

CAPERREVISO

Wie im Projekt CapeReviso gefühlte Unsicherheiten in Konfliktbereichen objektiv sichtbar gemacht werden

Agenda für den heutigen Workshop

1. Vorstellung aller Beteiligten
2. Projektvorstellung CapeReviso
Johanna Drescher, ADFC e. V.
3. Fallstudie Stressmessung am Marien-Platz in Stuttgart
Céline Schmidt-Hamburger, Karlsruher Institut für Technologie
4. Pause
5. Ergebnisse der Stressmessung bei einer BUVKO-Exkursion
6. Diskussion

CAPEREVISO,

**WAS SOLL DAS DENN BITTE
HEISSEN?**

Das Projekt CapeReviso

Radfahrer*innen und Fußgänger*innen auf gemeinsamen realen und virtuellen Flächen

=

Cyclist **A**nd **P**edestrians on **R**Eal and **V**irtual **S**hared **r**Oads

=

CapeReviso

Das Projekt CapeReviso

- Wissenschaftliches Projekt gefördert aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans
- ADFC Baden-Württemberg, ADFC Herrenberg, Stadtplanungsamt Stuttgart, Stadtplanungsamt Karlsruhe sind assoziierte Partner
- 2020-2023



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Übergeordnetes Ziel



Wir alle erleben im Fahrrad-Alltag Beinahe-Kollisionen und stressige Momente.

Zur **Förderung des Fuß- und Radverkehrs** ist es wichtig die Konflikte der schwachen Verkehrsteilnehmer*innen zu reduzieren.

**CAPERREVISIO ZEIGT KOMMUNEN, INITIATIVEN
UND PLANER:INNEN, WIE INFRASTRUKTUR SO
GEPLANT WIRD, DASS STRESS AUSLÖSENDE
BEGEGNUNGEN GAR NICHT ERST ENTSTEHEN.**

Lösungsbeitrag von CapeReviso



Infrastruktur verbessern durch

- Einsatz moderner, digitaler Tools für die Planung – Quelloffen und für alle nutzbar
- Erfassung des gegenwärtigen Zustandes mit objektiven Daten
- Erlebbar Simulationen von Planungsalternativen
- Lokale Interventionen

**MENSCHEN FAHREN RAD, WENN SIE SICH
DABEI SICHER UND KOMFORTABEL FÜHLEN.**

Herausforderung Unfallstatistik

Unfälle, Konflikte, Stresssituationen im Rad- und Fußverkehr gehen häufig glimpflich aus.



