

Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“ auf der Siegburger Straße

Einleitung

In Poll hat die Stadt Köln im November 2015 eine Testphase zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit auf der Siegburger Straße durch einen Beschluss der Bezirksvertretung Porz begonnen. Zwischen der Raiffeisenstraße und der Jakob-Kneip-Straße wurden auf der Fahrbahn der Siegburger Straße in beide Richtungen erstmalig Fahrradschutzstreifen aufgetragen. Die baulichen Radwege blieben bestehen.

Für die Siegburger Straße war im ursprünglich gefassten Beschluss von 2011 vorgesehen, die Anzahl der Parkstände im Planungsgebiet zu erhöhen. Hierfür gab es Lösungsansätze, die entweder einen umfangreichen Umbau oder lediglich eine Umverteilung mit Neumarkierungen und kleinen baulichen Anpassungen vorsahen.

Die Variante ohne umfangreichen Umbau sollte mit Senkrechtparken anstelle des heutigen Schrägparkens eine größere Anzahl von Parkständen ermöglichen. Da mit dem Senkrechtparken jedoch die Radwege aus Platzgründen hätten entfallen müssen, sollten Radfahrende auf Schutzstreifen geführt werden. Der Entfall der Radwege und weitere Nachteile hinsichtlich Verkehrssicherheit und Gestaltung bewogen die Beteiligten aus Politik und Verwaltung dazu, auf das Senkrechtparken vorerst zu verzichten und nur die Schutzstreifen aufzutragen. Daraus resultiert die vorliegende Testphase mit der Wahlfreiheit zwischen Schutzstreifen oder Radweg.

Nach Markierung der Schutzstreifen haben Vertreter der SPD und des Bürgervereins Poll im Februar 2016 zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung über die Fahrradschutzstreifen auf der Siegburger Straße eingeladen. Hintergrund war vermehrte Kritik seitens ortsansässiger Bürgerinnen und Bürger und Geschäftsleute bezüglich der Schutzstreifen, Haltemöglichkeiten und Ladezonen. Während des Termins wurden eine markierungs- und beschilderungstechnische Optimierung der Schutzstreifen und eine Untersuchung der bestehenden Ladezonen vereinbart.

Zu der, in der Testphase eingerichteten Führung des Radverkehrs mit einem nicht Benutzungspflichtigen Radweg und einem Schutzstreifen (sog. „duale Führung“), sowie einer fahrbahnbüdigen Gleistrasse gibt es in Köln wenige Erfahrungen. Für die Bewertung der Testphase und die Erfahrungen und Handlungen für weitere potenzielle Einsatzgebiete im Stadtgebiet wurden verschiedene Untersuchungsmethoden durchgeführt. Diese sind nachfolgend im Einzelnen aufgeführt und teilweise im Anhang in ausführlicher Form dargestellt.

Optimierung der Schutzstreifen

Bei der Bürgerinformationsveranstaltung im Februar 2016 wurden von der Verwaltung Optimierungen an der Schutzstreifenmarkierung und der Beschilderung zugesagt. Diese tragen zur Verdeutlichung des Beginns bzw. Endes der Schutzstreifen bei. Die Maßnahmen wurden vor Ort umgesetzt und sind in Anhang 1 ersichtlich.

Einrichtung von Ladezonen

Mit den Schutzstreifen hat sich die Situation zum Halten und Parken am Straßenrand geändert. Daher wurden von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit den ansässigen Geschäftsleuten verschiedene Möglichkeiten zur Einrichtung von Ladezonen erarbeitet. Dabei wurden insgesamt 3 Orte für Ladezonen festgelegt. Eine Ladezone ist im Seitenraum durch die Umwidmung von Parkplätzen vor Hausnummer 308 (Westseite) eingerichtet worden. Zur Einrichtung der Ladezone vor Hausnummer 363 (Ostseite) sind kleinere bauliche Maßnahmen erforderlich, die kurzfristig umgesetzt werden. Um die unterschiedlichen Anlieferungs-

zeitpunkte der Geschäfte zu berücksichtigen, werden die Ladezonen ohne zeitliche Beschränkung eingerichtet (vgl. Abbildung 4).

Eine dritte Ladezone ist vor der Gaststätte „Zum Boor“ (Hausnummer 333) erforderlich, da diese regelmäßig beliefert wird. Das Gebäude der Gaststätte ist gegenüber der übrigen Häuser um circa 6 Meter weiter in Richtung der Fahrbahn versetzt. Auf der noch verbleibenden Gesamtbreite des Seitenraumes von nur 2,20 m befindet sich ein getrennter Geh- und Radweg (vgl. Abbildung 3).

Teilweise erfolgt eine Be- bzw. Entfüllung der hauseigenen Anlagen über Schläuche, welche vom Fahrzeug über den Geh- und Radweg gelegt und im Gebäude angeschlossen werden. Dabei muss das Fahrzeug halbseitig auf dem Geh- und Radweg und dem Schutzstreifen abgestellt werden, um das Gleis der KVB freizuhalten.

Zur Einrichtung der dritten Ladezone ist es erforderlich, den Seitenraum unmittelbar vor dem Gebäude umzubauen und das Bord weiter in Richtung des Gebäudes zu versetzen. Der getrennte Geh- und Radweg kann zukünftig aufgrund der eingeschränkten Breiten in diesem Abschnitt nur noch als Gehweg ausgewiesen werden. Hierfür wird eine weitere Aus- und Einschleusung für Radfahrende vom Radweg zur Umfahrung dieser Stelle geprüft.

Der Schutzstreifen soll trotz der Ladezone im Bereich der Gaststätte „Zum Boor“ bestehen bleiben. Das Laden in der Ladezone vor der Gaststätte wird zeitlich auf ein Minimum beschränkt und nur zu den Zeiten erlaubt, in denen ein niedriges Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist. Dadurch soll der Einfluss der Ladezone auf den Radverkehr so gering wie möglich gehalten werden und gleichzeitig die Belieferung der Gaststätte sicherstellen.

Verkehrsuntersuchungen

Um den Einfluss der Schutzstreifen auf das Modellgebiet besser einschätzen zu können, wurden seitens der Verwaltung unterschiedliche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt.

Erhebung der Geschwindigkeiten

Die Stadt Köln hat die Geschwindigkeiten der Kfz im Modellgebiet vor der Einrichtung der Schutzstreifen im Jahr 2015 und nach der Markierung der Schutzstreifen im Jahr 2016 untersucht.

Die Untersuchung zeigt, dass nach Markierung der Schutzstreifen die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge zurückgegangen sind.

