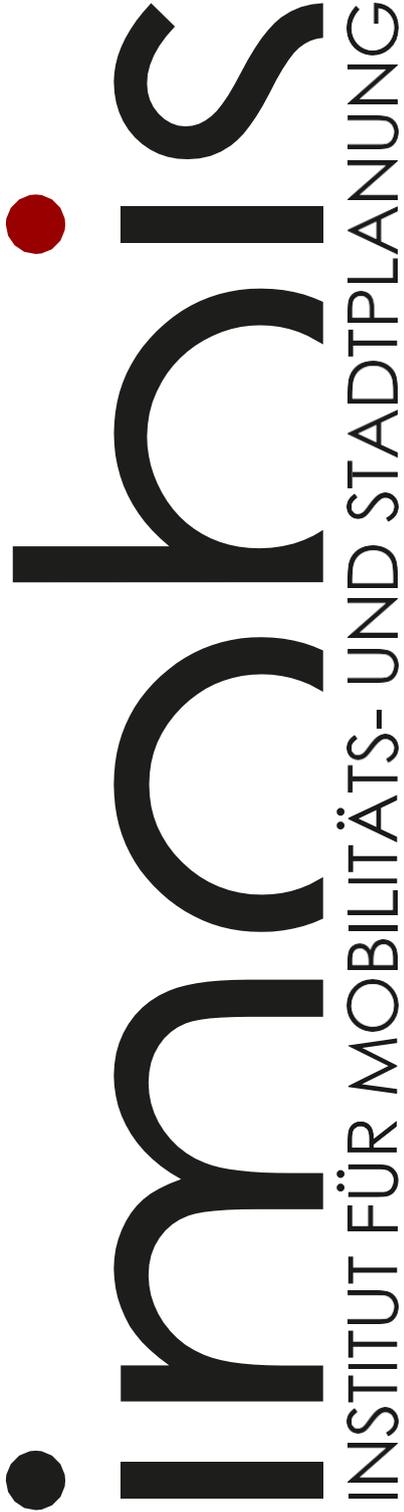


EVALUATIONSBERICHT BUERSCHE STRAÙE



STAND: 02.01.2025

INHALT

ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	3
TABELLENVERZEICHNIS.....	4
ÜEBRBlick EVALUATIONSKONZEPT.....	5
EVALUATIONSERGEBNISSE.....	6
1. Parkraumerhebung	6
2. Knotenpunktzählung	9
3. Befragung: Ruhender Verkehr und Anwohnerschaft	12
4. Kurzinterviews: Radfahrende	18
ZUSAMMENFASSUNG.....	24
ANHANG.....	25

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Erhebungsgebiete.....	7
Abbildung 2: Gesamtübersicht: Anzahl der durchschnittlich pro Tag parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum und Auslastung der öffentlichen Stellplätze pro Gebiet (Mittelwerte aus allen Erhebungstagen).....	9
Abbildung 3: Übersicht über Zählstandorte und Abschnitte der Buersche Straße.....	10
Abbildung 4: Ergebnisse der Radverkehrszählung wochentags.....	10
Abbildung 5: Ergebnisse der Radverkehrszählung samstags.....	11
Abbildung 6: Ergebnisse der Pkw-Zählung wochentags.....	11
Abbildung 7: Ergebnisse der Pkw-Zählung samstags.....	11
Abbildung 8: Altersverteilung der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung.....	12
Abbildung 9: Geschlecht der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung.....	12
Abbildung 10: Wohnort der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung.....	13
Abbildung 11: Anteil der Teilnehmenden, die in einem Wohngebiet nahe der Buersche Straße wohnen, pro Gebiet.....	13
Abbildung 12: Hauptverkehrsmittel der Befragte auf der Buersche Straße und in Gladbeck allgemein.....	14
Abbildung 13: Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation auf der Buersche Straße vor und während des Versuchs.....	14
Abbildung 14: Bewertung des Verkehrsversuchs vor der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel der Befragten.....	15
Abbildung 15: Bewertung des Verkehrsversuchs während der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel der Befragten.....	15
Abbildung 16: Bewertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr vor der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel.....	16
Abbildung 17: Bewertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr während der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel.....	16
Abbildung 18: Regelmäßiger Abstellort des Pkws vor und während der Maßnahme.....	16
Abbildung 19: Sicherheitsempfinden der Radfahrer:innen auf der Buersche Straße vor und während der Maßnahme.....	17
Abbildung 20: Einstellung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums unterteilt nach Hauptverkehrsmittel, vor der Maßnahme.....	17
Abbildung 21: Einstellung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums unterteilt nach Hauptverkehrsmittel, während der Maßnahme.....	18
Abbildung 22: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen vor dem Verkehrsversuch.....	18
Abbildung 23: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen während des Verkehrsversuchs.....	19
Abbildung 24: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen nach dem Verkehrsversuch.....	19

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht Evaluierungsbausteine	5
Tabelle 2: Termine und Zeiten der Parkraumerhebung.....	6
Tabelle 3: Ergebniszusammenfassung der Parkraumerhebung.....	7
Tabelle 4: Ergebniszusammenfassung der Parkraumerhebung wochentags.....	8
Tabelle 5: Ergebnisse der Parkraumerhebung samstags.....	8
Tabelle 6: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße im Ausgangszustand	20
Tabelle 7: Wünsche für die Buersche Straße, vor der Maßnahme	20
Tabelle 8: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße während des Versuchs	20
Tabelle 9: Beurteilung des Verkehrsversuchs	21
Tabelle 10: Meinung zur Fortführung des Verkehrsversuchs.....	21
Tabelle 11: Wünsche für die Buersche Straße während des Versuchs	21
Tabelle 12: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße nach dem Versuch.....	22
Tabelle 13: Beurteilung des Verkehrsversuchs nach dem Versuch.....	22
Tabelle 14: Meinung zu Mischverkehr	22
Tabelle 15: Wünsche für die Buersche Straße nach dem Versuch.....	23

ÜEBRBLICK EVALUATIONSKONZEPT

Die Buersche Straße bildet eine zentrale Verbindungsachse zwischen der Gladbecker Innenstadt und den Gelsenkirchener Stadtteilen Buer und Nord. Allerdings entspricht ihr baulicher Zustand hinsichtlich der Radverkehrsführung weder den heutigen Standards noch den Anforderungen der Verkehrssicherheit. Um eine Verbesserung der Situation zu prüfen, wurde im März 2023 beschlossen, einen einjährigen Verkehrsversuch durchzuführen. Ziel dieses Versuchs war es, eine neue Straßenraumaufteilung zu testen, die eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglicht. Im Zuge dessen wurde ein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet, wobei 190 Pkw-Stellplätze entfernt wurden. Am 18. April 2024 wurde jedoch der vorzeitige Abbruch des Verkehrsversuchs beschlossen.

Zwischen Juni 2023 und Oktober 2024 wurde die veränderte Verkehrsführung auf der Buersche Straße erprobt. Innerhalb dieses Zeitraums erfolgte eine systematische Evaluierung der Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung. Zusätzlich wurde der Ausgangszustand vor Beginn der Maßnahme erhoben und auch nach Auflösung des Verkehrsversuch eine Nachher-Erhebung durchgeführt. Die Evaluation erfolgte durch die Universität Duisburg-Essen im Rahmen des Forschungsprojekts „GlaMobi – Gladbecker Mobilität für Alle“. Das Evaluationskonzept basierte auf vier zentralen Elementen:

Vorher-Erhebung	Während der Maßnahme	Nachher-Erhebung
<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumerhebung • Knotenpunktzählung • Online-Befragung • Kurzinterviews mit Radfahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumerhebung • Knotenpunktzählung • Online-Befragung • Kurzinterviews mit Radfahrenden 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumerhebung • Kurzinterviews mit Radfahrenden

Tabelle 1: Übersicht Evaluierungsbausteine

EVALUATIONSERGEBNISSE

I. Parkraumerhebung

Vorgehen

Aufgrund der Reduzierung der Stellplätze auf der Buersche Straße während des Verkehrsversuchs, wurden die Auswirkungen auf die Stellplatzauslastung untersucht. Im Rahmen der Parkraumanalyse wurden die Buersche Straße selbst, die angrenzenden Wohngebiete nördlich und südlich der Straße sowie der Festplatz südlich der Innenstadt betrachtet. Der Festplatz diente während des Verkehrsversuchs als kostenlose, innenstadtnahe Parkmöglichkeit.

Die Erhebung umfasste die quantitative Erfassung von Fahrzeugen nach absoluter Häufigkeit je Zählabschnitt. Gezählt wurden Pkw, Lkw und motorisierte Zweiräder, jedoch ausschließlich auf öffentlichen Flächen und nicht auf privaten oder gewerblichen Stellplätzen. Die Zählungen erfolgten in sechs unterschiedlichen Wochen jeweils an einem Werktag (Donnerstag) und einem Wochenendtag (Samstag) zu jeweils drei festen Zeitpunkten pro Tag. Zur Einordnung der Parkraumsituation während des Versuchs wurden sowohl der Ausgangszustand vor der Maßnahme als auch die Situation nach Beendigung des Versuchs erhoben.

Donnerstags	Samstags
8-9 Uhr	9-10 Uhr
13-14 Uhr	13-15 Uhr
17-18 Uhr	18-19 Uhr

Vorher-Erhebung	Während der Maßnahme	Nachher-Erhebung
Do 16.03.2023 Sa 18.03.2023	Do 07.09.2023 Sa 09.09.2023	Do 07.11.2024 Sa 09.11.2024
	Do 19.10.2023 Sa 21.10.2023	
	Do 11.04.2024 Sa 13.04.2024	
	Do 13.06.2024 Sa 15.06.2024	

Tabelle 2: Termine und Zeiten der Parkraumerhebung

Ergebnisse

Hinweis: Zur Vergleichbarkeit wird im Folgenden ausschließlich von Pkws gesprochen. In die Kalkulation sind die anderen Fahrzeuge wie folgt eingeflossen: 1Lkw = 2 Pkw, 1 motorisiertes Zweirad = 0,5 Pkw.

Abbildung 1 zeigt die Unterteilung des Untersuchungsgebietes in kleinere Erhebungsgebiete, um konkretere Aussagen über die verschiedenen Wohngebiete und Verkehrsräume treffen zu können.

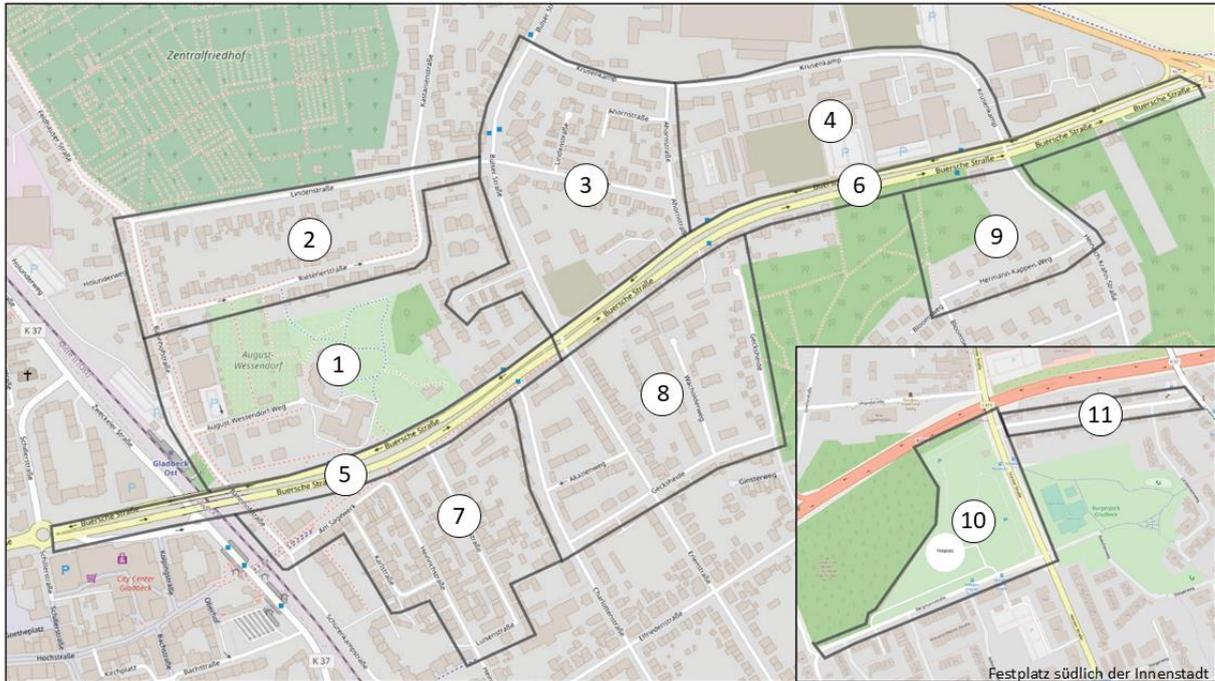


Abbildung 1: Erhebungsgebiete

1) Anzahl der durchschnittlich pro Tag parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum und Auslastung der öffentlichen Stellplätze pro Gebiet (Mittelwerte aus allen Erhebungstagen und Uhrzeiten):

Gebietsnummer	Vorher-Erhebung		Während der Maßnahme		Nachher-Erhebung	
	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung
1	37	131%	44	157%	40	143%
2	70	91%	82	106%	90	116%
3	132	131%	127	125%	125	124%
4	30	*	27	*	26	*
5	84	62%	13	50%	89	65%
6	67	49%	42	72%	50	36%
7	128	102%	147	108%	98	72%
8	140	304%	120	261%	120	261%
9	9	*	10	200%	4	80%
10	89	37%	95	40%	119	50%
11	25	179%	24	171%	24	171%