geringe Fallzahlen laut Unfallatlas

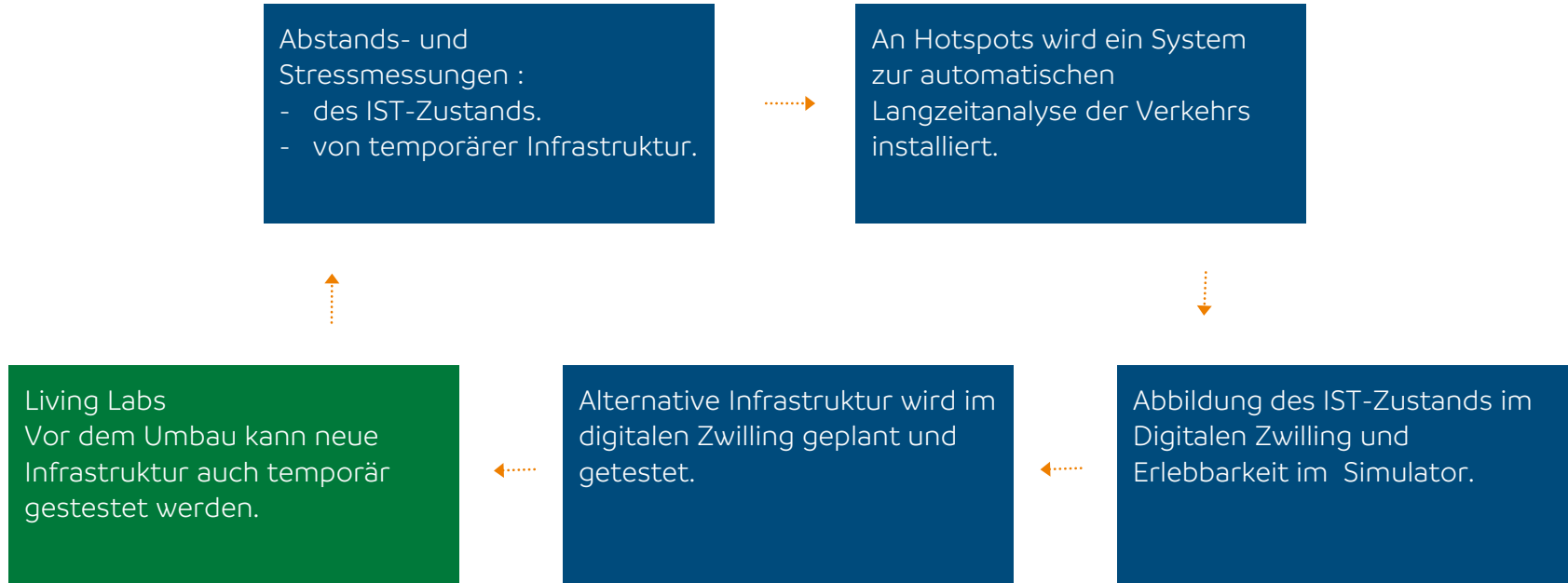


Gefährliche Führungen und Knotenpunkte werden nicht umgebaut, obwohl sie den Verkehrsteilnehmer*innen wohlbekannt sind.