	Vmax ¹	V85 ¹
2015	99	49
2016	84	45
Differenz	-15	-4

Erfahrungsgemäß führt die Einrichtung von Schutzstreifen zur Verringerung der Geschwindigkeit. Die Verringerung der Geschwindigkeit im Modellgebiet ist als positiv zu betrachten und trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor Ort bei. Weitere Informationen zur Erhebung der Geschwindigkeiten sind im Anhang 2 dargestellt

¹ Beschreibungen der Abkürzungen in Anhang 2

Unfallsituation

Nach Informationen des Polizeipräsidiums Köln hat es im Modellgebiet keine Unfälle gegeben, die auf die Einrichtung und Nutzung der Schutzstreifen zurückzuführen wären.

Verkehrsfluss

Vor der Markierung der Schutzstreifen existierte ein überbreiter Fahrstreifen. Ohne die Durchfahrt einer Straßenbahn war das Nebeneinanderfahren von 2 Kfz abschnittsweise möglich, führte aber immer wieder zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Mit den Schutzstreifen wurde eine eindeutige, einstreifige und regelkonforme Führung geschaffen (vgl. Anhang 3).

Die KVB nahm zum Einfluss der Schutzstreifen auf die Linie 7 folgendermaßen Stellung:

„Eine statistische Auswertung von Behinderungen der Stadtbahnlinie 7 durch den Schutzstreifen ist aufgrund ihrer Seltenheit und des gleichzeitigen Auftretens anderer Ereignisse nicht mit vertretbarem Aufwand leistbar. Beeinträchtigungen und Verzögerungen der Linie 7 entstehen durch Radfahrer*innen, die mit geringer Geschwindigkeit vor einem Stadtbahnzug herfahren. Ihr Umfang ist im Vergleich zu den übrigen Behinderungen durch KFZ-Rückstau, haltende sowie ein- und ausparkende Fahrzeuge, querende zu Fuß Gehende etc. vergleichsweise gering.“

Radverkehrszählungen

Nach Abschluss der Markierung der Schutzstreifen wurden zwischen März 2016 und Juni 2017 insgesamt 6 Radverkehrszählungen durchgeführt.

Die Zählungen ergaben, dass ca. 25 % der Radfahrenden die Schutzstreifen nutzen und ca. 75 % der Radfahrenden die baulichen Radwege befahren. Im Durchschnitt fuhren etwa 930 Radfahrende pro Tag über die Siegburger Straße. Die absoluten Radverkehrszahlen haben sich im Modellgebiet bisher nicht merklich erhöht (vgl. Anhang 4).

Befragung der Radfahrenden

An 2 Tagen wurden etwa 50 Radfahrende im Modellgebiet von Mitarbeitern der Verwaltung zur Wahl der Radverkehrsanlage sowie zu ihren Ziel- und Startpunkten befragt (vgl. Anhang 5).

Die Mehrzahl der Radfahrenden auf dem Radweg entschied sich für diesen, weil sie sich hier sicherer fühlten und in geringerem Ausmaß dem Stress des Kfz-Verkehrs ausgesetzt seien.

Personen, die auf den Schutzstreifen fuhren antworteten bezüglich ihrer Wahl mehrheitlich, dass sie auf den Schutzstreifen schneller vorankämen.

Der Ziel- und/oder Startpunkt der Befragten befand sich vornehmlich in Poll.

Bedeutung der Siegburger Straße für das Radverkehrsnetz

Der Siegburger Straße kommt für den innerbezirklichen Radverkehr eine große Bedeutung zu. Sie ist die Hauptgeschäftsstraße in Poll und daher Ziel vieler Fahrten mit dem Rad. Ein Großteil der Radfahrenden bestätigte durch die Befragung die bezirkliche Bedeutung der Siegburger Straße (vgl. Anhang 6).

Ein Vergleich der Radverkehrszahlen der Alfred-Schütte-Allee mit denen auf der Siegburger Straße verdeutlicht, dass überbezirkliche Fahrten vorwiegend über die Route am Rhein vorgenommen werden. Dies betrifft auch Fahrten von Berufspendelnde aus dem Bezirk Porz in Richtung Innenstadt (vgl. Abbildung 7).

Videobefahrungen zur Analyse von Konfliktsituationen

Mit einer auf einem Fahrrad montierten Kamera wurden Videobefahrungen im Modellgebiet durchgeführt. Die Auswertung deutet auf ein erhöhtes Konfliktpotenzial in stadteinwärtiger Richtung im südlichen Teilgebiet, circa auf Höhe der Jakob-Kneip-Straße, hin. Beim Fahren auf dem Radweg kam es hierbei vermehrt zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Fahrten auf den Schutzstreifen wurden in diesem Bereich hingegen oft von haltenden und parkenden Kfz behindert (vgl. Anhang 7).

Fazit

Insgesamt ist das Modellprojekt als Erfolg anzusehen, obwohl die Akzeptanz der Schutzstreifen durch die Radfahrenden unter den Erwartungen der Verwaltung blieb.

Durch die Einrichtung der Schutzstreifen nutzen ca. 25 % der Radfahrenden die Fahrbahn. Auf vergleichbaren Abschnitten, mit aufgehobener Benutzungspflicht, aber ohne die Markierung von Schutzstreifen, fahren erfahrungsgemäß weniger Radfahrende auf der Fahrbahn. Dass nun etwa ein Viertel der Radfahrenden auf der Fahrbahn fahren, ist auf die Markierung der Schutzstreifen zurückzuführen.

Die duale Führung mit Radweg und Schutzstreifen ermöglicht den Radfahrenden eine Wahlfreiheit. So kommt der Modellversuch der großen Spanne an individuellen Bedürfnissen und Fähigkeiten der Radfahrenden entgegen. Er ermöglicht es ihnen, sich für die individuell passende Infrastruktur auf der Siegburger Straße zu entscheiden.

In dem zurückliegenden Zeitraum von ca. 2 Jahren haben sich das Umfeld und die Verkehrsteilnehmenden gut auf die neue Situation eingestellt. Aufgrund der Schutzstreifen haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten der Kfz verringert. Der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs und der Straßenbahn wurde durch die Schutzstreifen nicht messbar beeinträchtigt. Die früher beobachteten Überholvorgänge aufgrund der überbreiten Fahrbahn werden durch die Schutzstreifen und den schmaleren Fahrstreifen verhindert.

Es sind weiterhin Park-, Liefer- und Ladevorgänge auf der gesamten Länge der Schutzstreifen zu beobachten. Allerdings halten sich die daraus resultierenden negativen Auswirkungen für Radfahrende auf dem Schutzstreifen in Grenzen.

Die Sicherheitsbedenken einiger Bürgerinnen und Bürger zu den Schutzstreifen haben sich nicht bewahrheitet. Vor Ort haben sich trotz der neuen Verkehrssituation keine Unfälle ereignet, welche auf die Einrichtung der Schutzstreifen zurückzuführen sind.

