

Ergebnisse aus den Befragungen zum Radhauptnetz Düsseldorf – Klever Straße und Jülicher Straße

Methodik

Ziel der Untersuchung war eine Bewertung der Umbaumaßnahmen auf den Straßen Klever Straße / Jülicher Straße aus Sicht der Radfahrenden vor Ort. Vor den Umbaumaßnahmen waren nur Radwege im Seitenraum mit unzureichenden Breiten für den Radverkehr vorhanden. Nach den Umbaumaßnahmen im Jahr 2019 ist eine durchgehende Radverkehrsführung (Radfahrstreifen) markiert worden.

Um die Akzeptanz und die Sicherheit der neuen Anlagen aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer zu bewerten, ist die Wahrnehmung der jeweiligen Ist-Situation durch die Radfahrenden vor Ort ermittelt worden. Hierzu wurde eine Befragung der Fahrradfahrenden im Untersuchungsgebiet vor und nach dem Umbau durchgeführt.

Standorte

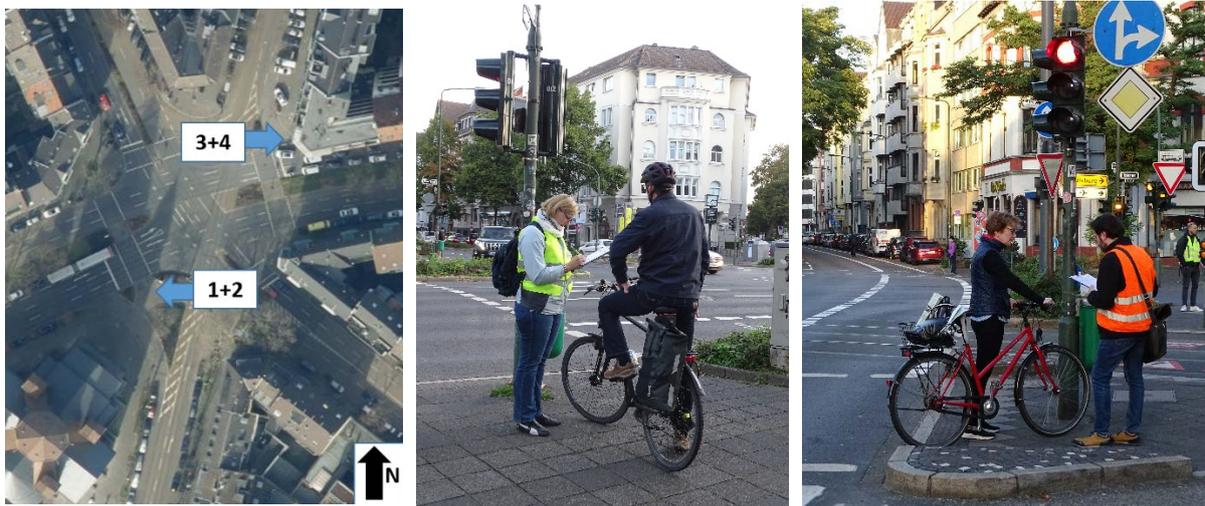


Abbildung 1: Befragungsstandorte am Knoten Klever Straße / Jülicher Straße / Roßstraße
Quellen: geoportal.nrw; eigene Aufnahmen

Die Befragenden waren an den beiden Verkehrsinseln am Knoten Klever Straße / Jülicher Straße / Roßstraße positioniert. Auf der nördlichen Seite des Knotens wurden die Fahrradfahrenden in Richtung Westen und auf der südlichen Seite des Knotens in Richtung Osten befragt. Abbildung 1 zeigt eine Karte, auf der die Standorte eingezeichnet sind. Die Standorte waren bei der Vorher-Befragung und bei der Nachher-Befragung identisch.

Zeitraum

Die Vorher-Befragung wurde am Freitag, 25.09.2015 (Wetter: 20° / bewölkt) und die Nachher-Befragung am Donnerstag, 06.09.2019 (22° / bewölkt) durchgeführt. Die Befragungsdauer betrug jeweils insgesamt 8 Stunden und wurde in den folgenden Spitzenstunden des Radverkehrs durchgeführt: 07:00 - 10:00 Uhr / 12:00 - 14:00 Uhr / 15:00 – 18:00 Uhr. Die Befragungszeiträume wurden nach dem FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ ausgewählt.

Umfang der Stichprobe



September 2015 - Vorher

- 178 Fragebögen vor Ort
 - 33 Rückläufer per Post¹
- ➔ Summe: 211 Fragebögen



September 2019 - Nachher

- 204 Fragebögen vor Ort
 - 70 Rückläufer per Post¹
- ➔ Summe: 274 Fragebögen

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet im Jahr 2015 211 Radfahrende und im Jahr 2019 274 Radfahrende befragt. Um die Antwortwahrscheinlichkeit zu erhöhen, wurden den Radfahrenden bei den Befragungen Fragebögen mit einem frankierten Rückumschlag mitgegeben. Dieses Vorgehen hat sich in beiden Untersuchungen bewährt. Die Rücklaufquote lag dabei bei 50 %. Die Fragebögen aus der Vor-Ort-Erhebung und die Fragebögen aus der Post wiesen inhaltlich keine signifikanten Unterschiede auf. Daher wurden beide Stichproben gemeinsam ausgewertet.

