

Pressekonferenz | 25. April 2024



„FAHRRADFREUNDLICHE NEBENSTRAßEN“ IN FRANKFURT AM MAIN: OEDER WEG

Ergebnisse aus der wissenschaftlichen Begleitung

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese

Professor für nachhaltige Mobilität und Radverkehr
Frankfurt University of Applied Sciences

Seray Künbet, M.Eng.
Jana Busse, M.Eng.
Katharina Dehler, M.Sc.
Canathy Wong, M.Sc.



In Kooperation mit:



HINTERGRUND

FAHRRADFREUNDLICHE NEBENSTRAßEN

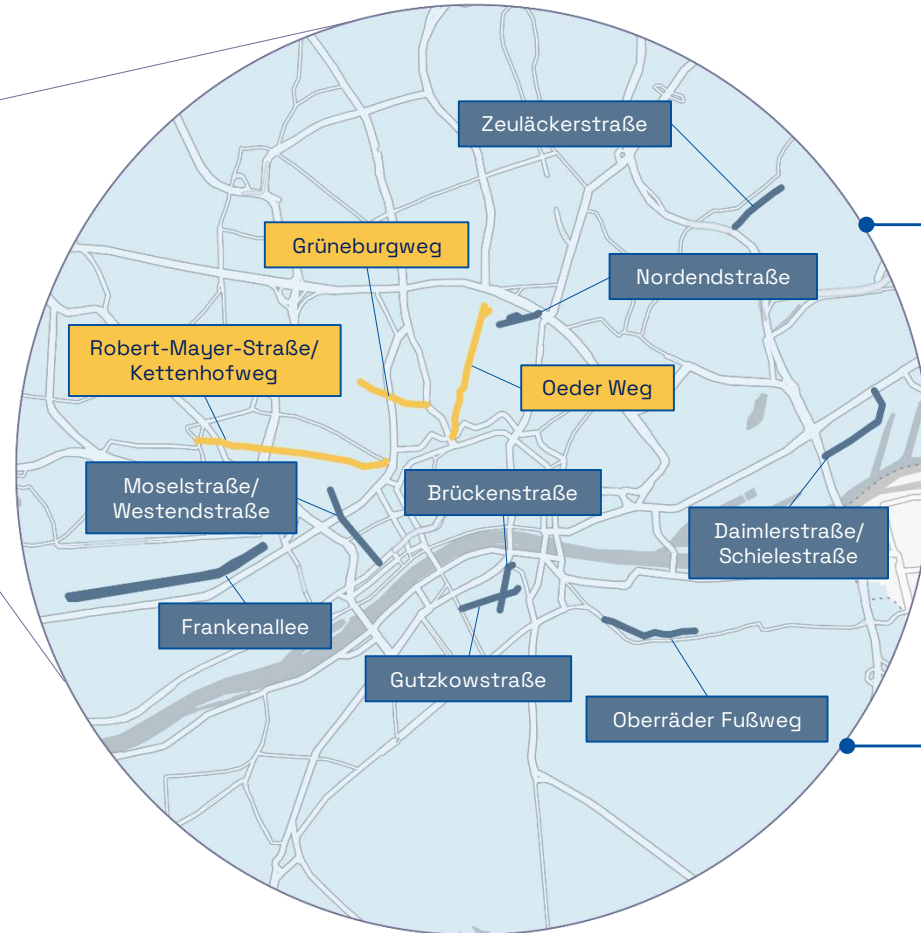
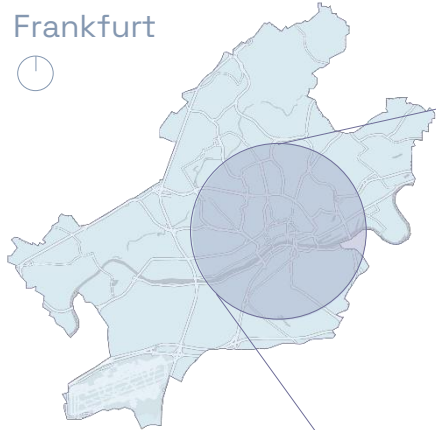
Anlass und Zeitleiste



FAHRRADFREUNDLICHE NEBENSTRAßEN

Projektumfang und Ziele

Frankfurt



-  Laufende Umgestaltung
-  Straßen, die umgestaltet werden sollen

Förderung der aktiven
Mobilität in Frankfurt

Erhöhung der Sicherheit und
der Aufenthaltsqualität

Reduzierung von Kfz, insbes.
Durchgangsverkehr

UMGESTALTUNG DES OEDER WEGS

Umgesetzte Maßnahmen (Auswahl)

Ausweisung des Oeder Wegs
als Fahrradstraße



Quelle: Stadt Frankfurt, 2023

Zufahrtssperre vom
Eschenheimer Tor



Quelle: ReLUT, 2023

Modalfilter im Norden und in
den Seitenstraßen



Quelle: ReLUT, 2023

UMGESTALTUNG DES OEDER WEGS

Umgesetzte Maßnahmen (Auswahl)

Rotmarkierung von
Knotenpunktbereichen



Quelle: ReLUT, 2024

Sicherheitstrennstreifen/
„Dooring-Zone“



Quelle: ReLUT, 2021

Lieferzonen für den
Wirtschaftsverkehr



Quelle: ReLUT, 2023

UMGESTALTUNG DES OEDER WEGS

Umgesetzte Maßnahmen (Auswahl)

Reduzierung der Kfz-Parkflächen; Umwandlung in Multifunktionsstreifen



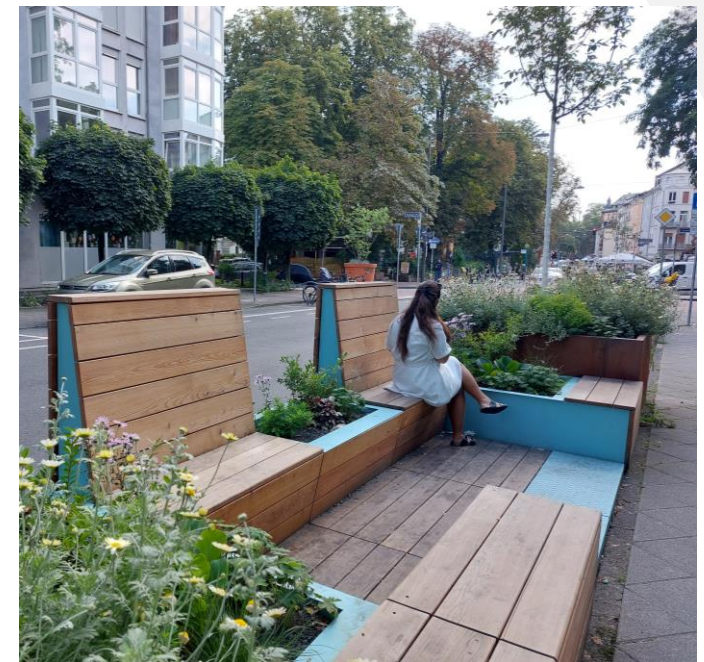
Quelle: ReLUT, 2023

Mehr Abstellanlagen für Fahrräder



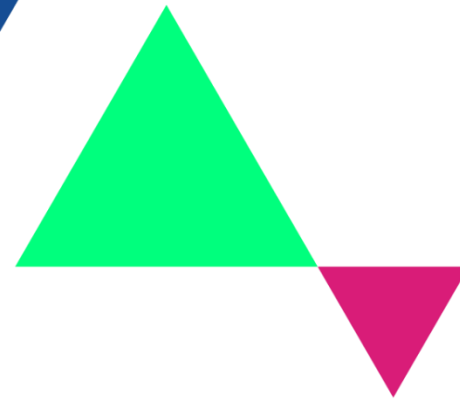
Quelle: ReLUT, 2023

Mehr Begrünung und Sitzgelegenheiten



Quelle: ReLUT, 2023

FORSCHUNGS- KONZEPT



ANALYSE ZU DEN AUSWIRKUNGEN

Forschungsfragen

Wie haben sich die Radverkehrszahlen und Kfz-Verkehrszahlen im Oeder Weg verändert?