Empfehlungen für das weitere Vorgehen

Grundlage für die Testphase der Fahrradschutzstreifen war der letzte, von der Bezirksvertretung am 11.12.2014 geänderte Beschluss. Dabei war vorgesehen, im Planungsgebiet die Anzahl der Parkstände durch die Umwandlung des heutigen Schrägparkens in Senkrechtparken zu erhöhen. Da hierbei mit dem erhöhten Platzbedarf im Querschnitt der bauliche Radweg hätte entfallen müssen, wurde die Testphase mit der dualen Führung auf den Radwegen und den Schutzstreifen vereinbart.

Nach Abschluss der Testphase ergeben sich 3 Optionen, welche ohne eine vollständige Umplanung der Siegburger Straße realisierbar sind:

1. Einrichtung von Senkrechtparken mit Entfall der Radwege
2. Demarkierung der Schutzstreifen
3. Beibehaltung der dualen Führung

Die nun vorliegenden Ergebnisse der Untersuchungen zeigen, dass die Radwege gegenüber den Schutzstreifen bevorzugt genutzt werden und ein Entfall der Radwege zurzeit nicht zielführend ist. Mit Verbleib der Radwege ist damit die Einrichtung von Senkrechtparken, wie ursprünglich diskutiert, nicht möglich.

Ein Entfall und Demarkierung der Schutzstreifen würde den Zustand vor Ort auf den Zeitpunkt vor der Markierung zurücksetzen. Hierbei würden der Mehrwert und die positiven Effekte, die in der Untersuchung dargelegt werden, entfallen.

Die Verwaltung empfiehlt, die duale Führung mit Schutzstreifen und paralleler Nutzung der Radwege dauerhaft beizubehalten. Dadurch bleiben die Vorteile der beiden Radverkehrsführungen in diesem Bereich erhalten. Die duale Führung bleibt auf der Westseite – wie zurzeit – durchgehend ermöglicht.

Auf der Ostseite erfolgt im Falle der Beibehaltung der dualen Führung der Umbau für die Ladezone im Bereich der Gaststätte „Zum Boor“. In diesem Rahmen wird der Radweg in einen Gehweg ohne Radnutzung umgewandelt.

Anhang zum Untersuchungsbericht „Testphase Fahrradschutzstreifen“ auf der Siegburger Straße

Anhang 1: Optimierung der Schutzstreifen



Abbildung 1: Verbesserung der Markierung

Die Schutzstreifen wurden in beiden Fahrtrichtungen jeweils am Ende mit einer Furtmarkierung ergänzt, die vom Schutzstreifen auf den Radweg schwenkt. In Fahrtrichtung Innenstadt wird das Ende des Schutzstreifens und der Beginn des benutzungspflichtigen Radweges durch die zusätzliche Markierung verdeutlicht. In Fahrtrichtung Porz wird die Wahlmöglichkeit zwischen der weiteren Nutzung der Fahrbahn oder des nicht benutzungspflichtigen Radweges durch die Neumarkierung verdeutlicht.

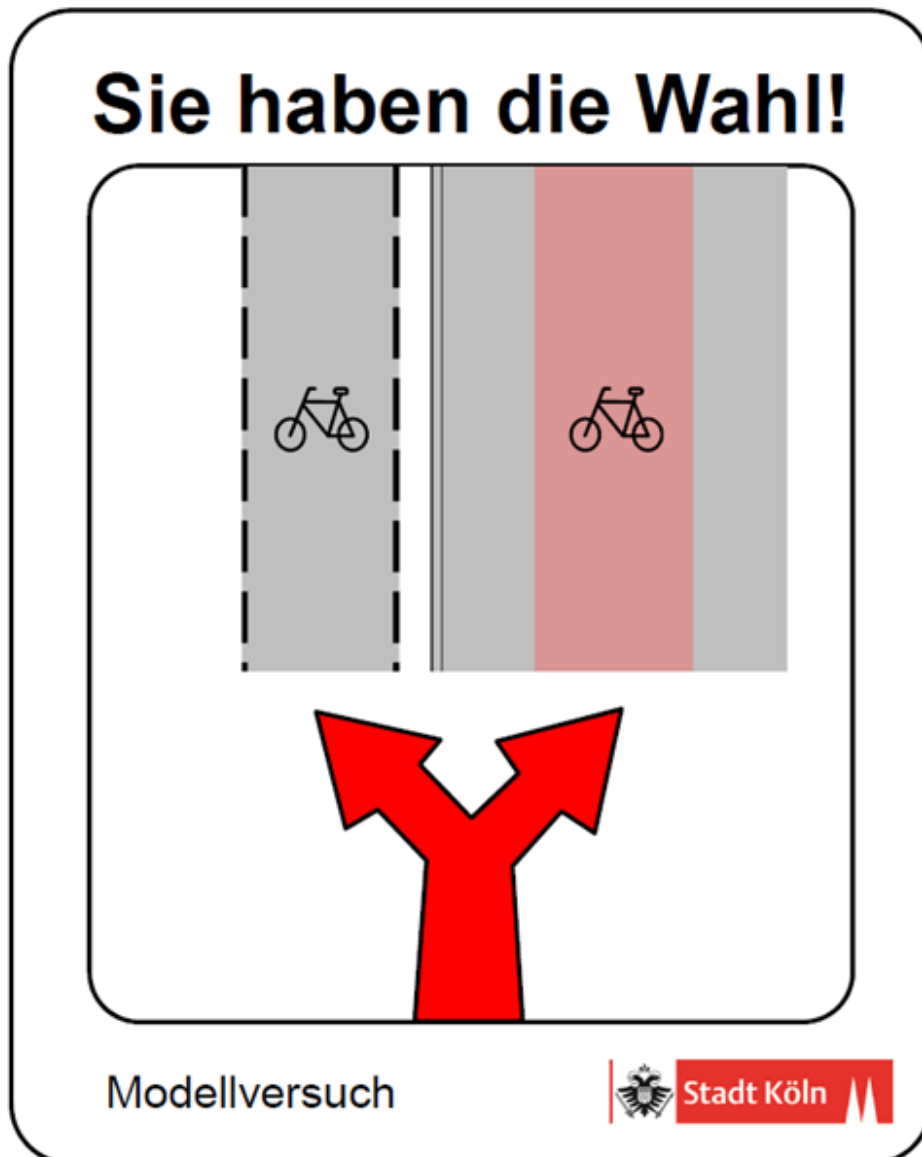


Abbildung 2:optimierte Beschilderung zur Verdeutlichung des Modellversuchs

Die Verwaltung hat ein Hinweisschild entworfen, das den Radfahrenden die Wahlfreiheit zwischen den Schutzstreifen und den nicht benutzungspflichtigen Radwegen aufzeigt. Das Schild wurde am Beginn der Schutzstreifen in beiden Fahrrichtungen vor Hausnummer 264 und 363 sowie am Ende des Schutzstreifens in Fahrtrichtung Porz vor Hausnummer 358a angebracht.