Zusammenfassung der Ergebnisse der Befragung Klever Straße / Jülicher Straße

Mehr Bus, Bahn und Autofahrende sind nach dem Umbau mit dem Fahrrad unterwegs.

- Die Anzahl der Befragten, die neben dem Fahrrad auch regelmäßig mit dem PKW unterwegs sind stieg um 17% auf 31%.
- 32 % der Befragten nutzen regelmäßig Busse und Bahnen neben dem Fahrrad (vorher 36%).
- 16% der Befragten sind ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs (vorher 35%).

Die neue Radverkehrsanlage wird nach dem Umbau von den Fahrradfahrenden in Düsseldorf sehr gut bewertet.

- Die Führung für den Radverkehr entlang der Straße und an Kreuzungen wurde nach dem Umbau von mehr als 50 % der Befragten mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet (vorher <3 %).
- Insbesondere die Breite der Radverkehrsanlagen wurde positiv bewertet. 80 % der Befragten bewerteten diese mit „gut“ oder „sehr gut“.
- 86 % der Befragten bewerteten die Radverkehrsführung nach dem Umbau mit „besser“ oder „viel besser“.

¹ Fragebögen, die per Post zurückgesendet wurden

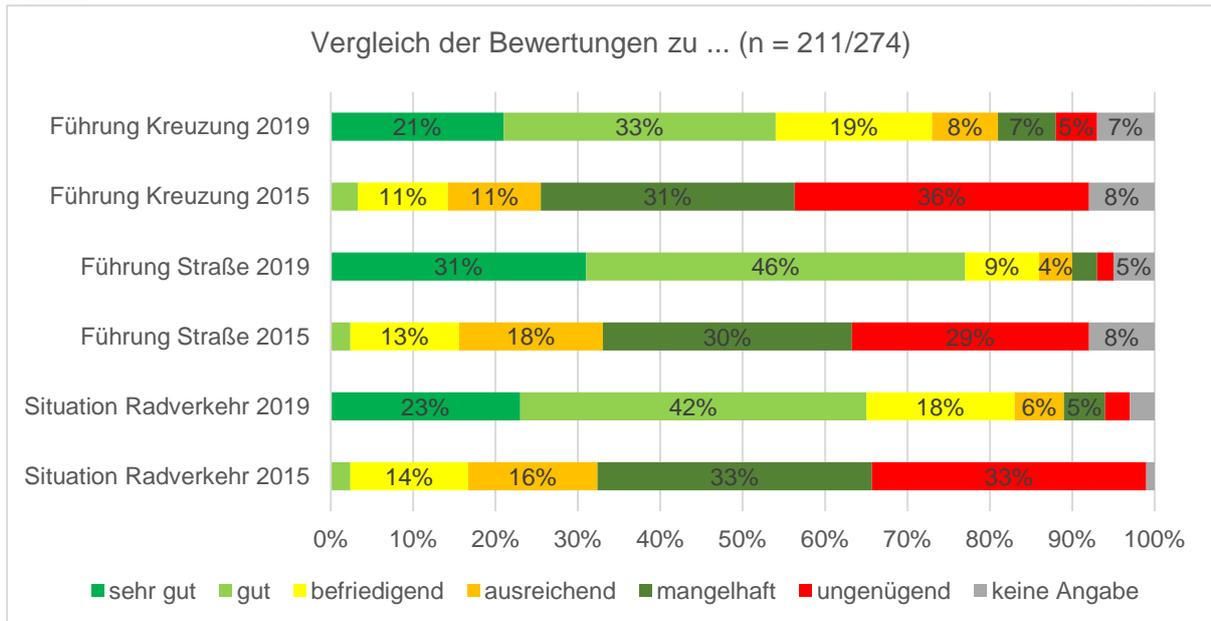


Abbildung 2: Vergleich der von den Befragten vergebenen Schulnoten vor und nach dem Umbau bezogen auf Kreuzungen, Streckenabschnitte und für die Situation des Radverkehrs auf der Straße insgesamt.

Die Radverkehrsanlage wird nach dem Umbau von den Fahrradfahrenden in Düsseldorf als sicherer empfunden.

- Die Frage wie sicher sich die Radfahrenden auf der Radverkehrsanlage fühlen wurde nach dem Umbau im Durchschnitt mit der Schulnote 2,3 beantwortet (vorher 4,2).
- Als Gründe werden die neuen Radverkehrsanlagen sowie kaum Konflikte mit dem PKW-Verkehr genannt.
- Bei der Nachfrage warum diese Straße nur selten oder gar nicht benutzt wird, ist die Antwort „Diese Straße ist mir zu unsicher“ nach dem Umbau um 6% Punkte auf 11,9% gesunken.

Die Infrastruktur wird 2019 nicht mehr als Problem angesehen. Weiterhin kritische Punkte sind für die Befragten Konflikte mit parkenden Fahrzeugen (134 Nennungen), zu hohe Verkehrsstärken (54 Nennungen) und unsichere beziehungsweise zu viele Kreuzungen (51 Nennungen).

Bearbeitung: Bergische Universität Wuppertal
Simon Hummel
knappe@uni-wuppertal.de