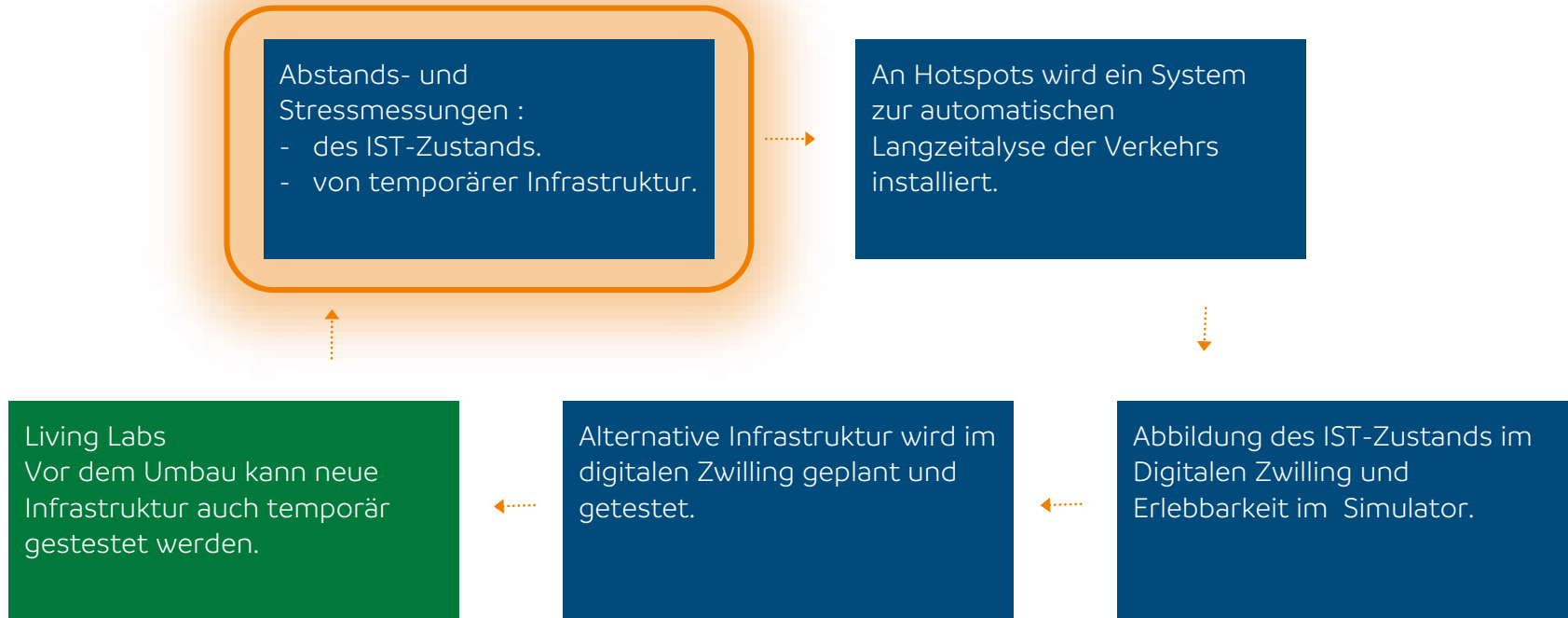
© Hamburger Abendblatt

**KONFLIKTE UND STRESS BILDEN ANDAUERENDE
HEMMNISSE FÜR UNENTSCHLOSSENE.**

Die CapeReviso-Werkzeuge



Die CapeReviso-Werkzeuge



Abstands- und Stressmessungen



Stressmessung
mit
Empatica –
Armbändern