Tabelle 3: Ergebniszusammenfassung der Parkraumerhebung

* keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

- 2) Anzahl der durchschnittlich pro Tag parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum und Auslastung der öffentlichen Stellplätze wochentags (Tagesdurchschnitt aus allen drei Tageszeiten):

Gebietsnummer	Vorher-Erhebung		Während der Maßnahme		Nachher-Erhebung	
	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung
1	43	154%	49	175%	42	150%
2	61	79%	78	101%	83	107%
3	132	131%	126	124%	127	126%
4	33	*	37	*	39	*
5	131	96%	17	65%	109	80%
6	56	41%	38	66%	51	37%
7	125	99%	146	107%	117	86%
8	85	185%	105	228%	97	211%
9	4	*	10	200%	7	140%
10	119	50%	138	58%	122	51%
11	21	150%	17	121%	19	136%

Tabelle 4: Ergebniszusammenfassung der Parkraumerhebung wochentags

* keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

- 3) Anzahl der durchschnittlich pro Tag parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum und Auslastung der öffentlichen Stellplätze am Samstag (Tagesdurchschnitt aus allen drei Tageszeiten):

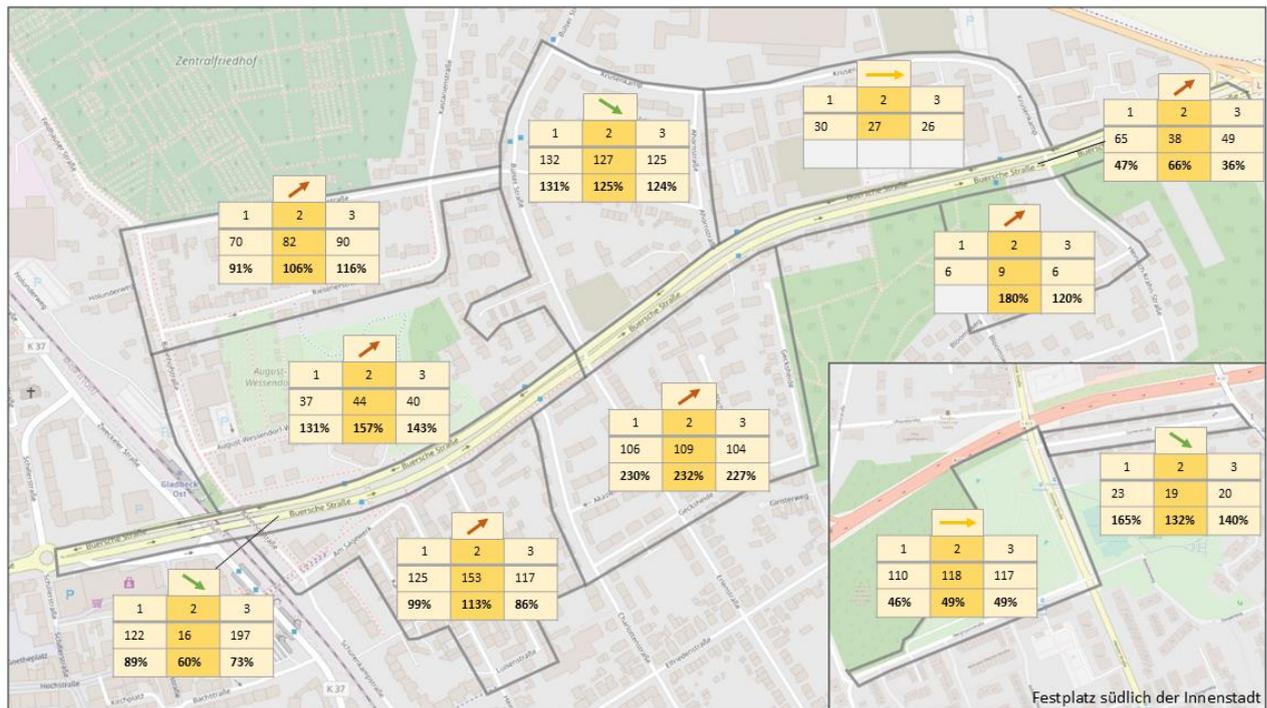
Gebietsnummer	Vorher-Erhebung		Während der Maßnahme		Nachher-Erhebung	
	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung	Anzahl Pkw	Auslastung
1	30	107%	39	139%	38	136%
2	79	103%	86	112%	97	126%
3	131	130%	127	125%	123	122%
4	26	*	19	*	13	*
5	122	82%	14	55%	88	65%
6	73	53%	42	72%	48	35%
7	124	98%	160	118%	116	85%
8	126	274%	115	245%	112	224%
9	8	*	9	180%	5	100%
10	101	42%	114	48%	122	51%
11	25	179%	20	143%	20	143%

Tabelle 5: Ergebnisse der Parkraumerhebung samstags

* keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Während des Verkehrsversuchs ist auf dem westlichen Abschnitt der Buersche Straße (Gebiet 5) trotz Wegfall einiger Stellplätze die Stellplatzauslastung gesunken. Im östlichen Teil der Buersche Straße (Gebiet 6) ist die Parkraumauslastung angestiegen, jedoch waren die öffentlichen Stellplätze während des Versuchs durchschnittlich nur zu 66 % ausgelastet.

Insgesamt hat sich die Stellplatzauslastung während des Verkehrsversuchs insbesondere in den innenstadtnahen Wohngebieten erhöht. Einige Gebiete (1, 2 und 8) konnten auch bereits vor dem Verkehrsversuch eine hohe Auslastung vorweisen. Auf der Festwiese konnte in der Summe keine Veränderung festgestellt werden. Unter der Woche wurde der Festplatz während des Verkehrsversuchs etwas stärker genutzt.



☐ = keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Abbildung 2: Gesamtübersicht: Anzahl der durchschnittlich pro Tag parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum und Auslastung der öffentlichen Stellplätze pro Gebiet (Mittelwerte aus allen Erhebungstagen)

Eine weitere Differenzierung der Parkraumauslastung nach Uhrzeiten befindet sich im Anhang.

2. Knotenpunktzählung

Vorgehen

An drei Knotenpunkten entlang der Buersche Straße wurden an 10 Terminen über einen Zeitraum von 24 Stunden alle Verkehrsströme mit Hilfe von Verkehrskameras erfasst. Die Zählung wurde von der Stadt Gladbeck beauftragt. Lediglich die Auswertung erfolgte durch die Universität Duisburg-Essen. Ziel der Untersuchung ist es festzustellen, ob durch den Verkehrsversuch Veränderungen im Radverkehrsaufkommen zu beobachten sind und wie sich der Wegfall der Stellplätze auf den Pkw-Verkehr ausgewirkt hat.

Die Erhebungen fanden jeweils donnerstags und samstags, teilweise zeitgleich mit der Parkraumerhebung statt:

	Donnerstags	Samstags
1	11.05.23	13.05.23
2	19.10.23	21.10.23
3	11.04.24	13.04.24
4	13.06.24	15.06.24
5	27.09.24	29.09.24

Die Zählungen wurden an den Knotenpunkten 1) Kreisverkehr Buersche Straße – Schillerstraße, 2) Buersche Straße – Bülser Straße und 3) Buersche Straße – Krusenkamp durchgeführt.

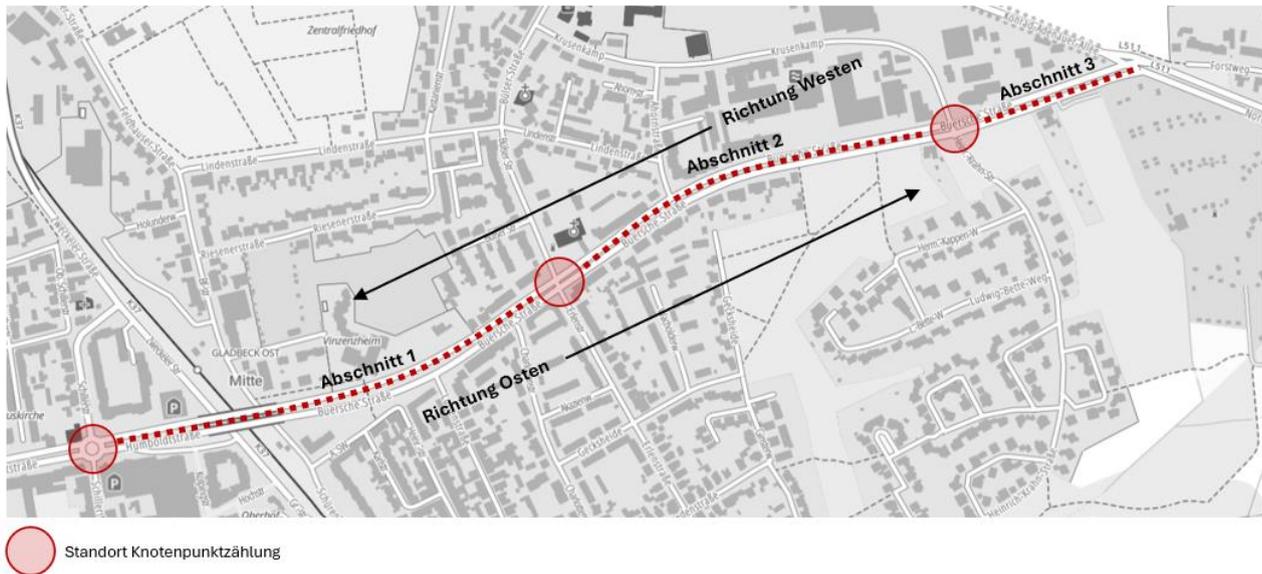


Abbildung 3: Übersicht über Zählstandorte und Abschnitte der Biersche Straße

Ergebnisse

Die Radverkehrszählung zeigt, dass nach der Realisierung der Protected Bike Lane eine Zunahme des Radverkehrs an Werktagen zu verzeichnen ist. In allen drei Abschnitten wurden im Vorher-Zustand (erster Zähltermin) die wenigsten Radfahrenden gezählt (vg. Abb. 4).

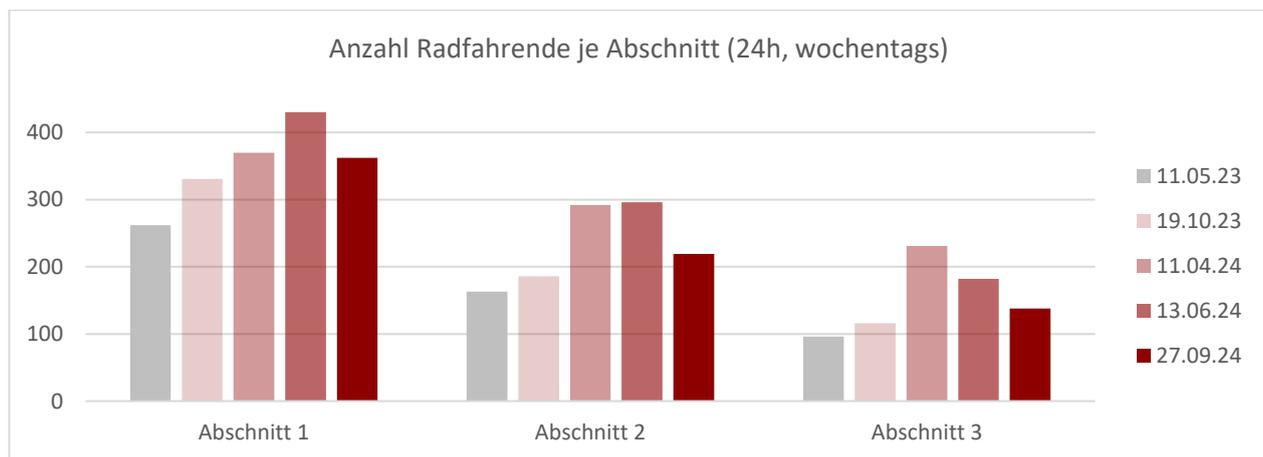


Abbildung 4: Ergebnisse der Radverkehrszählung wochentags

Bei den Samstagzählungen konnte keine Zunahme des Radverkehrs festgestellt werden. Insgesamt ist der Radverkehr an den Zähltagen während der Maßnahme geringer als vor der Maßnahme. Lediglich am 13.04.24 wurden deutlich mehr Radfahrende als an den übrigen Tagen gezählt (vgl. Abb. 5).

