



Umfrage

Schutzstreifen Kappelner Str. / Hafermarkt

02.10.2020

Version 1

Autoren:

Tim Meyer-König, tim@welcomes-you.com

Verteiler:

Stadtverwaltung Flensburg
Verkehrsbehörde Flensburg
ADFC, VCD
www.bikelog-flensburg.de

Berichtskontrollblatt

Auftraggeber: Privat durch Tim Meyer-König.	Laufzeit der Umfrage 16.09.2020 bis 30.09.2020	
	Teilnehmer 163	
Titel: Schutzstreifen Kappelner Str. – Auswertung einer Online-Umfrage		
Kurzbeschreibung: Diese Auswertung fasst die Ergebnisse der Umfrage zum temporär eingerichteten Schutzstreifen die Kappelner Straße hinunter zusammen. Der Schutzstreifen wurde am 25.09.2019 durch den Autor beantragt und am 30.03.2020 angelegt. Ziel ist es, die Evaluierung des Projekts durch die Verkehrsbehörde mithilfe der statistisch ausgewerteten Aussagen von Radfahrenden zu unterstützen.		
Alle Daten dieser Umfrage werden nach der Publikation dieser Auswertung unter folgender Seite zur freien Verfügung bereitgestellt: www.bikelog-flensburg.de		
Verfasser Tim Meyer-König T: 0461-1684652 M: 0160-7928259 E: tim@welcomes-you.com	Lektor	
Projektnummer: -		
Version: 1	Ausgabedatum: 02.10.2020	
Schlüsselwörter: Fahrrad, Schutzstreifen	Status: <input type="checkbox"/> Entwurf <input checked="" type="checkbox"/> abgeschlossen	
Verteiler: Stadtverwaltung Flensburg, Verkehrsbehörde Flensburg, ADFC, VCD, Facebook, Bikelog		
 Flensburg, den 02.10.2020		
Tim Meyer-König		

Inhaltsverzeichnis

Berichtskontrollblatt	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Einleitung	4
2 Publikation der Umfrage	4
3 Ergebnisqualität	5
4 Ergebnisse	5
4.1 Altersgruppe	5
5 Fazit	9
6 Referenzen.....	9
7 Anhang.....	10

1 Einleitung

Ende März 2020 richtete die Stadt einen temporären Schutzstreifen entlang der Kappelner Straße an, um stadteinwärts fahrenden Radfahrenden eine Möglichkeit zu bieten, den sich teilweise bildenden Stau des Kraftverkehrs gefahrlos und legal zu passieren. Vorangegangen war ein schriftlicher Antrag des Autors, der von 266 Unterschriften der Betroffenen gestützt wurde [1].

Nach sechs Monaten soll der Schutzstreifen durch die Verkehrsbehörde evaluiert werden. Ziel ist es, zu entscheiden ob er entfernt oder permanent eingerichtet wird.

Um den Radfahrenden eine Stimme zu geben hat der Autor in der zweiten Septemberhälfte 2020 eine Online-Umfrage ins Leben gerufen. Die Ergebnisse werden nachfolgend aufgeführt.

2 Publikation der Umfrage

Ziel war es, lediglich die direkt vom Schutzstreifen Betroffenen nach ihren Erfahrungen zu befragen. Deshalb wurde wie folgt bei der Publikation und Ermittlung der Antworten vorgegangen:

- Publikation per Email an über den Newsletter des bikelog-flensburg.de,
- Publikation bei Facebook,
- Aushang mit Link als QR-Code im Schaufenster von Fahrrad Petersen.
- Befragung am Hafermarkt am 18.09.2020 von 7:00 bis 9:00.

Die sich daraus entwickelnde Teilnehmerzahl über die Zeit ist in Abb. 1 dargestellt. Die Umfrage endete am 30.09.2020 um 18:00 Uhr mit einer Gesamteilnehmerzahl von 163.