Hat sich der Parksuchverkehr im Oeder Weg verändert?

Kommt es zu verkehrlichen Beeinträchtigungen in den umliegenden Straßen?

Hat sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Oeder Weg verändert?

Hat sich die Verkehrssicherheit unter allen Verkehrsteilnehmenden verändert?

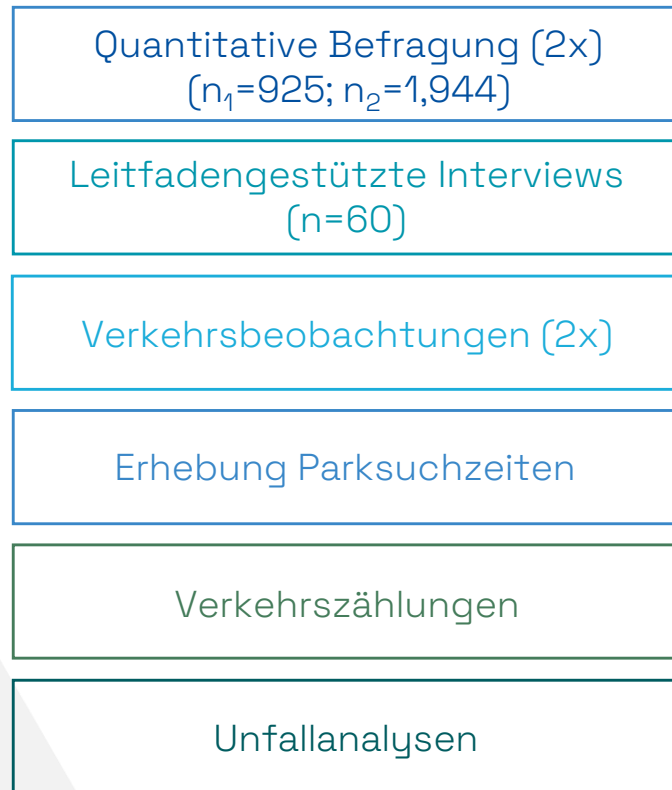
Konnte das regelwidrige Parken und Halten von Lieferverkehr im Oeder Weg reduziert werden?

Welche Auswirkungen gibt es auf den Betrieb der ansässigen Geschäfte (Einzelhandel, Gastronomie usw.)?