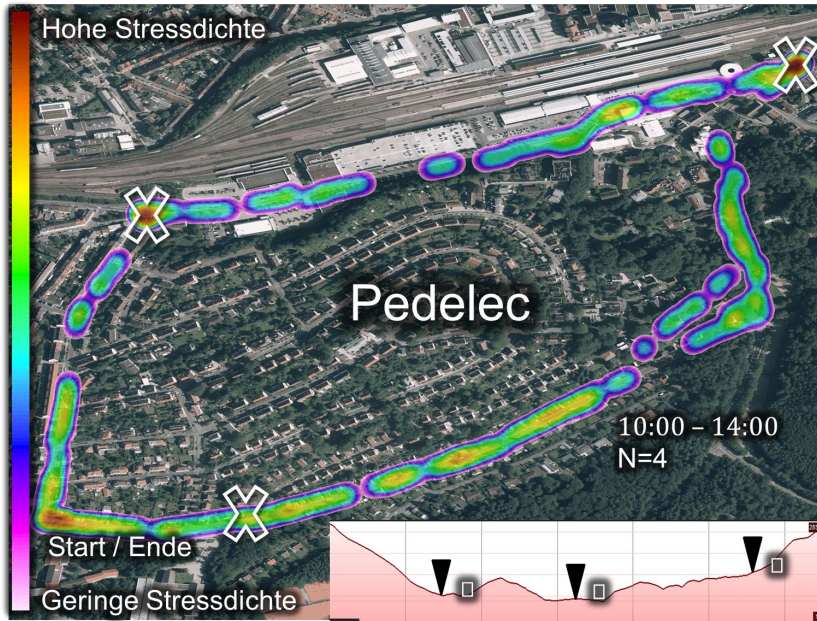


Abstandsmessung
für Radfahrende -
OpenBikeSensor



Abstandsmessung
für Zufußgehende
– modifizierter
OpenBikeSensor

Stressmessung

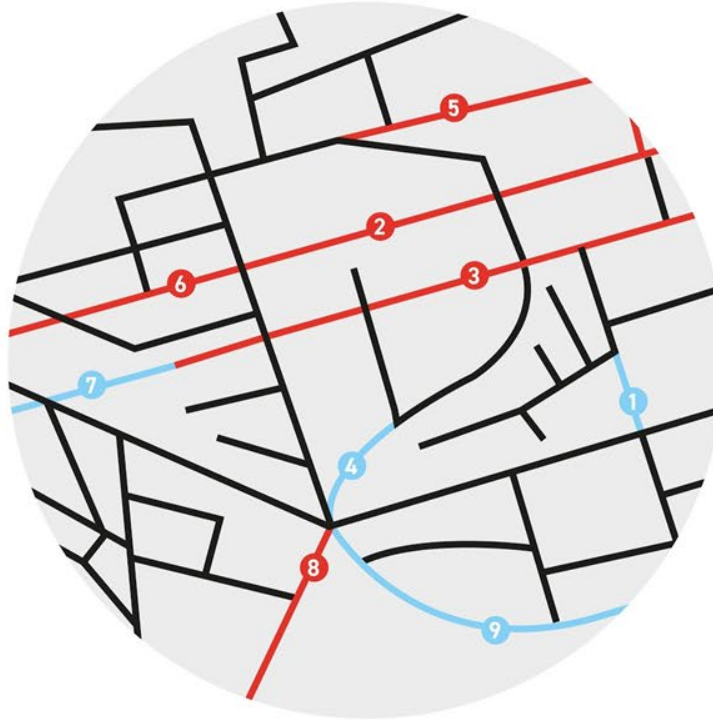
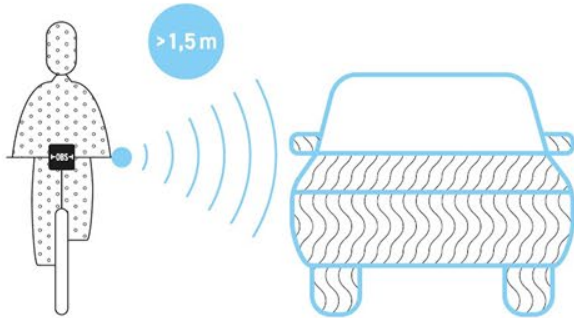
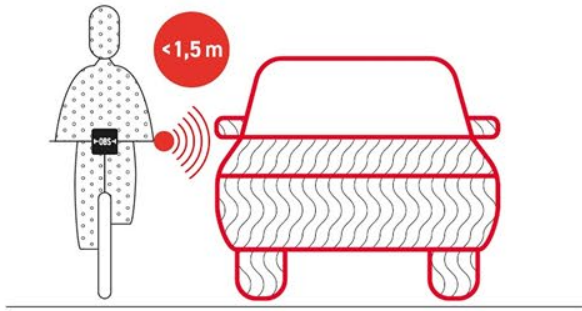