Abbildung 3: Engstelle an der Gaststätte "Zum Boor"



Abbildung 4: geplante Ladezonen (rot) im Untersuchungsgebiet
Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

Anhang 2: Erhebung der Geschwindigkeiten

Die Stadt Köln hat die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge im Bereich der neuen Schutzstreifen untersucht. Hierdurch sollte analysiert werden, ob und wie sich der Schutzstreifen auf die Geschwindigkeiten der Kfz auswirkt. Die Untersuchungen fanden einmal im Jahr 2015, vor Einrichtung der Schutzstreifen und einmal im Jahr 2016, nach der Optimierung der Schutzstreifen, statt.

Die Untersuchung zeigt in nahezu allen Parametern, dass nach der Markierung der Schutzstreifen die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge zurückgegangen sind. Von besonderer Aussagekraft ist der „V85“ Wert. Er beschreibt die Geschwindigkeit, die von 85 % aller Verkehrsteilnehmer eingehalten wird. Dieser Wert wurde im Querschnitt um 4 Km/h verringert.

Vormals war ein 5,54 m breiter Fahrstreifen je Fahrtrichtung vorhanden. Durch die beidseitigen Schutzstreifen wurden die Fahrstreifen auf eine regelkonforme Breite von je ca. 3,50 m reduziert. Den Erfahrungen zufolge führen übermäßig breite Fahrstreifen bei Kraftfahrzeugen oftmals auch zu einer höheren Geschwindigkeit. Den Messungen nach zu urteilen, trifft das auch auf die Siegburger Straße zu. Die Präsenz der Radfahrenden als zusätzliche Verkehrsteilnehmer führt zu einer verstärkten gegenseitigen Rücksichtnahme und damit zur weiteren Verringerung der Geschwindigkeit.

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
2015	3	99	40	30	41	49	10.6
2016	4	84	34	23	36	45	4.5
Differenz	+1	-15	-6	-7	-5	-4	6.1

Beschreibungen

Vmin: Minimale Geschwindigkeit

Vmax: Maximale Geschwindigkeit

Vavg: Durchschnittliche Geschwindigkeit

Vexc %: Geschwindigkeitsüberschreitung in %

V15: Grenzgesewindigkeit für die ersten 15 % der Fahrzeuge

V50: Grenzgesewindigkeit für die ersten 50 % der Fahrzeuge

V85: Grenzgesewindigkeit für die ersten 85 % der Fahrzeuge

Anhang 3: Verkehrsfluss

Vor der Markierung der Schutzstreifen existierte ein überbreiter Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Ohne die Durchfahrt einer Straßenbahn war das Nebeneinanderfahren von 2 Kfz abschnittsweise möglich, führte immer wieder zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Ein reibungsloserer Verkehrsfluss war durch den überbreiten Fahrstreifen nicht zu beobachten. Mit den Schutzstreifen wurde eine eindeutige, einstreifige und regelkonforme Führung geschaffen.

Bei der Durchfahrt einer Straßenbahn reicht der daneben verbleibende Raum nicht aus, um dort den Kfz-Verkehr auf einem eigenen Fahrstreifen zu führen. Hier verbleibt der Autoverkehr hinter oder vor der Straßenbahn. Dies war bereits vor der Markierung der Fall. Eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch den Schutzstreifen ist damit nicht gegeben.

Nachdem beim Runden Tisch Radverkehr Porz im Juni 2017 Zweifel an der Aussage, dass der Radfahrstreifen den Verkehrsfluss der Straßenbahnlinie 7 nicht beeinflusst, aufkamen, wurde die KVB erneut zum Einfluss des Schutzstreifens auf die Straßenbahnlinie 7 befragt. Laut Aussage der KVB sei es sehr schwer, die Auswirkungen des Schutzstreifens auf die Linie 7 zu beurteilen. Im Bereich des Modellprojekts wirken sehr viele Einflussfaktoren, wie parkende und haltende Kfz, Abbiegevorgänge oder querende Fußgänger. Einzelne Fälle, bei denen sich die Straßenbahn und Radfahrende gegenseitig behindert haben, wurden beobachtet. Der Einfluss des Schutzstreifens auf die Pünktlichkeit der Linie 7 kann von der KVB nicht eindeutig beurteilt werden.

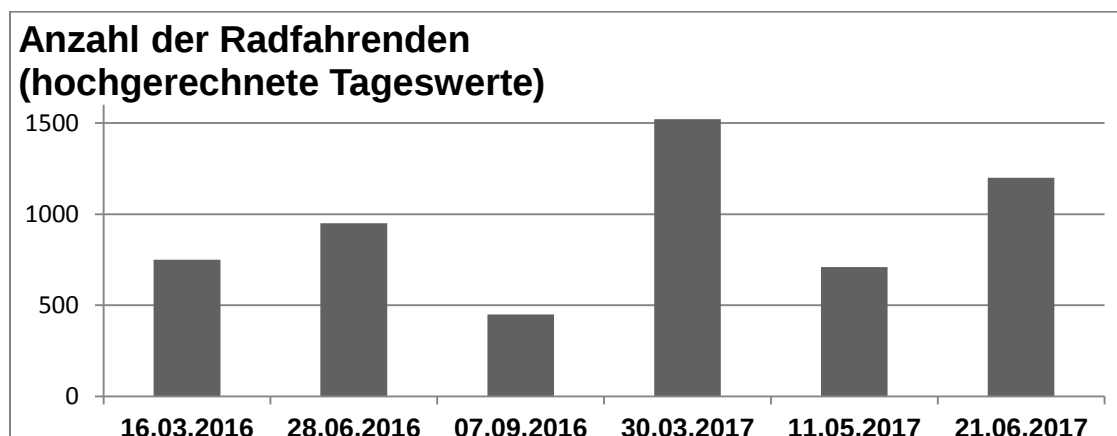
Anhang 4: Radverkehrszählungen

Um das Nutzungsverhalten der Radfahrenden auf den Schutzstreifen und den Radwegen zu dokumentieren, wurden insgesamt 6 Radverkehrszählungen vor Ort durchgeführt.

Es zeigt sich, dass die baulichen Radwege seit der Installation der Schutzstreifen immer noch bevorzugt genutzt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gesamtzahl an täglichen Radfahrenden und die prozentuale Nutzung der Schutzstreifen und der Radwege.