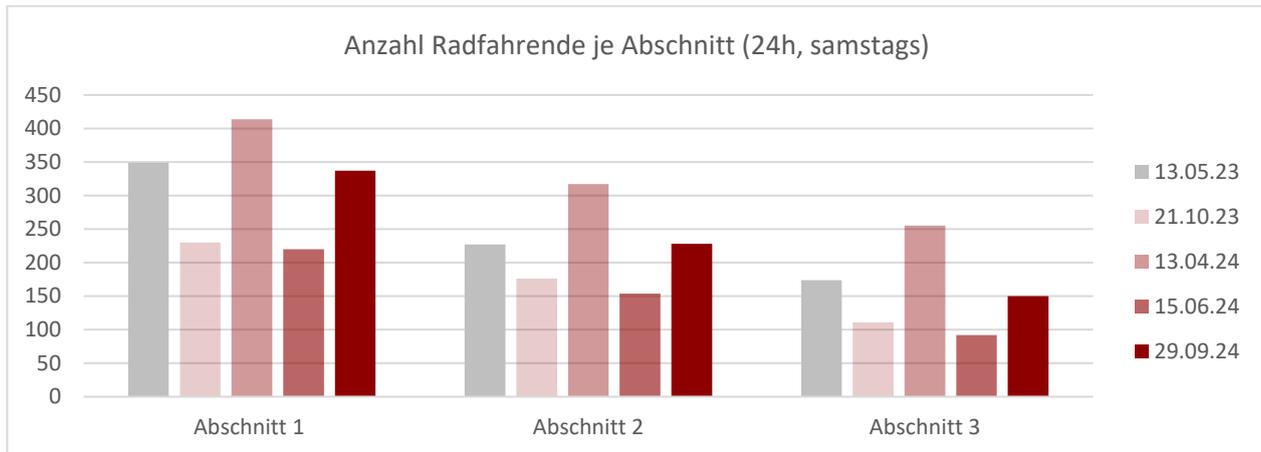


Abbildung 5: Ergebnisse der Radverkehrszählung samstags

Sowohl wochentags als auch samstags konnte nach Einrichtung des Verkehrsversuchs eine leichte Abnahme des Pkw-Aufkommens auf der Buersche Straße beobachtet werden (vgl. Abb. 6, 7). Der Rückgang steht vermutlich im Zusammenhang mit dem Wegfall der Stellplätze.

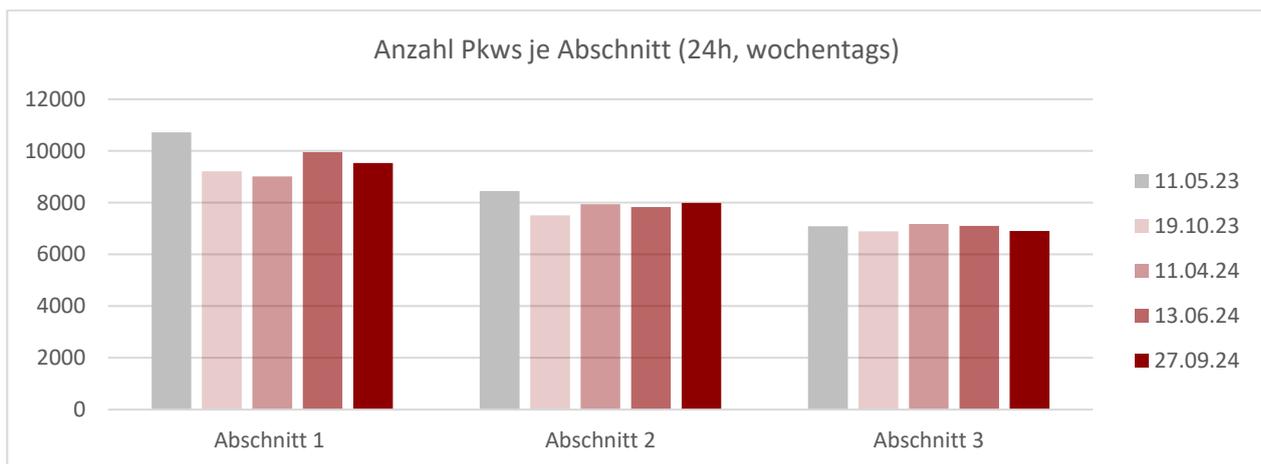


Abbildung 6: Ergebnisse der Pkw-Zählung wochentags

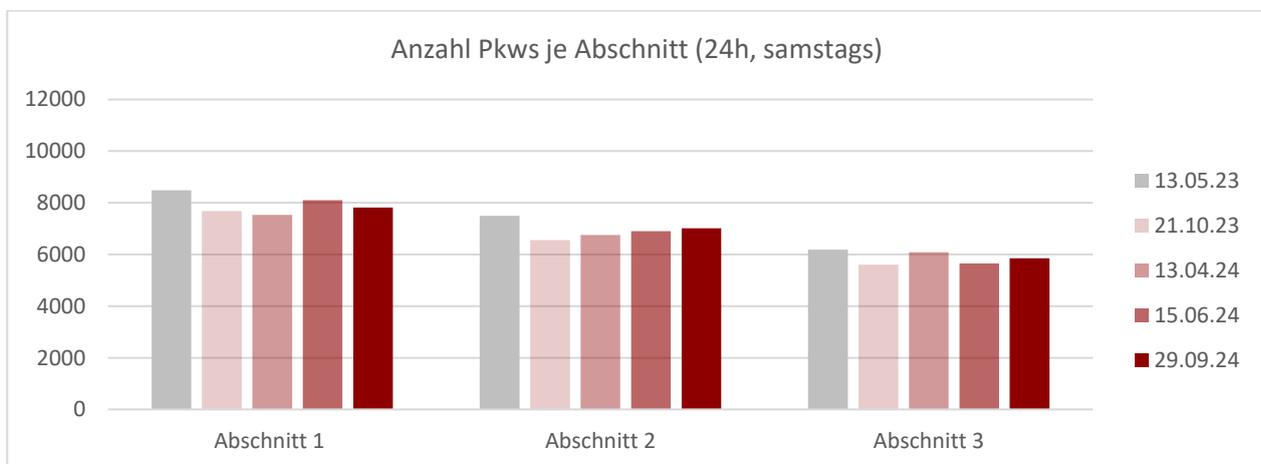


Abbildung 7: Ergebnisse der Pkw-Zählung samstags

3. Befragung: Ruhender Verkehr und Anwohnerschaft

Vorgehen

Im Rahmen der Evaluation wurde die Anwohnerschaft sowie die Personen, die die Buersche Straße frequentieren, mittels einer Online-Befragung befragt. Die Befragung wurde zunächst vor Beginn des Verkehrsversuchs durchgeführt und im weiteren Verlauf während des Verkehrsversuchs wiederholt, um Erkenntnisse darüber zu erlangen, inwiefern sich die Wahrnehmung der Verkehrssituation und Mobilitätsoptionen durch die Maßnahme verändert haben. Ziel der Befragung waren unter anderem die Untersuchung der Wahrnehmung von: Erreichbarkeit der Innenstadt für aktive Mobilitätsformen, die örtliche Entschleunigung des Verkehrs sowie eine erhöhte (subjektive) Sicherheit für Radfahrende. Die digitale Umsetzung der Befragung erfolgte in Limesurvey. Zur Teilnahmeakquise wurde ein Infolyer mit einem QR-Code / Link zur Online-Umfrage bei der Anwohnerschaft der Buerschen Straße eingeworfen und an Windschutzscheiben verteilt. Zusätzlich wurde die Befragung online und beim Aktionstag beworben.

Stichprobe

Insgesamt haben an der ersten Befragung vor Start des Verkehrsversuchs 263 Personen teilgenommen. Während der Maßnahme haben sich an der zweiten Online-Befragung 69 Personen beteiligt. Nur 10% der Teilnehmenden der zweiten Befragung haben angegeben, dass sie bereits an der Vorher-Befragung im Mai/Juni 2023 teilgenommen haben.

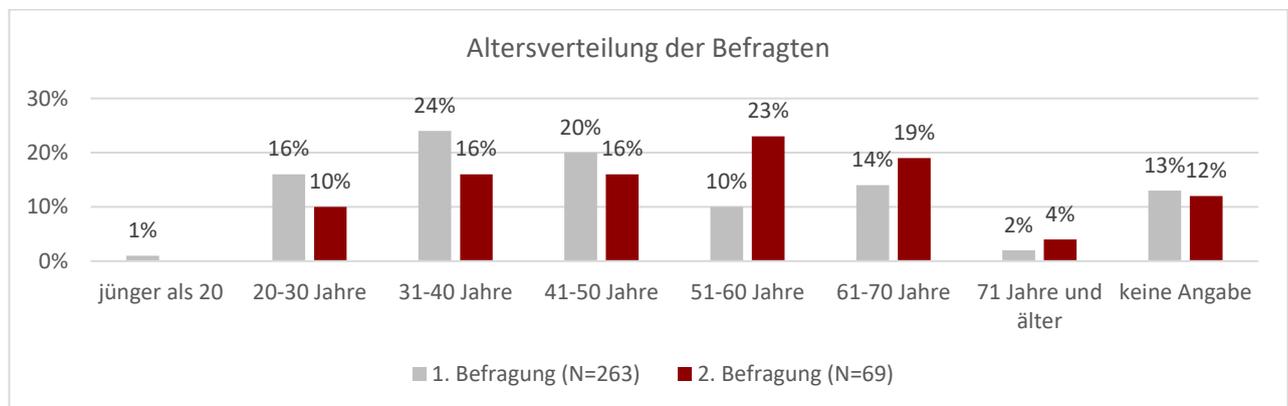


Abbildung 8: Altersverteilung der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung

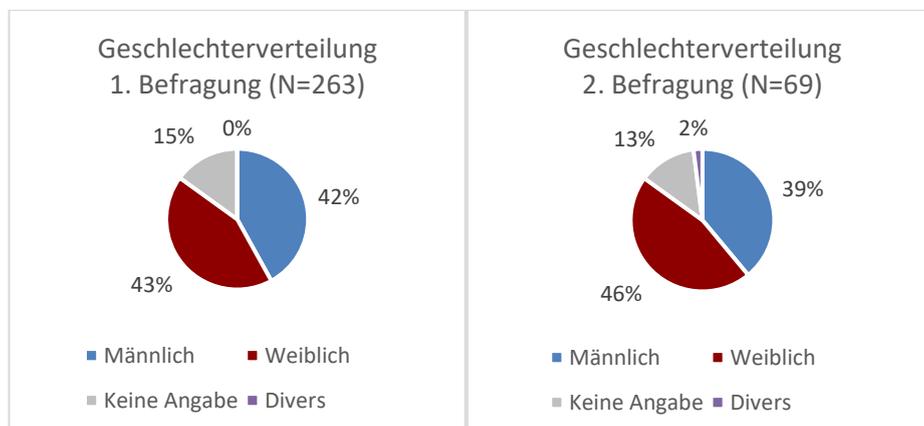


Abbildung 9: Geschlecht der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung

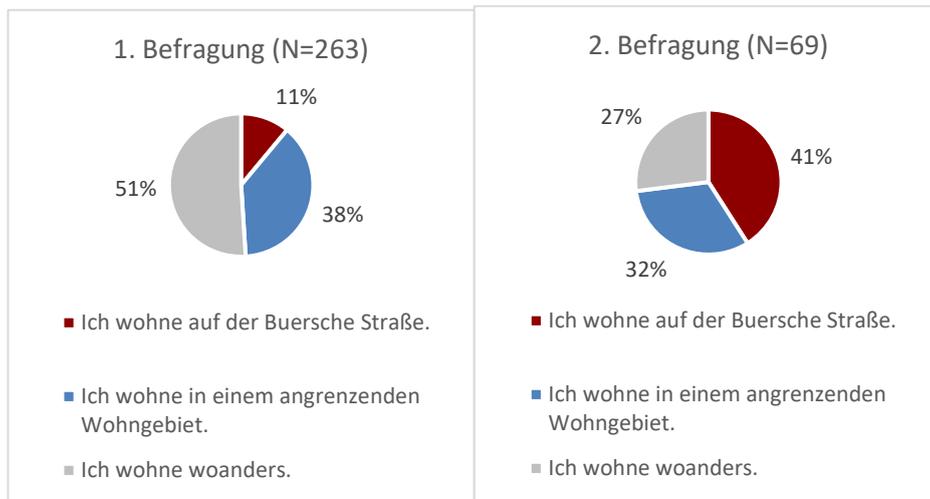


Abbildung 10: Wohnort der Befragten bei der ersten und zweiten Online-Befragung

Nr.	Befragung 1 (N=100)	Befragung 2 (N=22)
1	15%	0%
2	11%	0%
3	6%	0%
4	6%	0%
5	3%	9%
6	13%	41%
7	9%	5%
8	14%	14%
9	11%	9%
10	7%	18%
11	5%	5%

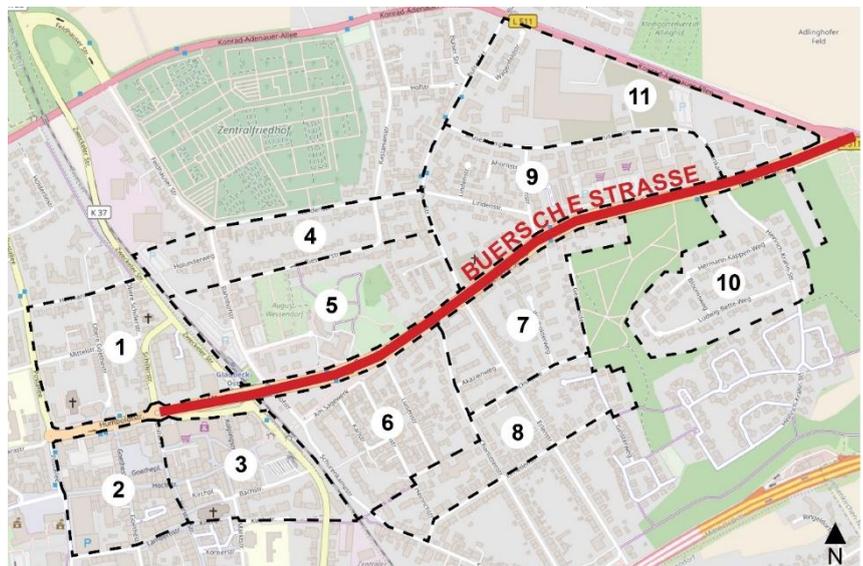


Abbildung 11: Anteil der Teilnehmenden, die in einem Wohngebiet nahe der Buersche Straße wohnen, pro Gebiet