Erfassung von detaillierten Daten im Verkehrsgeschehen mit Proband*innen:

- Befragungen
- Sensordaten: Stressmessung im Verkehrsgeschehen

Das Projekt Urban Emotions des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) entwickelt Methoden, um Emotionen im urbanen Umfeld für die spätere Berücksichtigung in der Stadt und Raumplanung messbar zu machen.

Abstandsmessung mit OpenBikeSensor



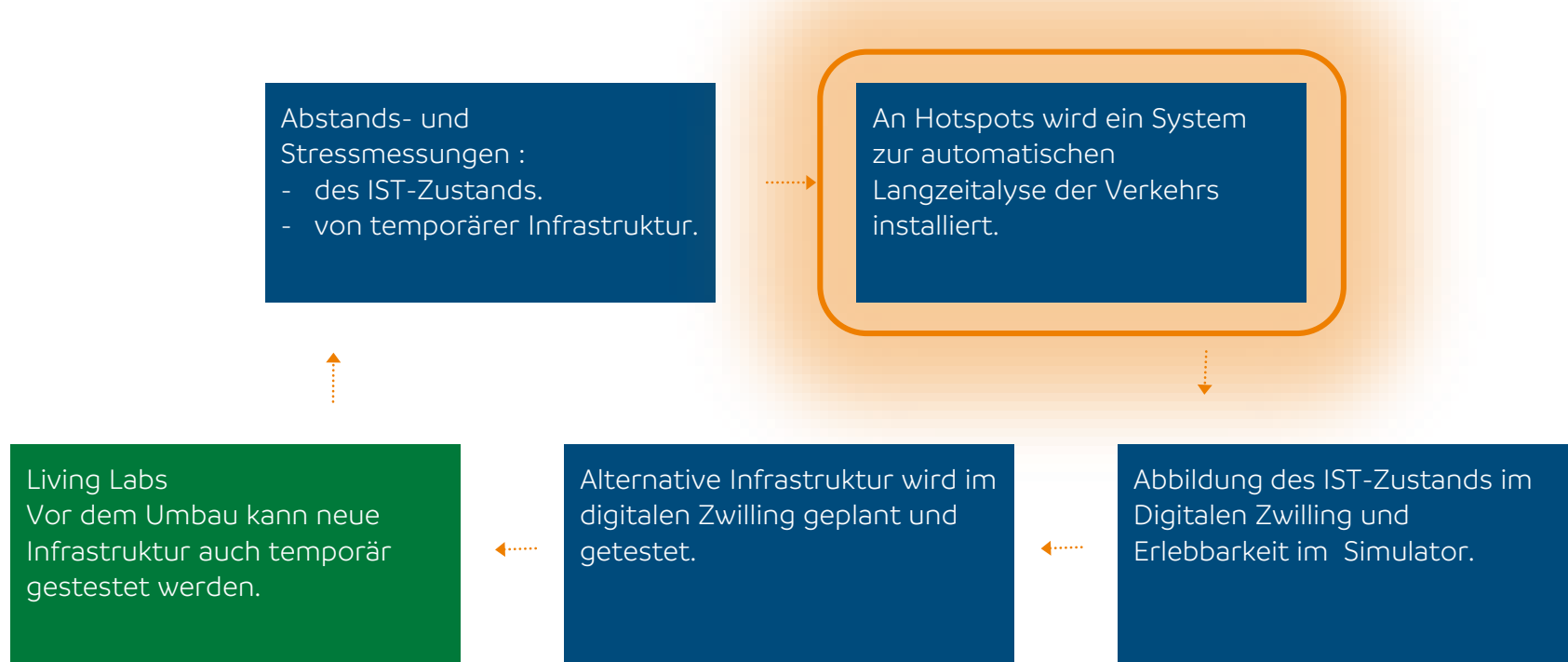
Abstandsmessung mit OpenWalkSensor



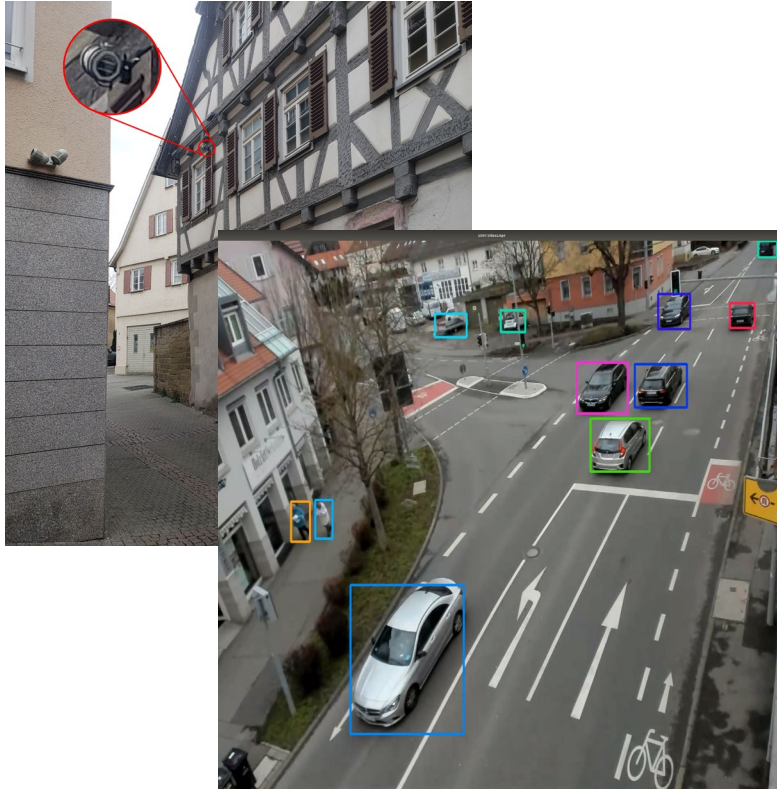
OpenBikeSensor nur eingeschränkt für Fußverkehr nutzbar

- Der Sensor deckt nur Bereich links und rechts ab, nicht vorne und hinten, was für Fußgänger auch wichtig ist.
- Display muss in der Hand gehalten werden – weniger komfortabel für Proband*innen als OBS.