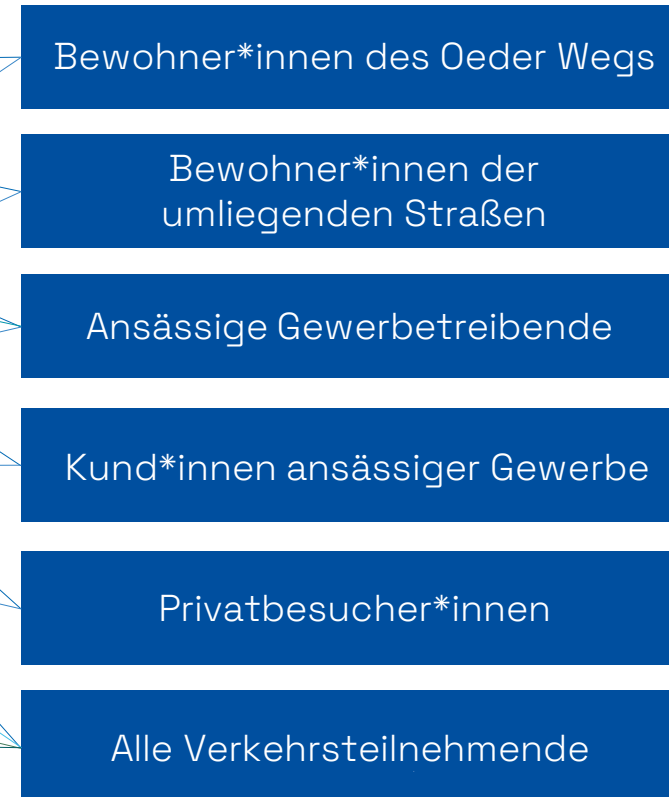
ANALYSE ZU DEN AUSWIRKUNGEN

Methodenübersicht

Methoden



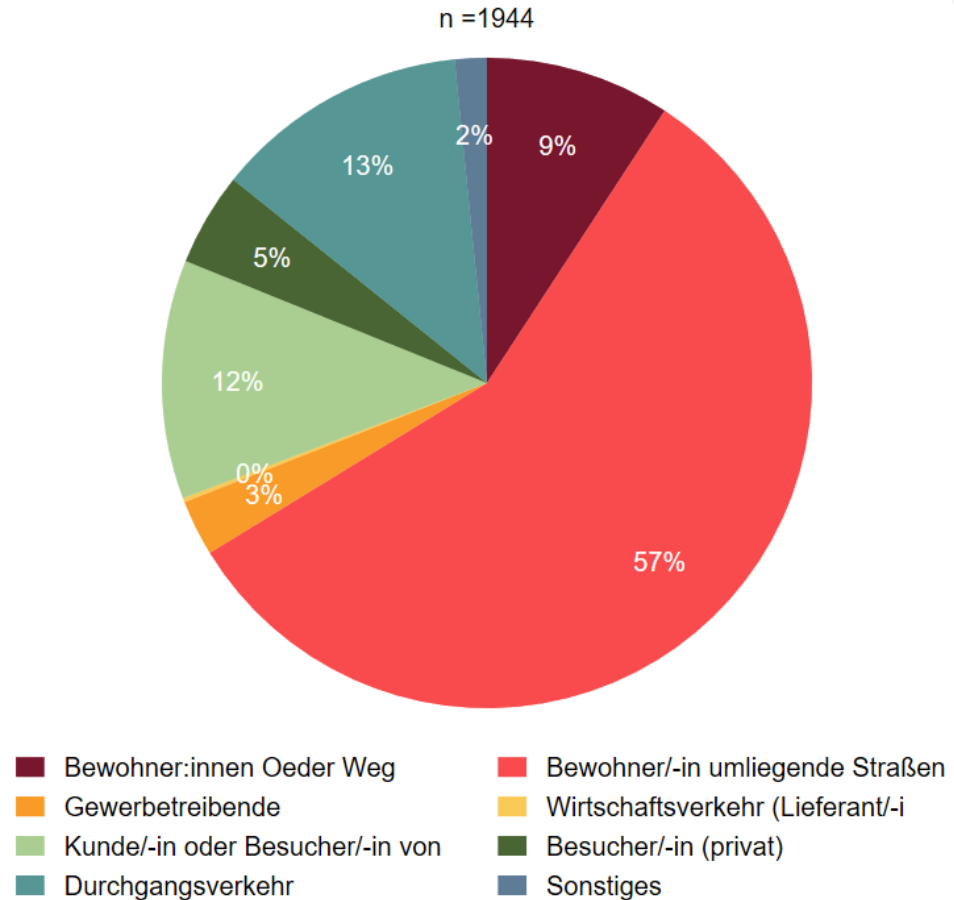
Zielgruppen



QUANTITATIVE BEFRAGUNG

Zusammensetzung der Stichprobe

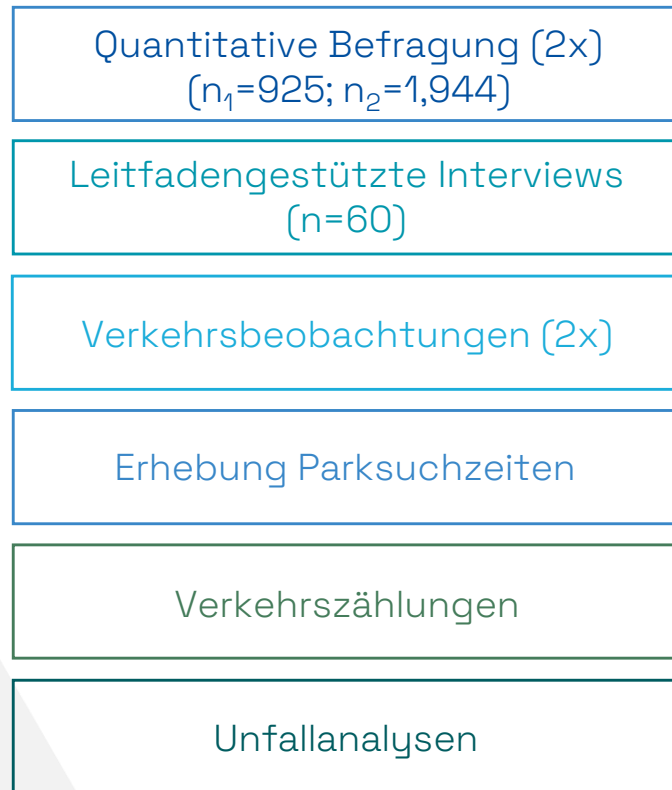
- Stichprobengröße: 1.944
- Ausgewogene Geschlechterverteilung (45 % weiblich, 52 % männliche, 1 % diverse Personen, 2% k.A.)
- Altersverteilung: jüngere Altersgruppen <30 und ältere Altersgruppen >70 Jahre stark unterrepräsentiert, mittlere Altersgruppen (40-60 Jahre) überrepräsentiert
- Berufliche Situation: überwiegend Vollzeitbeschäftigte (64 %), gefolgt von Teilzeitbeschäftigten (16 %), Rentner*innen (10 %) und Studierenden (4 %)
- Nutzendengruppen: 66% Bewohner*innen Oeder Weg und umliegende Straßen



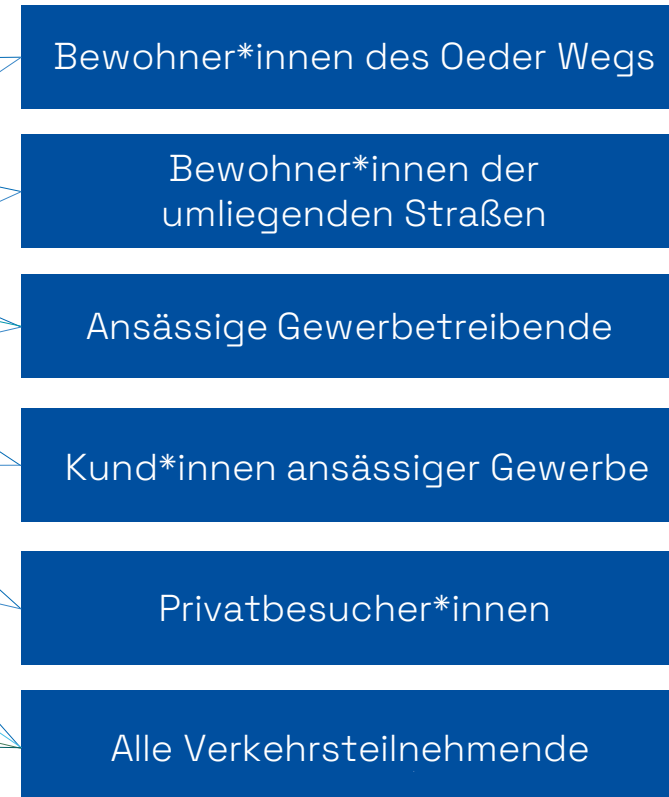
ANALYSE ZU DEN AUSWIRKUNGEN

Methodenübersicht

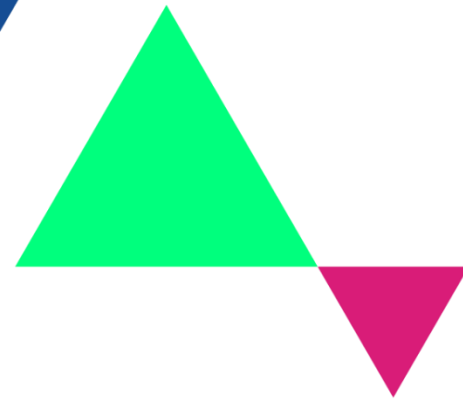
Methoden



Zielgruppen



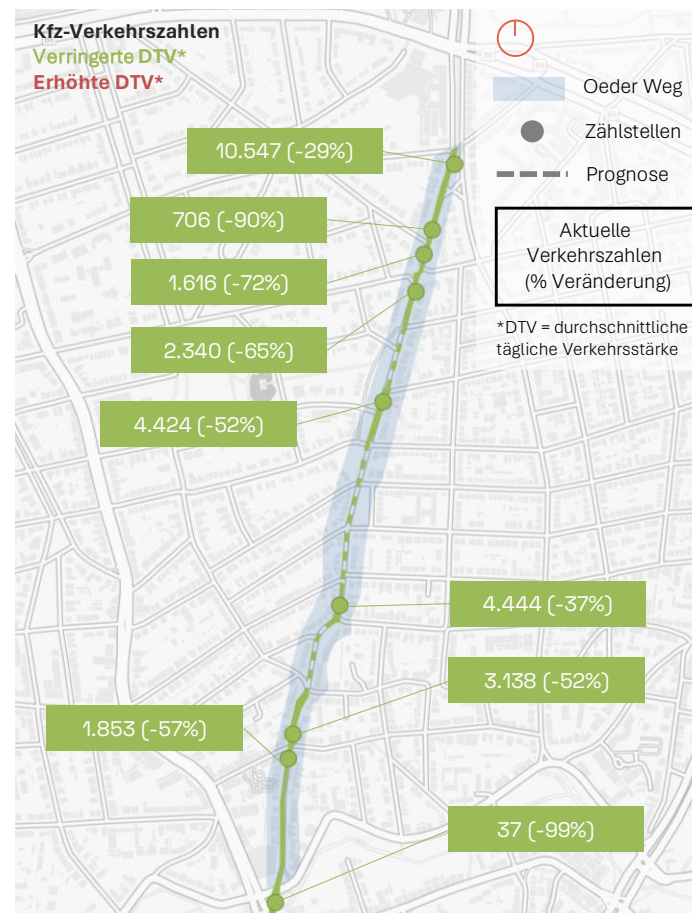
ERGEBNISSE



ERGEBNISSE

Auswirkungen auf die Verkehrsstärken

Wie haben sich die Radverkehrszahlen und Kfz-Verkehrszahlen im Oeder Weg verändert?