Ergebnisse

Etwa 66 % der Befragten befahren die Buersche Straße hauptsächlich mit dem MIV. Etwa ein Viertel der Befragten ist dort hauptsächlich mit dem Rad unterwegs. Auch außerhalb des Untersuchungsgebiets wird der MIV von den Befragten bevorzugt (ca. 58 %), während etwa ein Viertel das Rad als Hauptverkehrsmittel nutzt. (s. Abb. 12)

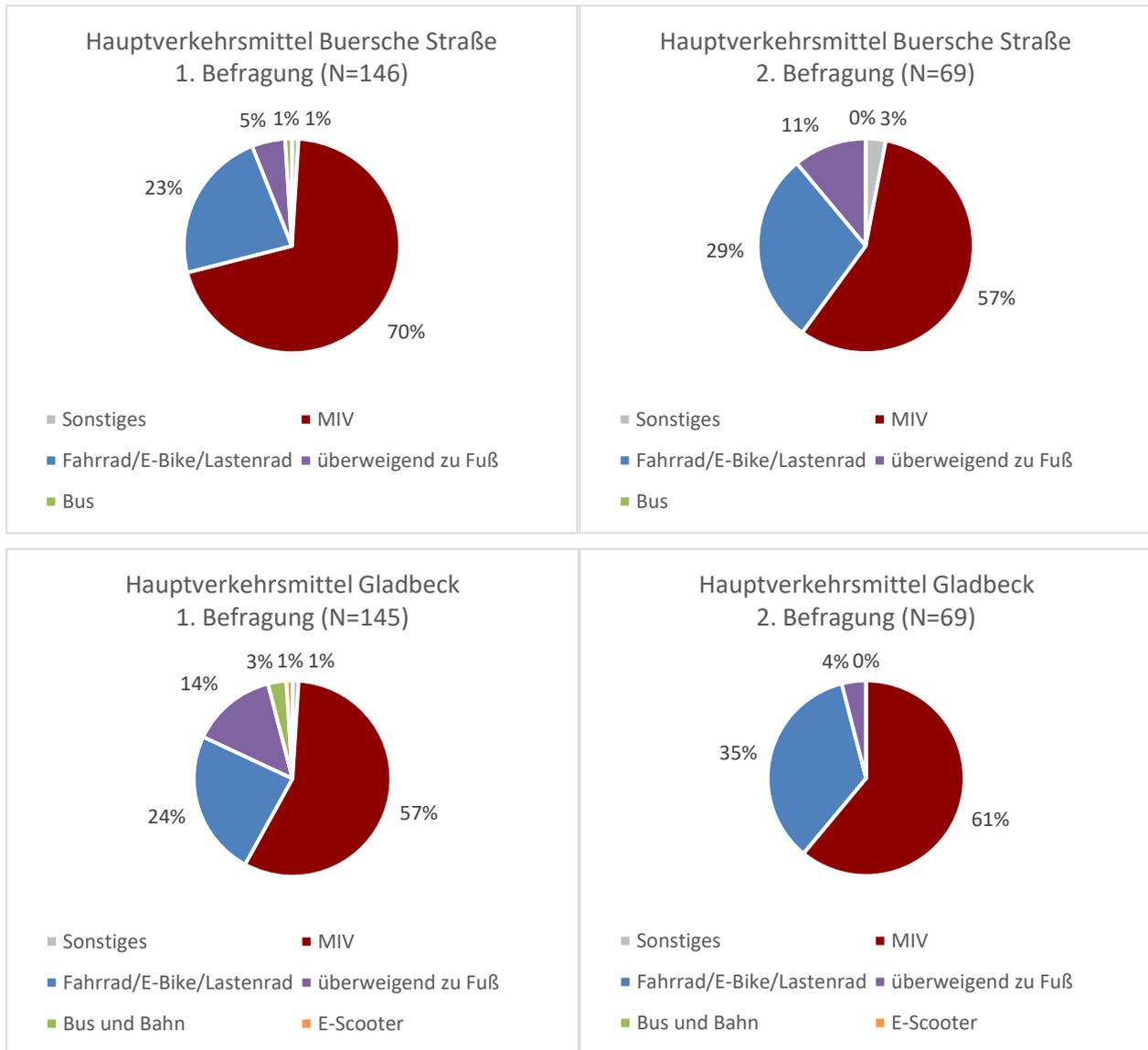


Abbildung 12: Hauptverkehrsmittel der Befragte auf der Buersche Straße und in Gladbeck allgemein

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation zeigt sich bei Betrachtung aller Teilnehmenden, unabhängig vom Hauptverkehrsmittel, eine Zunahme der Unzufriedenheit während des Verkehrsversuchs (vgl. Abb. 13).

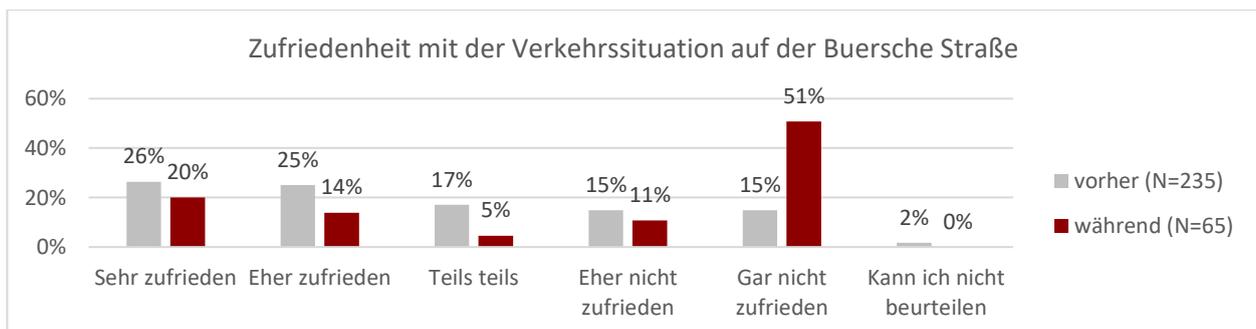


Abbildung 13: Zufriedenheit mit der allgemeinen Verkehrssituation auf der Buersche Straße vor und während des Versuchs

Die Auswertung der Befragung ergibt, dass die Bewertung des Verkehrsversuchs in hohem Maße von der Art des Hauptverkehrsmittels der befragten Personen abhängt. Etwa zwei Drittel der Autofahrer:innen zeigen dem Verkehrsversuch gegenüber vor dessen Realisierung eine kritische Haltung und bewerten die Maßnahme nach der Realisierung ähnlich negativ. Bei den Radfahrenden zeigt sich ein anderes Bild: Etwa zwei Drittel bewerten das Vorhaben vorab als sehr gut oder gut und auch während des Versuchs bleibt es bei dieser Bewertung. (Vgl. Abb. 14, 15)

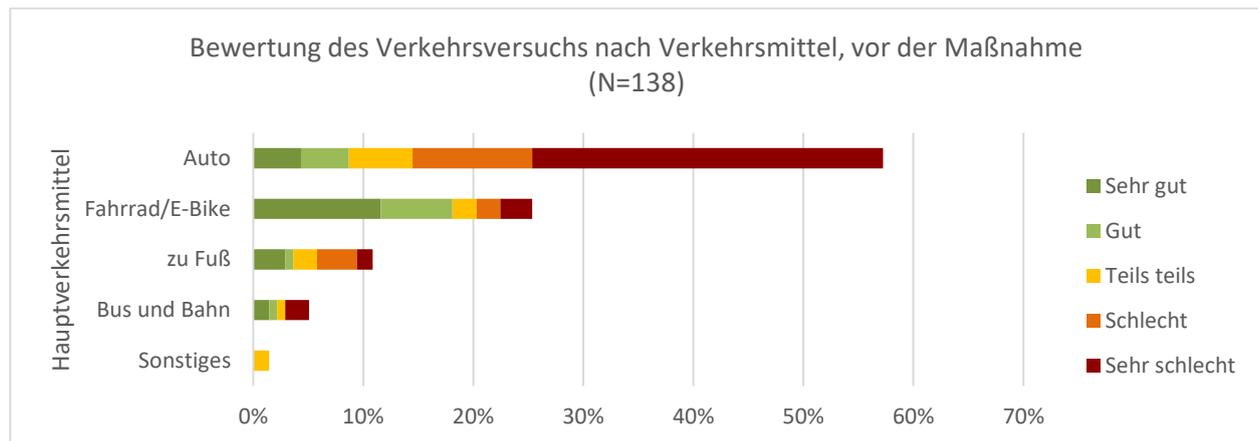


Abbildung 14: Bewertung des Verkehrsversuchs vor der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel der Befragten

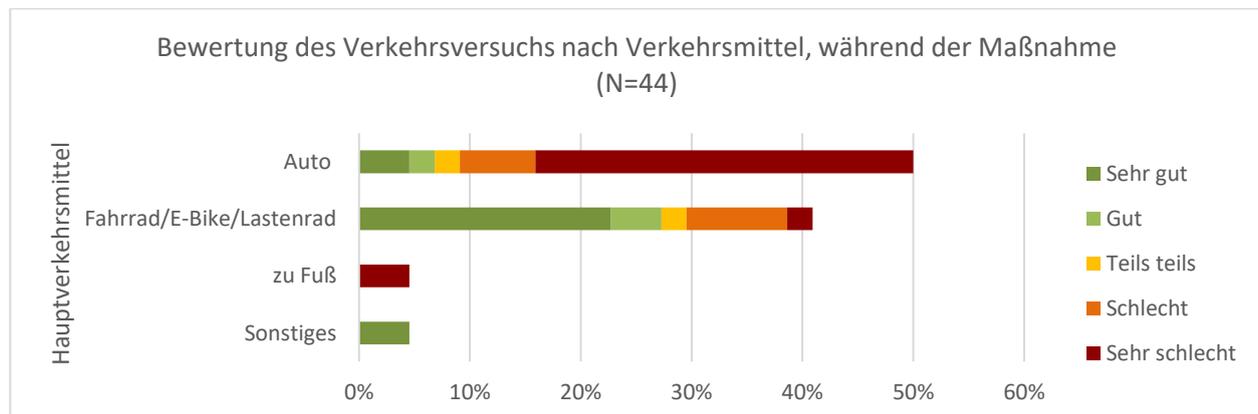


Abbildung 15: Bewertung des Verkehrsversuchs während der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel der Befragten

Auch die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden je nach Hauptverkehrsmittel unterschiedlich eingeschätzt. Mehr als die Hälfte der Autofahrer:innen stuft die Ausgangssituation vor dem Versuch als sehr gut oder gut ein, während über die Hälfte der Radfahrenden sie als eher nicht gut oder gar nicht gut bewertet. Nach Installation der Protected Bike Lane bewerten die Autofahrer:innen die Situation für den Radverkehr nochmal deutlich schlechter als vor der dem Versuch. Die Bewertung der Radfahrer:innen hingegen fällt während des Verkehrsversuchs deutlich besser aus, als vor der Maßnahme. Etwa 80 % der Radfahrer:innen bewerten das Angebot für den Radverkehr als sehr gut oder gut. (vgl. Abb. 16, 17)

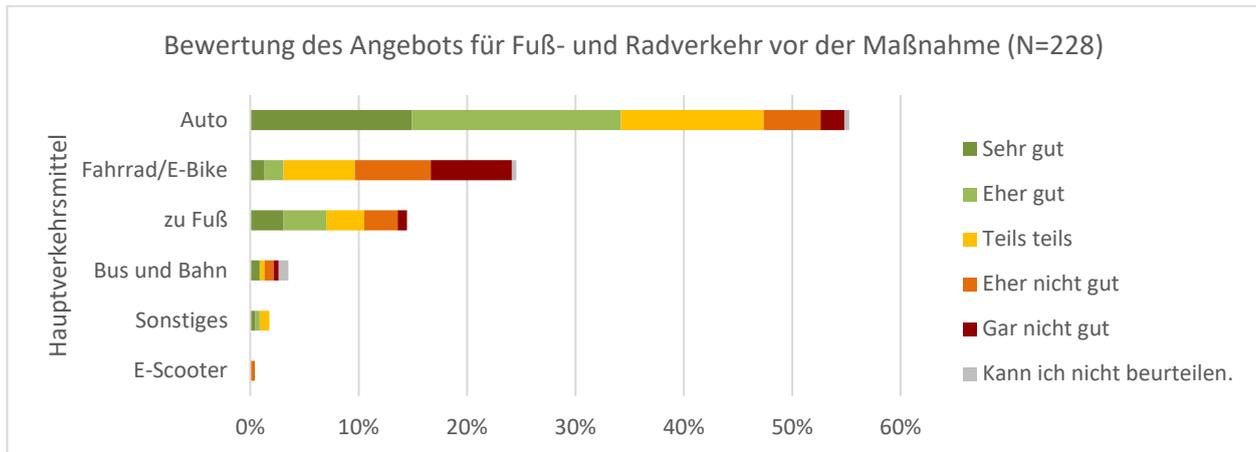


Abbildung 16: Bewertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr vor der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel

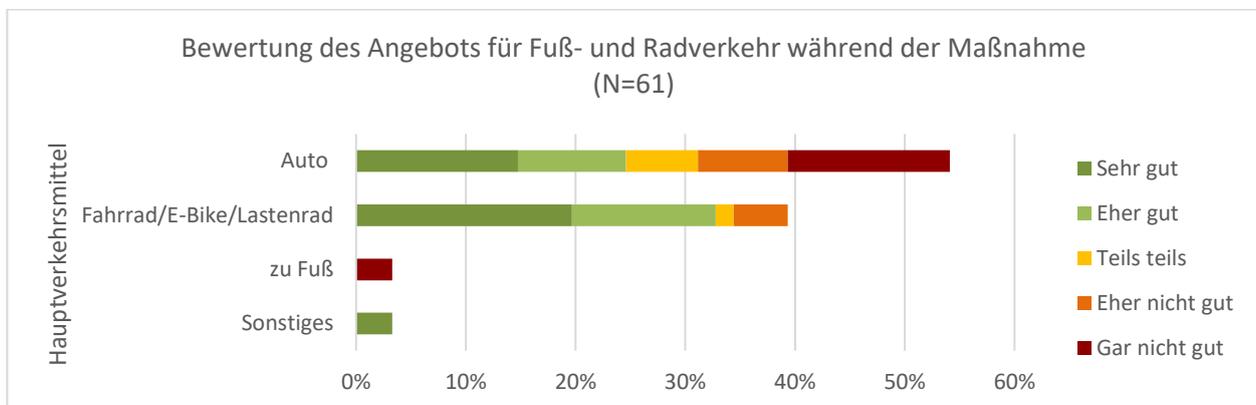


Abbildung 17: Bewertung der Situation für den Fuß- und Radverkehr während der Maßnahme, unterteilt nach Hauptverkehrsmittel

Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr zeigt die Online-Befragung, dass sich das Parken während der Maßnahme größtenteils auf die umliegenden Gebiete der Buersche Straße verlagert hat. Auch die Nutzung von Parkhäusern und öffentlichen Parkplätzen ist leicht angestiegen (vgl. Abb. 18). Die durchschnittliche angegebene Parksuchdauer vor dem Verkehrsversuch bemisst sich auf ca. 5:40 Minuten (N=96), während die durchschnittliche Parksuchdauer während der Maßnahme nach Angabe der Teilnehmenden bei 9 Minuten liegt (N=38). Rund 60 % der Befragten (N= 46) geben in der zweiten Befragung an, dass ich ihre Parksituation seit dem Versuch geändert hat.

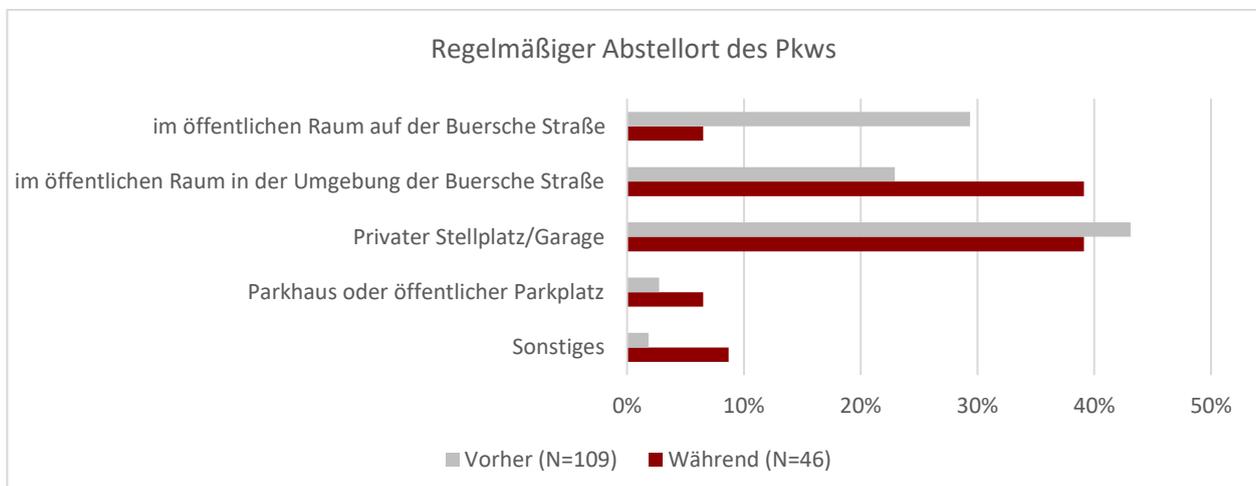


Abbildung 18: Regelmäßiger Abstellort des Pkws vor und während der Maßnahme

Bei Betrachtung der subjektiven Sicherheit lässt sich feststellen, dass der Verkehrsversuch bei den Radfahrenden eine starke Verbesserung des persönlichen Sicherheitsempfindens auf der Buersche Straße bewirkt hat. Der Anteil der Radfahrenden, die sich auf der Buersche Straße sicher fühlen steigt von 12 % auf 80 % während der Erprobung der Protected Bike Lane (vgl. Abb. 19).

Unabhängig vom Hauptverkehrsmittel wünschen sich vor Beginn des Verkehrsversuchs insgesamt 46% der Befragten (N=238) dauerhaft sichere Fahrradwege auf der Buersche Straße. Während des Versuchs geben noch 30% der Befragten (N=69) an, dass sie sich dauerhaft sichere Fahrradwege auf der Buersche Straße wünschen.

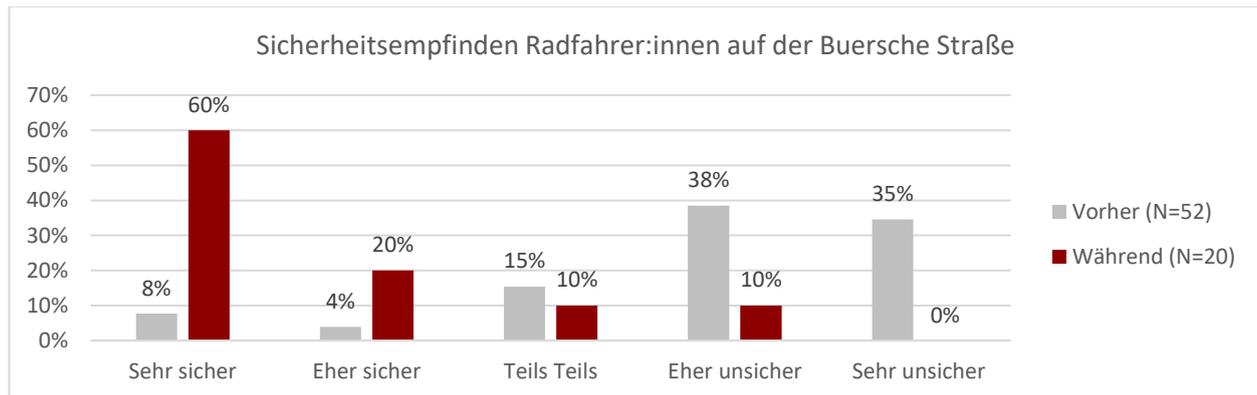


Abbildung 19: Sicherheitsempfinden der Radfahrer:innen auf der Buersche Straße vor und während der Maßnahme

Im Rahmen der Untersuchung wurde auf der Einstellungsebene zudem analysiert, wie die Befragten zur Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums stehen, um eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, eine Stärkung der Aufenthaltsqualität und die Schaffung von Grünflächen zu erreichen. Die Auswertung der Antworten, die nach Hauptverkehrsmittel differenziert sind, zeigt, dass die befragten Personen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, Maßnahmen zur Neuverteilung des Straßenraums größtenteils befürworten. Demgegenüber steht eine kritische Haltung gegenüber dieser Neuausrichtung, die insbesondere von den Autofahrer:innen vertreten wird. Nach Beginn des Verkehrsversuchs ist die Einstellung der Autofahrer:innen in Bezug auf die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums kritischer geworden (vgl. Abb. 19, 20).

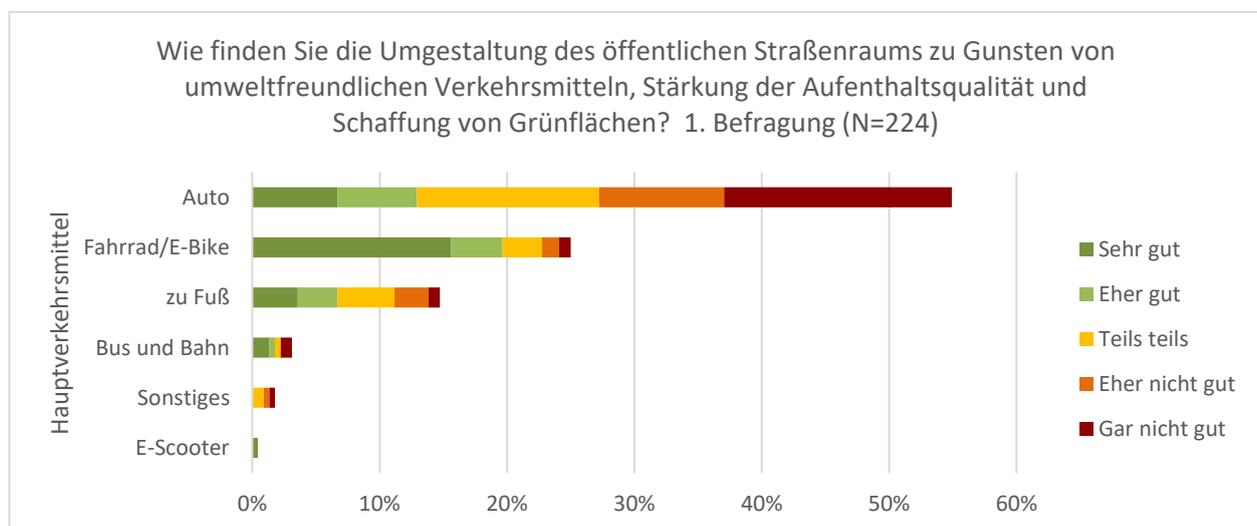


Abbildung 20: Einstellung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums unterteilt nach Hauptverkehrsmittel, vor der Maßnahme

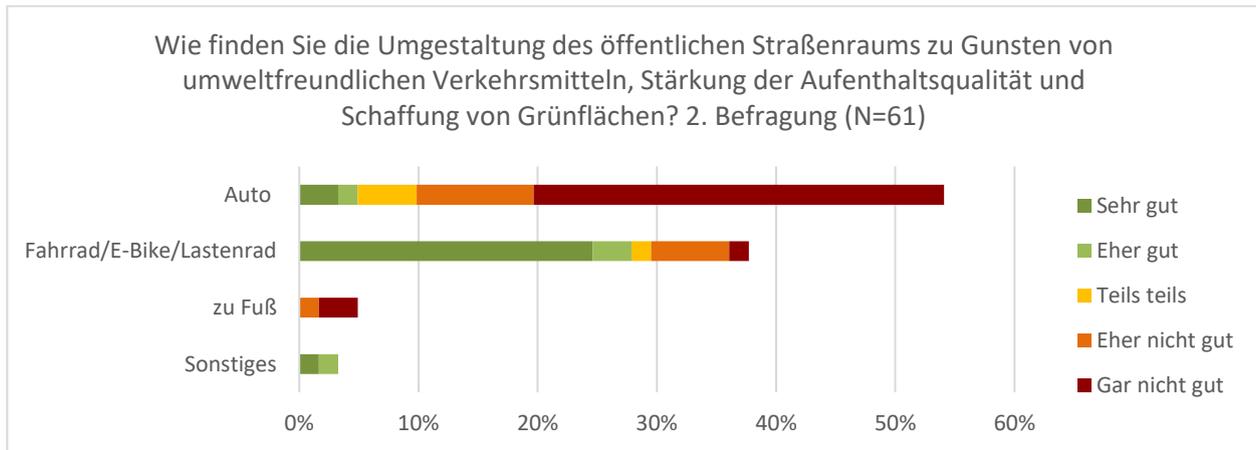


Abbildung 21: Einstellung zur Umgestaltung des öffentlichen Raums unterteilt nach Hauptverkehrsmittel, während der Maßnahme

4. Kurzinterviews: Radfahrende

Vorgehen

Zusätzlich zur quantitativen Online-Befragung wurden zu verschiedenen Zeitpunkten qualitative leitfadengestützte Kurzinterviews mit Radfahrenden auf der Buersche Straße geführt. Die Gespräche wurden handschriftlich protokolliert. Die Kurzinterviews fanden vor dem Versuch, währenddessen und nach Beendigung des Versuchs statt.

