von Taxen und Bussen um bis zu 15 % reduziert. Mit dem Programm wurden neue städtische Räume geschaffen, in denen sich Menschen begegnen können. Außerdem sind die Kreuzungen nun sicherer und Verkehrsunfälle sind bei Autos um 63 % und bei Fußgängern um 35 % gesunken.

## **QUELLE:**

**Department of Transportation (2010):** Green Light for Midtown evaluation report. **New York City Department of Transportation in Living Streets (2011):** Making the Case for Investment in the Walking Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates



# Förderung des Radverkehrs führt zu **45%** weniger Autoverkehr und einem schnelleren ÖPNV

**MASSNAHME:**  
Verbesserung der Infrastruktur und  
Senkung des Tempolimits  
**ORT:**  
Kopenhagen, Dänemark

2006 baute die Stadt Kopenhagen die verstopfte Nørrebrogade um: Rad- und Gehwege wurden verbreitert, es wurden spezielle Fahrspuren für Busse eingerichtet und das Tempolimit wurde von 50 km/h auf 40 km/h gesenkt. Der Autoverkehr im gesamten Viertel ging um 45 % zurück, die Fahrdauer der Busse sank um 10 %, der Lärmpegel um 50 % und die Anzahl der Radfahrer stieg um 10 %. Innerhalb von 33 Montagen sank die Häufigkeit von Verkehrsunfällen um 45 %. Beschäftigung und Händlerumsätze nahmen zu und in der Straße wurden 27 Geschäfte neu eröffnet, die jetzt viel besser beliefert werden können. Das Projekt Nørrebrogade erhöhte die Attraktivität des städtischen Raums und verbesserte die Luftqualität.

**QUELLE:**  
ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project: revitalizing a major road corridor for enhanced public transport and urban life. ICLEI Case Stories: Urban-LEDS Series - No. 01.  
Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a Car-Free(ish) Success.



# Radschnellwege sparen **3.8** Millionen Stautunden

**MASSNAHME:**

Der Bau von kreuzungsfreien  
Radschnellwegen

**ORT:**

Niederlande

Nach einer Studie des niederländischen Beratungsunternehmens Goudappel Coffeng könnte der Ausbau des Radschnellwegenetzes um weitere 675 Kilometer den Niederländern pro Jahr 3,8 Millionen Stunden sparen, die sie heute noch im Stau stehen. Und durch die stärkere Nutzung von Elektrofahrrädern würden sie pro Jahr 9,4 Millionen Stunden weniger im Auto verbringen. In der Studie wurde mit Hilfe von Computermodellen untersucht, wie sich das Verkehrsverhalten durch den Bau weiterer Radschnellwege verändern würde.

**QUELLE:**

Goudappel Coffeng (2011): Cycle freeways - What are the benefits?

# Ein Netz von Radschnellwegen ersetzt

# 50,000

# Autofahrten am Tag



## **MASSNAHME:**

Bau eines 101 km langen Radschnellwegs  
in einem Ballungsraum

## **ORT:**

Ruhrgebiet, Deutschland

Eine Studie zum Verkehrsbedarf im dicht besiedelten Ruhrgebiet schätzt, dass der Radschnellweg RS1 die Straßen in der Region um bis zu 50 000 Autos täglich entlasten kann. Einzelne Abschnitte des Radschnellwegs Ruhr sind derzeit noch im Bau. Nach seiner Fertigstellung wird der 101 km lange Radschnellweg als sichere und effiziente Radstrecke neue Radfahrer anziehen. Dies mindert das Verkehrsaufkommen und kommt damit auch Autofahrern zugute. Die Gesamtkosten werden mit 180 Millionen Euro veranschlagt (rund 1,8 Mio. Euro/km), damit ist der Weg wesentlich kostengünstiger als herkömmliche Straßenverkehrsprojekte, die in Deutschland im Schnitt 8,24 Millionen Euro/km kosten.