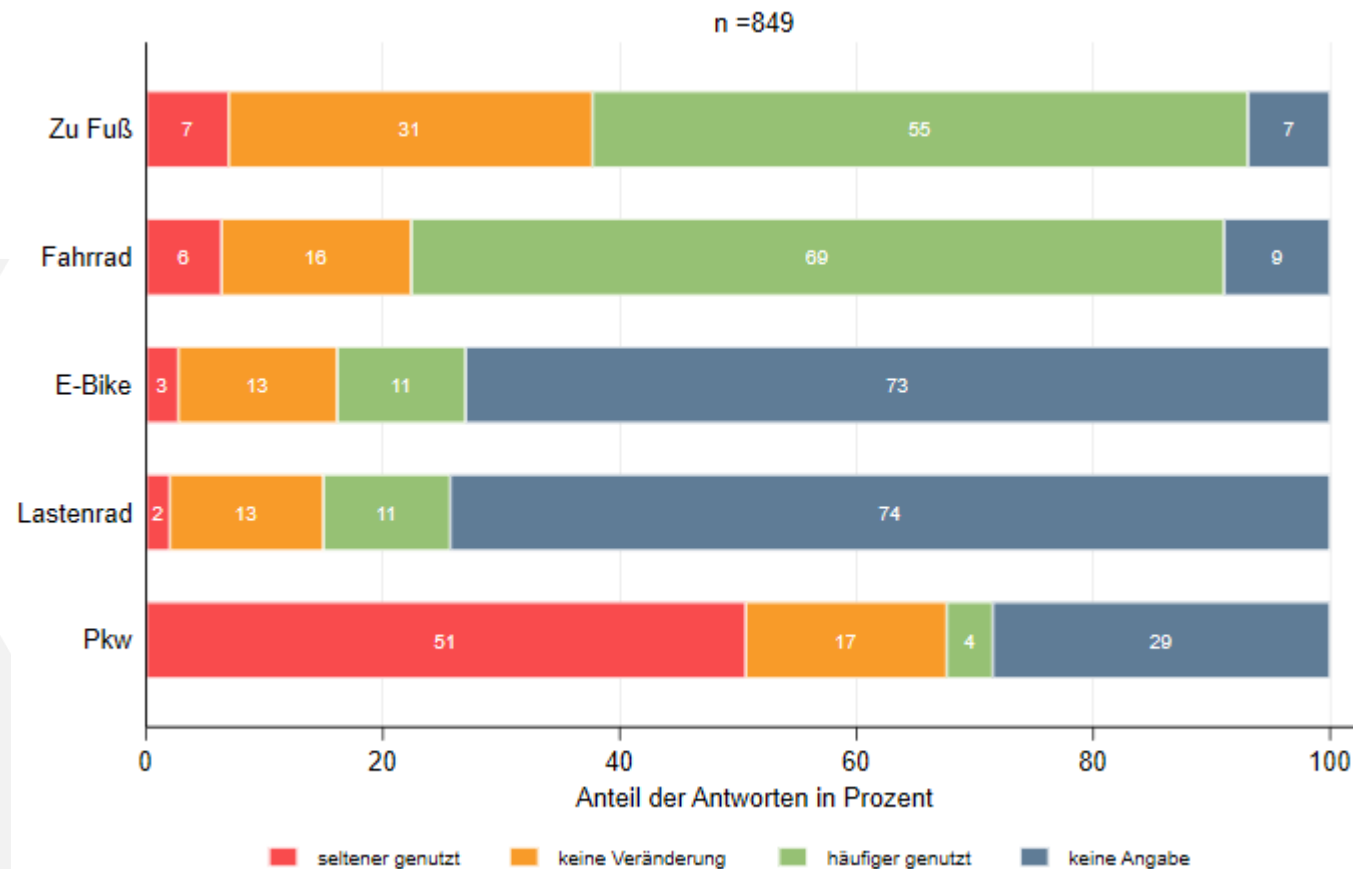


- Die Verkehrszählungen haben stellenweise eine Verdoppelung des Radverkehrs und eine Halbierung des Kfz-Verkehrs ergeben.

ERGEBNISSE

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Wie haben sich die Radverkehrs- und Kfz-Verkehrszahlen im Oeder Weg verändert?

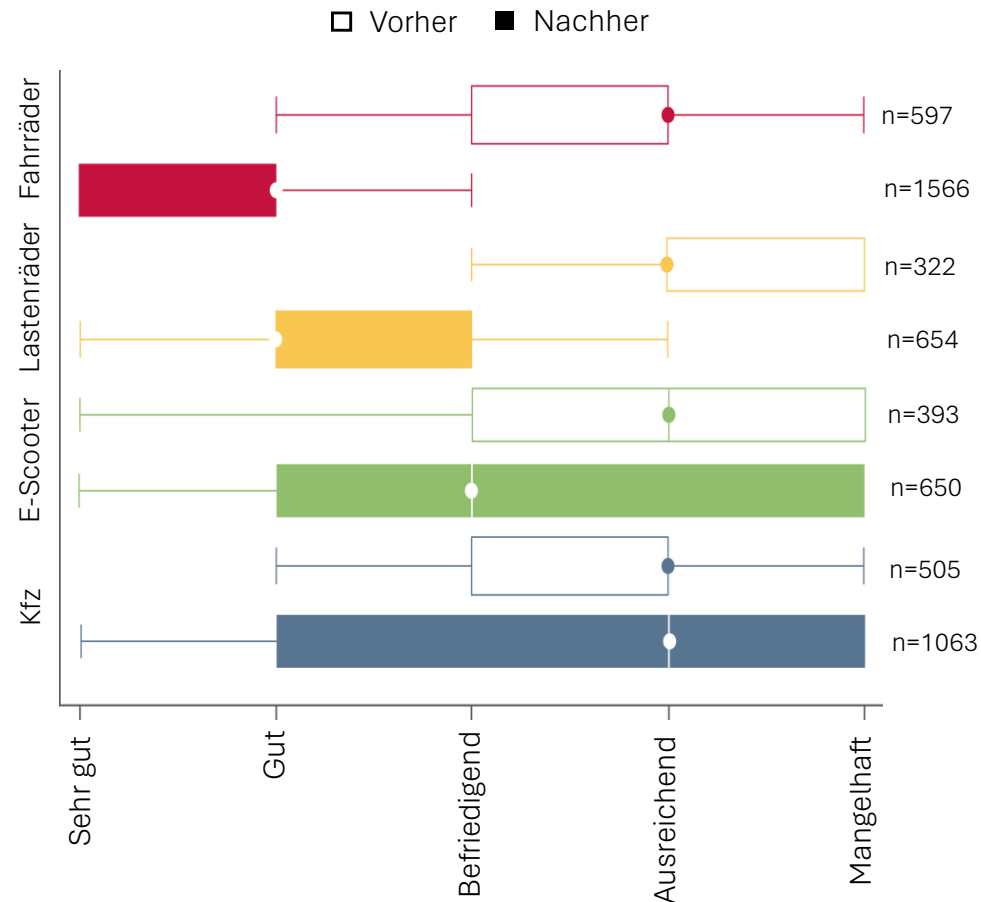
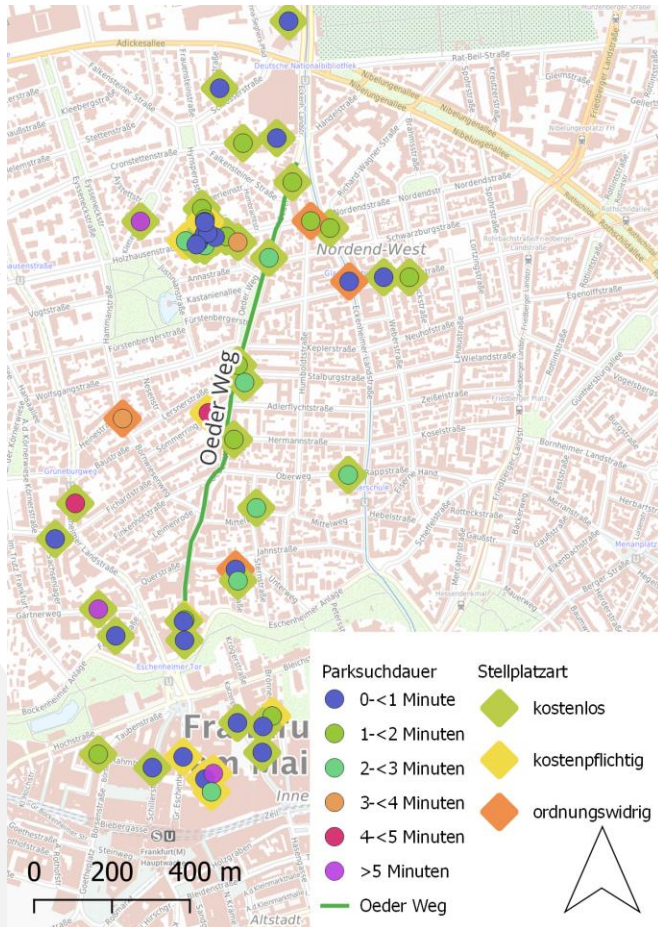