	Stadtauswärts		Stadteinwärts	
	Schutzstreifen	Radweg	Schutzstreifen	Radweg
16.03.16 750 Radfahrer/Tag VOR DER OPTIMIERUNG	27 %	73 %	27 %	73 %
NACH DER OPTIMIERUNG 28.06.16 950 Radfahrer/Tag	32 %	68 %	24 %	76 %
07.09.16 450 Radfahrer/Tag	31 %	69 %	14 %	86 %
30.03.17 1.520 Radfahrer/ Tag	33 %	67 %	12 %	88 %
11.05.17 710 Radfahrer/Tag	31 %	69 %	19 %	81 %
21.06.17 1.200 Radfahrer/ Tag	25 %	75 %	20 %	80 %
Gesamt Ca. 930 Radfahrer/Tag	ca. 30 %	ca. 70 %	ca. 19 %	ca. 81 %

Die hochgerechneten Tageswerte der Radverkehrszählungen schwanken stark. Tendenziell ist ein geringer Anstieg der absoluten Radverkehrszahlen zu belegen und wird durch das Diagramm veranschaulicht.



Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

Anhang 5: Befragung von Radfahrenden im Modellgebiet

Im Juni und August 2017 wurden Radfahrende an 2 Tagen im Modellgebiet von Mitarbeitenden der Verwaltung befragt. Ziel der Befragungen war es, herauszufinden, warum die befragten Personen sich für den Radweg bzw. Schutzstreifen entschieden haben. Zusätzlich wurden die Befragten zu ihren Start- und Zielpunkten befragt. Es wurden insgesamt 50 Personen befragt, von denen 14 auf dem Schutzstreifen und 36 auf dem Radweg im Bereich des Modellversuchs fuhren.

Die Aussagen der Befragten stellen ein zweigeteiltes Bild dar. Es gibt Personen, die den Schutzstreifen bevorzugen und Personen, die lieber den Radweg benutzen. Zwischen den beiden Polen befindet sich eine dritte Gruppe von Radfahrenden, die sich über die Wahl der Radverkehrsinfrastruktur keine Gedanken macht und mal auf dem Schutzstreifen fährt, mal auf dem Radweg unterwegs ist.

Die Gründe für die Nutzung der jeweiligen Infrastruktur sind vielfältig:

- Der Schutzstreifen wird geschätzt, weil man hier schnell vorankommt (4 Nennungen), die Oberfläche ebener ist (2 Nennungen) und es zu keinen Konflikten mit Fußgängern kommen kann (2 Nennungen).
- Der Radweg hingegen wird aufgrund seiner gefühlten Sicherheit (23 Nennungen), aus Gewohnheit (4 Nennungen) und der besseren Erreichbarkeit der Nahversorgung (5 Nennungen) gewählt.

Aus dem Meinungsbild geht hervor, dass für die Befragten sowohl gute Gründe für den Schutzstreifen als auch für den Radweg bestehen. So könnte das Entfernen eines der Radverkehrsinfrastrukturelemente zur Benachteiligung einer Radfahrendengruppe führen. Daher sollten vor dem eventuellen Abbau einer Radverkehrsinfrastruktur die Folgen genau abgewägt werden.

Anhang 6: Bedeutung der Siegburger Straße für das Radverkehrsnetz

Die Bedeutung der Siegburger Straße für den Radverkehr unterscheidet sich je nach räumlicher Dimension. Auf kleinräumlicher Ebene für Fahrten mit dem Rad innerhalb des Stadtteils Poll hat die Siegburger Straße eine ungleich höhere Bedeutung als für den überbezirklichen Radverkehr.

Die Siegburger Straße nimmt in Poll eine wichtige Rolle für den Radverkehr ein. Sie verläuft zentral durch den Stadtteil und verbindet die nördlichen und südlichen Gebiete des Stadtteils miteinander. Viele Nahversorgungseinrichtungen machen die Siegburger Straße zu einem attraktiven Ziel für Radfahrende innerhalb Polls.

Die vermehrte Nutzung der Siegburger Straße könnte auch auf die „Insellage“ Polls zurückzuführen sein (vgl. Abbildung 5). Der Stadtteil ist umgeben von natürlichen (Rhein) und künstlichen Barrieren (Autobahn A4 und Gleisanlagen), die durch eine begrenzte Anzahl von Unterführungen oder Brücken überwunden werden können. Folglich hat der Stadtteil vergleichsweise wenig Ein- und Ausfallstraßen. Durch die geringe Summe der Ein- und Ausfallstraßen erhalten all diese Straßen zwangsläufig eine größere Bedeutung und werden dementsprechend häufiger benutzt.

Die Annahme, dass die Siegburger Straße für den kleinräumigen Radverkehr innerhalb Polls vermehrt genutzt wird, als für überbezirkliche Fahrten kann durch die Betrachtung der Start und Zielpunkte der Radfahrenden während der Befragungen zusätzlich bestätigt werden. Von den 50 Befragten, gaben insgesamt 42 Personen an, ihr Ziel- und/oder Startpunkt liege in Poll.

Ein Vergleich der Radverkehrszahlen der Alfred-Schütte-Allee mit denen auf der Siegburger Straße belegt, dass ein Großteil der überbezirklichen Fahrten über die Route am Rhein vorgenommen wird. Die Route entlang des Rheins auf der Alfred-Schütte-Allee ist in etwa 700 Meter länger. Das flüssigere Vorankommen und das niedrigere Verkehrsaufkommen entlang des Rheins sind aus Sicht der Radfahrenden wahrscheinlich die wichtigsten Motive für die Wahl dieser Route bei überbezirklichen Fahrten.



Abbildung 6: Der Stadtteil Poll, vielbefahrene Radrouten

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

Erhebung der Radverkehrszahlen in Poll

-  Ergebnisse von Verkehrszählungen auf der Siegburger Straße
Durchschnittlich 800 – 1000 Radfahrer pro Tag
-  Automatische Zählstelle an der Alfred-Schütte-Allee
Durchschnittlich 1400 Radfahrer pro Tag

