

Zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Ines Ridder, M. Sc.

Kreistagsbeschluss November 2019 zum Vestischen Klimapakt → Ausbau der Radwege entlang der Kreisstraßen

Ziel: Radverkehrsanteil steigern

K 22 – Friedrich-Ebert-Straße:

- Stadtteilübergreifende Alltagsradwegeverbindung
- Zentrumsanschluss
- Anbindung an das Freizeitradwegenetz
- Jetziger Ausbau entspricht nicht den technischen Erfordernissen aktueller Regelwerke

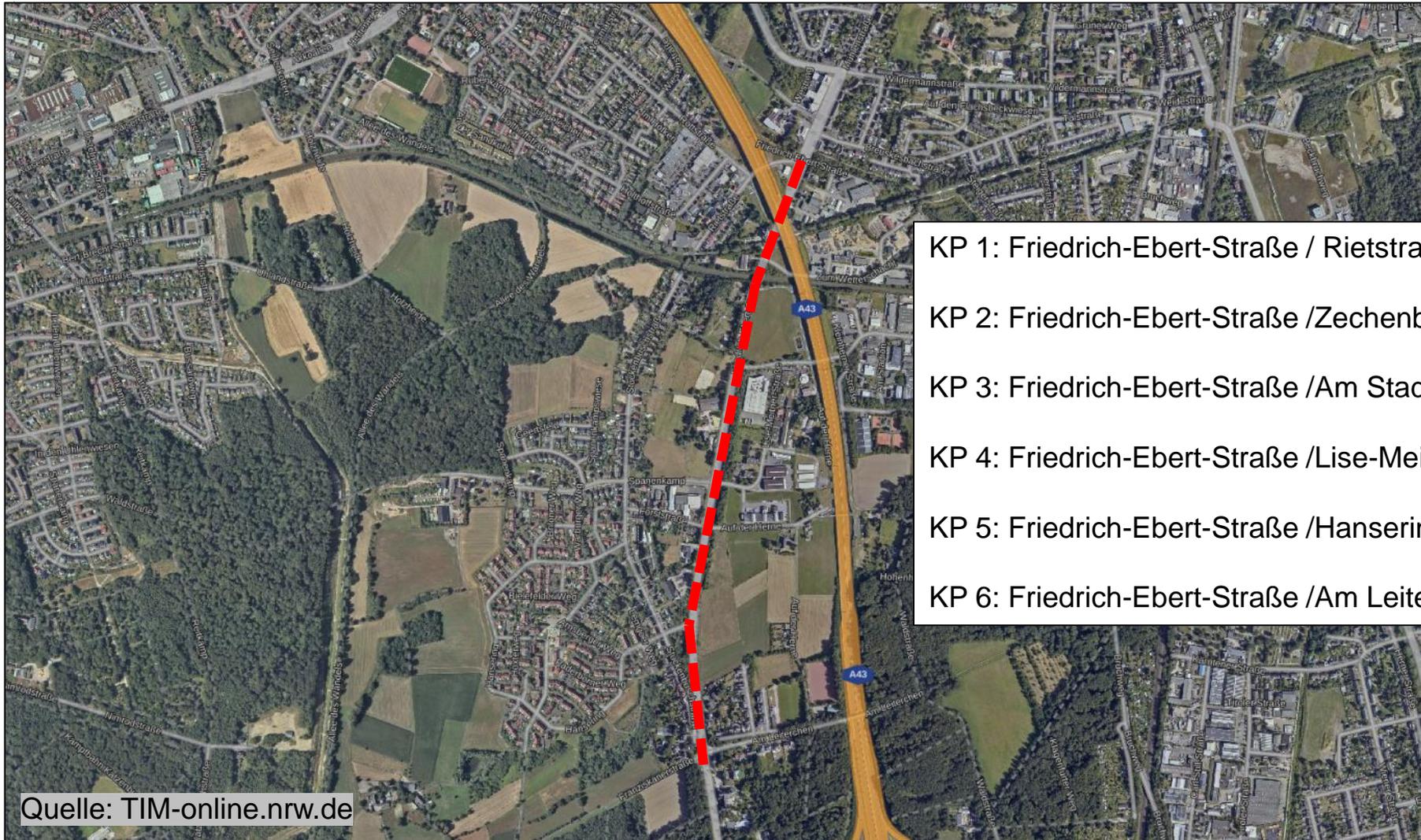
Evaluation vor und während der Testphase