- 44 % der Befragten gaben an, dass die Umgestaltung ihre Verkehrsmittelwahl auf dem Oeder Weg beeinflusst hat.
- In beiden Befragungen zeigt sich die größte Verlagerung zugunsten des Radverkehrs und des Fußverkehrs. Jeweils die Hälfte gab an, aufgrund der Umgestaltungen seltener den Pkw zu nutzen.
- Die Teilnehmenden der Befragungen berichten von Verbesserungen bei Reisezeit und Komfort.

ERGEBNISSE

Auswirkungen auf die Parksituation

Hat sich der Parksuchverkehr im Oeder Weg verändert?

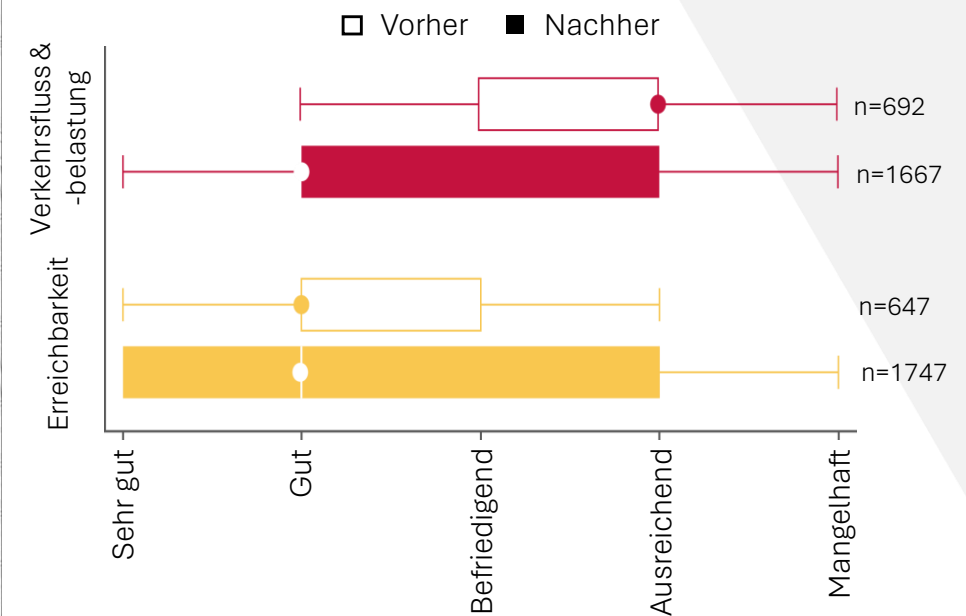
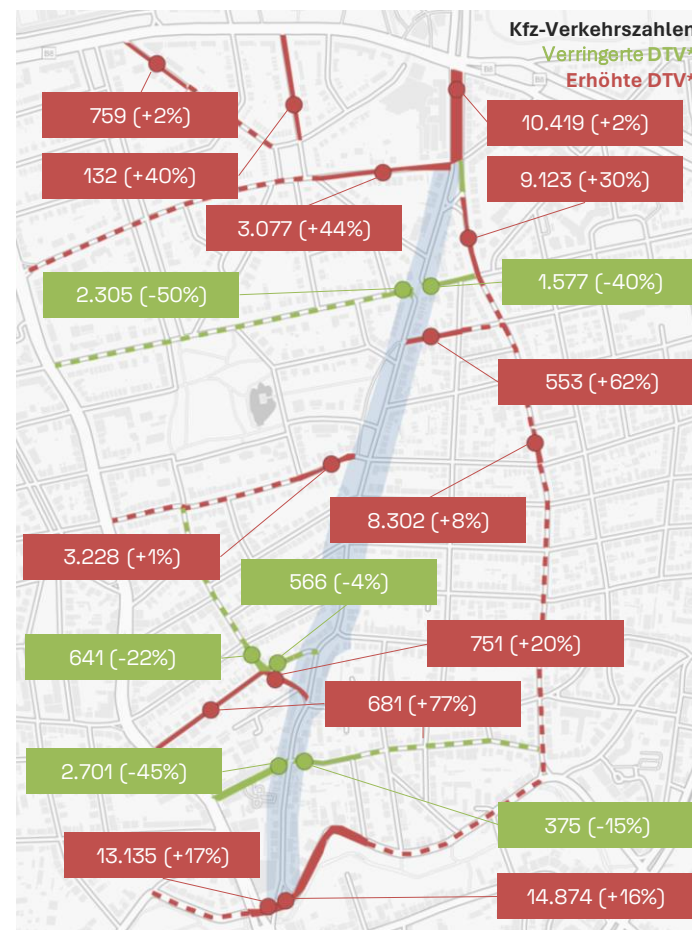
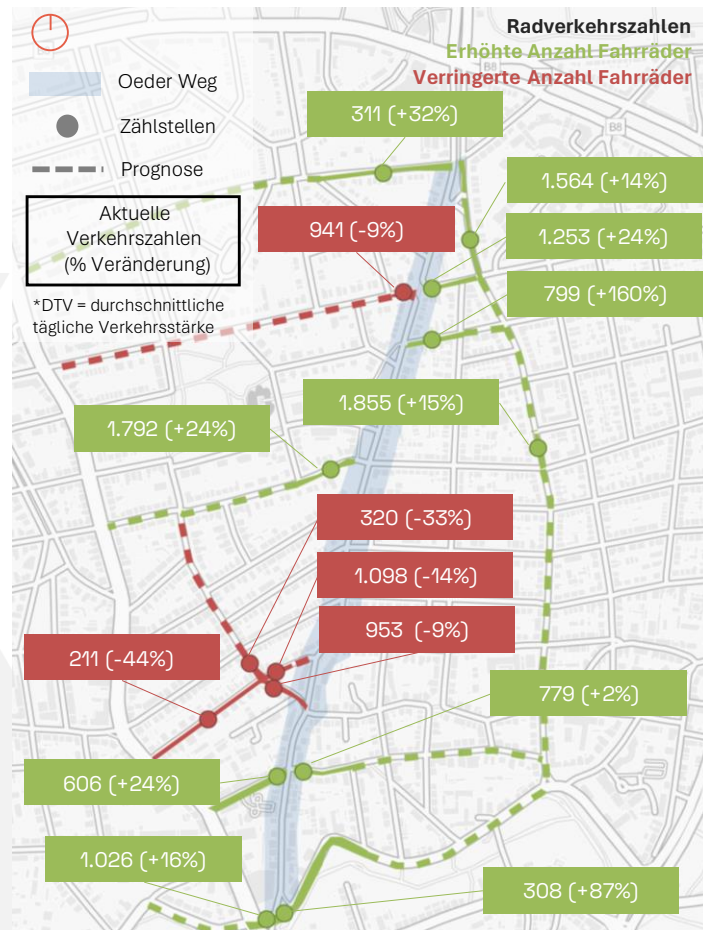


- Die Parksuchdauer im Oeder Weg ist nicht höher als in vergleichbaren Gebieten.
- Die Befragten bewerten die Abstellflächen für **Fahrräder** und **Lastenräder** eindeutig besser.
- Die Bewertung der Parkflächen für **Kfz** blieb im **Median** gleich. Jedoch erhöhte sich die **Streuung** der Antworten.