## **QUELLE:**

**Regionalverband Ruhr (2014):** Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1. Essen: RVR.

**World Highways (2010):** European highway construction costs evaluated.

# KURZINFO 7



# Leihradinitiative mildert Staus während Bauarbeiten

## **MASSNAHME:**

Bereitstellung von Leihfahrräder während einer langen Bauphase

## **ORT:**

Bordeaux, Frankreich

Im Jahr 2000 begann Bordeaux mit dem Bau einer Straßenbahn. Um einen Verkehrsinfarkt zu vermeiden, richtete die Stadt während der Bauarbeiten einen kostenlosen Radverleih ein. Das Programm war äußerst erfolgreich und wurde zum dauerhaften Service mit 4000 Fahrrädern. In der Bauphase mit dichtem Verkehr und Staus wählten die Menschen das einfachste, günstigste und praktischste Verkehrsmittel. Vor Beginn der Bauarbeiten wurden 64 % aller Strecken im Stadtzentrum mit dem Auto zurückgelegt, in der Bauphase lag der Anteil nur noch bei 40 %. Wäre der Anteil des Autoverkehrs nicht gesunken, hätten die Bauarbeiten zu wesentlich mehr Staus geführt. So wurden im Zentrum 9 % aller Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt und in der gesamten Stadt immerhin noch 4 %, dieser Anteil lag vor der Initiative bei 1-2 %. Auch die zu Fuß zurückgelegten Strecken stiegen um 2 % (von 22 % auf 24 %) und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs stieg von 9 % auf 10 %.

## **QUELLE:**

Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle policies of Bordeaux Métropole, Master Thesis SciencesPo Bordeaux

# Fahrradverleihsystem senkt Verkehrsbelastung um

# 4%



## **MASSNAHME:**

Einrichtung eines Fahrradverleihsystems

## **ORT:**

Washington DC, USA

## **QUELLE:**

**Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015):** Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Discussion paper 15-39, Washington, DC: RFF.

**David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015):** Texas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Technical report, Texas A&M University.

Nach einer Studie von Hamilton und Wichman hat das Verleihsystem „Capital Bikeshare“ in Washington DC das Verkehrsaufkommen um 4 % reduziert. Eine Nachfolgestudie hat geschätzt, dass die Ausweitung des Verleihsystems auf die ganze Stadt die Staukosten für jede Person, die in der Region Washington mit dem Auto pendelt, jährlich um rund 57 \$ (52 €) senken würde; dies entspricht einer Gesamtersparnis von 182 Mio. \$ (166 Mio. €). 4 % weniger Verkehrsaufkommen führen zusätzlich zur Einsparung von verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen für 1,28 Mio. \$ (1,17 Mio. €) pro Jahr. Dabei setzt die Studie voraus, dass die Zunahme des Radanteils darauf zurückzuführen ist, dass Pendler vom Auto auf das Fahrrad umsteigen.

# KURZINFO 9

# Neue Radwege verkürzen die Fahrzeiten von Autos um

# 35%



## **MASSNAHME:**

Neue geschützte Fahrradspuren

## **ORT:**

New York, USA

Nach Messungen der Verkehrsbehörde von New York City dauerte eine Fahrt auf der Columbus Avenue in Manhattan von der 96th zur 77th Street (1,6 km) früher mit dem Auto im Schnitt 4½ Minuten. Nachdem es seit 2011 neben den Autospuren geschützte Radwege gibt, brauchen Autos für dieselbe Strecke nur noch 3 Minuten. Die Reduzierung der Fahrspuren hat nicht zu mehr Staus an den Kreuzungen geführt. Im Gegenteil, die geschützten Radwege kommen allen Verkehrsteilnehmern zugute und haben die Fahrzeiten für Autos um 35 % verkürzt, obwohl das gesamte Verkehrsaufkommen gleich geblieben ist. Möglich ist dies dank klugem Design: zusätzliche Linksabbiegerspuren, wodurch Autos den Verkehrsfluss nicht aufhalten und daher auch in Ruhe auf entgegenkommende Radfahrer achten können.

## **QUELLE:**

Peters, Adele (2014): New York City's Protected Bike Lanes Have Actually Sped Up Its Car Traffic, Fast Company.