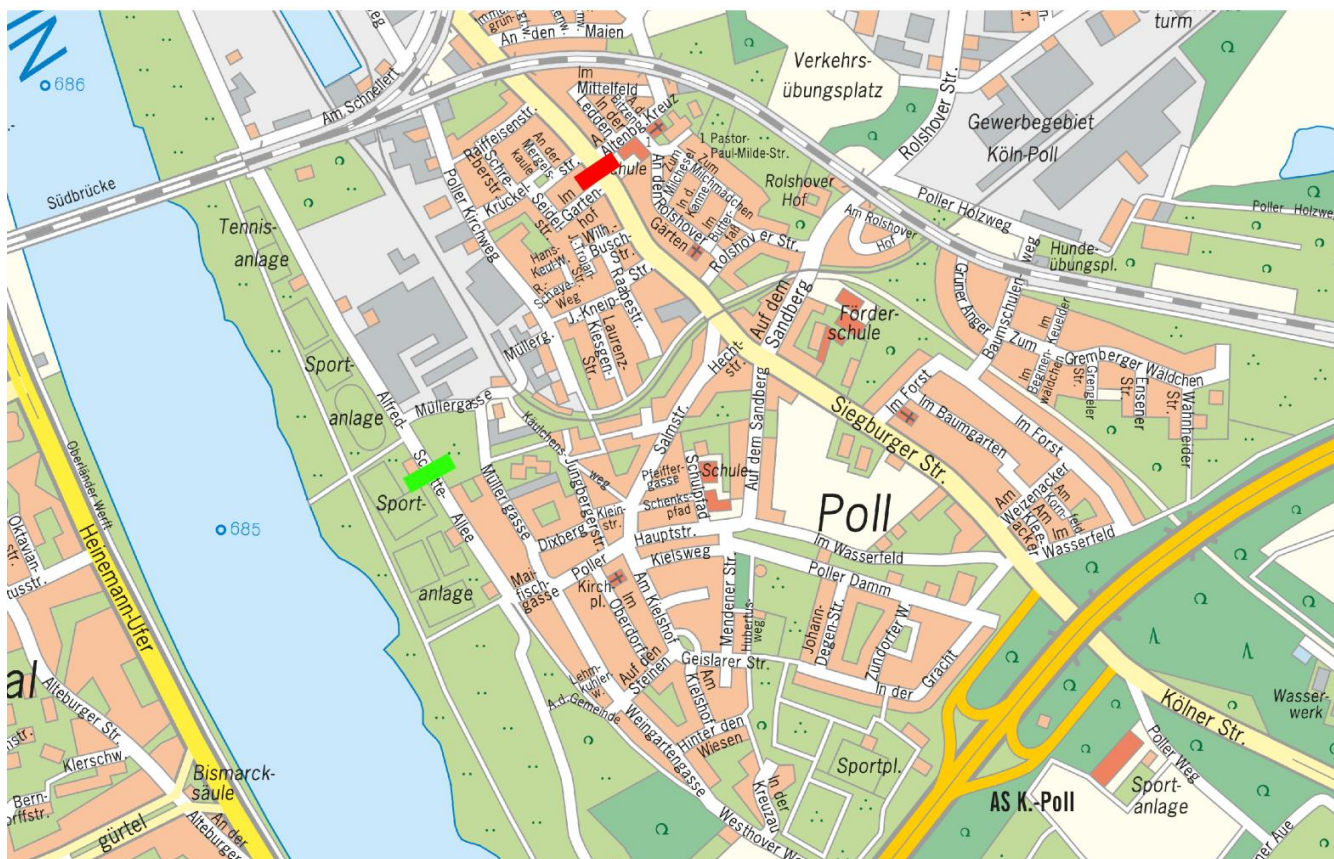


Abbildung 7: Erhebung der Radverkehrszahlen in Poll und Lage der Zählstellen

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

Anhang 7: Videobefahrungen zur Analyse der Konfliktsituationen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen wurden Videobefahrungen mit einer auf dem Fahrrad montierten Kamera durchgeführt. Die Befahrung dient der Dokumentation und Analyse von Konfliktsituationen auf der Siegburger Straße zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden.

Das Modellgebiet wurde mehrere Male auf den Schutzstreifen und auf den Radwegen abgefahren und die Fahrten dabei aufgezeichnet. Bei der anschließenden Sichtung des Videomaterials wurden die aufgezeichneten Konfliktpunkte auf einer Karte nach Typ des Konflikts farblich markiert (vgl. Abbildung 8 bis 11). Auf den Schutzstreifen entstanden die Konflikte durch parkende und haltende Kfz, abbiegende Kfz und den Lieferverkehr. Auf den Radwegen traten Konflikte mit zu Fuß Gehenden, mit haltenden und parkenden Kfz sowie in Bereichen der Außengastronomie auf.

Die Videobefahrungen verdeutlichen, in welchen Bereichen Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmenden auftreten. Besonders im südlichen Teil des Modellversuchs zwischen Hausnummer 329 und Hausnummer 371 waren vermehrt Konflikte zu beobachten.