- Verkehrszählungen
- Umfragen (vor Ort und online)
- Rückstaubeobachtungen

Ziel des Gutachtens:

- Ergebnisse zu den Auswirkungen auf den Kraftfahrzeug- und Radverkehr

Aufgabenstellung und Ausgangssituation



KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße

KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse

KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion

KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp

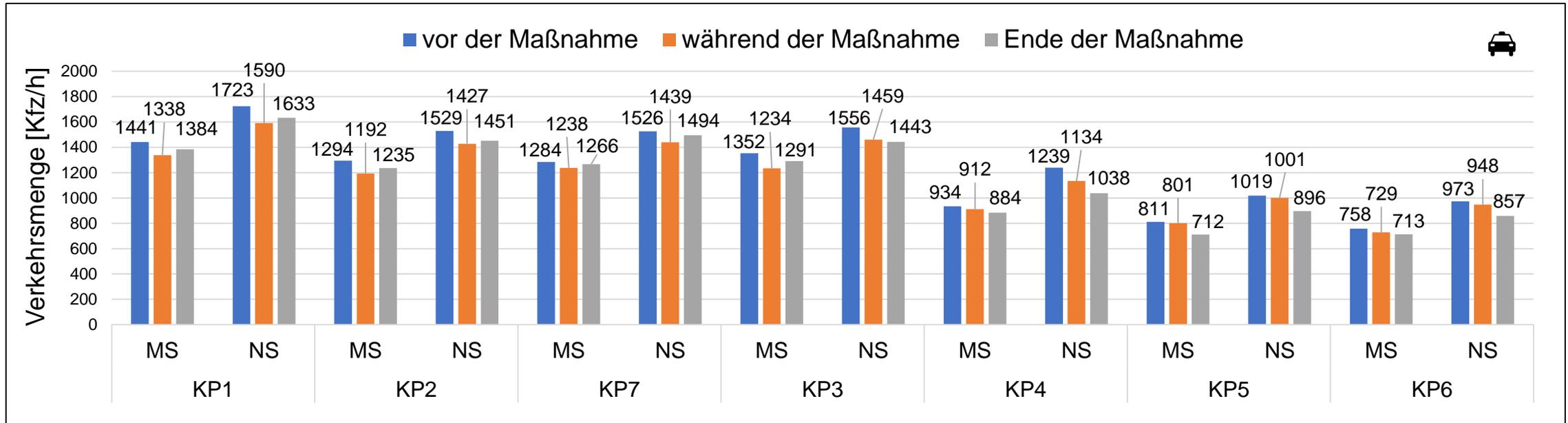
KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering

KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße

Ergebnisse der Verkehrszählungen - Kraftfahrzeuge



Vergleich der Spitzenstunden des Kraftfahrzeugverkehrs

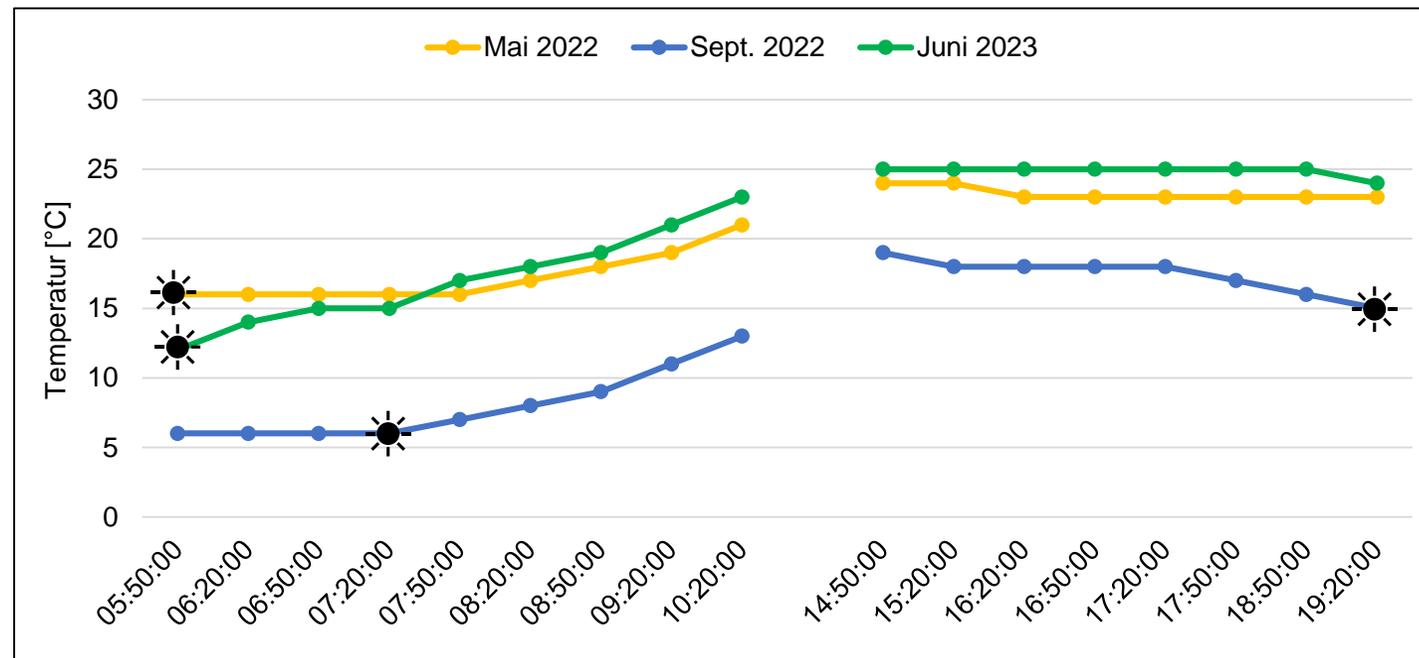


Ergebnis:

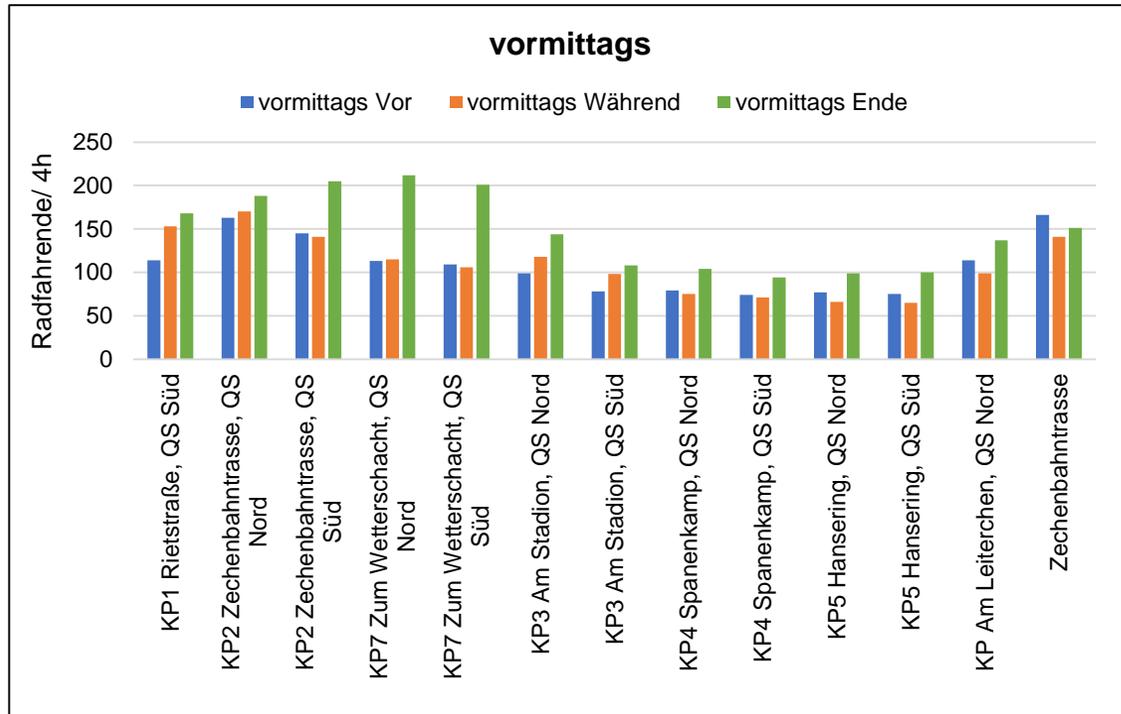
- An allen Knotenpunkten ist der Kraftfahrzeugverkehr im Vergleich zu vor der Maßnahme gesunken
- Es können ähnlich hohe Verkehrsmengen vom System abgewickelt werden