# KURZINFO 10



# Autofreie Zone senkt das Autoaufkommen im Stadtzentrum um fast

# 30%

**MASSNAHME:**

Neue Fußgängerzone

**ORT:**

Paris, Frankreich

Der Parc Rives de Seine ist ein neuer, acht Hektar großer autofreier Raum für Spaziergänger, Radfahrer und Erholungssuchende und ein UNESCO-Welterbe mitten in Paris. Vor Kurzem war der Bereich noch eine verkehrsreiche Schnellstraße am Fluss mit starkem motorisierten Verkehr. Sechs Monate nach der Einrichtung der Fußgängerzone am Ufer zählt Paris im Stadtzentrum 1349 weniger Autos (28,8 %) als früher (Februar 2017 im Vergleich zum Februar 2016). Das als traffic evaporation, d. h. „Verkehrsschwund“ bekannte Phänomen lässt sich mit dem Braess-Paradox erklären, nach dem die vollständige Sperrung verstopfter Strecken zu einer Senkung des Verkehrsaufkommen führen kann, weil jeder Einzelne Route, Uhrzeit oder Häufigkeit seiner Wege anpasst oder auf andere Verkehrsmittel umsteigt.

**QUELLE:**

City of Paris (2017): Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite.

# KURZINFO 11



# Straßensperrungen senkt Verkehrs- aufkommen um **10,000** Autos pro Tag

**MASSNAHME:**  
Zugangsbeschränkung und  
Straßensperrungen  
**ORT:**  
London, Großbritannien

Der Londoner Bezirk Walthamstow führte das Mini Holland Programme ein, um das Verkehrsaufkommen in Wohngebieten zu senken. Für die Maßnahme, mit der die Infrastruktur für Radfahrer nach dem Vorbild der Niederlande verbessert werden sollte, wurden auch einzelne Straßen im Viertel gesperrt. Ziel war es, den Autoverkehr zu reduzieren und das Fahrrad zum bevorzugten Verkehrsmittel für Kurzstrecken zu machen. An den Hauptstraßen des Bezirks wurden abgetrennte Fahrradspuren angelegt. Das Ergebnis ist ein fahrradfreundliches Wohnviertel, das nicht mehr wie vorher als Abkürzung zwischen den Hauptverkehrsadern missbraucht wird. Auf 12 Straßen sank das Verkehrsaufkommen um 56 %, das sind 10 000 Autos weniger pro Tag. Zwar hat der Verkehr auf zwei angrenzenden Straßen leicht zugenommen, insgesamt konnte die Verkehrsbelastung seit Beginn des Projekts jedoch um 16 % gesenkt werden.

**Ross Lydall (2016):** 'Mini Holland' scheme in Walthamstow hailed as major success as traffic falls by half. Evening Standard.

**QUELLE:**



## Eine Million Fahrten pro Tag könnten in weniger als 10 Minuten zu Fuß unternommen werden

**ORT:**  
London, Großbritannien

Eine aktuelle Analyse von Verkehrsüberwachungsdaten hat gezeigt, dass die Londoner jeden Tag fast 2,4 Millionen Wege motorisiert zurücklegen (Auto, Motorrad, Taxi oder ÖPNV), die man leicht auch zu Fuß gehen könnte. Für 40 % dieser Wege würden die meisten Menschen weniger als 10 Minuten benötigen. Weitere 1,2 Millionen Fahrstrecken könnten laut der Studie zumindest teilweise zu Fuß zurückgelegt werden (z. B. die Fahrt mit dem Auto oder Bus vom bzw. zum Bahnhof). Zwar wären dafür Investitionen in die Infrastruktur für Fußgänger erforderlich, die Londoner Forschung beweist aber das enorme Potenzial des Fußverkehrs, die Anzahl der Fahrten (und damit die Verkehrsbelastung) zu senken.