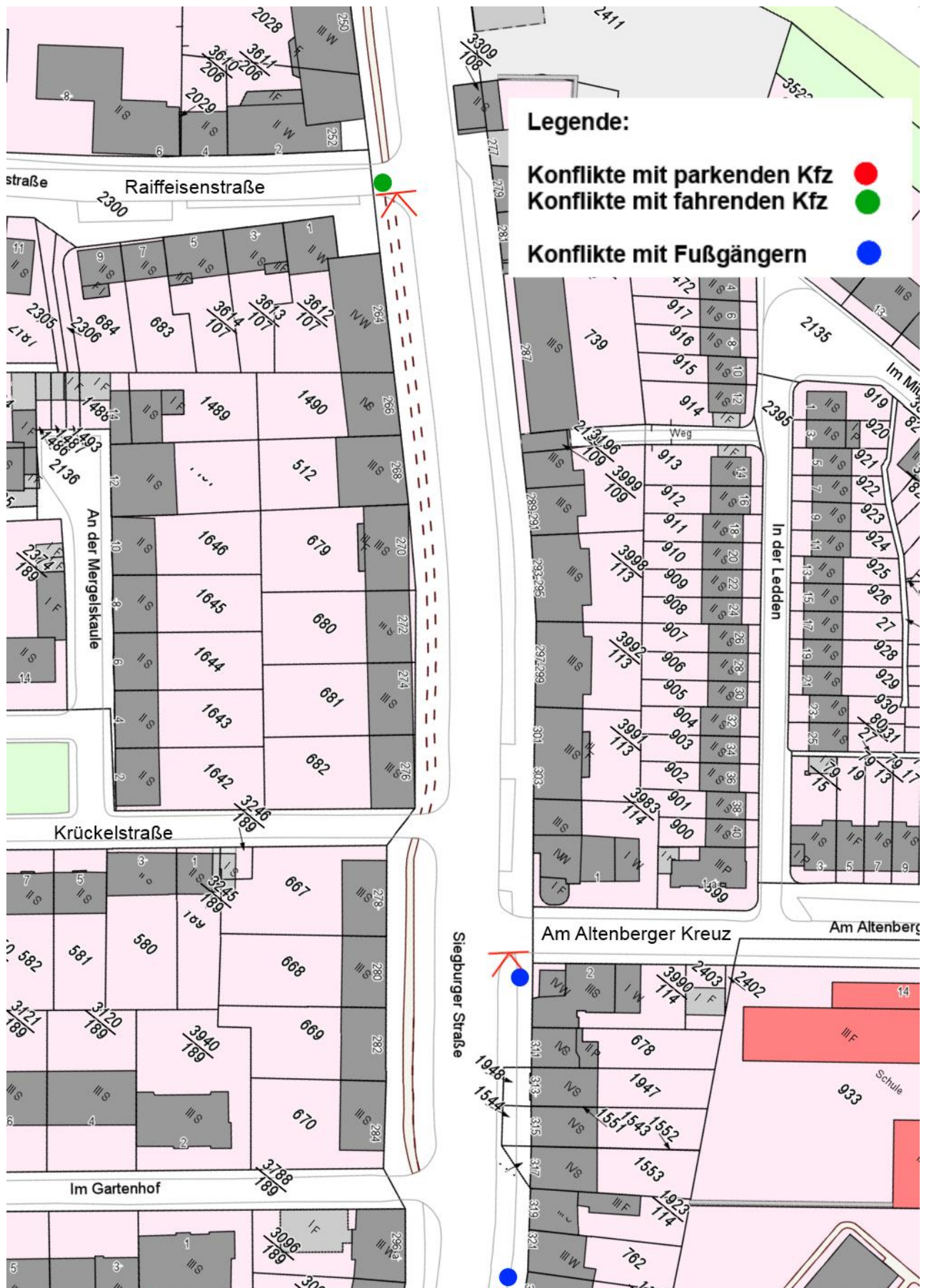


Abbildung 8: Konflikte von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem baulichen Radweg (Abschnitt Nord)

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

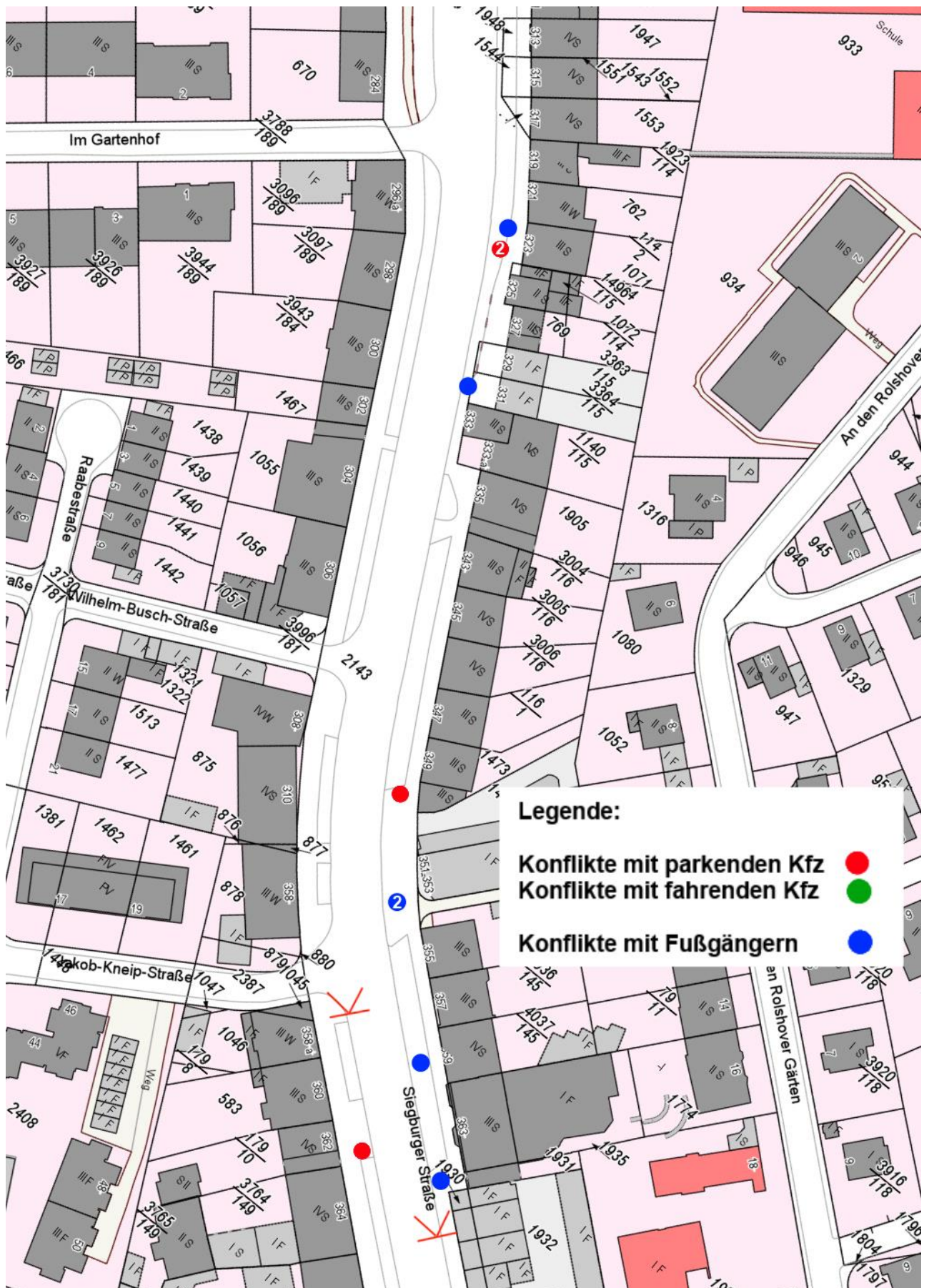


Abbildung 9: Konflikte vom Radfahren mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem baulichen Radweg (Abschnitt Süd)