Für die Beurteilung des Verkehrs sollten auch Kriterien betrachtet werden, die die Zählung beeinflussen können. Der Radverkehr wird z.B. vom Wetter beeinflusst.

Temperaturverläufe für die Verkehrszählungen im Mai und September 2022 sowie Juni 2023

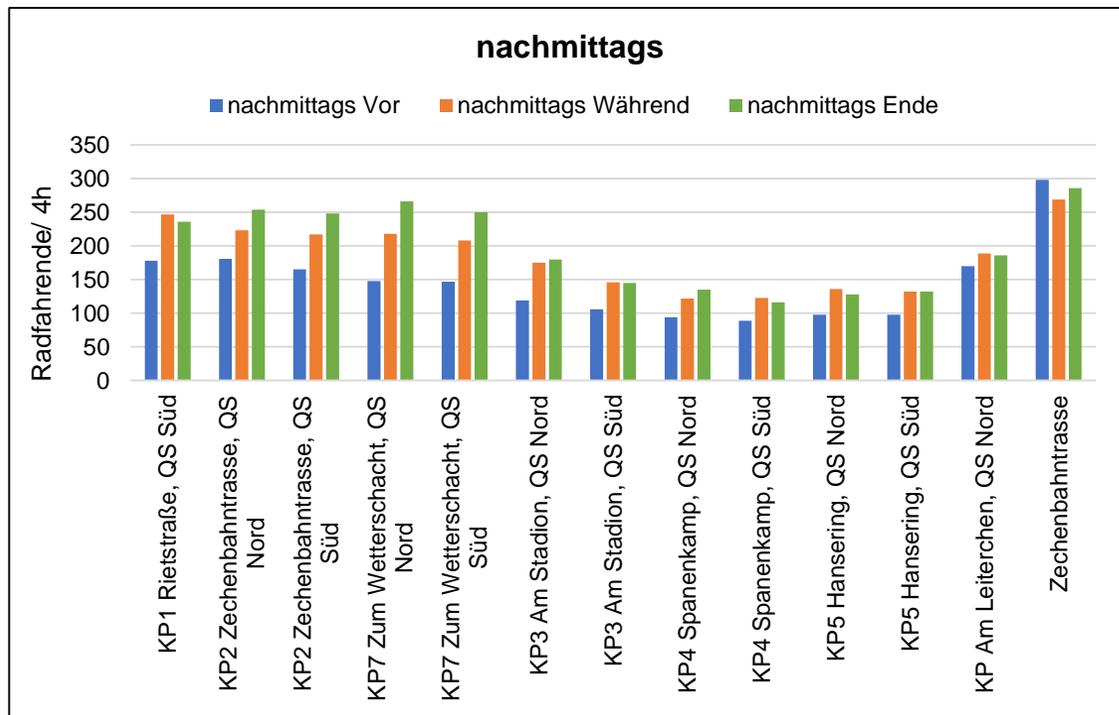


Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs



Querschnitt	vormittags				
	Vor 2022	Während 2022	Während 2023	Entwicklung vor 22 – während 22	Entwicklung vor 22 - während 23
KP1 Rietstraße, QS Süd	129	180	168	40%	30%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	163	170	188	4%	15%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	145	141	205	-3%	41%
KP7 Am Wetterschacht, QS Nord	113	115	212	2%	88%
KP7 Am Wetterschacht, QS Süd	109	106	201	-3%	84%
KP3 Am Stadion, QS Nord	99	118	144	19%	45%
KP3 Am Stadion, QS Süd	78	98	108	26%	38%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	79	75	104	-5%	32%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	74	71	94	-4%	27%
KP5 Hansering, QS Nord	77	66	99	-14%	29%
KP5 Hansering, QS Süd	75	65	100	-13%	33%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	114	99	137	-13%	20%
Zechenbahntrasse	166	141	151	-15%	-9%

Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs



Querschnitt	nachmittags				
	Vor 2022	Während 2022	Während 2023	Entwicklung vor 22 – während 22	Entwicklung vor 22 - während 23
KP1 Rietstraße, QS Süd	178	247	236	39%	33%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	181	223	254	23%	40%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	165	217	248	32%	50%
KP7 Am Wetterschacht, QS Nord	148	218	266	47%	80%
KP7 Am Wetterschacht, QS Süd	147	208	250	41%	70%
KP3 Am Stadion, QS Nord	119	175	180	47%	51%
KP3 Am Stadion, QS Süd	106	146	145	38%	37%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	94	122	135	30%	44%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	89	123	116	38%	30%
KP5 Hansering, QS Nord	98	136	128	39%	31%
KP5 Hansering, QS Süd	98	132	132	35%	35%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	170	189	186	11%	9%
Zechenbahntrasse	298	269	286	-10%	-4%

→ Ergebnisse zum Fahrverhalten und Verkehrsgeschehen

Kraftfahrzeugverkehr:

- während der Maßnahme: Zunahme des Rückstaus, jedoch keine Überstauung oder Beeinträchtigung benachbarter Knotenpunkte
- Auf der Friedrich-Ebert-Straße werden die Knotenpunkte ohne Halt oder in demselben Umlauf passiert (vor und während der Maßnahme)

Radverkehr:

- Weniger Radfahrende nutzten während der Maßnahme die Gehwege

Datenbereinigung

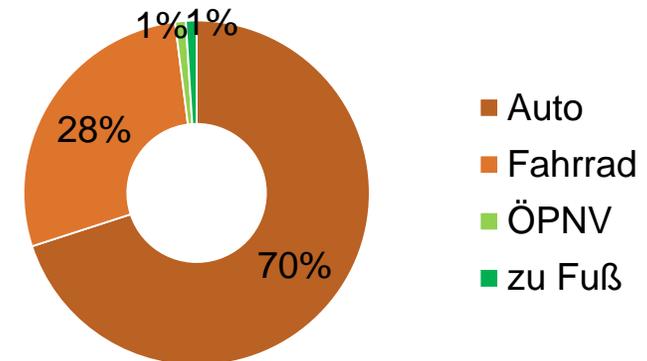
- Überprüfung auf Duplikate
- Unzulänglich oder nicht ausgefüllte Fragebögen wurden aussortiert
- Personen, die die Strecke entlang des Pop-up-Radweges nie befahren, wurden aussortiert