Vor dem Verkehrsversuch	Während des Verkehrsversuchs	Nach dem Verkehrsversuch
12. und 14. Juni 2023	Aktionstag 12. August 2023 09. September 2023 19. Oktober 2023	Aktionstag 13. November 2024

Stichprobe

Interviewte Personen vor Start des Verkehrsversuchs: 25 Personen

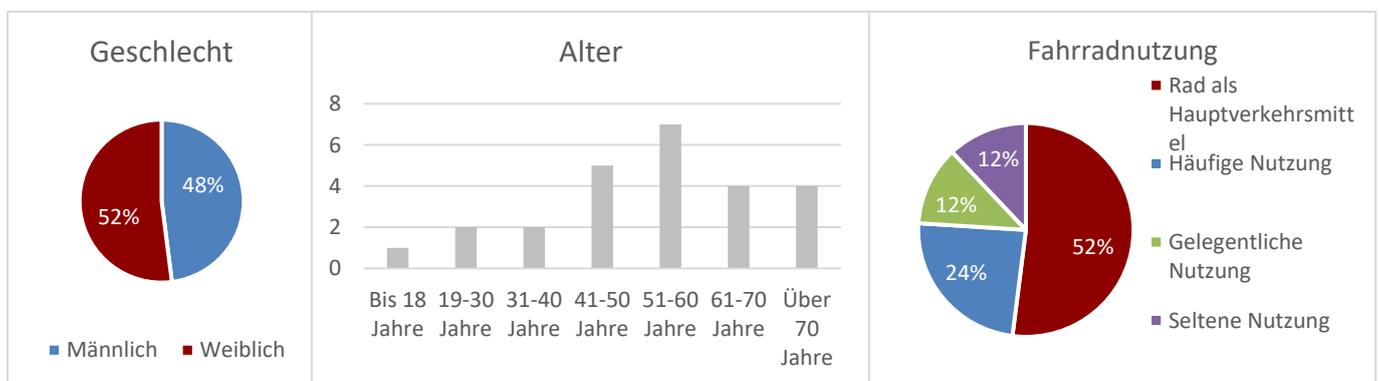


Abbildung 22: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen vor dem Verkehrsversuch

Interviewte Personen während des Verkehrsversuchs: 22 Personen

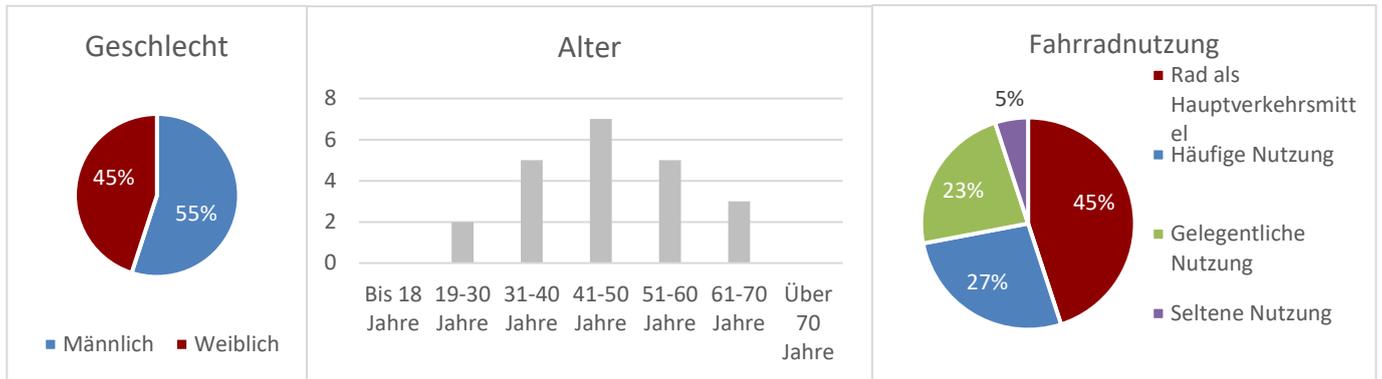


Abbildung 23: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen während des Verkehrsversuchs

Interviewte Personen nach Beendigung des Verkehrsversuchs und nach Information über Mischverkehr: 6 Personen

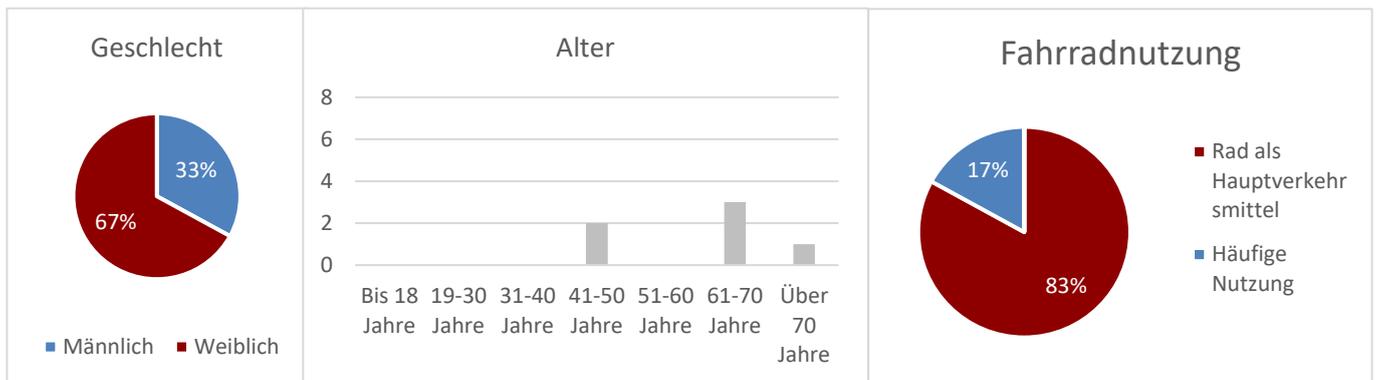


Abbildung 24: Geschlecht, Alter und Fahrradnutzung der interviewten Personen nach dem Verkehrsversuch

Ergebnisse: Vor Umbau der Buersche Straße

I. Bewertung der Radinfrastruktur sowie das Sicherheit- und Wohlbefinden auf der Buersche Straße:

Negative Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
Unsicherheit durch zu schmale Fahrbahn	9	36%
Unsicherheit durch sich öffnende Türen bei geparkten Autos	8	32%
Unsicherheit bei überholenden Bussen und LkWs	6	24%
Radinfrastruktur ist (sehr) schlecht/katastrophal/kritisch	5	20%
(sehr) gefährlich/zunehmend gefährlicher im Feierabendverkehr	5	20%
Unsicherheit durch zu hohe Verkehrsgeschwindigkeit der Pkws/Raser	4	16%
Fährt auf Bürgersteig, weil Fahrradstreifen zu eng/gefährlich ist	3	12%
Zu unsicher für Kinder	2	8%
Unsicherheit bei ein- und ausparkenden Autos	2	8%
Radinfrastruktur geht so/könnte besser sein	1	4%
Stressig zu fahren/ viel Aufmerksamkeit gefragt	1	4%
Zustand der Fahrbahnoberfläche ist sehr schlecht	1	4%
Schwache Beleuchtung	1	4%

Kein schönes Fahrgefühl	1	4%
Unsicherheit durch Rücksichtslosigkeit der Autofahrenden	1	4%
Positive Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
(Sehr/relativ) sicher	5	20%
Radinfrastruktur ist ausreichend/in Ordnung	2	8%
Man kann gut fahren	2	8%
Sicherheit ist ok	2	8%

Tabelle 6: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße im Ausgangszustand

2. Was würden Sie sich wünschen/was fehlt?

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
Besser ausgebauter/breiterer Radweg	6	24%
Abstand /Trennung zwischen Radweg und Fahrbahn	3	12%
Straßenquerschnitt ändern/mehr Sicherheit, aber Stellplätze beibehalten	3	12%
Weniger Autos	3	12%
Es kann alles bleiben, wie es ist	2	8%
Mehr Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden	2	8%
Fahrradweg auf den Bürgersteig verlegen und Parkplätze beibehalten	2	8%
Kein Parkstreifen zwischen Radweg und Fußweg	1	4%
Stellplätze wegnehmen	1	4%
Bessere Beschilderung touristischer Routen	1	4%
Sichere Radwege außerhalb des Fußweges	1	4%
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	1	4%
Parken auf dem Grünstreifen in der Mitte	1	4%

Tabelle 7: Wünsche für die Buersche Straße, vor der Maßnahme

Ergebnisse: Während des Verkehrsversuchs

I. Bewertung der Radinfrastruktur sowie Sicherheit- und Wohlbefinden auf der Buersche Straße seit dem Umbau

Positive Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
Sicherheitsgefühl vorhanden	19	86%
(Sehr) gut so /Gut fahrbar/angenehm	9	41%
Mehr Platz	5	23%
Mehr Übersichtlichkeit	2	9%
Überholmöglichkeiten durch mehr Raum	1	5%
Negative Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
Schlechte Straßenqualität/Straßenzustand ausbaufähig	2	9%

Tabelle 8: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße während des Versuchs

2. Haben sich seit dem Umbau der Buersche Straße Veränderungen für Sie im Hinblick auf Sicherheitsempfinden und Wohlbefinden ergeben?

➔ **21 von 22 Befragten** geben an, dass sich entweder das Fahrgefühl oder das Sicherheitsempfinden seit dem Umbau der Buersche Straße **verbessert** haben.

3. Beurteilung des Verkehrsversuches und der Umsetzung

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
(Sehr) Gut	15	68%
Parkdruck vorhanden	3	14%
Befürchtungen zu negativen Auswirkungen auf die Innenstadt/Einzelhandel	2	9%
Könnte schöner gestaltet werden/Optimierung der farblichen Markierung	2	9%
Parkplatzsuche kein Problem	1	5%
Mit dem Auto ungewohnt, mit dem Fahrrad sehr gut	1	5%
Situation an den Bushaltestellen könnte noch klarer gestaltet sein	1	5%
Fehlverhalten von Autofahrenden und Radfahrenden müsste bestraft werden	1	5%

Tabelle 9: Beurteilung des Verkehrsversuchs

4. Finden Sie der Verkehrsversuch sollte so langfristig fortgeführt werden?

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
Ja	15	68%
Keine Ahnung/Kann ich nicht einschätzen	2	9%
Ja, bei schönerer Gestaltung	2	9%
Nein, es braucht eine bessere Lösung	1	5%
Nein, Stellplatzsituation ist eine Zumutung	1	5%
Ja, bei gleichzeitiger Schaffung von Ausgleichstellplätzen	1	5%

Tabelle 10: Meinung zur Fortführung des Verkehrsversuchs

5. Veränderung im Mobilitätsverhalten seit dem Umbau

➔ 4 von 22 Personen geben an, dass sie die Buersche Straße jetzt bewusst häufiger mit dem Rad befahren als vor dem Umbau.

6. Was würden Sie sich wünschen/was fehlt?

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
Mehr Kontrolle für parkende Autos und Radfahrende auf dem Bürgersteig	1	5%
Mehr Platz an Bushaltestellen	1	5%
Lösung für fehlende Stellplätze	1	5%
Schönerer Schutzstreifen (z.B. Blumen oder anderer Belag)	1	5%
Knotenpunkte und Bushaltestellen deutlicher markieren	1	5%
Bodenbeläge des Radfahrstreifens optisch hervorheben	1	5%

Tabelle 11: Wünsche für die Buersche Straße während des Versuchs

Ergebnisse: Nach Beendigung des Verkehrsversuchs

1. Bewertung der Radinfrastruktur sowie Sicherheit- und Wohlbefinden auf der Buersche Straße

Negative Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
Unsicherheit durch zu wenige Platz für Radfahrende	4	67%
Nutzung des Bürgersteigs mit dem Rad aufgrund zu viel Verkehrs auf der Fahrbahn	1	17%
Radverkehrsführung nicht eindeutig	1	17%
Keine Rücksichtnahme durch Autofahrer:innen	1	17%
Positive Aussagen	Anzahl der Nennungen	Anteil
Akzeptabler Zustand, keine Sicherheitsbedenken	1	17%

Tabelle 12: Bewertung der Radinfrastruktur, der Sicherheit und des Wohlbefindens auf der Buersche Straße nach dem Versuch

2. Beurteilung des Verkehrsversuches und der Umsetzung

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
(Sehr) gut	3	50%
Verbesserung	1	17%
Irritierend, zu Beginn nicht eindeutig	1	17%
Blödsinn, da Radverkehrsanteil zu gering	1	17%

Tabelle 13: Beurteilung des Verkehrsversuchs nach dem Versuch

3. Wie finden Sie die Einrichtung von Mischverkehr auf der Buersche Straße

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
Sehr schlecht	3	50%
Nutzung des Gehwegs statt der Fahrbahn geplant	2	33%
Schlecht	1	17%
Sinnvoll	1	17%
Keine Bewertung	1	17%

Tabelle 14: Meinung zu Mischverkehr

4. Veränderung im Mobilitätsverhalten seit dem Umbau

- ➔ 2 von 6 Personen geben an, dass sie die Buersche Straße seit dem Rückbau des Verkehrsversuchs seltener oder garnicht mehr mit dem Rad befahren.

7. Was würden Sie sich für die Buersche Straße wünschen/was fehlt?

Aussage	Anzahl der Nennungen	Anteil
Umbaumaßnahmen	1	17%
Mehr Abstand zu Pkws und Bussen	1	17%
Deutlichere Markierungen und Beschilderungen	1	17%
Bessere Lösung für Radverkehr an Bushaltestellen	1	17%

Verkehrsversuch verstetigen	1	17%
Breiter Radfahrstreifen	1	17%

Tabelle 15: Wünsche für die Buersche Straße nach dem Versuch

Die Kurzinterviews mit den Radfahrenden zeigen, dass durch die Einrichtung der Protected Bike Lane insgesamt eine deutliche Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfindens und Wohlbefindens beim Befahren der Buersche Straße erreicht wurde. Sowohl vor als auch nach dem Versuch wird die Verkehrssituation vom Großteil der Interviewten als gefährlich eingestuft. Insbesondere die schmale Fahrbahn, Sorge vor sich öffnenden Türen der parkenden Autos und Überholungen durch Busse oder Lkws beeinträchtigen die Sicherheitseinschätzung. Während der Maßnahme konnten fast alle Befragten eine Verbesserung feststellen. Vereinzelt wurde die Buersche Straße währenddessen häufiger mit dem Rad frequentiert als zuvor. 82 % der interviewten Personen gaben an, dass sie sich eine langfristige Fortführung des Versuchs wünschen. Die Einrichtung von Mischverkehr wird vom Großteil der interviewten Personen als schlechte Lösung bewertet.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Evaluation des Verkehrsversuchs auf der Buerschen Straße zeigt ein differenziertes Bild der Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Mobilitätsverhalten und Akzeptanz. Die Einrichtung einer Protected Bike Lane führte zu einer signifikanten Verbesserung der subjektiven Sicherheit für Radfahrende während der Erprobung. Der Anteil der Radfahrenden, die sich sicher fühlten, stieg während der Maßnahme deutlich an. Gleichzeitig wurde eine moderate Zunahme des Radverkehrs an Werktagen festgestellt, während das Pkw-Aufkommen leicht zurückging, vermutlich aufgrund des Wegfalls von Stellplätzen.