Die CapeReviso-Werkzeuge

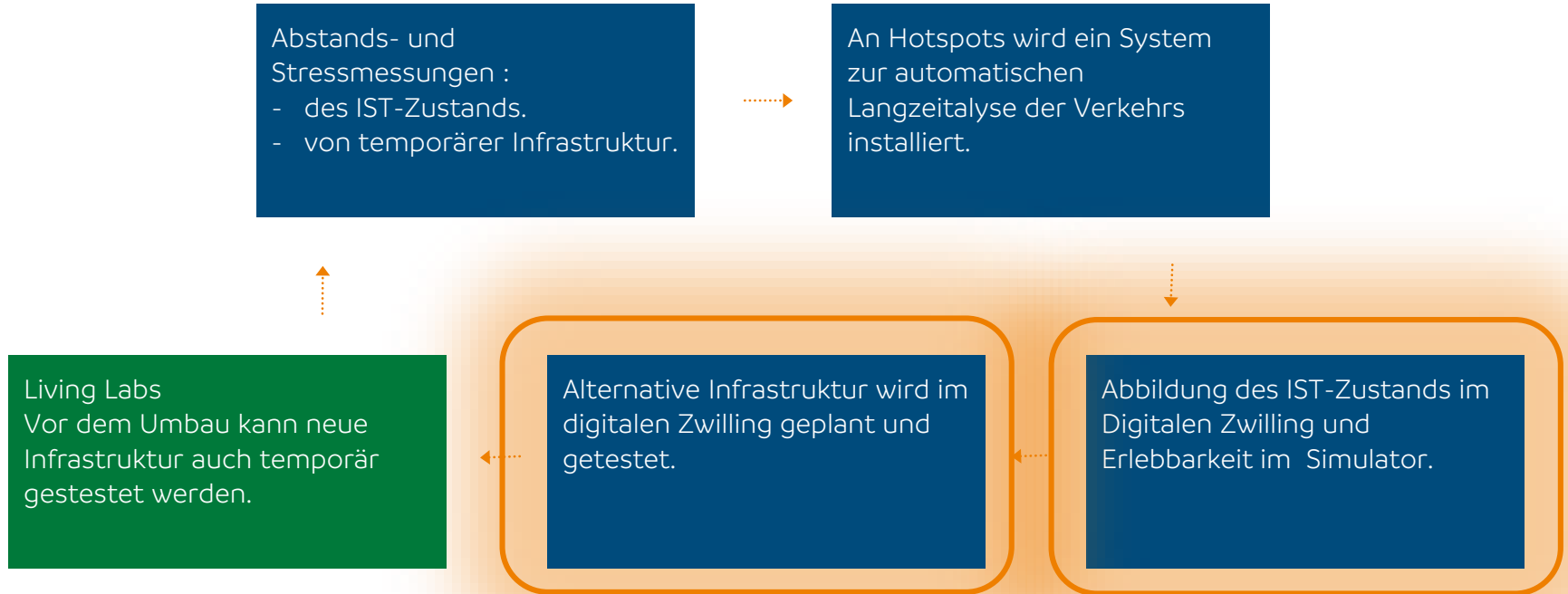


automatische Langzeit-Verkehrs-Analyse



- Aufstellung eines Kamerasystems im öffentlichen Raum.
- Keine Speicherung von Bilddaten - Datenschutz ist gewährleistet!
- Bilddaten werden sofort mithilfe von künstlicher Intelligenz analysiert. Gespeichert werden NUR anonymisierte Metadaten

Die CapeReviso-Werkzeuge

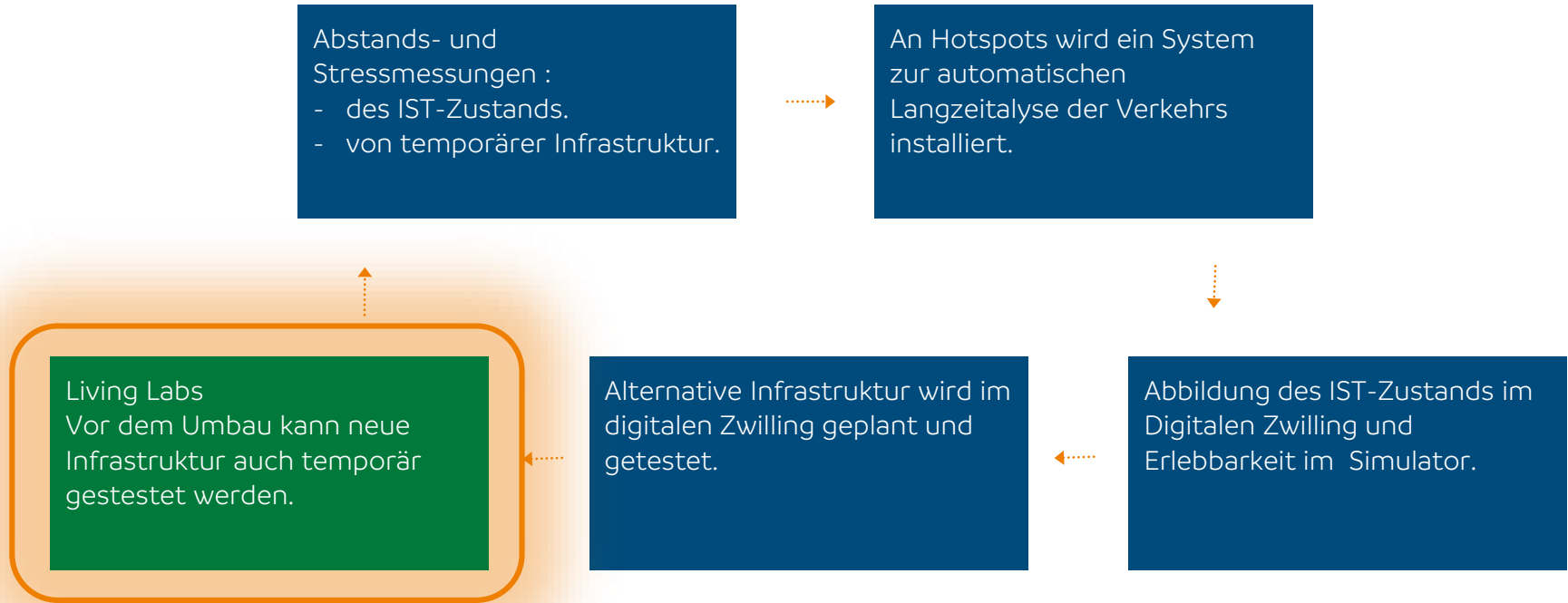


Digitale Zwillinge und Simulation

- Daten werden erlebbar
- Neue Varianten schnell planbar
- Simulatoren eröffnen neue Perspektive
- Herausforderung Cyber-Sickness