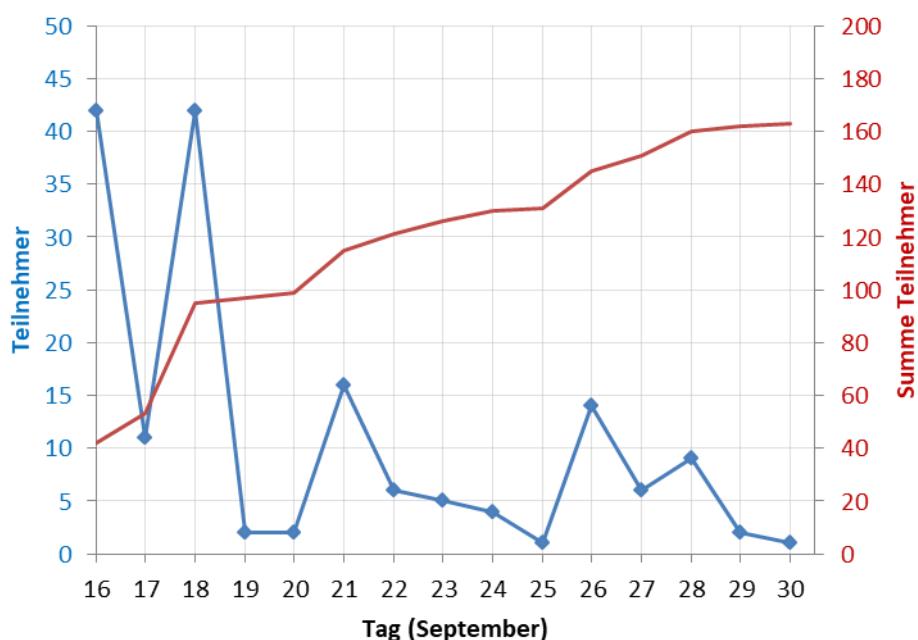


Abb. 1: Teilnehmerzahlen pro Tag und Summe.

3 Ergebnisqualität

Aufgrund der Teilnehmerzahl und der gezielten Befragung der Betroffenen scheint die Qualität des Ergebnisses gut und repräsentativ für die Meinungen der Betroffenen zu sein.

Unter den Gegnern des Schutzstreifens scheint eine Person mehrmals teilgenommen zu haben, da Aussagen in den Freitext-Antworten sprachlich teilweise fast identisch sind und auch im Bezug zu vorherigen Antworten („wie oben geschrieben“) stehen. Von einer Datenbereinigung wurde allerdings abgesehen, da das Ergebnis sehr eindeutig ist.

4 Ergebnisse

4.1 Alter

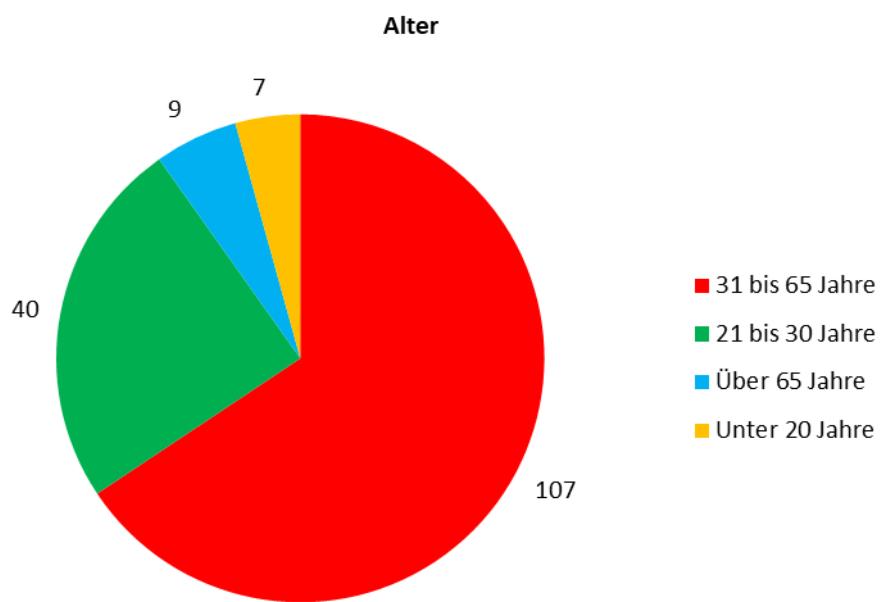


Abb. 2: Absolute Altersverteilung aller Teilnehmer.

Der Großteil der Teilnehmer gehört dem Alter nach zur Gruppe der Erwerbstätigen (~65%) und der Studenten (~25%). Rentner und Schüler nehmen einen eher kleinen Anteil ein. Das Ergebnis kann allerdings auch mit der Affinität, sich an Umfragen zu beteiligen zusammenhängen.

4.2 Distanz / Woche

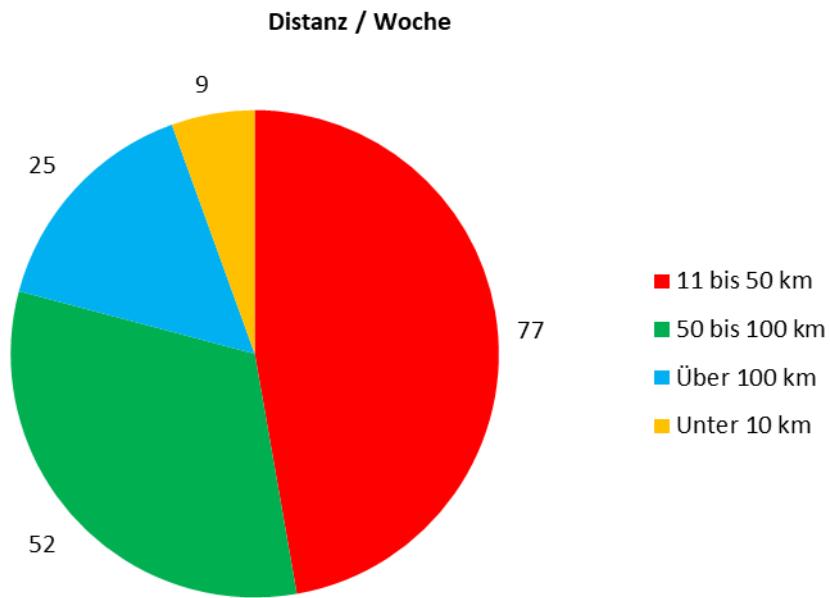


Abb. 3: Gefahrene Distanz pro Woche.