→ 403 Teilnehmende

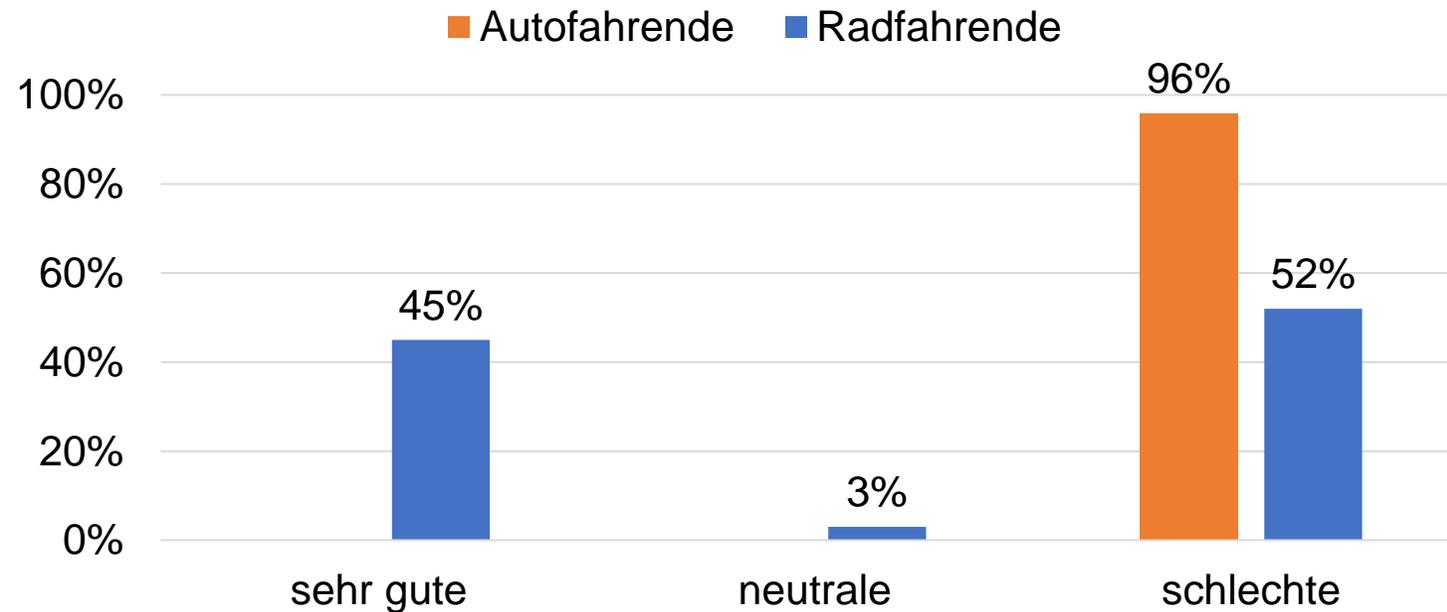
▪ **Wie haben Sie den Pop-up-Radweg genutzt/ erlebt?**

70 % Auto, 28 % Fahrrad, 1 % ÖPNV, 1 % zu Fuß

→ *die Richtigkeit der Angaben zur Verkehrsmittelwahl konnte nicht überprüft werden. Autofahrende können auch angegeben haben das Rad zu nutzen. Es ist vorgekommen, dass Personen den Online-Fragebogen doppelt, einmal als autofahrende und einmal als radfahrende Person, ausgefüllt haben. Fragebögen enthielten jedoch dieselben Angaben.*