Die CapeReviso-Werkzeuge



Living Labs

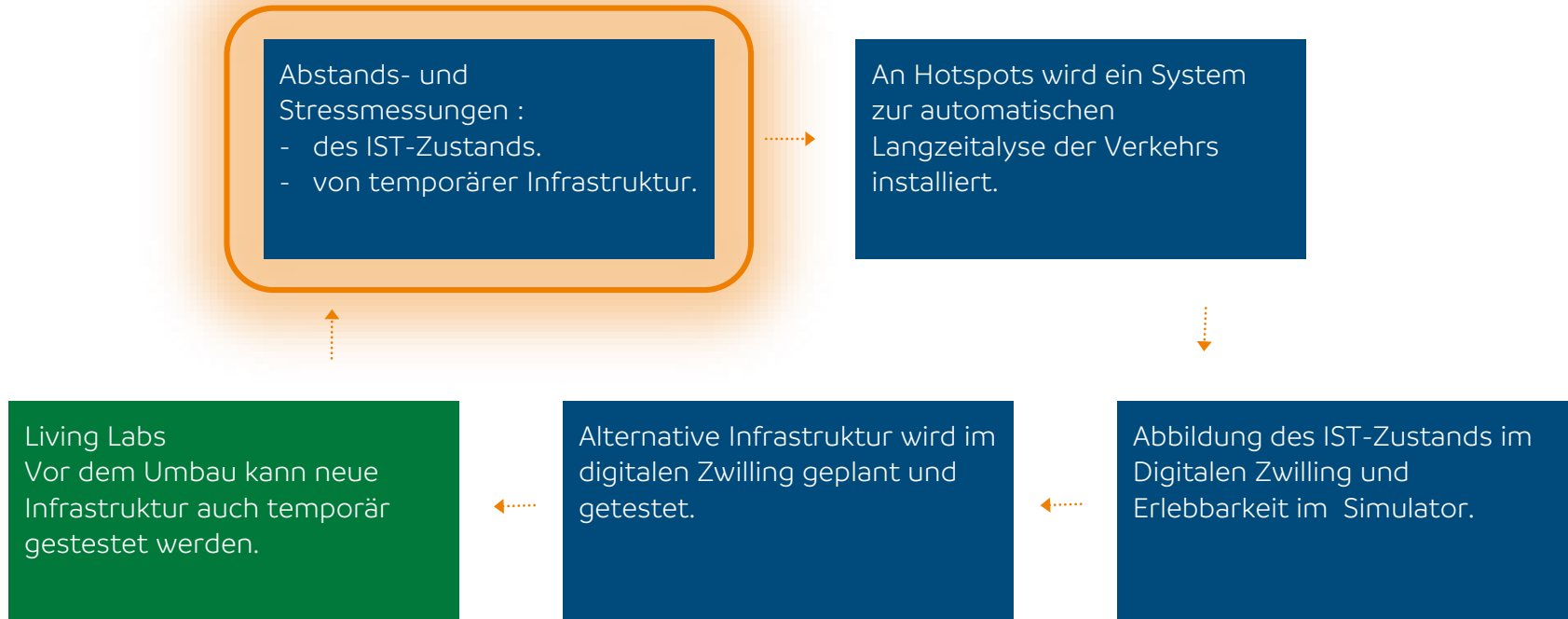
Temporäre Interventionen an Hotspots

- Durchfahrtssperren für motorisierten Verkehr mit Blumenkübeln
- farbliche Markierungen
- Pop up Bikelanes