**QUELLE:**  
Transport for London (2017): Analysis of Walking Potential.



# Pro Tag könnten **6,47 Millionen** motorisierte Fahrten in unter 20 Minuten geradelt werden

**ORT:**  
London, Großbritannien

Parallel zur oben skizzierten Analyse der möglichen Fußwege hat London auch das Potenzial des Radverkehrs untersucht. Laut der Studie für 2017 könnten von den 13 Millionen motorisierten Fahrten 8,17 Millionen (62 %) auch komplett mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Von diesen 8,17 Millionen Fahrten mit dem Fahrrad würden 6,47 Millionen für die meisten Menschen weniger als 20 Minuten in Anspruch nehmen. In diesen 6,47 Millionen Fahrten sind die 2,4 Millionen Wege enthalten, die man, wie oben erläutert, auch zu Fuß gehen könnte. Mehr als die Hälfte davon sind kürzer als 3 km und werden bisher mit dem Auto zurückgelegt. Nur 6 % der potenziellen Fahrradwege werden auch tatsächlich mit dem Fahrrad zurückgelegt. Wenn man bedenkt, dass London in den nächsten 25 Jahren vermutlich noch um einiges wächst, könnte die volle Nutzung dieses riesigen Fuß- und Fahrradwegpotenzials die Verkehrsbelastung – und Emissionen – durch den Verkehr wesentlich reduzieren.

**QUELLE:**  
Transport for London (2017): Analysis of Cycling Potential.

## KURZINFO 14



# Schulstraßeninitiative holt in Spitzenzeiten **4000 Autos** von der Straße

**MASSNAHME:** Verkehrsbeschränkungen (Einrichtung von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Zonen)

**ORT:**  
Bozen, Italien

**QUELLE:**

Transport Learning (2012): D6.1. – Materials for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT). **Comune di Bolzano (2009):** Piano Urbano Della Mobilità 2020 Mobilitätsplan.

1986 begann die Stadt Bozen ihre Schulstraßeninitiative für Grundschulen, um die Sicherheit und die Eigenständigkeit der Kinder zu verbessern und das Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten zu senken. Im Rahmen der Initiative wurden bestimmte Straßen im Umkreis von Schulen in den Spitzenzeiten, in denen der Unterricht anfängt oder endet, für kurze Zeit (z. B. 15 Minuten) gesperrt. Dies hindert die Eltern daran, ihre Kinder direkt am Schultor abzuliefern bzw. abzuholen. Es gibt rund 6000 Grundschüler in Bozen, eine Stadt, in der 80 % aller Schulwege ohne Auto zurückgelegt werden. Diese Verkehrsbelastung verhindert die Schulstraßeninitiative: Wenn 6000 Kinder zur Schule gefahren werden, wären dies zur Spitzenzeit mindestens 4800 zusätzliche Fahrten auf dem städtischen Straßennetz. Das entspricht 8 % aller Autofahrten pro Tag.



# ÜBER FLOW



FLOW ist ein Projekt der CIVITAS-Initiative, das im Rahmen von Horizont 2020 gefördert wird und vom Mai 2015 bis April 2018 dauert. Das Projekt hat eine multimodale Methodologie entwickelt, mit deren Hilfe die Auswirkungen von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr auf die Leistung des Verkehrssystems und die Verkehrsbelastung berechnet werden können. Die im Rahmen von FLOW entwickelten Ideen werden in den Partnerstädten des Projekts Budapest, Dublin, Gdynia, Lissabon, München und Sofia getestet.  
<http://h2020-flow.eu>

#### MIT BEITRÄGEN VON:

Pasquale Cancellara, Polis  
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult  
Dagmar Köhler, Polis  
Andy Nash, crowdsourced-transport  
Benedicte Swennen, ECF  
Bronwen Thornton, Walk 21  
Martin Wedderburn, Walk 21

#### KONTAKT:

##### Projektkoordination:

Rupprecht Consult  
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas  
[b.fenton@rupprecht-consult.eu](mailto:b.fenton@rupprecht-consult.eu), [k.tovaas@rupprecht-consult.eu](mailto:k.tovaas@rupprecht-consult.eu)

##### Öffentlichkeitsarbeit:

Polis  
Dagmar Köhler  
[dkoehler@polisnetwork.eu](mailto:dkoehler@polisnetwork.eu)

Die Kurzinfos von FLOW stehen auf der Website [www.h2020-flow.eu](http://www.h2020-flow.eu) auch als PowerPoint-Präsentation zum Download bereit.

#### HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Für den Inhalt dieses Dokument sind ausschließlich die Autoren verantwortlich. Sie gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wieder. Weder die INEA noch die Europäische Kommission übernehmen Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.



Das Projekt FLOW der Initiative CIVITAS wurde durch das Programm Horizont 2020 für Forschung und Innovation der Europäischen Union unter der Fördernummer 635998 gefördert.