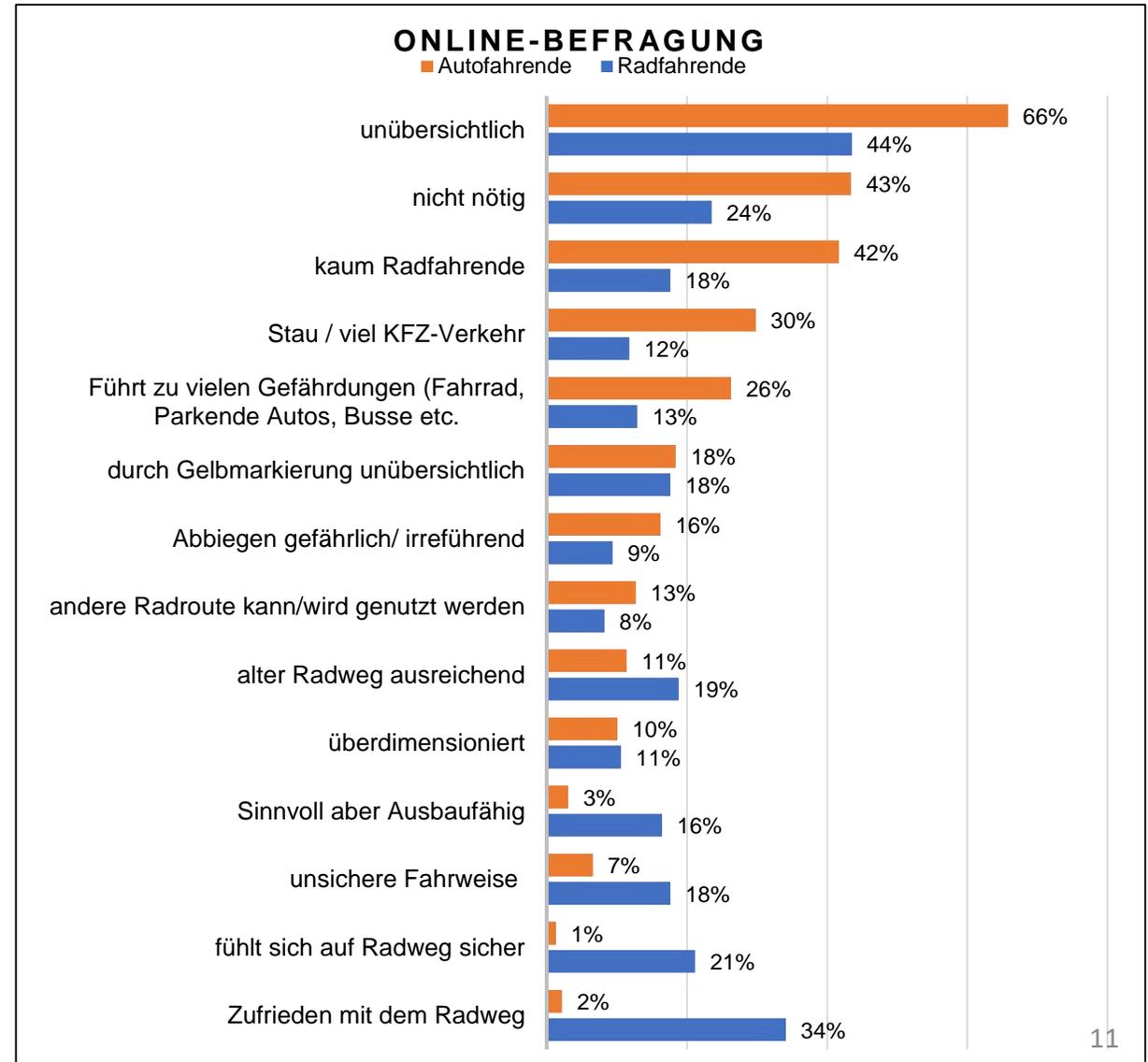


- **Wie ist Ihre Erfahrung mit dem Pop-up-Radweg?**



Verbesserungsideen/ Anmerkungen/ Kritik

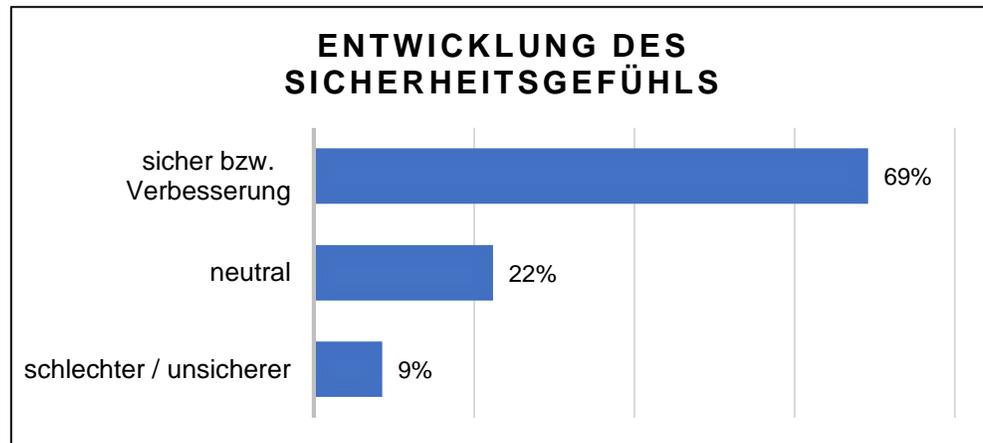
- Anmerkungsfeld konnte frei ausgefüllt werden
- Wesentliche Erfahrungen und Kritikpunkte wurden herausgefiltert
- **WICHTIG:** es kann von einem Argument kein Rückschluss auf das gegenteilige Argument geschlossen werden.
Bsp.: 7 % der Befragten fühlen sich sicher. Das bedeutet nicht, dass sich 93 % unsicher fühlen.