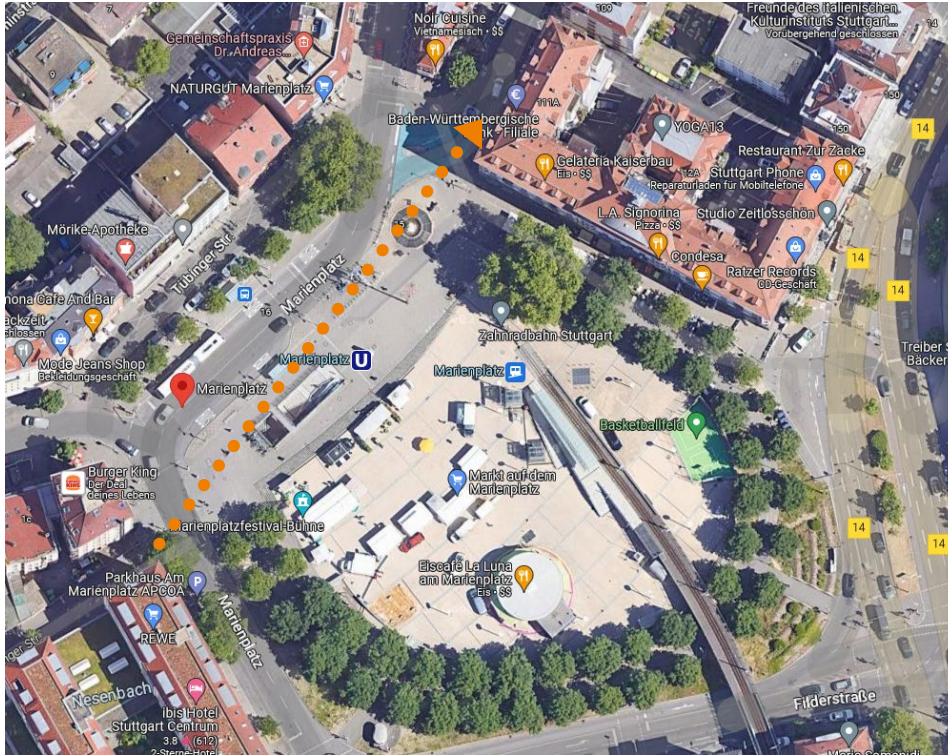
Analyse der living labs mit Sensoren



Die CapeReviso-Werkzeuge



Marienplatz in Stuttgart



Konflikte durch nicht erkennbare Führung des Radverkehrs

- Hauptradrouten
- Fußgängerzone
- U-Bahn-Eingang
- Hochfrequentierter Innenstadtbereich
- Hauptverkehrsstraßen
- Zahnradstation

Schickplatz in Herrenberg



Viele Radfahrende nutzen
illegal Gehwege

teilweise Markierungen für
den Radverkehr vorhanden

Ziele:

- ortsbezogene Analyse des Gefahrenpotentials dieses Verhaltens
- Vorschläge für verbesserte Infrastruktur

Vor dem Klosterhof in Herrenberg



- Fahrrad-Innenstadtring geplant
- Steigerung des Radverkehrs zu erwarten
- neue Radroute trifft auf Hauptachsen für den Fußverkehr
- enge Gassen und schlechte Sichtbeziehungen
- Charakter einer Fußgängerzone

**UND WAS KANN ICH MIT DIESEN
INFORMATIONEN ANFANGEN?**

Ergebnis: Methodenset als Baukasten

Planning- and Decision-Support-Tool:

- Sensoren
- System zur Verkehrserfassung
- Szenarienextraktion
- Software für die VR-Simulation von Szenarien
- Bürger*innenbeteiligungs-App

Zielgruppen:

- Verkehrsplaner*innen
- Kommunale Entscheidungsträger*innen
- Engagierte Bürger*innen
- Verbände und Organisationen

MULTIPLIKATOR:INNEN GESUCHT

Einsatzmöglichkeiten der Methoden

- Lobbyarbeit von Vereinen oder Bürger*innen:
Stress- und Abstandsmessung
- Kommunen:
Stadtplanung, Beteiligung von Bürger*innen
- Wissenschaft und citizen science: Weiterentwicklung der tools

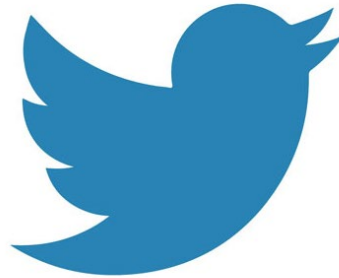
Projektdokumentation und Abschluss Symposium Ende 2023

Das Projekt CapeReviso

[instagram.com/
capereviso](https://www.instagram.com/capereviso)



[twitter.com/
CapeReviso](https://twitter.com/CapeReviso)



[facebook.com/Cape-
Reviso-
107129157841261](https://www.facebook.com/CapeReviso-107129157841261)



capereviso.hlrs.de

Kontakt



Johanna Drescher
Referentin Verband | ADFC e. V.
johanna.drescher@adfc.de
030 2091498-64
Mohrenstraße 69
10117 Berlin