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

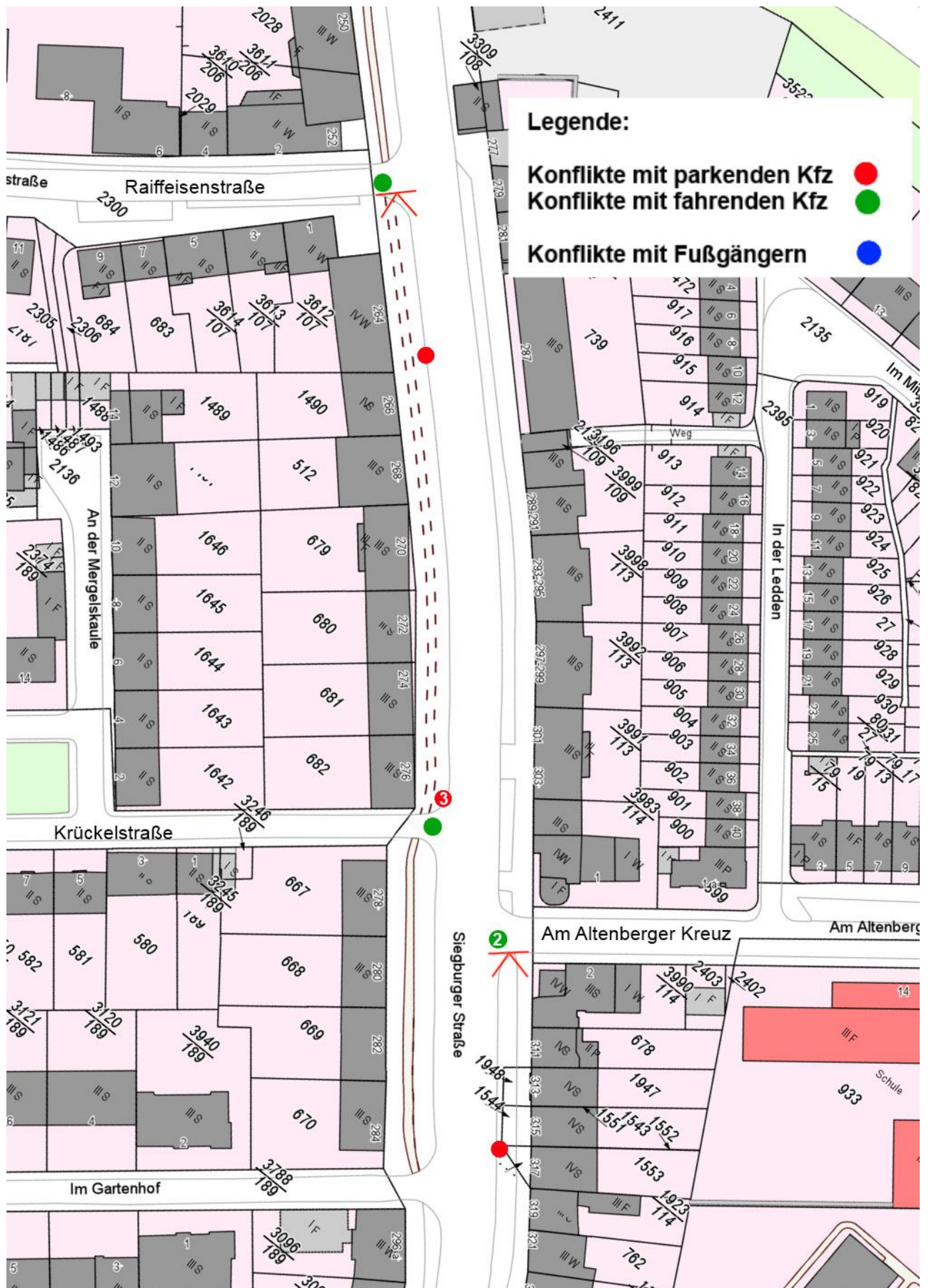


Abbildung 10: Konflikte von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem Schutzstreifen (Abschnitt Nord)

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017

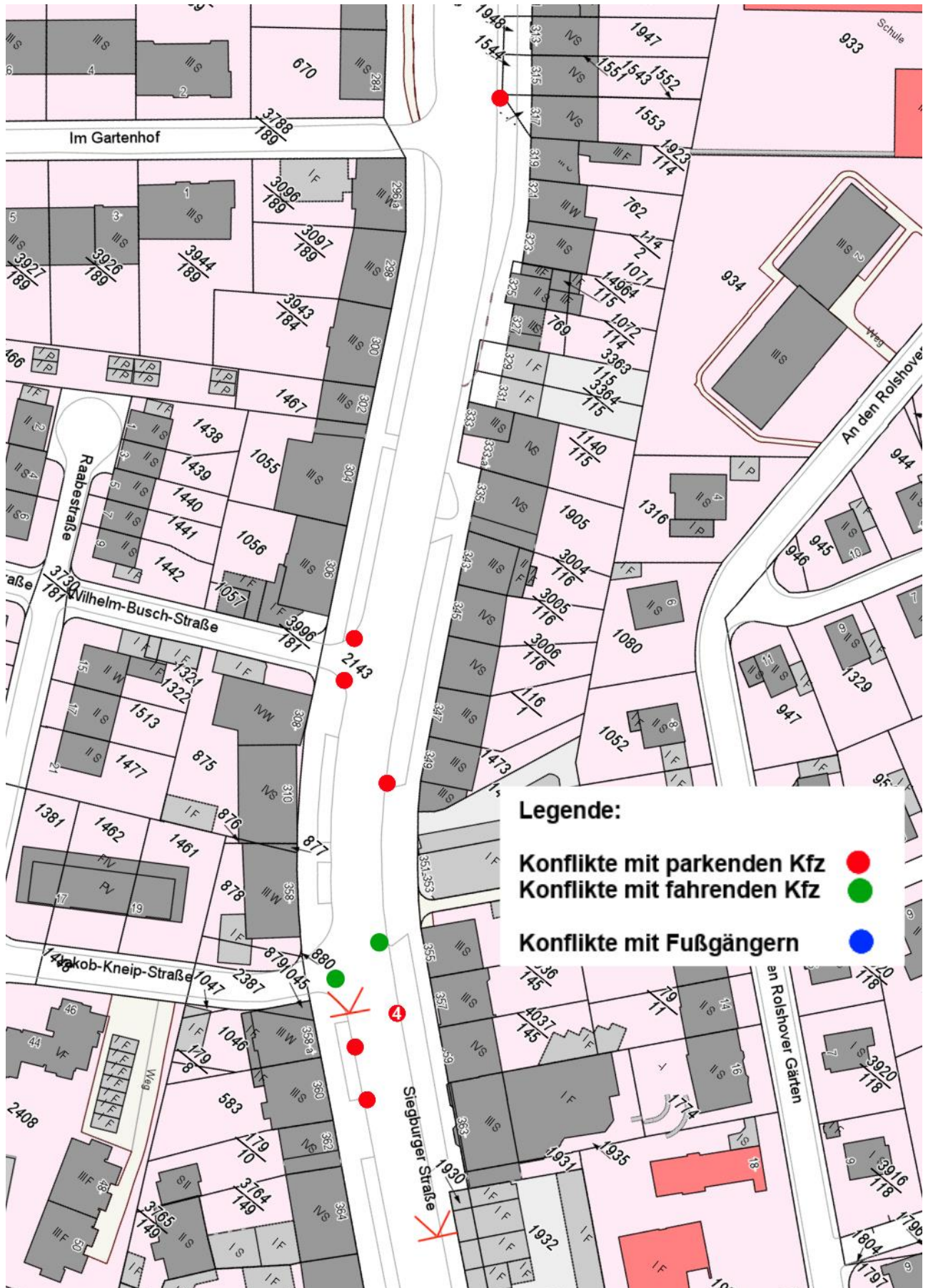


Abbildung 11: Konflikte von Radfahrenden mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem Schutzstreifen (Abschnitt Süd)

Vorläufiger Untersuchungsbericht zur „Testphase Fahrradschutzstreifen“
Ausfertigung für den Runden Tisch Radverkehr am 04.12.2017