Vor-Ort-Befragung (24.08.2022 von 07.00 bis 09.00 Uhr und 12.00 bis 18.00 Uhr)

→ 188 Befragte

Wie sicher fühlen Sie sich auf dem Radweg im Bereich der Bushaltestellen, Parkzonen und Kreuzungen? Vor/ während der Maßnahme



Unsicheres Gefühl wegen:

- Gelbmarkierungen sind unübersichtlich
- Unsichere Fahrweise des Kraftfahrzeugverkehrs
- Linksabbiegende Radfahrende fühlen sich unsicher, wenn die Spur des Kraftfahrzeugverkehrs überquert werden muss

Verkehrsabhängige Schaltung funktioniert nicht, da Schleifen aufgrund von zurückgesetzten Haltlinien nicht befahren werden können

→ Verkehrsabhängigkeit sollte durch Thermicams der Firma Yunex gewährleistet werden.

Verwirrende „zweifarbige“ Markierungen (alte Markierung weiß, werden aufgehoben durch die neuen, gelben Markierungen)

→ Um- bzw. Demarkierungen wurden durchgeführt.

„unübersichtlich“ / „Abbiegen gefährlich/ irreführend“ / „unklare Verkehrsführung“

→ dies kann vor allem auf die doppelte Markierung (weiß und gelb) zurückgeführt werden.

→ Es wurden keine Gründe genannt, warum Abbiegen gefährlich ist

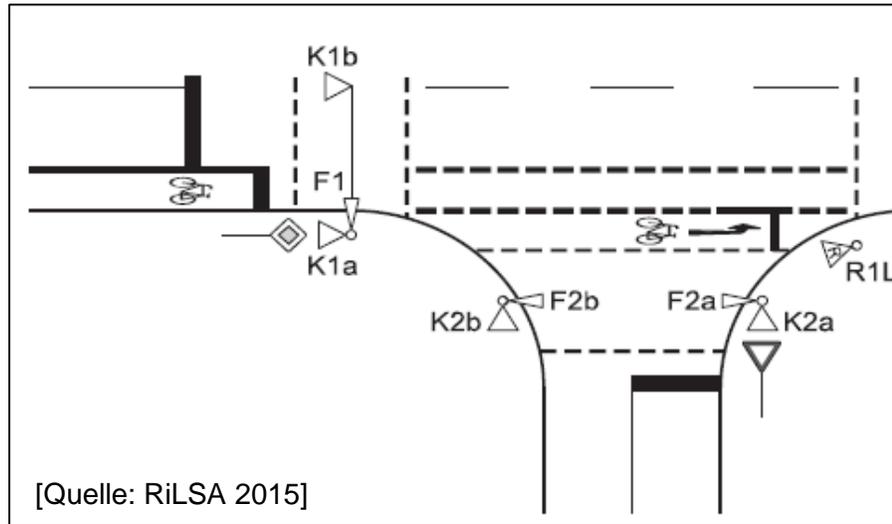
Gefährdungen mit parkenden Autos oder im Bereich der Bushaltestellen

Dies konnte nur teilweise durch die vor-Ort-Befragung bestätigt werden. Die derzeitige Planung sieht vor, dass der Radfahrstreifen rechts von den Parkflächen geführt wird → weniger Gefährdungen der Radfahrenden. Nun müssen Autofahrende jedoch aufmerksamer beim Aussteigen sein, da Fahrzeuge über die Kfz-Fahrspur und nicht mehr über den Radfahrstreifen (vor der Maßnahme) erfolgt.

- Radfahranzahl ist während der Maßnahme gestiegen
- Radfahrende fühlen sich durch den Pop-up-Radweg sicherer auf dem Abschnitt
- Trotz des reduzierten Querschnitts für die Kraftfahrzeuge kann die Fahrzeugmenge weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden
- Benachbarte Knotenpunkte werden nicht beeinträchtigt oder überstaut

Empfehlungen für die zukünftige Planung:

- Farbige Absetzung des Radverkehrs, vor allem im Kreuzungsbereich
- Indirekte Führung des abbiegenden Radverkehrs im Kreuzungsbereich



- Schutzstreifen zwischen Fahrbahn und Parkzone einrichten → weniger Gefahren für aussteigende Fahrzeughalter

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!