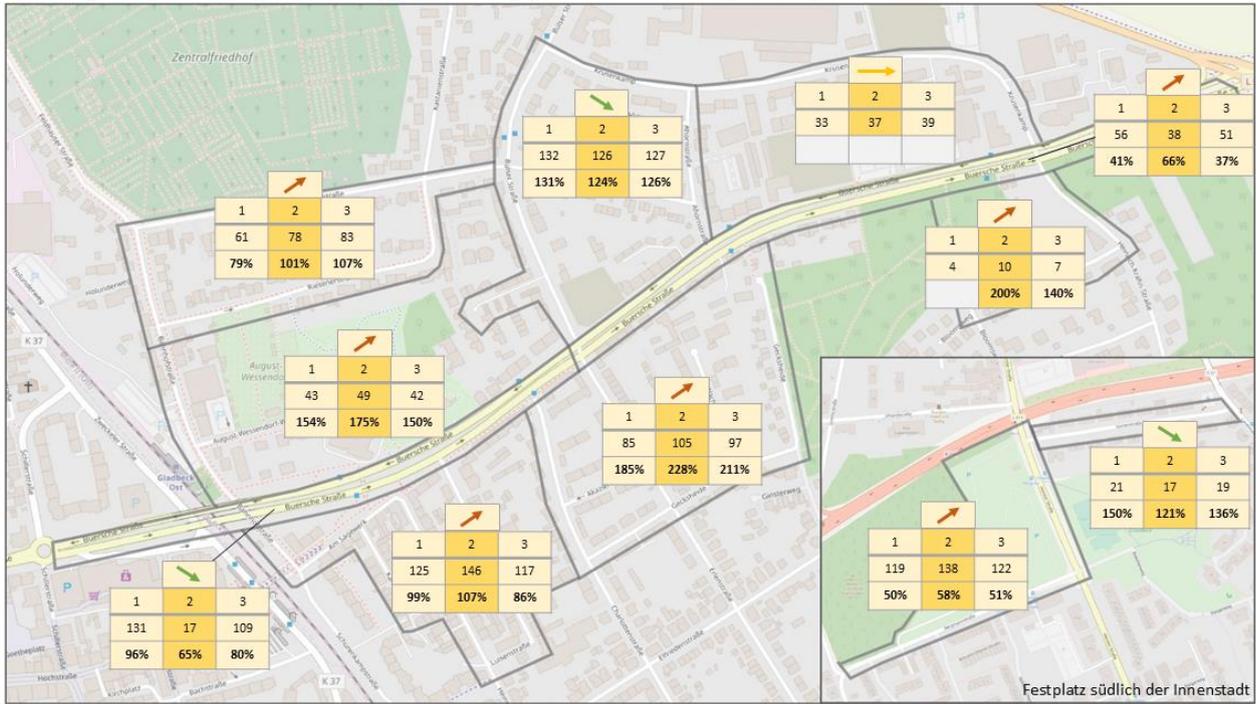
Die Auswirkungen auf den Parkdruck zeigten sich uneinheitlich: Die Stellplatzauslastung in den innenstadtnahen Wohngebieten um die Buersche Straße verzeichnete einen Anstieg, während die Stellplätze auf der Buersche Straße trotz der Verringerung des Angebots nicht vollständig ausgenutzt wurden. In anderen Wohnbereichen oder auf dem Festplatz blieb die Auslastung weitgehend unverändert. Die Parksituation wurde jedoch von vielen Befragten als verschärft wahrgenommen, mit einer verlängerten durchschnittlichen Parksuchdauer.

Die Meinungen der Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden zur Maßnahme waren stark vom genutzten Hauptverkehrsmittel abhängig. Autofahrende standen dem Verkehrsversuch überwiegend kritisch gegenüber, insbesondere hinsichtlich der Parkraumsituation. Radfahrende bewerteten die Maßnahme hingegen größtenteils positiv, insbesondere in Bezug auf Sicherheit.

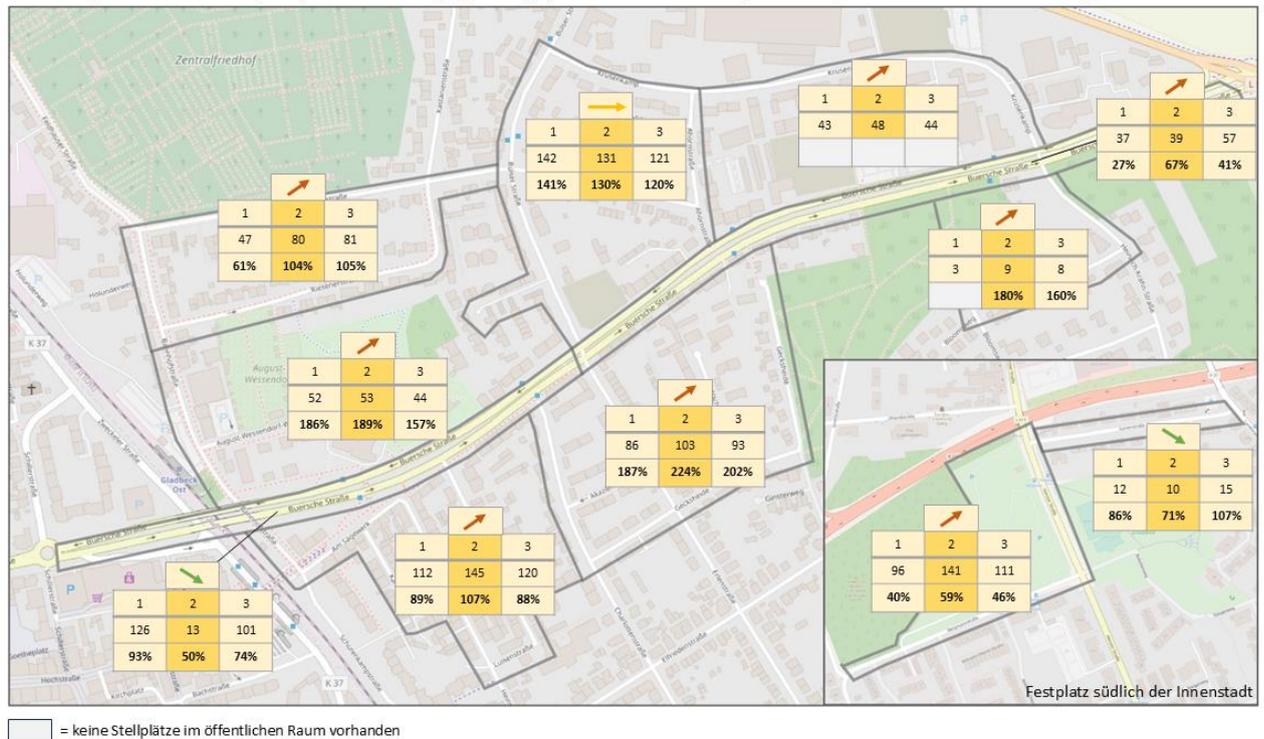
Die Ergebnisse der quantitativen und qualitativen Untersuchungen verdeutlichen, dass eine dauerhafte Umgestaltung des Straßenraums zu Gunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel kontrovers diskutiert wird. Während die Protected Bike Lane von Radfahrenden stark befürwortet wurde, bleibt die Akzeptanz unter Autofahrenden gering. Trotz der kritischen Haltung wünschen sich viele Radfahrende und Fußgänger:innen eine langfristige Umsetzung sicherer und nachhaltiger Mobilitätslösungen.

ANHANG

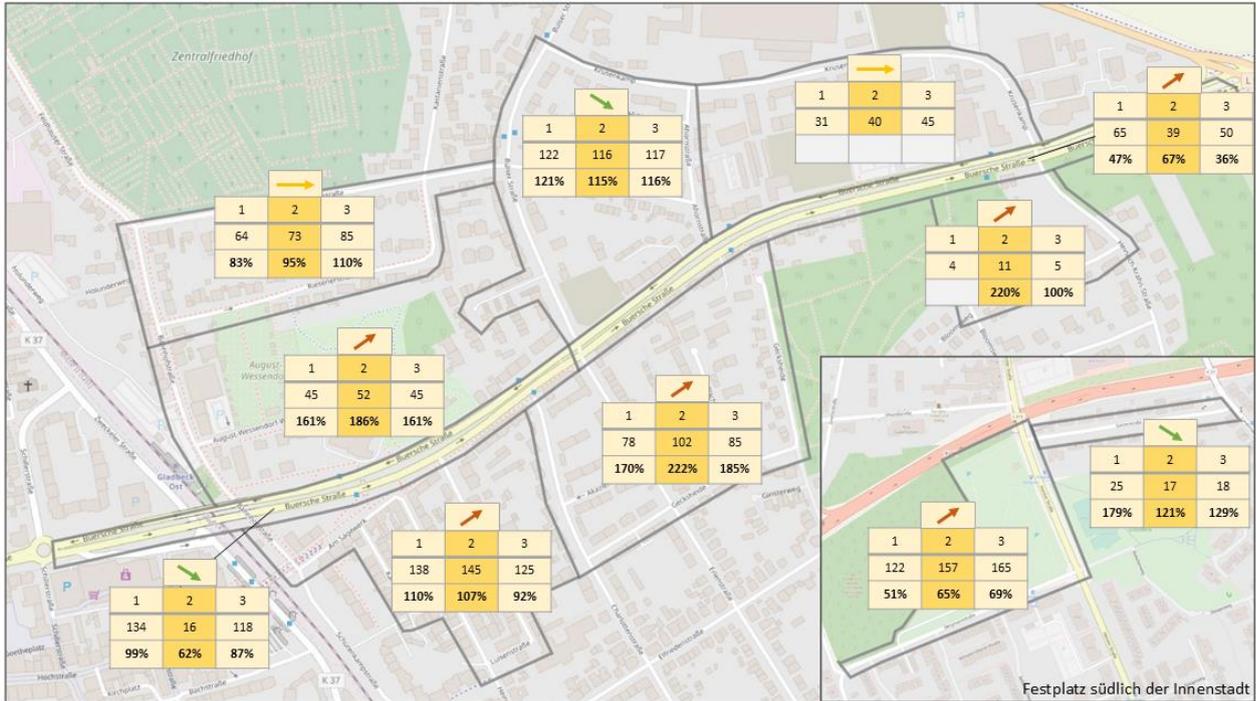
Auslastung der öffentlichen Stellplätze: Donnerstags (1) 16.03.2023, (2) Mittelwert aus 07.09.2023, 19.10.2023, 11.04.2024 und 13.06.2024 und (3) 07.11.2024



Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 8 Uhr: Donnerstags (1) 16.03., (2) Mittelwert aus 07.09.2023, 19.10.2023, 11.04.2024 und 13.06.2024 und (3) 07.11.2024

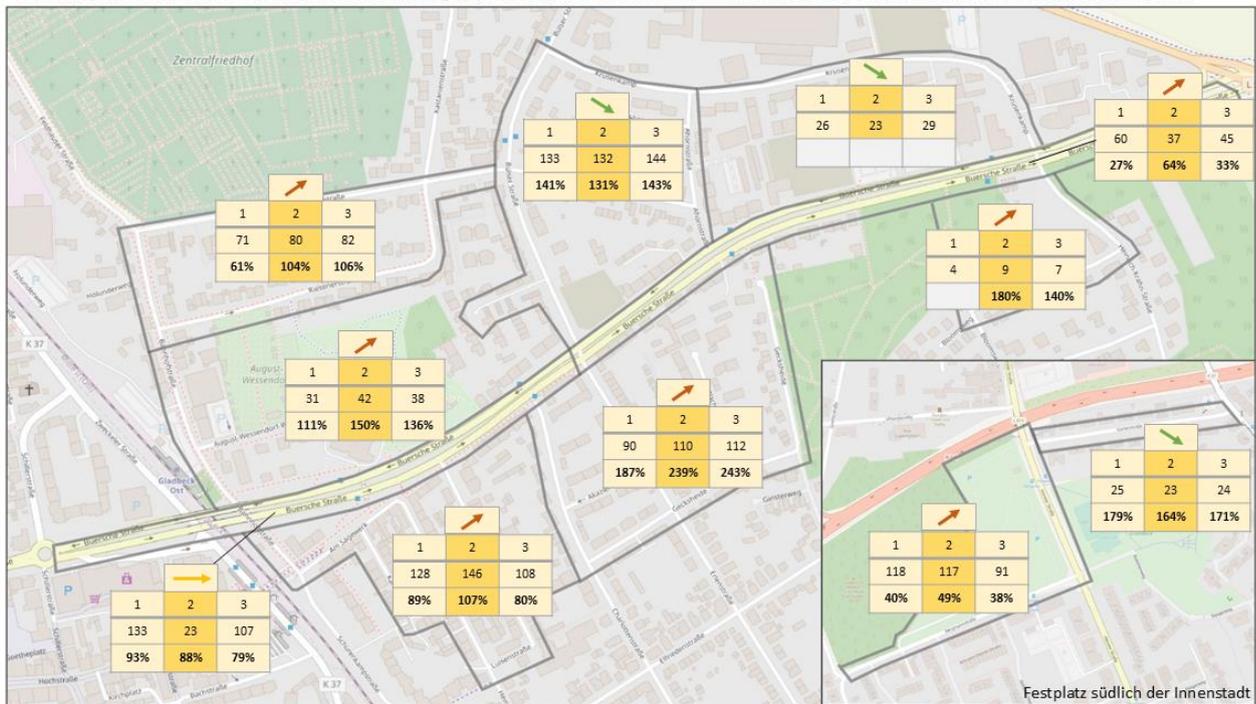


Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 13 Uhr: Donnerstags (1) 16.03., (2) Mittelwert aus 07.09.2023, 19.10.2023, 11.04.2024 und 13.06.2024 und (3) 07.11.2024