Die teilnehmenden Radfahrenden scheinen angesichts der zurückgelegten Wochenkilometer erfahren und sicher zu sein. Der Anteil an Radfahrenden, die weniger als 10 km/Woche fahren und damit zu den Gelegenheitsfahrern zählen liegt bei lediglich 5%.

4.3 Nutzung der Kappelner Straße

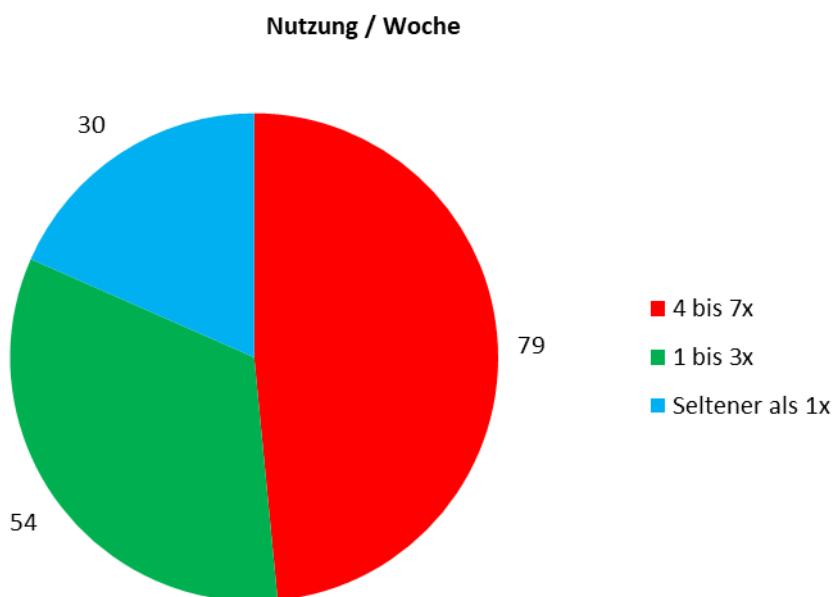


Abb. 4: Nutzung der Kappelner Str. pro Woche.

Die Häufigkeit der Nutzung der Kappelner Straße bestätigt, dass ein Großteil der Radfahrenden die Straße im Alltag nutzt. Lediglich unter 20% befahren die Straße seltener als 1x pro Woche.

4.4 Standpunkt vorher/nachher

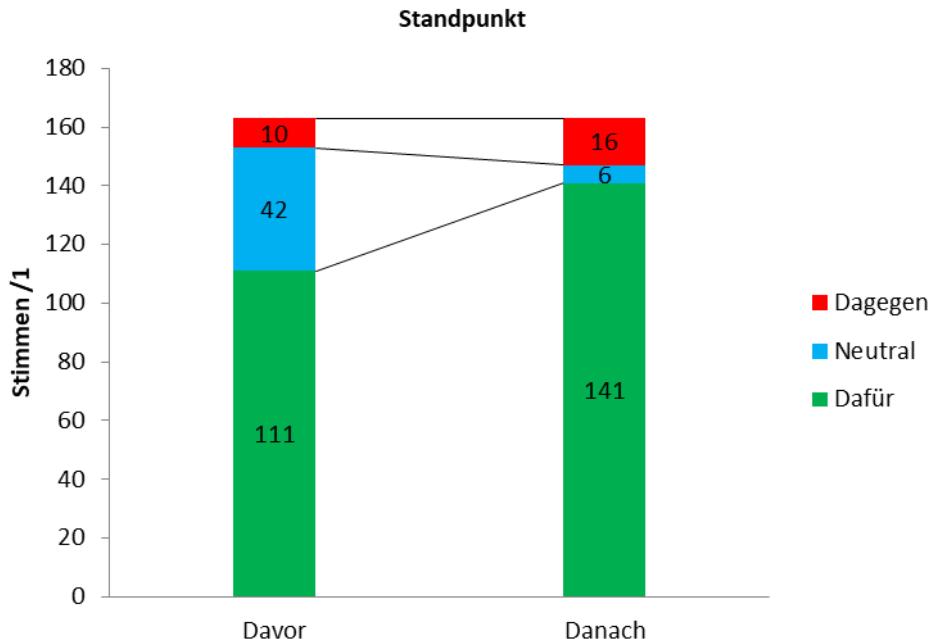


Abb. 5: Entwicklung des Standpunkts vor und nach Einrichtung.

Die Entwicklung des Standpunkts zeigt, dass ein Großteil (30) der anfangs neutral eingestellten Radfahrenden (42) nach Einrichtung des Schutzstreifens positiv dazu eingestellt waren.

4.5 Behinderung durch Kraftverkehr

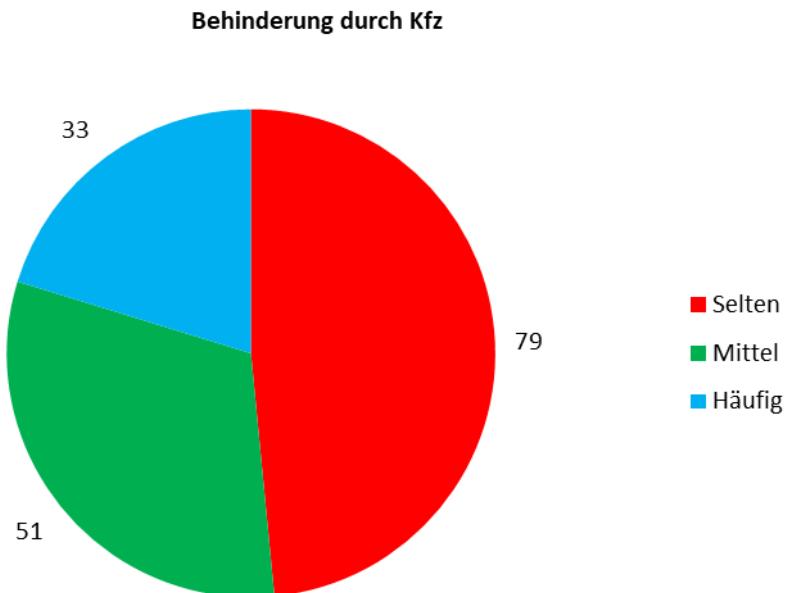


Abb. 6: Behinderung durch den Kfz-Verkehr.

Etwa die Hälfte der Radfahrenden erlebt nur selten eine Behinderung durch den Kfz-Verkehr, während etwa je 25% mittel bis häufig Behinderungen erleben. Wie sich in Gesprächen zeigte, hängt diese Wahrnehmung allerdings stark von der persönlichen Einstellung und Gelassenheit ab.

4.6 Behinderung durch Busverkehr

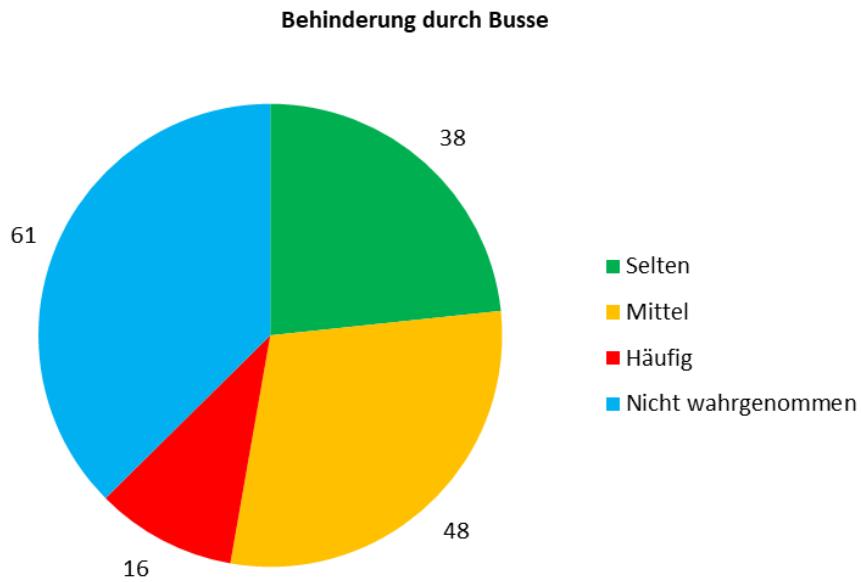


Abb. 7: Behinderung durch Busse.

Auch die Wahrnehmung der Behinderung durch Busse ist vermutlich stark subjektiv geprägt. Ein Großteil der Radfahrenden (99) empfindet Busse auf dem Schutzstreifen nur selten als Behinderung oder nimmt sie gar nicht wahr. Etwa 1/3 wird mittelmäßig bis häufig durch Busse auf dem Schutzstreifen behindert.

4.7 Länge des Schutzstreifens

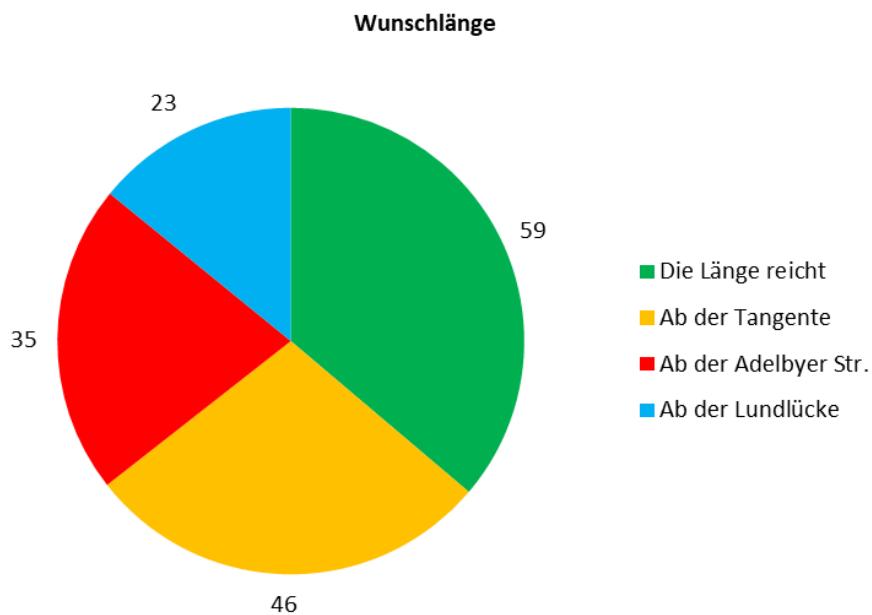


Abb. 8: Gewünschte Länge des Schutzstreifens.

Die Antworten nach der Wunschlänge teilen sich etwa in drei gleiche Teile auf. Ein Drittel der Radfahrenden findet die aktuelle Länge des Schutzstreifens ausreichend, während sich ein anderes Drittel einen Schutzstreifen ab der Tangentenüberführung wünschen würden. Das restliche Drittel favorisiert dagegen den Beginn des Schutzstreifens ab der Adelbyer Str. oder der Lundlücke.

4.8 Subjektive Note

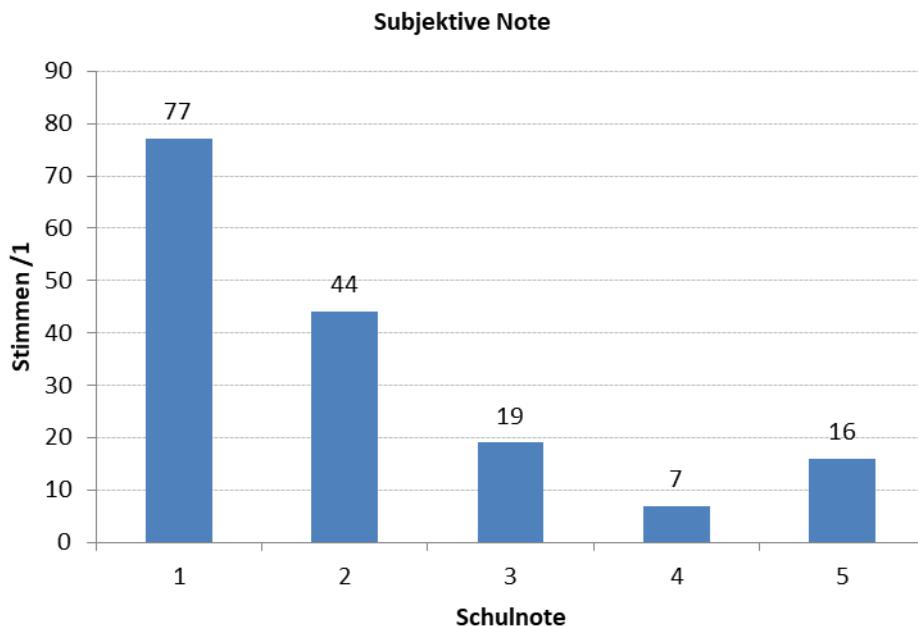


Abb. 9: Subjektive Benotung des Schutzstreifens.

Ein Großteil (86%) der Teilnehmer gibt dem Schutzstreifen eine Schulnote von 3 oder besser. Die Note 1 wird dabei noch öfter vergeben als die Noten 2 und 3 zusammen.

5 Fazit

Das Ergebnis der Umfrage ist recht eindeutig: Eine überwältigende Mehrheit der Radfahrenden empfindet den Schutzstreifen als Verbesserung und wünscht, dass er bleibt.

6 Referenzen

- [1] *Schutzstreifen Kappelner Str.*, www.bikelog-flensburg.de, 2019

7 Anhang

Die Teilnehmer konnten zum Schluss der Umfrage ihre Meinungen hinterlassen. Sie sind nachfolgend in chronologischer Reihenfolge und unbearbeitet aufgelistet:

1. Der Schutzstreifen gibt eine falsche Sicherheit, die gar nicht realisierbar ist .
2. Der Schutzstreifen müste offensichtlicher sein, d.h. ich habe das FGefühl, die wenigsten Autofahrer nehmennihn zur Kenntnis, weil er doch recht unscheinbar ist!
3. Der Schutzstreifen ist sehr schmal. Leider denken Autofahrer, dass die Linie auch gleichzeitig der Mindestabstand zum Radfahrer sein kann. ;-)
4. Auch als Autofahrer nutze ich die Strecke und komme gut damit zurecht.
5. Das Problem bei Schutzstreifen ist, dass Autofahrer diesen als Radweg erkennen und sich nicht mehr an die 1,5m Überholabstand halten. Sie fahren Kante an dem Schutzstreifen und denken, sie machen alles richtig. Wenn man als Radfahrer auf der Straße ohne Schutzstreifen fährt, ist man, so meine Meinung, deutlich sicherer unterwegs, da man eher als Benutzer der Straße gesehen wird.
6. Mehr Schutzstreifen
7. Das der Schutzstreifen immer frei ist, wird eine Wunschvorstellung sein, bei der Enge der Straße. Es ist allerdings 100% besser als vorher. Busse (vor allem die angesprochene Linie 8) sollten m.M. nach nicht zu sehr als Störfaktor betrachtet werden. Die neue Linie ist eine wahre Bereicherung für Tarup und stärkt ebenfalls den nachhaltigen Verkehr.
8. Ich finde es blöd, dass viele Autofahrer den Schutzstreifen nicht beachten.
9. Einbahnstraße mit sicherer Radspur wäre besser
10. Schutzstreifen stellen keine gute Lösung dar. In diesen Fall fällt mir aber keine bessere Alternative ein.
11. Das anlegen eines Schutzstreifens in der Murwiker Straße zwischen Bismarckstraße und Ziegelei Str.
12. Für welche Radfahrer ist das Feld direkt an der Ampel vor den Autos gedacht? Es ist sehr häufig „zugeparkt“.
13. mehr davon in Flensburg :)
14. Eine farbliche Kennzeichnung statt nur eines weißen Streifens wäre prima! Gerne rote Fläche
15. Der Schutzstreifen könnte ruhig etwas länger sein.
16. Der Schutzstreifen könnte ruhig etwas länger sein.
17. Ich wundere mich, dass Busse es meistens schaffen, den Schutzstreifen frei zu lassen, Autos (die ja viel schmäler sind) dagegen nicht immer. Der Schutzstreifen ist eine gute Methode, die Stadt besser per Fahrrad zu erreichen. Weiter so!
18. Die Straße ist viel zu Schmal für einen Schutzstreifen und ist, für mein Empfinden, eher eine Gefährdung für mich als Radfahrer, da es dort des öfteren zu gefährlichen Situationen durch Verkehrsteilnehmer kommt, die die Geschwindigkeit des Radfahrers unterschätzen... Da gibt es andere Straßen, die eher dafür geeignet wären... Zum Punkt: Linie 8 :Der Bus kann ja auch garnicht anders, als mich blockieren, da die Straße wie schon gesagt, viel zu Schmal ist. Würde der Bus den Schutzstreifen frei lassen, würde er wohl eher den gesamten Verkehr lahmlegen. Radfahrern in der Stadt Platz zu schaffen ist super, aber bitte nicht um jeden Preis. Da wo genügend Platz für alle ist, ist es ok. Ich möchte aber nicht als „Mobile Verkehrsberuhigung“ dienen und mein Leben dafür riskieren, nur damit wir einen Schutzstreifen mehr in Flensburg haben.
19. Halteverbot streng kontrollieren, damit der Streifen nicht zugeparkt wird
20. Da ich täglich bergauf mit dem Fahrrad bedrängt werde und sich viele nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten wäre vielleicht eine dauerhafte Geschwindigkeitsanzeige am Anfang der kappelner gut.

21. Deutliche Verbesserung auf der kürzesten Route vom Campus in Richtung Hafen! Top! Generell sollte man den Verkehr von der Umgehung über die Nordstraße zum Hafen/Innenstadt führen. Möglich durch eine Sperrung Angelburger für PKW oder ein Verbot rechtsabbiegen Angelburger.
22. Die Verkehrsführung in entgegengesetzter Richtung (die Angelburger Straße hochkommend) ist für Fahrräder äußerst ungünstig, sofern man in die Kappelner Straße einbiegen möchte.
23. Ergänzend zu dem Schutzstreifen müssen Maßnahmen ergriffen werden, der Masse der Autofahrer Verständlich zu machen, dass Straße für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zur Verfügung steht und wir einander respektieren und aufeinander achten müssen. Die 1,5m Sollabstand für passierende Autos, muss gelebte Praxis werden. Im Radlerleben - insbesondere an Engstellen und langsamerer Bergauffahrt - erfährt man sich als großes Hindernis.
24. Wurde beinahe von einem LKW platt gefahren
25. Wenn der Verkehr an der Ampel zum stehen kommt, stehen immer wieder Autos auf dem Schutzstreifen. Eventuell kann man drei "Pfosten" mit großem Abstand (ca. 100m) zur Begrenzung aufstellen. Dadurch haben Autofahrer ein Optisches Hindernis und halten mehr Abstand, können aber bei Bedarf trotzdem auf den Schutzstreifen ausweichen. Oder man grenzt den Schutzstreifen mit einer ca. 5cm hohen Schwelle ab, so dass Autofahrer das überfahren spüren.
26. Ich fahre dort zwar nie, aber Munkteoft und im sonstigen stadtgebiet. das radnetz ist einfach gefährlich
27. Mehr Schutzstreifen in Flensburg!
28. Der Schutzstreifen sorgt dafür, dass man nicht immer von Autofahrern angehupt wird, wenn man auf der Straße fährt. Man fühlt sich dadurch "willkommen" und sicherer!
29. Ich fahre dort zwar nie, aber Munkteoft und im sonstigen stadtgebiet. das radnetz ist einfach gefährlich
30. Bergauf ist der Schutzstreifen besonders dringend notwendig! Vor allem aus der Angelburger Straße kommend, gibt es für Radfahrer keine sinnvolle Wegeführung hoch nach Adelbylund.
31. Fahrradwege ;-)
32. Oft halten die Fahrzeuge vorne an der alten Linie und missachten leider die neue Linie. Es ist für mich nicht ganz klar erkenntlich wann man am Hafermarkt auf den Bordstein fahren soll und wann man weiter auf der Straße bleiben kann.
33. Ich hatte Sicherheitsbedenken, wenn Radfahrer bergab mit zu hoher Geschwindigkeit an den Kfz vorbeirauschen. Scheint sich aber zu regulieren.
34. Schutzstreifen bieten Radfahrenden keinen wirklichen Schutz vor dem übrigen Verkehr, da sie keine bauliche Trennung beinhalten. Der Streifen sorgt eher für zusätzliche Konflikte zwischen Radfahrenden und dem MIV. Es ist nicht zielführend, den Radverkehr am Fahrbahnrand noch irgendwie dazwischen zu quetschen, wie es zurzeit in der Kappelner Straße/Am Hafermarkt und an anderen Stellen im Stadtgebiet der Fall ist. Die Lösung erzeugt in dieser Form kein subjektives Sicherheitsgefühl, so dass keine positiven Auswirkungen auf die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erwarten sind. Der Streifen wird von Kraftfahrern häufig ignoriert bzw. beparkt, so dass durch den ""Schutzstreifen"" keine separate Trasse für den Radverkehr geschaffen wird. Auch Busse ragen gelegentlich mit dem Heck in den Schutzstreifen. All diese Behinderungen sind gefährlich, da die Straße abschüssig ist. Der Aufstellbereich vor der Ampel ist prinzipiell nützlich, um Radfahrende im Sichtbereich des MIV zu führen. Jedoch erfolgte keine Signaltrennung zwischen Radverkehr und MIV, so dass Radfahrende, die sich aus Sicht des MIV von hinten nähern und in den Aufstellbereich einfahren wollen, von anfahrenden Kfz behindert/gefährdet werden, sobald die LSA dort für alle Verkehrsarten auf ""grün"" umspringt. Der Schutzstreifen ist so schmal, dass Radfahrende meist nicht gefahrlos an den wartenden Fahrzeugschlangen vorbei fahren können. Zudem wird er im Dooring-Bereich der vor der LSA Hafermarkt wartenden Fahrzeuge geführt (ein Sicherheitsstreifen wurde nicht markiert). Die Fahrradpiktogramme oberhalb des Hafermarktes in Richtung Innenstadt werden ebenfalls häufig widerrechtlich beparkt, so dass

die Signalwirkung für den MIV eingeschränkt wird. Autofahrende rechnen dann häufig nicht damit, dass sich Fahrräder von hinten (wegen der Abschüssigkeit der Strecke häufig mit hohen Geschwindigkeiten) nähern. Für den stadtauswärts/bergen fahrenden Radverkehr ist die provisorische ""Schutzstreifen""-Variante ebenfalls keine Lösung: sie werden weiterhin von überholendem Kfz-Verkehr bedrängt. Insgesamt erscheinen Schutzstreifen, insbesondere derartige ""Notlösungen"" wie der aktuell markierte Schutzstreifen, gänzlich ungeeignet, um die notwendige objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende herzustellen und - wie angestreb - den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen. Als Lösung wird vorgeschlagen, dem Radverkehr durch Neuverteilung des Verkehrsraums einen adäquaten Platz einzuräumen. Dazu wären Einbahnstraßenregelungen zu treffen: Verkehr in Richtung Engelsby über die Glücksburger Straße führen / Verkehr in Richtung Innenstadt über die K 30 (Straßenzug Adelbylund/Kappelner-/Hafermarkt). Auch die obere Angelburger Straße und die Heinrichstraße sollten als Einbahnstraßen beschil dert werden: Verkehr in Richtung Innenstadt über die Heinrichstraße / stadtauswärts führender Verkehr über die obere Angelburger Straße (und dann weiter über die Glücksburger Straße). Dadurch entstünde jeweils mehr Platz in den jeweiligen Straßenzügen, so dass dem Radverkehr ein sicherer Raum in adäquater Bemaßung zugewiesen werden könnte.

35. Zusätzlich Schutzstreifen bergauf.
36. für Räder mit Kinderanhänger/Lastenräder ist der Schutzstreifen sehr schmal, sodass man nicht neben wartenden Autos an der Ampel vorbeipasst. Außerdem kann man den Schutzstreifen an manchen Stellen wegen des schlechten Straßenbelags nicht in seiner ganzen Breite aus"fahren" bzw ausnutzen. Persönlich finde ich super, dass an der Kappelner Str. ein Schritt in Richtung fahrradfreundlicher Verkehrsführung getan wird, weshalb ich auf jeden Fall für einen Schutzstreifen bin. Allerdings empfinde ich Schutzstreifen manchmal auch als gefährlich, da AutofahrerInnen sich nicht an den angemessen 1,5m-Abstand halten und sich stattdessen an der Linie des Schutzstreifens orientieren, sodass im Endeffekt der Raum und der Schutz für die RadfahrerInnen geringer wird. Das scheint manchmal in den Köpfen der AutofahrerInnen noch nicht angekommen zu sein
37. Die parkenden Fahrzeuge in der Kurve gegenüber der Bushaltebucht sind ein Problem für Radfahrer.
38. Derzeit befinden sich einige Gulli- bzw. Verschlussdeckel auf dem Schutzstreifen, der die Sicherheit der Radfahrer beeinträchtigt. Es ist deshalb wünschenswert, wenn der Schutzstreifen noch etwas verbreitert werden könnte, um mehr Spielraum beim Umfahren zu haben. Auch wäre ein Schutzstreifen bergauf sehr hilfreich, um den Autofahrern zu verdeutlichen, dass auch langsame Verkehrsteilnehmer das Recht haben, die Straße zu befahren. Ich fahre ein analoges Rad und erfahre leider häufig Ungeduld seitens der Autofahrer. Das äußert sich nicht selten in Überholen mit knappem Abstand. Das übrigens auch von Busfahrern, denen ich bisher nur bergen begegnet bin.
39. Länge reicht nicht. Ab Osttangente ist zu weit. Aber ab Ende Fahrradweg ab Oskar-Struve-Weg wäre richtig. Gerade im Bereich der Kindertagesstätte Kinderinsel parken auf beiden Seiten häufig Autos. Dort ist es immer unübersichtlich besonders, wenn auch noch Fahrzeuge aus der Kantstrasse kommen.
40. kann so bleiben, die Deckel der Hydranten sollten der Strasse angeglichen werden
41. Die busse blockieren nur den Weg wenn ein anderer Bus entgegen kommt.
42. Die busse blockieren nur den Weg wenn ein anderer Bus entgegen kommt.
43. Der Schutzstreifen gibt den Autofahrern im Stau Anregung ihre eigenes Fortbewegungsmittel zu überdenken, denn Fahrradfahrer sparen mit solchen großartigen Schutzstreifen im Berufsverkehr viel Nerven und Zeit.

44. Schutzstreifen sind eine gute Alternative wo es baulich nicht möglich ist separate Fahrradwege zu errichten. Der Umbau der alten Bahngleise zu einem Fahrrad Highway wäre das beste was Flensburg passieren könnte.
45. Es wäre eigentlich auch extrem wichtig, einen Schutzstreifen in die Gegenrichtung einzurichten .. beim hoch fahren werde ich häufiger durch Autos belästigt
46. Bitte Schutzkante auf die Fahrbahn schrauben. Die Autos missachten den Fahrradstreifen und halten schon garnicht den Abstand von 1,5 m ein. Durch die suggerierte Sicherheit des Streifens steigt ggf. sogar die Unfallgefahr.
47. Schutzstreifen helfen bei der Sichtbarkeit der Legitimation von Fahrradfahren auf der Straße; jedoch müsste in der Öffentlichkeit die Abstandsreglung beim Überholen von Fahrädern (auch bei Schutzstreifen) bekannter werden.
48. Leider lassen viele Autofahrer zum Ende wenig Platz auf dem Schutzstreifen.
49. Lieber einen Schutzstreifen, als gar kein Platz für Radfahrer
50. Warum einen schutz streifen für runter und nicht nach oben zur ostangente? Und weshalb werden die meisten Radfahr markierungen immer unterschiedlich aufgetragen auf die strase? Am deutschen haus zum Beispiel darf man nicht hoch fahren nur runter aber die Markierung auf der Straße zeigt in die amdere Richtung ohman so viel und es wird nur quatsch gemacht wie schutzstreifen oder fahrradstrasse...
51. Ganz Flensburg 30Zone breitere Straßen und Wegfall der Radwege
52. teilweise sind Parkplätze ausgewiesen quasi auf dem Schutzstreifen! Ich denke, es müsste eine Fahrbahnerhöhung wie unten an der Heinrichstraße sein, damit der Streifen wirklich akzeptiert wird von den Autofahrern!