ERGEBNISSE

Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung und Erreichbarkeit

Kommt es zu verkehrlichen Beeinträchtigungen in den umliegenden Straßen?

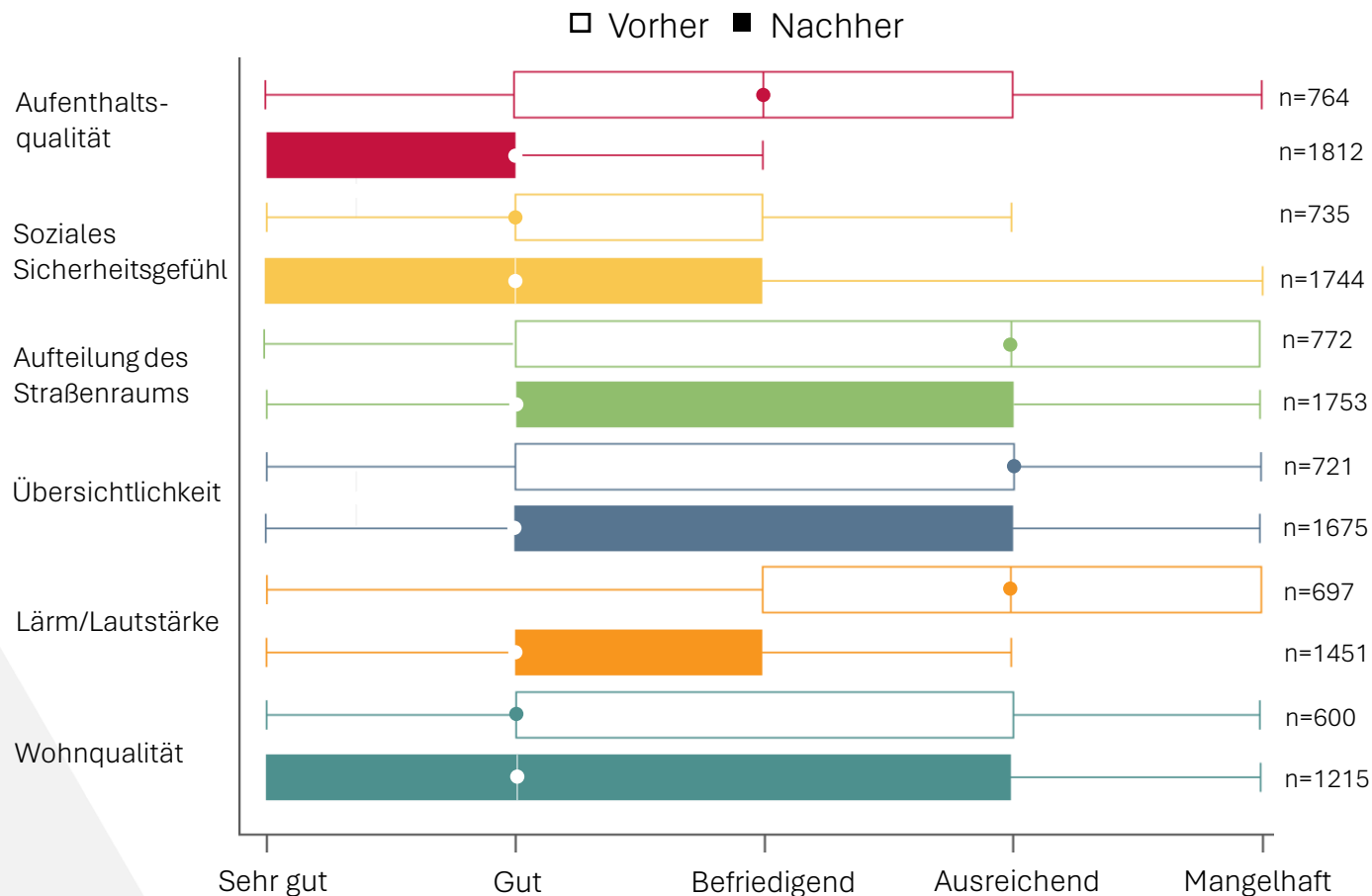


- In einigen umliegenden Seitenstraßen wurden höhere (Rad- und) Kfz-Verkehrszahlen verzeichnet, aber v.a. auf Hauptverkehrsstraßen + „Verkehrsverpuffung“.
- Der Verkehrsfluss hat sich verbessert und die Erreichbarkeit ist weiter „gut“.

ERGEBNISSE

Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität

Hat sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Oeder Weg verändert?

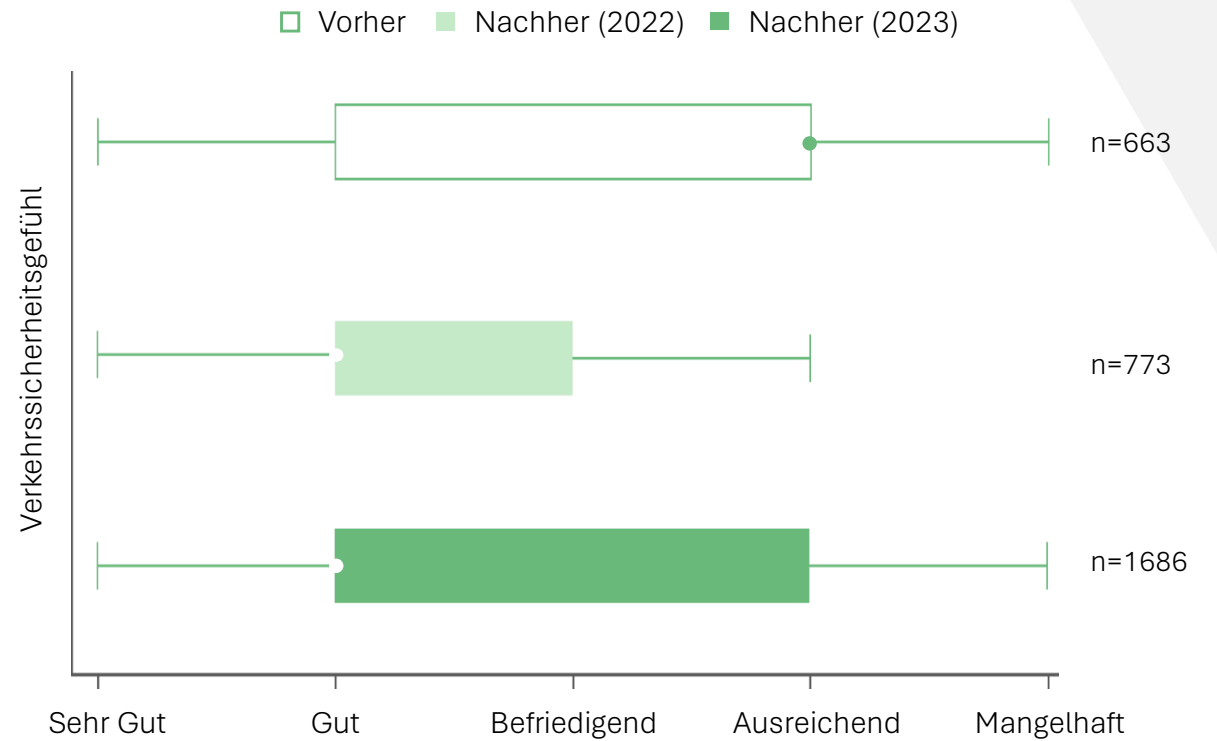
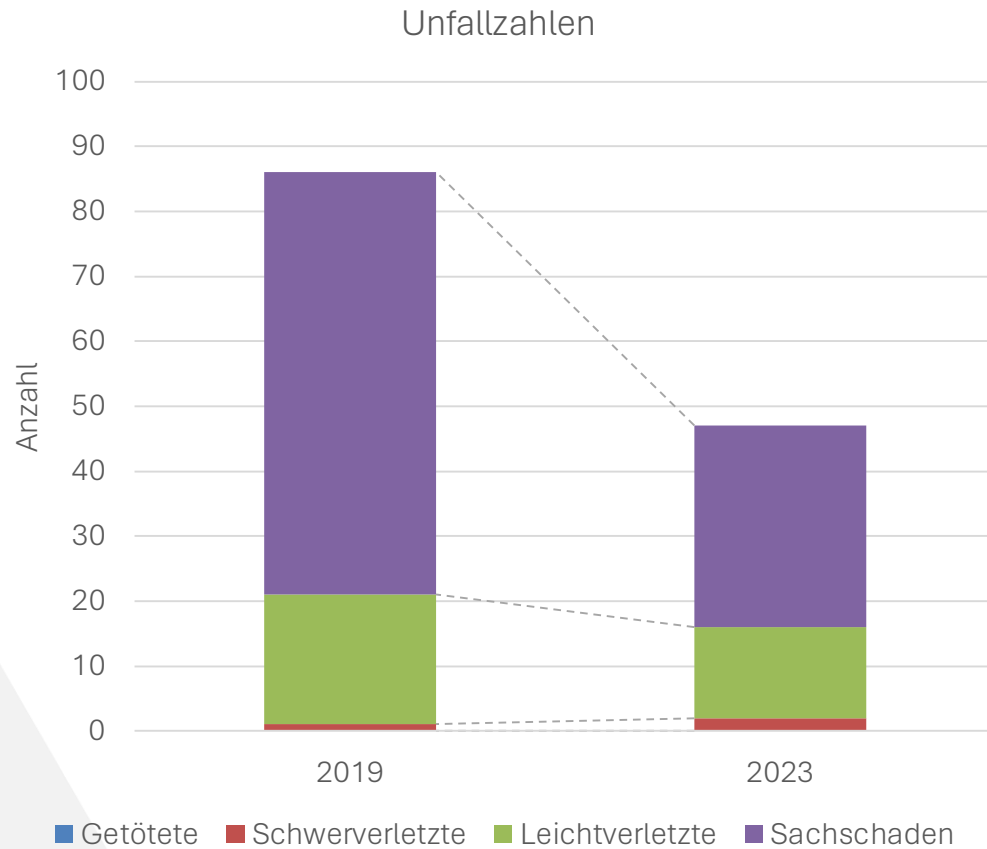


- In beiden Befragungen zeigt sich: **Verbesserungen bei Aufenthaltsqualität.**
- **80 %** der Befragten gaben an, dass die **Multifunktionsstreifen die Wohnqualität verbessert** hat.
- **70 %** der Befragten gaben an, dass die **Reduzierung der Kfz-Parkflächen die Aufenthaltsqualität verbessert** hat.
- Insgesamt **deutliche Verbesserungen bei der Lärmwahrnehmung**. Der **Verkehrslärm** hat in einigen umliegenden Straßen **leicht zugenommen** (berechnet), jedoch überall unter gesetzl. Grenzwert.

ERGEBNISSE

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Hat sich die Verkehrssicherheit unter allen Verkehrsteilnehmenden verändert?

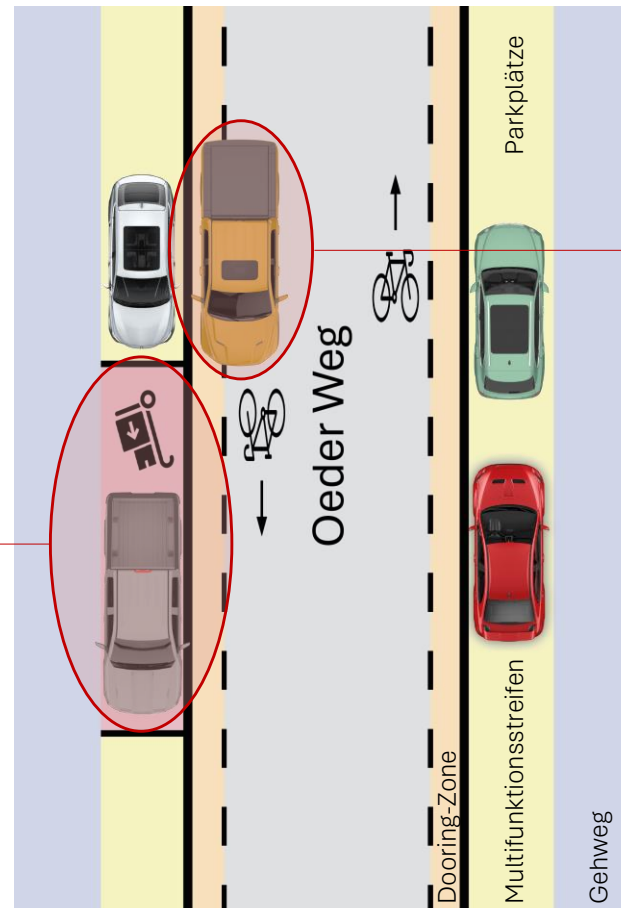


ERGEBNISSE

Auswirkungen auf den Lieferverkehr

Konnte das regelwidrige Parken und Halten von Lieferverkehr im Oeder Weg reduziert werden?

- Vier Lieferzonen wurden im Oeder Weg für den Wirtschaftsverkehr eingeführt.
- Lieferzonen werden **begrüßt**, sind aus Sicht einiger Interviewter in ihrer Anzahl aber zu **gering und teilweise falsch platziert**.
- Die Befragten bewerten den Einfluss der Lieferzonen auf den **Verkehrsfluss** und die **Verkehrssicherheit** positiv.
- Im Unterschied zur ersten Befragung wurde in der zweiten Befragung in Bezug auf die allg. **Parksituation** statt einer negativen Veränderung überwiegend **keine Veränderung** mehr wahrgenommen.

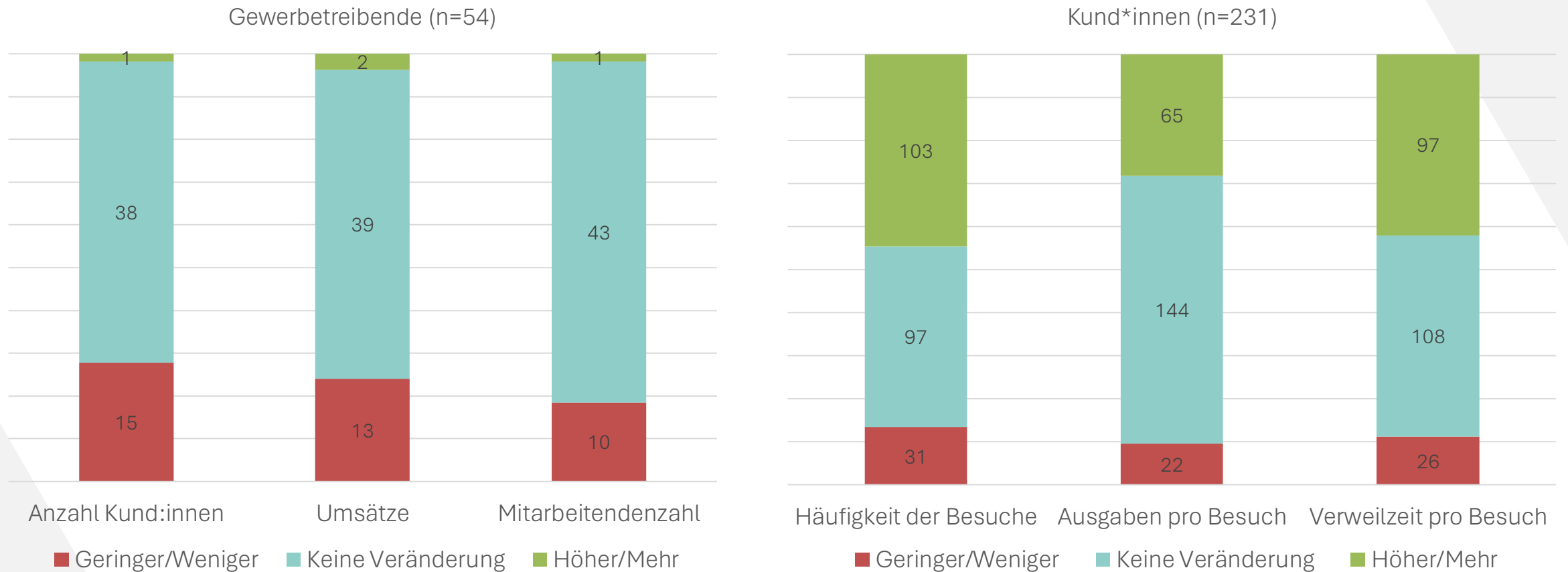


- Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass weiterhin „Zweite Reihe Parken“ stattfindet, da die **Lieferzonen häufig illegal belegt** sind.
- Die **Haltedauer** von Lieferfahrzeugen **außerhalb** der markierten Lieferzonen war tendenziell **länger** als die von Lieferfahrzeugen, die die Lieferzonen nutzten.
- Freitextantworten betonen das **regelwidrige Halten** und eine **defizitäre Planung und Umsetzung**.

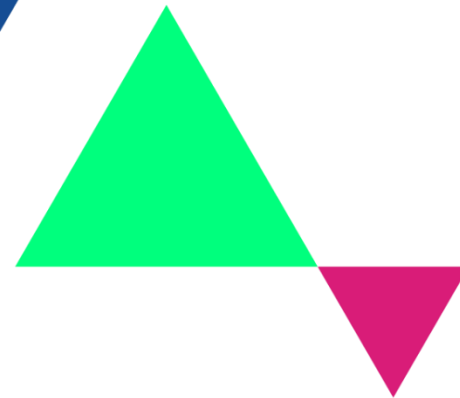
ERGEBNISSE

Wirtschaftliche Auswirkungen

Welche Auswirkungen gibt es auf den Betrieb der ansässigen Geschäfte?



EMPFEHLUNGEN & AUSBlick



EMPFEHLUNGEN

Infrastruktur

Es wird grundsätzlich empfohlen, alle Elemente im Oeder Weg zu verstetigen.

Kernelemente

Die grundlegende Voraussetzung für fahrradfreundliche Nebenstraßen

- Diese Elemente sind **essentiell** für die Errichtung **fahrradfreundlicher Nebenstraßen**.
- Anordnung Fahrradstraße
- Maßnahmen zum Unterbinden von Durchgansverkehren (hier: Modalfilter im Norden und Süden)
- Umnutzung von Verkehrsflächen

Variablen

Die wichtigen Elemente mit Gestaltungsspielraum

- Diese Elemente haben die Möglichkeit, von **Bürger*innen und Gewerbetreibenden mitgestaltet** zu werden.
- Der Umfang des Einsatzes der Elemente **ist je nach örtlichen Gegebenheiten flexibel gestaltbar** (z. B. Ort u. Anzahl von Lieferzonen).
 - Multifunktionsstreifen
 - Begrünung
 - Straßenmöbel
 - Lieferzonen
 - Fahrradabstellanlagen

Unbedenkliche Sofortmaßnahmen

Die Elemente, die ohne Beteiligung sofort und bedenkenlos umgesetzt werden können

- Die **Verkehrssicherheitsmaßnahmen** können **weiter verstärkt** und die **Barrierefreiheit erhöht** werden, um die Bedürfnisse von **vulnerablen Verkehrsteilnehmenden** gerecht zu werden (z. B. durch **Gehwegnasen**).
 - Dooring-Zone
 - Gehwegnasen
 - Querungsmöglichkeiten
 - Rotmarkierung

EMPFEHLUNGEN

Kommunikation (nach außen)

Gute Ausführungen

- **Sehr umfangreicher und fortschrittlicher** Kommunikationsprozess
- **Frühzeitige** Integration der Bürgerschaft und Gewerbetreibender
- **Niederschwellige und proaktive** Ansprache
- **Kontinuierlicher Informationsfluss** (u. a. Ansprechperson, Bürgerbriefkasten und Website)

Vorschläge zur Erweiterung

- **Erwartungsmanagement**, um **Rolle und Grad** der Einflussnahme zu verdeutlichen
- Fokus auf **niederschwellige, proaktive** Ansprache und Angebote **weiter** verstärken
- **Weitere Informationsangebote** zu den geplanten Maßnahmen
- Vor **Verstetigung kritischer Maßnahmen** (z. B. Modalfilter Cronstettenstr.) wird empfohlen, ins **Gespräch mit dem Ortsbeirat** (als Vertreter der Bürger*innen) zu kommen, um herauszufinden, **welche Aspekte verbessert** werden können

EMPFEHLUNGEN

Politik und Verwaltung

Gute Ausführungen

- **Breite Datengrundlage** (u. a. Verkehrszählungen, Unfalldaten)
- **Kommunikationsprozess** innerhalb des Projekts
- **Projektdurchführung und Anpassungen** (z. B. Reaktion auf erste Befragung)

Vorschläge zur Erweiterung

- **Kontinuierliche Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen** durchführen
- **Monitoring** ergänzen (Verkehrszählungen vorher, Radverkehrszählungen öfter), über die Projektlaufzeit hinaus fortführen und weitere Verkehrsarten erfassen (Fußverkehr)
- **Kontrollen** im Straßenraum (z. B. Lieferzonen, Modalfilter)
- **Stakeholderidentifikation** intern ausweiten (z. B. um projektbezogene Doppelbelegungen, wie Baustellen, zu vermeiden)

AUSBLICK

(Auch) für zukünftige Projekte

Übertragbarkeit

- Das Pilotprojekt zur fahrradfreundlichen Nebenstraße kann als **Blaupause** zur Übertragung in andere Straßenräume genutzt werden. Auch bei hoher Kfz-Belastung möglich.

Barrierefreiheit

- Bei der baulichen Verstetigung können nun Elemente zur **Verbesserung der Barrierefreiheit** eingesetzt werden. Die Inklusion bringt Vielfalt und hat das Potenzial positiv auf die ansässigen Geschäfte zu wirken.

Musterlösungen

- Als erfolgreiche Fahrradstraße bei einem erhöhten Ausgangsverkehr bietet sich das Instrument „Fahrradfreundliche Nebenstraßen“ an, in die **Musterlösungen des Landes Hessen** übernommen zu werden.

„Superblock“

- Als Teil eines Superblocks würde sich der Oeder Weg in ein **Netz an Einbahnstraßen (Seitenstraßen)** einfügen, die auf raffinierte Weise das **Quartier beruhigen**, **Lebensqualität verbessern** und gleichsam eine **Symbiose mit dem gesamtstädtischen Verkehrsnetz** bilden.

VIELEN DANK!

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese
Professor für nachhaltige Mobilität und Radverkehr
Research Lab for Urban Transport (ReLUT)
Frankfurt University of Applied Sciences (Frankfurt UAS)

Tel.: +49 (0)69 1533-2445
E-Mail: knese@fb1.fra-uas.de

www.relut.de