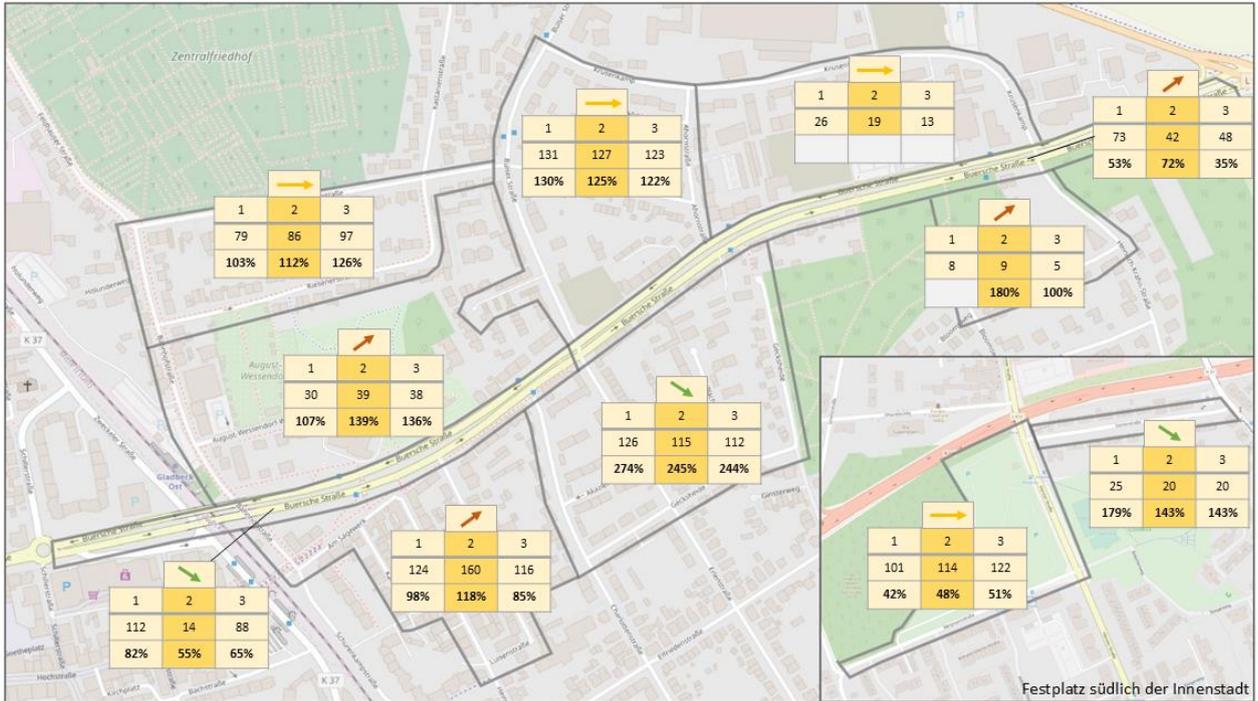
☐ = keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 17 Uhr: Donnerstags (1) 16.03., (2) Mittelwert aus 07.09.2023, 19.10.2023, 11.04.2024 und 13.06.2024 und (3) 07.09.2024



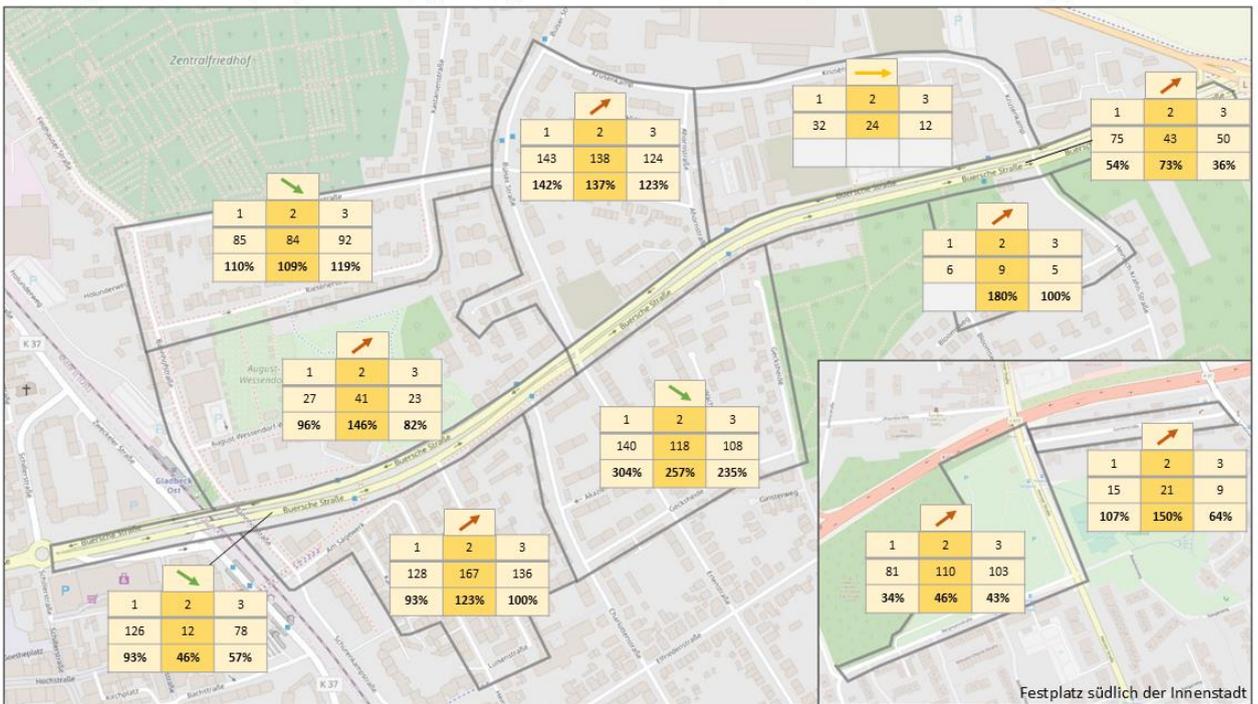
☐ = keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Auslastung der öffentlichen Stellplätze: Samstags (1) 18.03., (2) Mittelwert aus 09.09.2023, 21.10.2023, 13.04.2024 und 15.06.2024 und (3) 09.07.2024



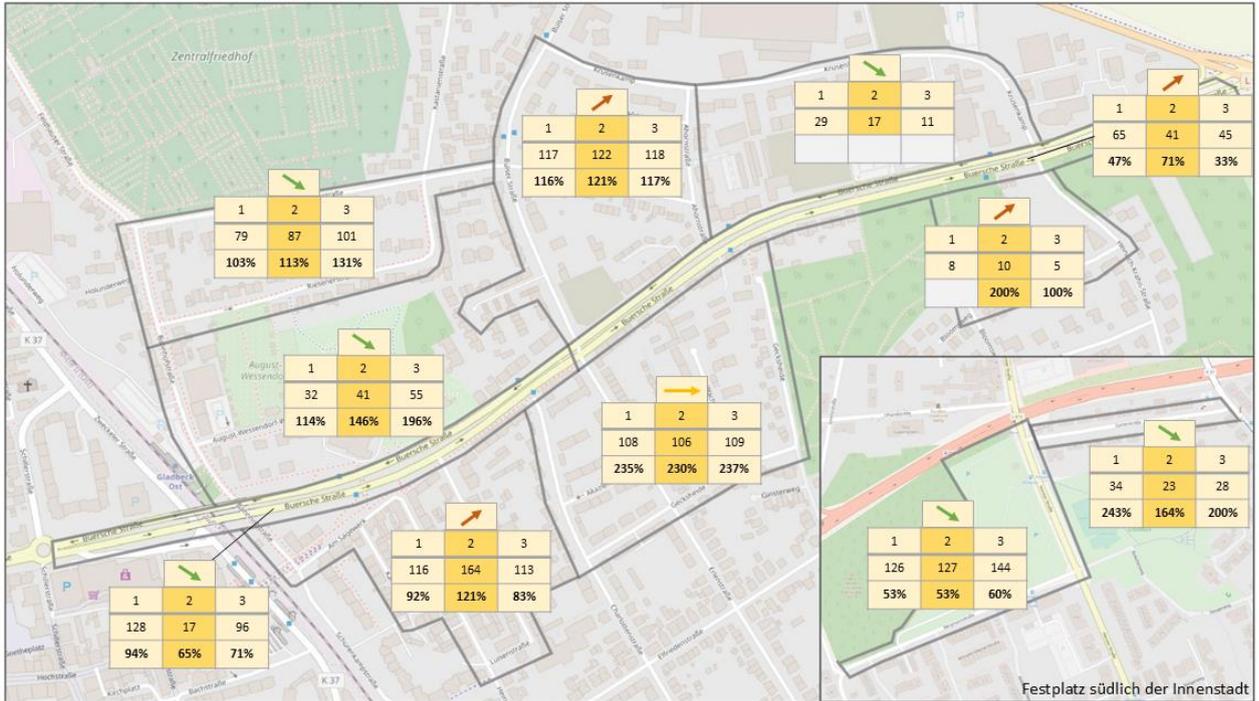
☐ = keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 9 Uhr: Samstags (1) 18.03., (2) Mittelwert aus 09.09.2023, 21.10.2023, 13.04.2024 und 15.06.2024 und (3) 09.11.2024



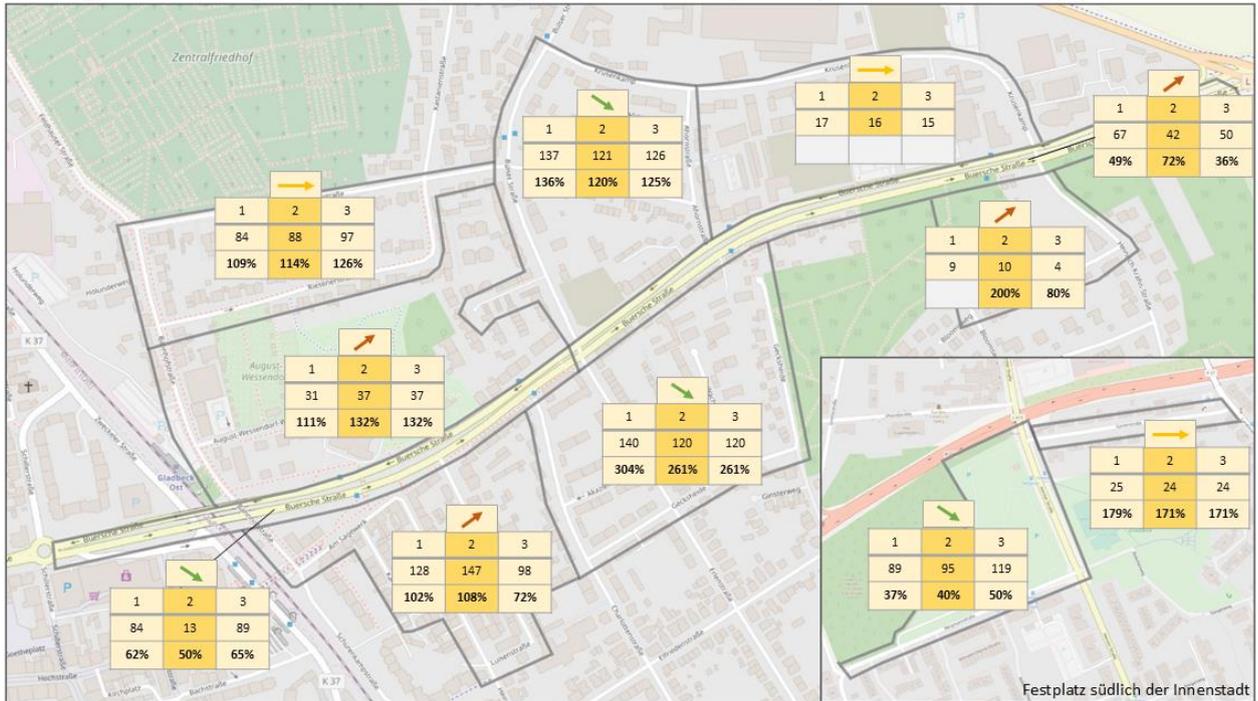
☐ = keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 14 Uhr: Samstags (1) 18.03., (2) Mittelwert aus 09.09.2023, 21.10.2023, 13.04.2024 und 15.06.2024 und (3) 09.11.2024



= keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden

Auslastung der öffentlichen Stellplätze, 18 Uhr: Samstags (1) 18.03., (2) Mittelwert aus 09.09.2023, 21.10.2023, 13.04.2024 und 15.06.2024 und (3) 09.11.2024



= keine Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden