



PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH

Langemarckstraße 37
D 45141 Essen
Telefon +49 201-3191420 Telefax +49 201-3191421
pvt.essen@pvtgmbh.de
www.pvtgmbh.de

Abschlussbericht

**für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang
der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße
in Recklinghausen**

erstellt von
M. Sc. I. Ridder
und
M. Sc. M. Haben

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Ausgangssituation	2
2. Ergebnisse der Verkehrszählungen	3
3. Stauüberwachung und Verkehrsbeobachtungen.....	11
4. Ergebnisse zu den Befragungen auf dem Abschnitt	15
4.1 Plausibilisierung und Datenbereinigung.....	16
4.2 Onlinebefragung.....	16
4.3 vor-Ort-Befragung der Radfahrenden	19
5. Fazit und Empfehlungen	21
6. Zusammenfassung	23
Anlagenverzeichnis.....	27

1. Aufgabenstellung und Ausgangssituation

Mit dem Kreistagsbeschluss vom November 2019 zum Vestischen Klimapakt wurde die Verwaltung des Kreises Recklinghausen konkret beauftragt, den Ausbau der Radwege entlang der Kreisstraßen vorzunehmen. Gleichzeitig soll mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur der Radverkehrsanteil gesteigert werden.

Aus diesem Grund stellte sich die K 22 – Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen als geeignete Straße für eine temporäre Umsetzung eines Pop-up-Radweges heraus. Zum einen bietet die K 22 die Funktion einer stadtteilübergreifenden Alltagsradwegeverbindung mit Zentrumsanschluss und Anbindung an das Freizeitradwegenetz. Zum anderen entspricht der Ausbaustand der vorhandenen Radverkehrsanlage nicht mehr den technischen Erfordernissen aktueller Regelwerke.

Die Maßnahme ist auf ein Jahr befristet. Um möglichst viele Erkenntnisse aus dem Pop-up-Radweg zu ziehen, findet vor und während der Testphase eine Evaluation statt. Für die Auswertungen werden Verkehrszählungen, Umfragen und Rückstaubeobachtungen herangezogen.

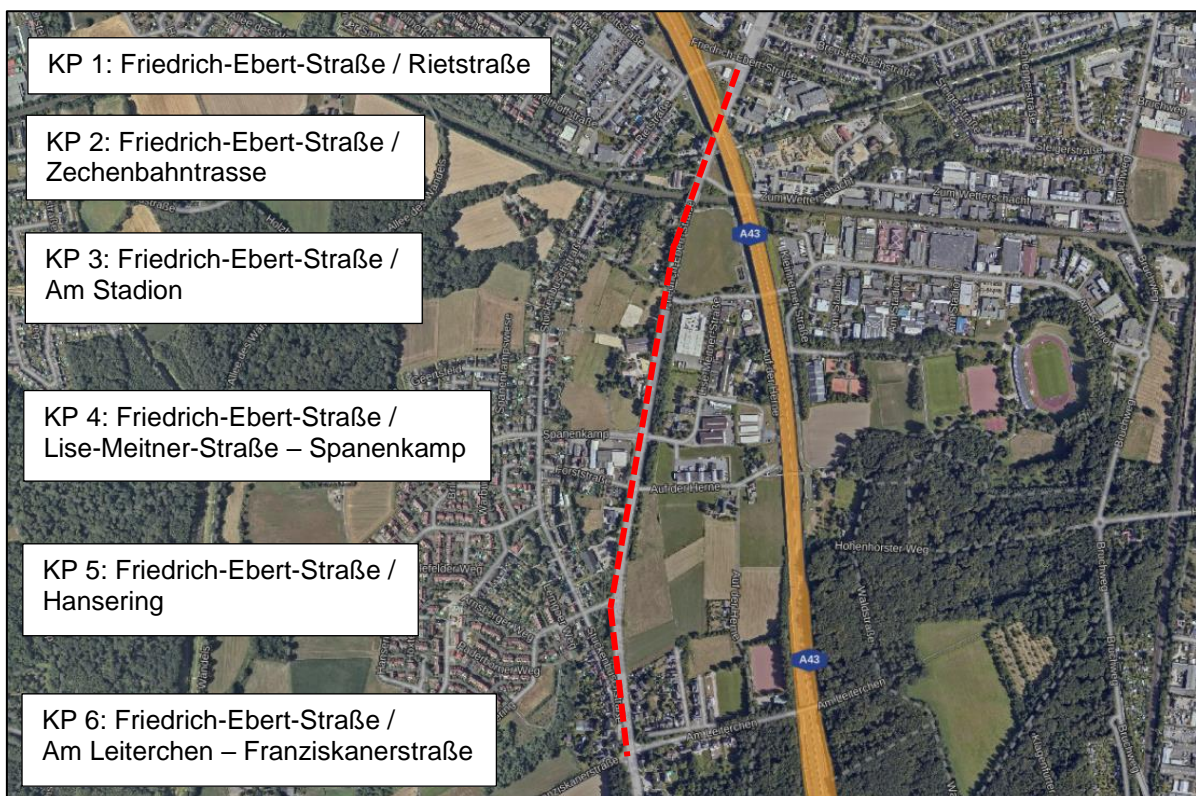


Abbildung 1: Route des Pop-up-Radweges auf der Friedrich-Ebert-Straße [Datengrundlage: Geobasis NRW, Digitales Orthophoto, Stand 02.11.2023 (Daten verändert)]

Der gewählte Abschnitt für den Pop-up-Radweg liegt zwischen der Rietstraße und der Querstraße. Die Verkehrsentwicklung vor und während der Maßnahme wurde an 6 Knotenpunkten betrachtet (s. Abbildung 1).

Die Testphase soll die Auswirkungen auf den Kraftfahrzeug- und Radverkehr zeigen. Um auch eine Rückmeldung aus der Bevölkerung zu erhalten, wurden Befragungen durchgeführt.

2. Ergebnisse der Verkehrszählungen

Für das Projekt wurden umfangreiche Verkehrszählungen für die Fälle „vor der Maßnahme“ und „während der Maßnahme“ durchgeführt.

Diese wurden an 6 Knotenpunkten durchgeführt. Dazu wurden Videokameras der Firma MIOVISION aufgestellt. Aus den Videos konnten stromfeine Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten sowie die Spitzenstunden abgeleitet werden.

Die Verkehrszählungen wurden jeweils von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr durchgeführt. Ausgewertet werden die Verkehrsarten Kräder / PKW / Kleintransporter / Busse / LKW / Sattelzüge / Räder auf dem Radfahrstreifen / Räder auf dem Gehweg.

Vor der Maßnahme

Die Zählung vor der Maßnahme hat am Dienstag, den 10.05.2022 von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr stattgefunden. Die Ergebnisse der Spitzenstunden für den Kraftfahrzeugverkehr (Kräder / PKW / Kleintransporter / Busse / LKW / Sattelzüge) können den Anlagen A1 bis A12 und für den Radverkehr (Räder auf dem Radfahrstreifen / Räder auf dem Gehweg) den Anlagen A13 bis A18 entnommen werden.

Die höchsten Knotenpunktbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr konnten in den Nachmittagsspitzen festgestellt werden. Der nördlichste Knotenpunkt 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) ist im Mai 2022 mit einer Nachmittagsspitzenstunde von 1723 Fz/h am höchsten belastet. In Richtung Norden lässt sich eine Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs feststellen.

Vor der Maßnahme konnte am Knotenpunkt 2 (Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse) sowohl morgens als auch nachmittags die höchste Gesamtspitzenstunde des Radverkehrs gemessen werden. In der Morgenspitze wurden dabei insgesamt 154 Räder pro Stunde und in der Nachmittagsspitze 174 Räder pro Stunde gezählt. Besonders interessant sind jedoch die Radfahrenden, die den Pop-up-Radweg auch tatsächlich nutzen. An den vierarmigen Kreuzungen verkehren aber auch Radfahrende auf der Ost-West-Achse, die den Streckenabschnitt nicht nutzen und die Friedrich-Ebert-Straße lediglich kreuzen. Wird diese Radverkehrsmenge betrachtet, so können am Knotenpunkt 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) die höchsten Spitzenstunden gemessen werden. Morgens kommt es zu einem Spitzenwert von 120 Radfahrenden pro Stunde und nachmittags von 99 Radfahrenden pro Stunde.

Während der Maßnahme 2022

Die Zählung während der Maßnahme hat am Donnerstag, den 22.09.2022 von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr stattgefunden. Die Ergebnisse der Spitzenstunden für den Kraftfahrzeugverkehr (Kräder / PKW / Kleintransporter / Busse / LKW / Sattelzüge) können den Anlagen A19 bis A30 und für den Radverkehr (Räder auf dem Radfahrstreifen / Räder auf dem Gehweg) den Anlagen A31 bis A36 entnommen werden.

Auch im September 2022 ist der Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße (Knotenpunkt 1) am stärksten frequentiert und misst in der Nachmittagsspitzenstunde eine Gesamtverkehrsmenge von 1590 Fz/h. Eine Zunahme des Verkehrs von Süden nach Norden kann auch hier verzeichnet werden.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Auch während der Maßnahme werden die höchsten Gesamtspitzenstunden des Radverkehrs an der Fußgängerschutzanlage Zechenbahntrasse gemessen. Morgens kommt es zu einem Radverkehr von 156 Rädern pro Stunde und nachmittags zu 175 Rädern pro Stunde. Werden dann jedoch nur die Radfahrenden betrachtet, die auch wirklich den Streckenabschnitt mit dem Pop-up-Radweg nutzen, dann werden am Knotenpunkt 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) die höchsten Radverkehrsspitzenstunden (Morgenspitze: 128 Radfahrende pro Stunde, Nachmittagsspitze: 145 Radfahrende pro Stunde) verzeichnet.

Vergleich vor der Maßnahme und während der Maßnahme 2022

Wird die Zählung im Mai 2022 mit der im September 2022 verglichen, zeigt sich, dass die Verkehrsmenge des Kraftfahrzeugverkehrs im September etwas niedriger ist als noch im Mai. An den Knotenpunkten 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße), 2 (Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse) und 3 (Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion) ist die Gesamtverkehrsmenge um durchschnittlich 7 % gesunken, an den übrigen Knotenpunkten um durchschnittlich 2 %. Ein Vergleich der Spitzenstundenwerte der Knotenpunkte kann Abbildung 2 entnommen werden.

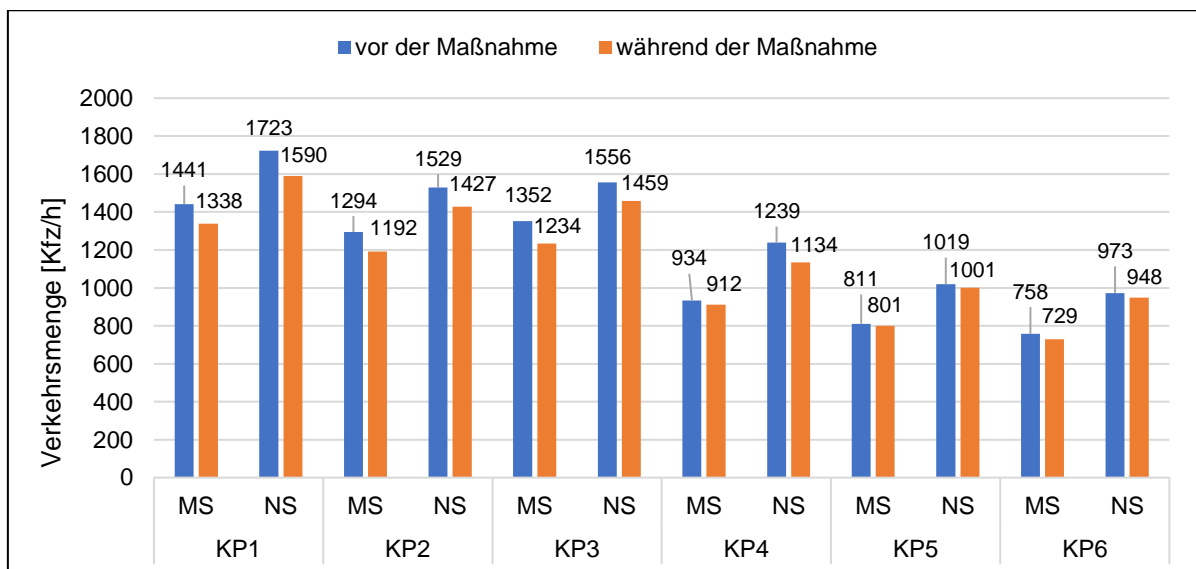


Abbildung 2: Vergleich der Spitzenstunden des Kraftfahrzeugverkehrs an den Knotenpunkten vor und während der Maßnahme

Für einen aussagekräftigen Vergleich ist es wichtig, auch Kriterien zu betrachten, die die Zählungen beeinflussen könnten. Vor allem im Radverkehr spielt das Wetter eine besondere Rolle. Die Temperaturverläufe der Zähltag sind in Abbildung 2 dargestellt. Die Zählung vor der Maßnahme hat bei durchschnittlich 20 °C, die Zählung während der Maßnahme dagegen bei durchschnittlich 13 °C stattgefunden. Besonders in den Morgenstunden gibt es eine hohe Temperaturdifferenz (bis zu 10 °C Unterschied) an den beiden Zähltagen. Darüber hinaus kann auch der Zeitpunkt des Sonnenaufgangs bzw. -untergangs eine Rolle spielen. Im Mai ist die Sonne gegen 5.50 Uhr aufgegangen und 20.20 Uhr untergegangen. Im September ist die Sonne dagegen erst gegen 7.20 Uhr aufgegangen und 19.20 Uhr untergegangen. Diese Zeitpunkte sind in Abbildung 3 mit einem roten Punkt markiert (der Sonnenuntergang im Mai hat nicht während der Verkehrszählung stattgefunden).

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

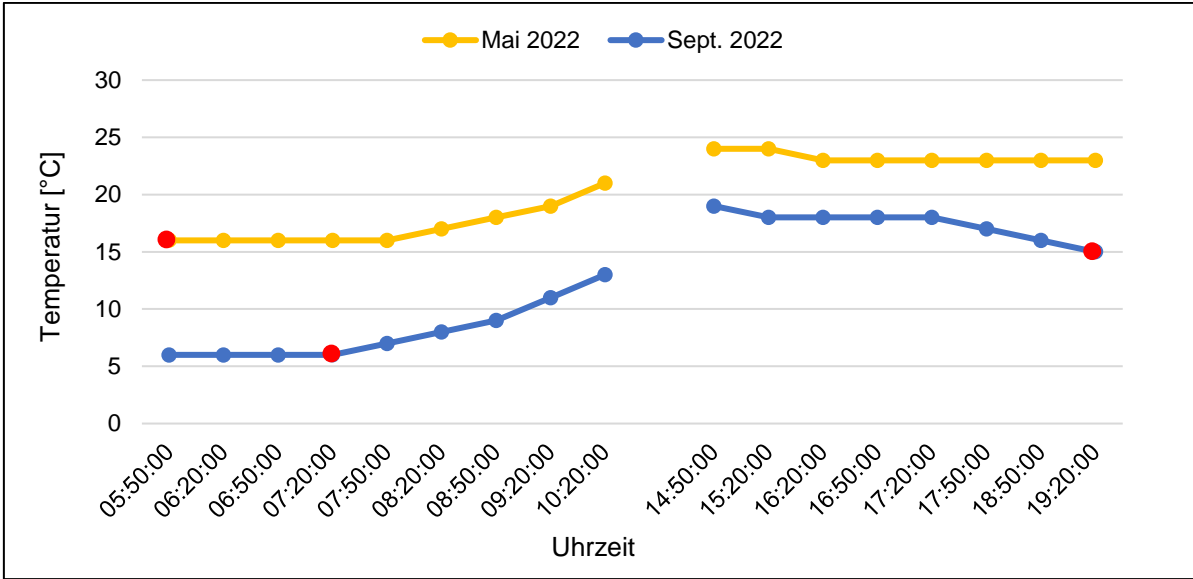


Abbildung 3: Temperaturverläufe für die Verkehrszählungen im Mai und September 2022

Für die Auswertung des Radverkehrs werden die Radfahrenden betrachtet, die auch einen Bezug zu dem Pop-up-Radweg haben. Hier zeigt sich an allen Knotenpunkten ein ähnliches Bild. In den früheren Morgenstunden sowie in den späteren Nachmittagszeiten verändert sich die Radverkehrsmenge kaum oder sinkt im Vergleich zu vor der Maßnahme. Wie zuvor beschrieben, kann dies mit dem späteren Sonnenaufgang bzw. früheren Sonnenuntergang während der Maßnahme und mit den deutlich niedrigeren Temperaturen zu diesen Zeiten zusammenhängen. Einen Radverkehrsanstieg kann dann zwischen 7.00 und 9.00 Uhr verzeichnet werden. Auch am Nachmittag konnten während der Maßnahme deutlich höhere Werte, als noch vor der Maßnahme festgestellt werden. Abbildung 4 zeigt den Vergleich des Radverkehrs mit Bezug zum Pop-up-Radweg am Knotenpunkt 1 im Tagesverlauf.

Die Vergleiche der Stundenwerte im Tagesverlauf der einzelnen Knotenpunkte können den Anlagen A37 bis A42 entnommen werden.

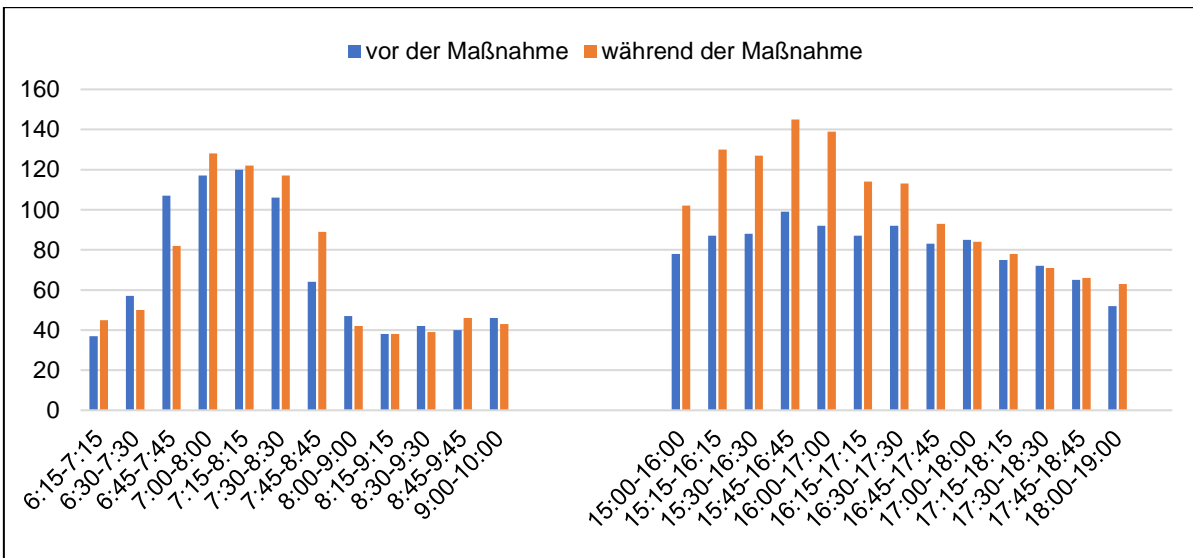


Abbildung 4: Vergleich der Stundenwerte des Radverkehrs mit Bezug zum Pop-up-Radweg am Knotenpunkt 1 im Tagesverlauf

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Ein Vergleich der Querschnittswerte (Summe aller Radfahrenden auf dem Pop-up-Radweg jeweils in der Vormittags- und Nachmittagszählung) zeigt, dass die Anzahl der Radverkehrszahlen am Nachmittag an allen Knotenpunkten gestiegen ist. Vormittags ist die Anzahl der Radfahrenden an den südlicheren Knotenpunkten zum Teil gestiegen, an den nördlichen Knotenpunkten dagegen eher gesunken bzw. hat sich kaum verändert. Diese Entwicklung kann Tabelle 1 sowie Abbildung 5 entnommen werden.

Querschnitt	vormittags			nachmittags		
	Vor	Während	Entwicklung	Vor	Während	Entwicklung
KP1 Rietstraße, QS Süd	129	180	40%	178	247	39%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	163	170	4%	181	223	23%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	145	141	-3%	165	217	32%
KP3 Am Stadion, QS Nord	99	118	19%	119	175	47%
KP3 Am Stadion, QS Süd	78	98	26%	106	146	38%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	79	75	-5%	94	122	30%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	74	71	-4%	89	123	38%
KP5 Hansering, QS Nord	77	66	-14%	98	136	39%
KP5 Hansering, QS Süd	75	65	-13%	98	132	35%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	114	99	-13%	170	189	11%

Tabelle 1: Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs

Ein Vergleich der Radfahrenden, die die Zechenbahntrasse nutzen und den Pop-up-Radweg nur überqueren, zeigt, dass auch diese Radverkehrsmenge zurückgegangen ist. Vormittags wurden vor der Maßnahme 166 Radfahrende und während der Maßnahme 141 Radfahrende gezählt. Nachmittags lag die Anzahl der Radfahrenden vor der Maßnahme bei 298 Radfahrenden und während der Maßnahme bei 269 Radfahrenden. Dies sind vormittags 15 % und nachmittags 10 % weniger Radfahrende auf der Zechenbahntrasse. Diese Werte können ein Indiz dafür sein, dass grundsätzlich ein weniger belasteter Tag für die Zählung erfasst wurde oder dass die Differenz der Radfahrenden nun den Pop-up-Radweg nutzen. Die Anzahl der Radfahrenden auf der Zechenbahntrasse ist für einen besseren Vergleich ebenfalls in Abbildung 5 enthalten.

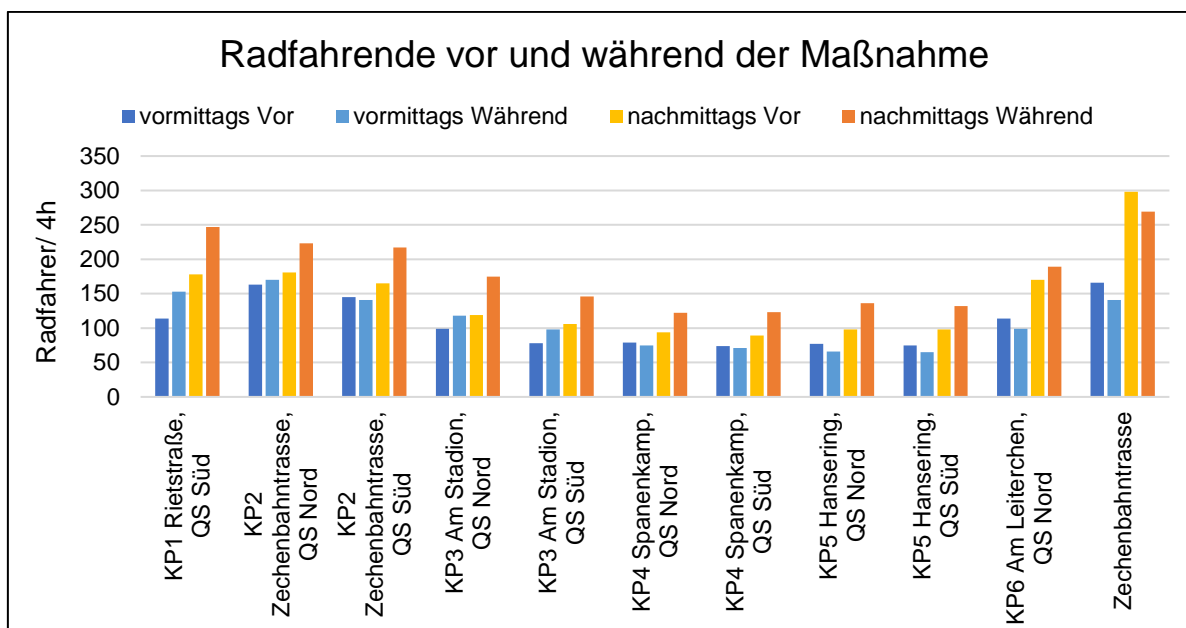


Abbildung 5: Grafischer Vergleich der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs

Auch die Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr hat mit Errichtung des Pop-up-Radweges stark abgenommen (vgl. Anlagen A13 – A18 und Anlagen A31 – A36). Die Nutzung des Gehwegs durch Radfahrende wird jedoch nicht ausbleiben, da Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahren den Gehweg nutzen müssen und Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen dürfen (§2 Absatz 5 Satz 1 StVO).

Knotenpunkt 7

Eine Auswertung der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Zum Wetterschacht wurde nachträglich auch für die Zählungen im Mai 2022 (vor der Maßnahme) und September 2022 (während der Maßnahme) durchgeführt.

Die Ergebnisse der Zählungen sind in den Anlagen C1 bis C3 (Mai 2022) und C4 bis C6 (September 2022) aufgeführt.

Während der Maßnahme 2023

Im Jahr 2023 wurde während der Maßnahme eine weitere Zählung beauftragt. Diese hat am Dienstag, den 13.06.2023 stattgefunden. Die Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Zum Wetterschacht wurde ebenfalls in die Betrachtung einbezogen und als Knotenpunkt 7 benannt. Auch hier wurde zwischen 06.00 Uhr und 10.00 Uhr sowie 15.00 Uhr und 18.00 Uhr gezählt. Es wurden die Verkehrsarten Krad / Pkw / Bus / Lkw / Lastzug / Räder auf dem Gehweg / Räder auf dem Pop-up-Radweg erhoben.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

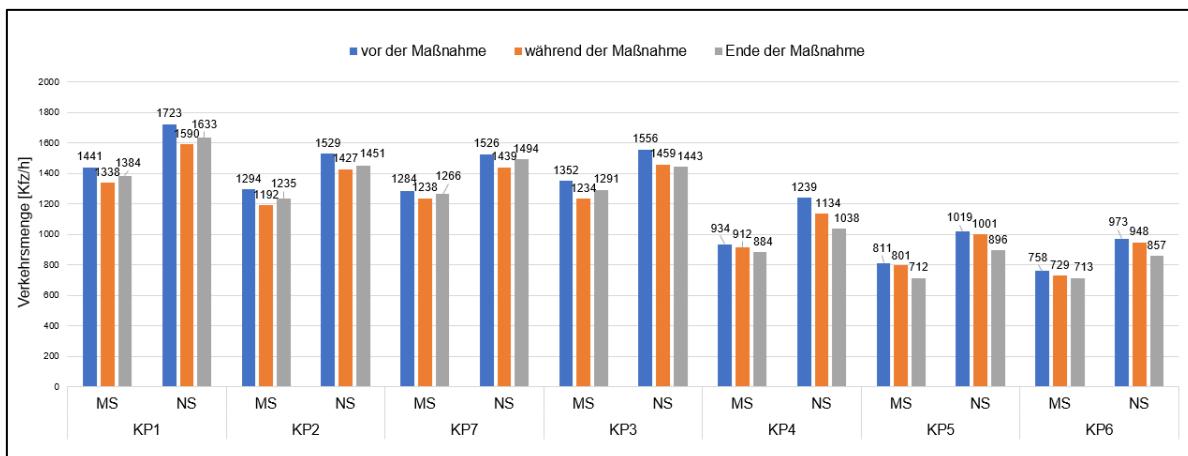


Abbildung 6: Vergleich der Spitzenstunden des Kraftfahrzeugverkehrs an den Knotenpunkten vor, während und zum Ende der Maßnahme

Ein Vergleich der Gesamtquerschnittswerte aufgeteilt auf die Vormittags- und Nachmittagsstunden zeigt, dass schon von der Zählung Mai 2022 auf September 2022 einen positiven Anstieg vor allem am Nachmittag gab. Der höchste Anstieg des Radverkehrs konnte nachmittags an den Knotenpunkten Zum Wetterschacht (KP 7) und Am Stadion (KP 3) verzeichnet werden und lag bei 47 %. Morgens kam es dagegen nur an wenigen Knotenpunkten zu einem Anstieg oder auch zu weniger Radverkehr. Die Ergebnisse können den Tabellen 2 und 3 entnommen werden.

Beim Vergleich von Mai 2022 (vor der Maßnahme) und der Ergebnisse vom Juni 2023 (zum Ende der Maßnahme) zeigt sich dagegen, dass die Radverkehrsmenge an allen Knotenpunkten gestiegen ist. Auch morgens hat sich der Radverkehr, im Vergleich zu vor der Maßnahme, teilweise fast verdoppelt. Die Ergebnisse können den Tabellen 2 und 3 entnommen werden.

Gesondert wird zudem der Radverkehr auf der Zechenbahntrasse betrachtet. Damit ist der Radverkehr gemeint, der den Pop-up-Radweg lediglich kreuzt. Werden die Ergebnisse während der Maßnahme (2022 und 2023) jeweils mit den Radverkehrszahlen vor der Maßnahme verglichen, zeigt sich, dass der Radverkehr auf dieser Achse abgenommen hat. Dies kann ein Hinweis darauf sein, dass der Radverkehr auf andere Strecken verlagert wurde. Auch diese Ergebnisse sind in den Tabellen 2 und 3 dargestellt.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Querschnitt	vormittags					
	Vor 2022	Während 2022	Während 2023	Entwicklung 2022	Entwicklung vor 22 - während 23	Entwicklung während 22 - während 23
KP1 Rietstraße, QS Süd	129	180	168	40%	30%	-7%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	163	170	188	4%	15%	11%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	145	141	205	-3%	41%	45%
KP7 Am Wetterschacht, QS Nord	113	115	212	2%	88%	84%
KP7 Am Wetterschacht, QS Süd	109	106	201	-3%	84%	90%
KP3 Am Stadion, QS Nord	99	118	144	19%	45%	22%
KP3 Am Stadion, QS Süd	78	98	108	26%	38%	10%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	79	75	104	-5%	32%	39%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	74	71	94	-4%	27%	32%
KP5 Hansering, QS Nord	77	66	99	-14%	29%	50%
KP5 Hansering, QS Süd	75	65	100	-13%	33%	54%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	114	99	137	-13%	20%	38%
Zechenbahntrasse	166	141	151	-15%	-9%	7%

Tabelle 2: Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs – Vormittag

Querschnitt	nachmittags					
	Vor 2022	Während 2022	Während 2023	Entwicklung 2022	Entwicklung vor 22 - während 23	Entwicklung während 22 - während 23
KP1 Rietstraße, QS Süd	178	247	236	39%	33%	-4%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	181	223	254	23%	40%	14%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	165	217	248	32%	50%	14%
KP7 Am Wetterschacht, QS Nord	148	218	266	47%	80%	22%
KP7 Am Wetterschacht, QS Süd	147	208	250	41%	70%	20%
KP3 Am Stadion, QS Nord	119	175	180	47%	51%	3%
KP3 Am Stadion, QS Süd	106	146	145	38%	37%	-1%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	94	122	135	30%	44%	11%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	89	123	116	38%	30%	-6%
KP5 Hansering, QS Nord	98	136	128	39%	31%	-6%
KP5 Hansering, QS Süd	98	132	132	35%	35%	0%
KP Am Leiterchen, QS Nord	170	189	186	11%	9%	-2%
Zechenbahntrasse	298	269	286	-10%	-4%	6%

Tabelle 3: Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs - Nachmittag

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Ein Vergleich der Querschnittswerte ist in den Abbildungen 7 (vormittags) und 8 (nachmittags) dargestellt.

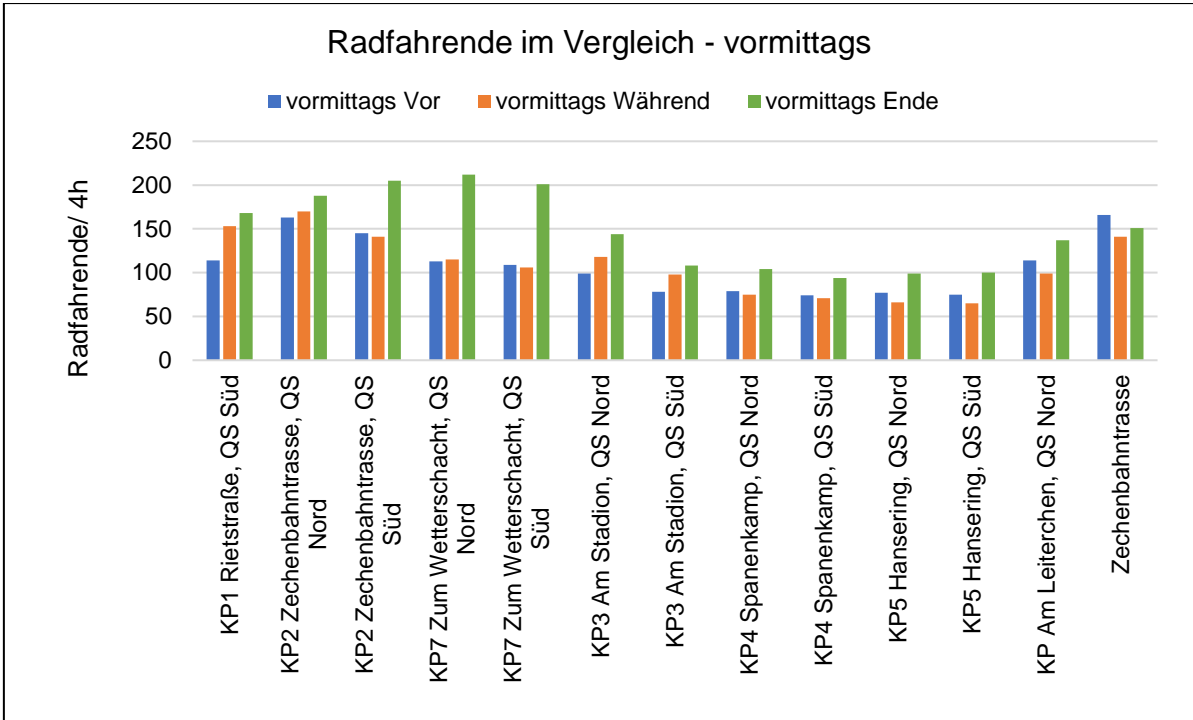


Abbildung 7: Grafischer Vergleich der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs – vormittags

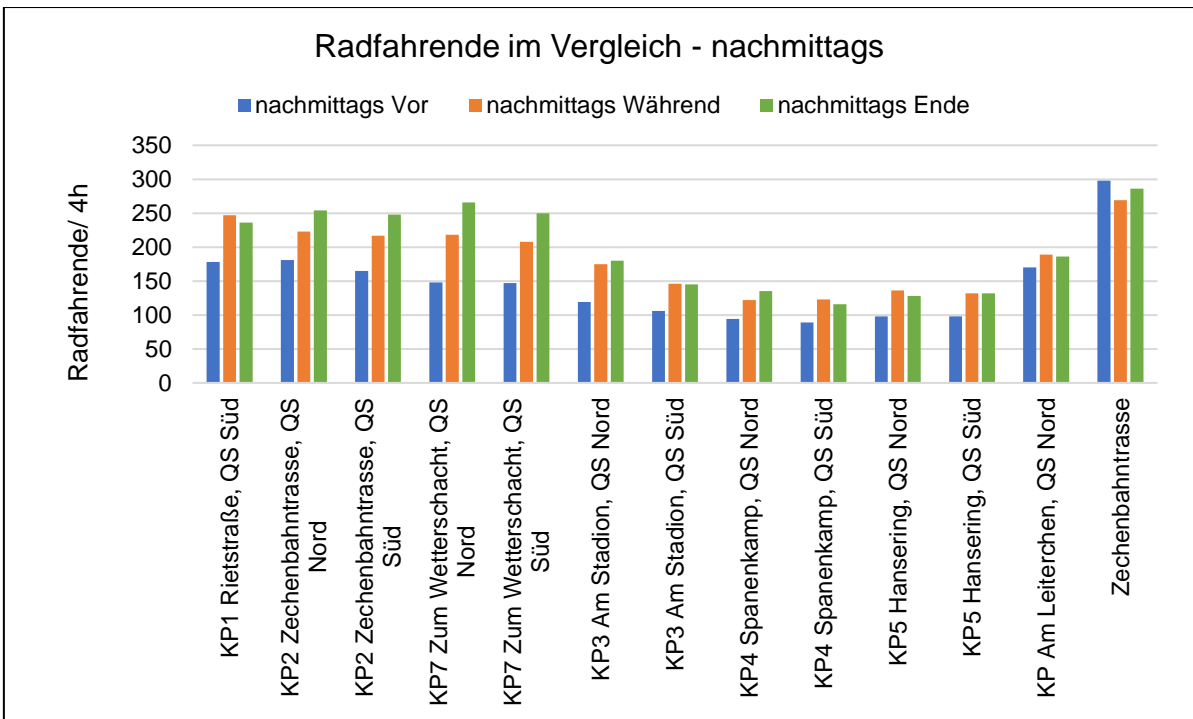


Abbildung 8: Grafischer Vergleich der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs – nachmittags

3. Stauüberwachung und Verkehrsbeobachtungen

Um sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer sichergestellt ist und auch umliegende Knotenpunkte verkehrlich nicht beeinträchtigt werden, wird für die Zeitpunkte vor und während der Maßnahme eine Stauüberwachung durchgeführt. Dazu wird das Videomaterial für vorgegebene Fahrrichtungen gesichtet.

An den Knotenpunkten 6 (Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße), 5 (Friedrich-Ebert-Straße / Hansering) und 4 (Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp) wurde der Stau auf der nördlichen und südlichen Friedrich-Ebert-Straße beobachtet. Für Knotenpunkt 3 (Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion) wurde das Verkehrsgeschehen auf der nördlichen und südlichen Friedrich-Ebert-Straße sowie in der Nebenrichtung Am Stadion ausgewertet. Am Knotenpunkt 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) wurde das Staugeschehen auf dem südlichen, nördlichen und westlichen Knotenpunktarmen ermittelt. Eine Stauüberwachung an der Fußgängerschutzanlage Zechenbahntrasse (Knotenpunkt 2) wurde nicht durchgeführt.

Darüber hinaus wurde das Verkehrsgeschehen vor Ort visuell überprüft und dokumentiert. Dies sollte Ergebnisse zum Fahrverhalten und zum Verkehrsgeschehen aller Verkehrsteilnehmer auf dem Streckenabschnitt liefern.

Vor der Maßnahme

Vor der Maßnahme konnten keine nennenswerten Rückstaulängen auf der Friedrich-Ebert-Straße ermittelt werden. Auf der Friedrich-Ebert-Straße herrscht ein sehr guter Verkehrsfluss. Kaum ein Fahrzeug muss an den Lichtsignalanlagen warten. An den beiden am stärksten belasteten Knotenpunkten Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße (KP 1) und Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion (KP 3) konnten auch die höchsten Rückstauungen gesichtet werden.

Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße kommt es aus Richtung Norden zu einer maximalen Ansammlung von 10 Fahrzeugen auf der Rechts-Geradeaus-Spur. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeuglänge von 6 Metern kann somit von einer Rückstaulänge von etwa 60 Metern ausgegangen werden. In der westlichen Rietstraße kam es zu einem Rückstau von bis zu 14 Fahrzeugen. Hier kann eine Rückstaulänge von etwa 84 Metern angenommen werden. Die Fahrzeuge stauen sich dabei bis unter die Autobahnbrücke der A 43. Ist dies der Fall, können die letzten zwei bis drei Fahrzeuge erst im zweiten Umlauf der Lichtsignalanlage den Knotenpunkt passieren.

Das bedeutet, dass diese Fahrzeuge bei Rot an der LSA ankommen und nicht im darauffolgenden Grün passieren können. Erst nach einer weiteren Rotphase wird der Knotenpunkt überquert. Hier ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass dies nur vereinzelt passiert und die meisten Fahrzeuge den Knotenpunkt in demselben Umlauf passieren können.

Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion kam es in der Nebenrichtung Am Stadion maximal zu einem Rückstau von 7 Fahrzeugen. Es kommt daher zu einem geschätzten Rückstau von 42 Metern. Im Videomaterial ist zu sehen, dass die Fahrzeuge dennoch ohne lange Wartezeiten in Kauf nehmen zu müssen, den Knotenpunkt passieren können.

Die genauen Ergebnisse können der Anlage B1 entnommen werden.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Beim Radverkehr ließ sich beobachten, dass vor allem ältere Radfahrende nicht den Radfahrstreifen, sondern die Gehwege benutzten, was ein Indiz für Unsicherheit auf der Radverkehrsanlage ist.

Am Fußgängerüberweg Friedrich-Ebert-Straße / Allee des Wandels (Zeichenbahntrasse) wurde die rote Signalisierung auf der Friedrich-Ebert-Straße häufig von den auf der Radverkehrsanlage verkehrenden Radfahrenden ignoriert und überfahren.

Am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße konnte folgendes Szenario mehrfach beobachtet werden: Radfahrende aus Richtung Süden oder Norden fahren auf der Radverkehrsanlage, wechseln bei „Rot“ auf Gehweg/ Bord, fahren über die „Rot“ signalisierte Fußgängerfurt, wenn kein Fahrzeug aus der Nebenrichtung kommt und wechseln auf der gegenüberliegenden Seite wieder auf den Radfahrstreifen. Es ist davon auszugehen, dass diese Radfahrenden so agieren, um einen Halt an der LSA zu umgehen. Hinzu kommt, dass die Radverkehrsverbindung Stuckenbuschstraße in Fahrtrichtung Norden nur regelwidrig erreicht werden kann. Die Lage von dem Zugang zur Radverkehrsverbindung Stuckenbuschstraße ist in Abbildung 9 dargestellt. Um diesen Zugang zu erreichen, müssen die Radfahrenden für etwa 30 Meter den Radfahrstreifen oder Gehweg entgegengesetzt zur Fahrtrichtung befahren.



Abbildung 9: Lage der Radverkehrsverbindung Stuckenbuschstraße [Datengrundlage: Geobasis NRW, Digitales Orthophoto, Stand 02.11.2023 (Daten verändert)]

Es ließ sich zudem beobachten, dass die Radfahrenden auf Höhe der Parkplätze sehr nah an der Grenze zur Kfz-Fahrbahn oder auf der Kfz-Spur fahren. Dies ist ein Hinweis darauf, dass sich die Radfahrenden nicht sicher neben den Parkanlagen fühlen und eine unsichere Situation mit aussteigenden Personen befürchten. Sind Radfahrende zu mehreren unterwegs, wird die Kfz-Fahrspur ebenfalls genutzt, um nebeneinander fahren zu können.

Während der Maßnahme 2022

Während der Maßnahme wurden, im Vergleich zu vor der Maßnahme, geringe Zunahmen in der Rückstaulänge erfasst, jedoch entsteht hierdurch keine Überstauung der umliegenden Knotenpunkte. Auf der Friedrich-Ebert-Straße können alle Fahrzeuge mindestens in demselben Umlauf ihre Weiterfahrt fortsetzen oder passieren den Knotenpunkt ohne Halt.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Die höchsten Rückstaulängen konnten an den stärksten belasteten Knotenpunkten (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße (KP 1) und Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion (KP 3)) ermittelt werden.

Am Knotenpunkt 1 kam es auf den Geradeaus-Rechtsabbiege-Spuren der Friedrich-Ebert-Straße zu einer maximalen Anstauung von 11 Fahrzeugen, was einer geschätzten Rückstaulänge von 66 Metern entspricht. In der westlichen Rietstraße (Knotenpunkt 1) kam es zu einer Rückstauung von 11 Fahrzeugen. Der Rückstau reichte, wie schon vor der Maßnahme, bis hin zur Autobahnbrücke der A 43. Kam es zu einem derartigen Rückstau, konnten die letzten zwei bis drei Fahrzeuge den Knotenpunkt erst im zweiten Umlauf passieren. Aber auch während der Maßnahme kam dies nur vereinzelt vor.

Am Knotenpunkt 3 (Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion) wurde in der Nebenrichtung ein etwas höherer Rückstau als noch vor der Maßnahme verzeichnet. Dieser liegt nun bei maximal 9 Fahrzeugen (zuvor 7 Fahrzeuge), was einem geschätzten Rückstau von 54 Metern entspricht. Die hier wartenden Fahrzeuge können nach nur kurzer Wartezeit den Knotenpunkt passieren. Die von Norden kommenden und in Am Stadion abbiegenden Linksabbieger stauen sich maximal bis zu 6 Fahrzeugen auf, der Geradeausverkehr wird dennoch nicht blockiert und die Linksabbiegenden können nach nur kurzer Wartezeit abbiegen. Dieser Rückstau tritt jedoch nur vereinzelt auf. Die genauen Ergebnisse können der Anlage B2 entnommen werden. Tabelle 4 zeigt den Vergleich zwischen den geschätzten Rückstaulängen vor und während der Maßnahme.

Knotenpunkt	Richtung		Geschätzter Rückstau	
			vor	während
KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen	Aus Norden	R	30 m	32 m
		G	12 m	
		L	12 m	12 m
	Aus Süden	R	36 m	18 m
		G	18 m	
		L	12 m	12 m
KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering	Aus Norden	R	12 m	24 m
		G	12 m	24 m
	Aus Süden	G	24 m	30 m
		L	24 m	12 m
KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Spantenkamp	Aus Norden	R	/	/
		G	30 m	42 m
		L	6 m	18 m
	Aus Süden	R	12 m	6 m
		G	24 m	48 m
		L	6 m	12 m
KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion	Aus Norden	G	/	/
		L	18 m	36 m
	Aus Süden	R/G	/	/
	Am Stadion	R/G/L	42 m	54 m
KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße	Aus Norden	R/G	60 m	66 m
		G	36 m	
		L	/	6 m
	Aus Süden	R/G	/	60 m
		L	/	30 m
	Aus Westen	R/G/L	84 m	66 m

Tabelle 4: Vergleich der errechneten Rückstaulängen

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Bei der Beobachtung des Radverkehrs zeigte sich, dass nun weniger Radfahrende die Gehwege nutzen als noch vor der Maßnahme.

An der Fußgängerschutzanlage Zechenbahntrasse, wurde die Lichtsignalanlage auf der Friedrich-Ebert-Straße von den Radfahrenden auch bei „Rot“ überfahren. Zudem wurde hier häufiger beobachtet, dass die von Norden kommenden Radfahrenden vom Pop-up-Radweg über die Fußgängerfurt fahren, um dann entgegengesetzt zur Fahrtrichtung auf dem Pop-up-Radweg zu der Straße „Zum Wetterschacht“ zu gelangen.

Während der Maßnahme 2023

Auch im Juni 2023 wurde anhand des Videomaterials das Stauaufkommen auf der Friedrich-Ebert-Straße sowie in einigen Nebenrichtungen untersucht. Die maximal ermittelten Rückstaulängen können Tabelle 5 bzw. Anlage B3 entnommen werden.

Am Knotenpunkt 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) wurde in Richtung Norden ein etwas höherer Rückstau als noch während der Maßnahme im Jahr 2022 ermittelt. In diese Richtung wurde zum Zeitpunkt der Zählung jedoch auch ein höheres Verkehrsaufkommen gemessen. Die von Norden kommende und in Richtung Osten abbiegende Linksabbiegespur wurde zeitweise von den Geradeausfahrenden überstaut. Dennoch konnte beobachtet werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden in der folgenden Grünphase den Knotenpunkt überqueren konnten.

Auf dem südlichen Knotenpunktarm kam es im Vergleich zum vorherigen Jahr zu ähnlichen Rückstauungen auf der Rechts-Geradeaus-Spur. Der Rückstau auf dieser Spur reichte zeitweise bis an den Anfang der Linksabbiegespur heran und in seltenen Fällen über diese hinaus. Alle Fahrzeuge konnten den Knotenpunkt in demselben Umlauf überqueren. Auf der Linksabbiegespur zeigt sich eine etwas höhere maximale Rückstaulänge. In der Morgenspitze wurde die Linksabbiegespur nur einmal überstaut. Dieser Rückstau hat sich dann schnell aufgelöst. Nachmittags konnte häufig beobachtet werden, dass sich die Linksabbiegenden von der Knotenpunktmittle zurückstauten, spätestens im nächsten Umlauf konnten die abbiegenden Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren.

Auf der Rietstraße kam es zu ähnlichen Rückstauungen wie im Jahr 2022. Auch hier mussten wenige Fahrzeuge einen zweiten Umlauf abwarten, um den Knotenpunkt passieren zu können. Eine solche Überlastung konnte nur in den Spitzenstunden festgestellt werden und löste sich schnell wieder auf. In den meisten Umläufen konnten alle wartenden Fahrzeuge den Knotenpunkt passieren ohne einen weiteren Halt in Kauf nehmen zu müssen.

An der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion (KP 3) konnten keine problematischen Rückstauungen beobachtet werden. Aus der Straße Am Stadion konnten die Verkehrsteilnehmer zügig ausfahren. Es kam nur in seltenen Fällen zu Rückstauungen. Die benachbarte Einmündung Am Stadion / Lise-Meitner-Straße wurden nicht annähernd überstaut. Auch auf der Friedrich-Ebert-Straße kam es zu keinen Rückstauungen. In einzelnen Fällen reihten sich von Norden kommende und nach Osten abbiegende Fahrzeuge über die dafür vorgesehenen Linksabbiegespur hinaus auf. Diese konnten jedoch zeitnah, ohne den Geradeausverkehr zu behindern, abfließen.

Am Knotenpunkt 4 (Friedrich-Ebert-Straße / Spanenkamp) wurde der Rückstau auf dem nördlichen und südlichen Knotenpunktarm erhoben. Zeitweise stauten sich auf dem südlichen Knotenarm Fahrzeuge bis zum Beginn der Rechtsabbiegespur. Dies löste sich jedoch sofort wieder auf. Es kam hier zu keinen kritischen Rückstauungen.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Auch am darauffolgenden Knotenpunkt 5 (Friedrich-Ebert-Straße / Hansering) konnten keine kritischen Rückstaulängen ermittelt werden. Die Fahrzeuge konnten den Knotenpunkt direkt oder mit nur einem Halt passieren.

An der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen (KP 6) konnten dagegen längere Rückstauungen auf der Rechts-Geradeaus-Spur des südlichen Arms festgestellt werden. Hier kam es zeitweise zu einem Rückstau über die Linksabbiegespur hinaus, sodass links-abbiegende Fahrzeuge die Abbiegespur nicht erreichen konnten. Dies kam jedoch nur in wenigen Fällen vor. Meistens reichte der Rückstau nur bis zum Beginn der Linksabbiegespur. Dennoch konnten alle Fahrzeuge sofort oder nach nur einer Rotphase den Knotenpunkt passieren. Der Rückstau auf dem nördlichen Knotenpunktarm reichte zeitweise bis zum Beginn der Rechtsabbiegespur. Die Linksabbiegespur wird nicht beeinträchtigt und alle Fahrzeuge können den Knotenpunkt mindestens in demselben Umlauf passieren.

Knotenpunkt	Richtung		Geschätzter Rückstau		
			vor	Während 2022	Während 2023
KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße	Aus Norden	R/G	60 m	66 m	90 m
		G	36 m		
		L	/		
	Aus Süden	R/G	/	60 m	60 m
		L	/	30 m	42 m
	Aus Westen	R/G/L	84 m	66 m	66 m
KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion	Aus Norden	G	/	/	/
		L	18 m	36 m	48 m
	Aus Süden	R/G	/	/	/
	Am Stadion	R/G/L	42 m	54 m	54 m
KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Spanenkamp	Aus Norden	R	/	/	/
		G	30 m	42 m	36 m
		L	6 m	18 m	12 m
	Aus Süden	R	12 m	6 m	6 m
		G	24 m	48 m	36 m
		L	6 m	12 m	24 m
KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering	Aus Norden	R	12 m	24 m	18 m
		G	12 m	24 m	48 m
	Aus Süden	G	24 m	30 m	30 m
		L	24 m	12 m	18 m
KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen	Aus Norden	R	30 m	32 m	42 m
		G	12 m		
		L	12 m		
	Aus Süden	R	36 m	18 m	90 m
		G	18 m		
		L	12 m		

Tabelle 5: Vergleich der errechneten Rückstaulängen

Die neue Steuerung an den Lichtsignalanlagen war zum Zeitpunkt der Zählung im Juni 2023 eingespielt, an manchen Anlagen jedoch ohne Verkehrsabhängigkeit. Dies betrifft die Knotenpunkte Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße und Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße. Dadurch konnte die grüne Welle nicht gehalten werden, was wiederum zu erhöhten Rückstaulängen führte.

4. Ergebnisse zu den Befragungen auf dem Abschnitt

Um eine Einschätzung seitens der Verkehrsteilnehmer auf dem Abschnitt zu erhalten, wurden verschiedene Umfragen durchgeführt. Zum einen wurde ein Online-Fragebogen für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt. Zum anderen wurde eine vor-Ort-Befragung der Radfahrenden an dem Streckenabschnitt durchgeführt.

4.1 Plausibilisierung und Datenbereinigung

Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, wurden die Datensätze der Befragungen aufgearbeitet. Dazu wurden diese z.B. auf Duplikate geprüft und entsprechend bereinigt.

Nur unzulänglich oder gar nicht ausgefüllte Fragebögen wurden aussortiert. Hat eine befragte Person angegeben die Strecke entlang des Pop-up-Radweges nie zu befahren, so wurde diese ebenfalls nicht in die Auswertung aufgenommen.

4.2 Onlinebefragung

Den Verkehrsteilnehmern wurde in dem Zeitraum vom 02.07.2022 bis zum 12.09.2022 online ein Feedback-Bogen zur Verfügung gestellt. Erfasst wurden folgende Informationen:

- Name
- Wohnort
- Wie haben Sie den Pop-up-Radweg genutzt/ erlebt?
- Wie oft nutzen Sie die Strecke des Pop-up-Radweges?
- Wie ist Ihre Erfahrung mit dem Pop-up-Radweg?
- Textfeld für Verbesserungsideen/ Anmerkungen/ Kritik

Es haben insgesamt 403 Personen an der Online-Umfrage teilgenommen.

In der Online-Befragung haben 88 % der Befragten angegeben, dass sie aus Recklinghausen kommen. Dagegen kommen 12 % aus umliegenden Städten wie Castrop-Rauxel, Datteln, Dorsten, Haltern am See, Herten, Marl oder Oer-Erkenschwick.

Bei der Nutzungsart des Streckenabschnittes konnte Online nur eine Nutzungsmöglichkeit ausgewählt werden. Die prozentualen Ergebnisse wurden auf ganze Zahlen gerundet. 284 Befragte (70 %) haben angegeben die Strecke mit dem Auto zu befahren und 111 Befragte (28 %) nutzen die Strecke mit dem Rad. Darüber hinaus haben 5 zu Fuß Gehende (1 %) und 3 ÖPNV-Nutzende (1 %) an der Befragung teilgenommen.

In der Online-Befragung zeichnete sich eine eher schlechte Einschätzung des Radweges ab. 84 % (338 Befragte) haben schlechte Erfahrungen auf dem Abschnitt gemacht, 15 % (60 Befragte) sehr gute Erfahrungen und 1 % (5 Befragte) sind neutral eingestellt.

Werden die Autofahrenden und die Radfahrenden der Befragung getrennt voneinander betrachtet, zeigt sich, dass der Pop-up-Radweg von den Autofahrenden deutlich schlechter bewertet wird als von den Radfahrenden. 96 % der Autofahrenden (272 Autofahrende) haben schlechte Erfahrungen auf dem Abschnitt gemacht. Bei den Radfahrenden haben dagegen 52 % (58 Radfahrende) schlechte, 45 % (50 Radfahrende) sehr gute und 3 % (3 Radfahrende) neutrale Erfahrungen gesammelt.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

In der Befragung gab es zudem ein Anmerkungsfeld, welches frei ausgefüllt werden konnte. Aus diesem wurden wesentliche Erfahrungen und Kritikpunkte herausgefiltert und in Tabelle 6 dargestellt. Für die Auswertung der Bemerkungen ist wichtig, dass die prozentuale Auswertung Aufschluss darüber gibt, welche Beobachtungen oder Anliegen den Befragten besonders wichtig sind und kein Rückschluss auf ein gegenteiliges Argument geführt werden kann. Als Beispiel lässt sich hier z.B. die Sicherheit auf dem Radweg aufführen. In Tabelle 6 wird angegeben, dass sich 7 % der Befragten auf dem Radweg sicher fühlen. Rückschließend kann hier jedoch nicht automatisch gesagt werden, dass sich 93 % auf dem Radweg nicht sicher fühlen. 93 % der Befragten haben im Kommentarfeld keine Aussage darüber getroffen, da sie den Radweg z.B. nicht mit dem Rad befahren haben oder zuvor schon angegeben haben, dass sie „sehr gute Erfahrungen“ gesammelt haben.

Anm1 % (5 Befragte) sind neutralerklung / Kritik - Onlinebefragung	Anzahl	Anteil
Unübersichtlich	190	59%
Nicht nötig	122	38%
Kaum Radfahrende	113	35%
Stau / viel KFZ-Verkehr	78	24%
Führt zu vielen Gefährdungen (Fahrrad, Parkende Autos, Busse etc.)	72	22%
Durch Gelbmarkierung unübersichtlich	60	19%
Abbiegen gefährlich/ irreführend	45	14%
Alter Radweg ausreichend	43	13%
Andere Radroute kann/wird genutzt werden	37	12%
Zufrieden mit dem Radweg	34	11%
Überdimensioniert	32	10%
Unsichere Fahrweise	31	10%
Kaum Parkplätze	26	8%
Unklare Verkehrsführung	26	8%
Schlechte Ausführung	24	7%
Fühlt sich auf Radweg sicher	21	7%
Sinnvoll, aber ausbaufähig	21	7%
Radweg wird befahren / zum Parken genutzt	17	5%
Markierung bei Dunkelheit / Regen schlecht erkennbar	14	4%
Grüne Welle funktioniert nicht	14	4%
Radfahrer nutzen alte Radfahrführung	13	4%
Eine Spur reicht für Autos	9	3%
Kein Stau / Verkehr fließt besser	9	3%
Gut, aber an dieser Stelle unpassend	7	2%
Straße sicherer (z.B. keine Rennen mehr)	6	2%
Radfahrer nutzen Gehweg (Gefährdung)/ fahren entgegengesetzt zur Fahrtrichtung / rücksichtslose Fahrweise	5	2%

Tabelle 6: Auswertung der Anmerkungen von der Online-Befragung

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Um die Zufriedenheit besser einschätzen zu können, werden die Radfahrenden und Autofahrenden getrennt voneinander betrachtet. Am häufigsten wird der Pop-up-Radweg als unübersichtlich (Radfahrende 44 %, Autofahrende 66 %) beschrieben.

Etwa 43 % der Autofahrenden empfinden den Radweg als nicht nötig und beschreiben, dass kaum Radfahrende zu sehen sind. Etwa 26 % der Autofahrenden beschreiben, dass es immer wieder zu Gefährdungen im Straßenverkehr kommt und nun viel Kfz-Verkehr bis hin zu Stau (30 % der Autofahrenden) auf der Friedrich-Ebert-Straße herrscht.

34 % der Radfahrenden beschreiben den Radweg dagegen als zufriedenstellend, 24 % finden den Radweg hingegen unnötig und 19 % der Radfahrenden, dass der alte Ausbau ausreichend war.

Abbildung 10 zeigt die am höchsten angegebenen Bewertungsparameter getrennt nach Autofahrenden und Radfahrenden. Hier wird deutlich, dass die Verkehrsteilnehmer sehr unterschiedliche Ansichten zu dem Radweg haben.

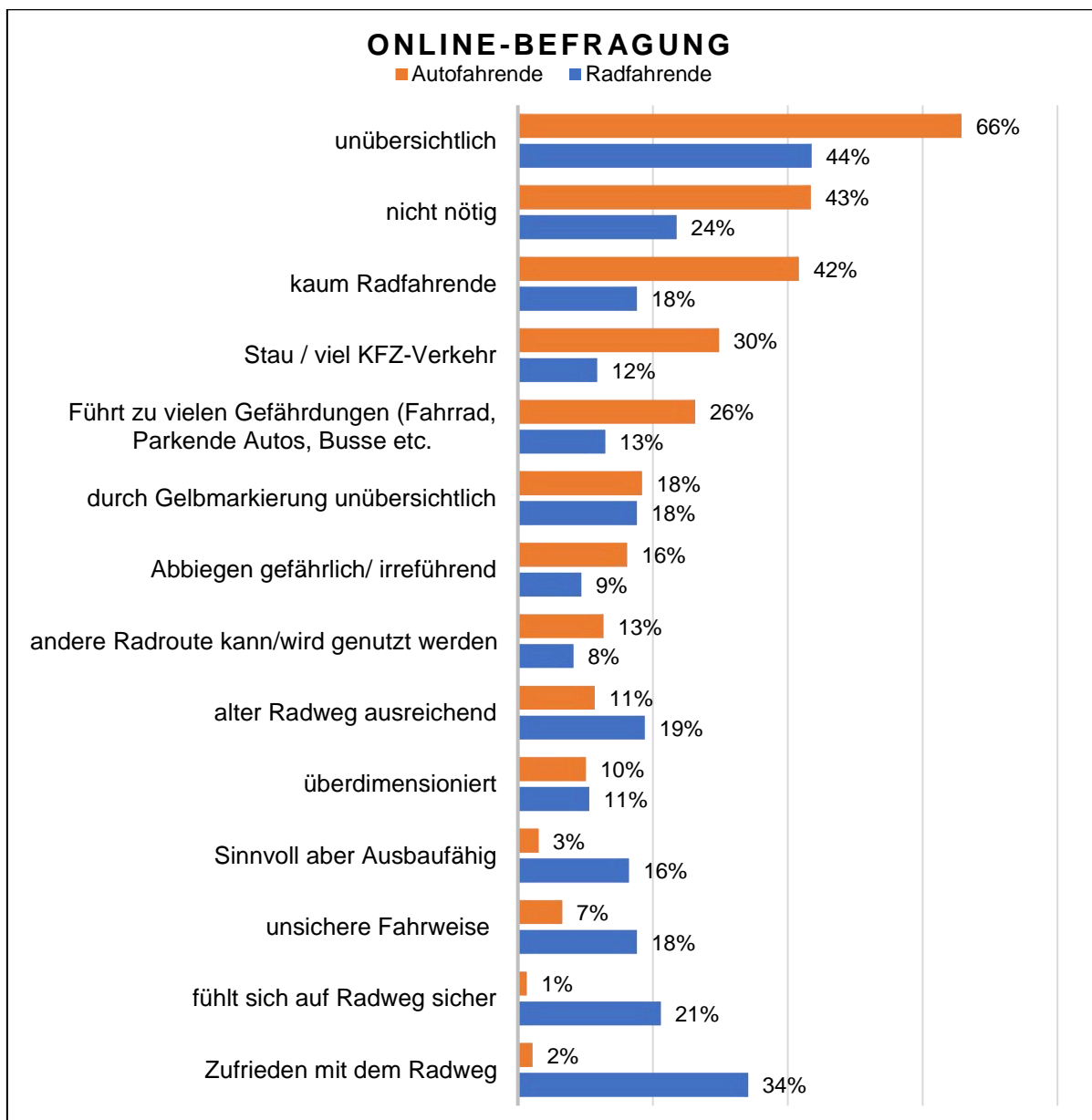


Abbildung 10: Übersicht von den Ergebnissen der Online-Befragung

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Die Richtigkeit der Angaben zur Verkehrsmittelwahl konnten jedoch nicht überprüft werden. Einige Angaben machen den Anschein, als hätten Autofahrende negative Einträge als Radfahrende eingetragen. Einige Befragte haben z.B. den Fragebogen doppelt, einmal als autofahrende und ein weiteres Mal als radfahrende Person, ausgefüllt, in beiden Fällen jedoch dieselben Angaben sowie Bemerkungen eingetragen.

4.3 vor-Ort-Befragung der Radfahrenden

Während der Maßnahme wurden Befragungen der Radfahrenden auf dem Abschnitt durchgeführt. In der Online-Befragung waren die Radfahrenden unterrepräsentiert. Die vor-Ort-Befragung sollte die Meinung der Radfahrenden, die den Radweg tatsächlich nutzen, widerspiegeln.

Die Befragung wurde am 24.08.2022 von 7.00 bis 9.00 Uhr und 12.00 bis 18.00 Uhr durchgeführt. So sollten vor allem auch die Spitzenstunden des Radverkehrs abgedeckt werden. Für die Befragung wurde in Zusammenarbeit mit dem Kreis Recklinghausen ein Fragebogen erarbeitet.

Es wurden folgende Informationen erfasst:

- Alter
- Geschlecht
- Nutzungshäufigkeit der Strecke mit dem Fahrrad bzw. mit dem Auto
- Nutzungszweck der Strecke
- Nutzen Sie den Radweg durch die Maßnahme häufiger?
- Wie sicher fühlen Sie sich auf dem Radweg im Bereich der Bushaltestellen, Parkzonen und Kreuzungen? Vor/ während der Maßnahme
- Textfeld für Verbesserungsideen/ Anmerkungen/ Kritik

An der vor-Ort-Befragung haben insgesamt 188 Radfahrende teilgenommen. 185 Befragte gaben zudem an, den Streckenabschnitt auch mit dem Auto zu nutzen. 82 % der Befragten gaben an den Streckenabschnitt regelmäßig (1-3 Tage pro Woche) mit dem Fahrrad zu befahren. 24 % der Befragten nutzen die Strecke auch regelmäßig (1-3 Tage pro Woche) mit dem Auto. Detaillierte Angaben zur Nutzung kann Tabelle 7 entnommen werden.

Verkehrsmittel	Häufigkeit	Anzahl	Anteil [%]
Auto	1-3 Tage pro Woche	44	24%
	1-3 Tage pro Monat	28	15%
	Seltener als monatlich	21	11%
	Nie / fast nie	92	50%
Fahrrad	1-3 Tage pro Woche	155	82%
	1-3 Tage pro Monat	17	9%
	Seltener als monatlich	8	4%
	Nie / fast nie	8	4%

Tabelle 7: Verkehrsmittelwahl und Nutzungshäufigkeit der vor-Ort-Befragten

Am häufigsten wird die Strecke aus Freizeitzwecken mit dem Fahrrad genutzt. Diese Nutzungsart gaben 57 % der Befragten an. 47 % der Befragten nutzen die Strecke aber auch aus beruflichen Gründen. 11 % der Befragten befahren die Strecke, um zur Schule zu kommen und 7 % nutzen den Radweg für verschiedene Besorgungen.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Etwa 30 % der Befragten fühlten sich vor der Maßnahme in den Bereichen der Bushaltestellen, Parkzonen und Kreuzungen sicher. 46 % bis 49 % gaben ein neutrales Sicherheitsgefühl an, rund 20 % der Befragten fühlten sich vor Einrichtung des Pop-up-Radweges unsicher. Das Unsicherheitsgefühl wurde vor allem dadurch begründet, dass der Radweg sehr schmal war, die Kraftfahrzeuge sehr schnell und nah die Radfahrenden passieren oder dass Autotüren parkender Fahrzeuge ohne Rücksicht geöffnet werden.

Nachdem der Pop-up-Radweg eingerichtet wurde, gaben rund 63 % der Befragten an sich auf dem Streckenabschnitt sicher zu fühlen. 26 % der Befragten haben ein neutrales und rund 11 % ein unsicheres Sicherheitsgefühl auf dem Abschnitt. Abbildung 11 zeigt die Entwicklung des Sicherheitsgefühls auf dem Streckenabschnitt. Es wird deutlich, dass das unsichere Gefühl in jedem Bereich abnimmt, dass sichere Gefühl dagegen deutlich steigt.

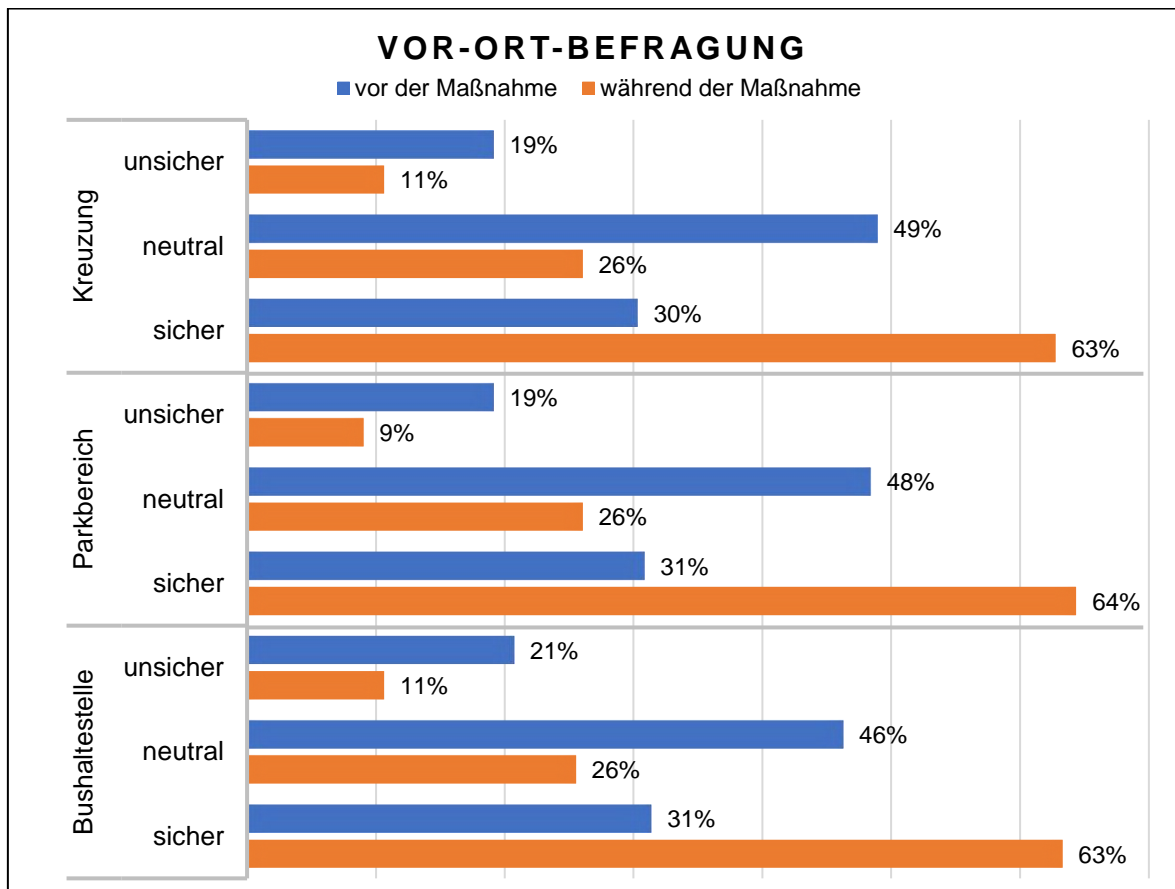


Abbildung 11: Sicherheitsgefühl im Vergleich (vor und während der Maßnahme)

Die Entwicklung des Sicherheitsgefühls vor und während der Maßnahme wurde auch ausgewertet. Dazu wurden die Angaben vor der Maßnahme in Relation zu den Angaben während der Maßnahme gesetzt und in die Kategorien „sicher bzw. Verbesserung“, „unsicher bzw. Verschlechterung“ und „neutral“ eingestuft.

Es zeigt sich, dass 69 % der Befragten ein sicheres oder ein verbessertes Sicherheitsgefühl seit der Markierung des Pop-up-Radweges haben. 22 % der Befragten haben ein neutrales Gefühl und 9 % fühlen sich unsicher oder empfinden eine Verschlechterung zum vorherigen Ausbau (s. Abbildung 12).

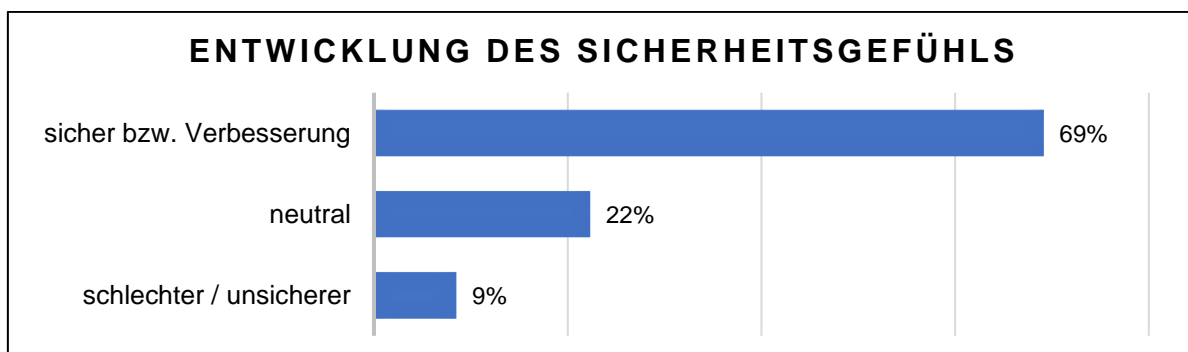


Abbildung 12: Entwicklung des Sicherheitsgefühl

Als Gründe für das unsichere Gefühl auf dem Pop-up-Radweg wird vor allem die Gelbmarkierung genannt, da die weißen Markierungen noch vorhanden sind. Dadurch entsteht auch eine unsichere Fahrweise des Kraftfahrzeugverkehrs. Darüber hinaus fühlen sich linksabbiegende Radfahrende unsicher, da sie eine Spur des Kraftfahrzeugverkehrs überqueren müssen, um die Linksabbiegespur der Radfahrenden zu erreichen.

Die Befragung sollte auch zeigen, ob der Streckenabschnitt durch den Pop-up-Radweg häufiger genutzt wird. 64 % der Befragten gaben an, die Strecke schon vorher „maximal“ genutzt zu haben. 17 % der Befragten nutzen den Pop-up-Radweg aufgrund der erhöhten Sicherheit öfter. 10 % nutzen den Radweg nicht öfter. Als Gründe wurde die unsichere Fahrweise der Kraftfahrzeuge genannt und dass andere Strecken schöner sind oder weniger Lichtsignalanlagen auf den Strecken liegen.

5. Fazit und Empfehlungen

In den Befragungen wurden verschiedene Punkte kritisiert die bereits angepasst bzw. behoben wurden. Einige Verkehrsteilnehmende haben bemängelt, dass die verkehrsabhängige Schaltung der Lichtsignalanlagen zum Teil nicht mehr funktionieren kann, da Haltlinien nach hinten versetzt wurden und die Fahrzeuge daher nicht mehr die Detektoren auslösen. In der Planung vorgesehen war jedoch die Installation von Thermicams durch Yunex. Der verkehrsabhängige Ablauf ist daher in Planung. Derzeit laufen die Lichtsignalanlagen in Festzeitsteuerung, um allen Verkehrsteilnehmenden ausreichende Freigabezeiten gewährleisten zu können. Die Befragung und Anpassungen der Lichtsignalanlagen haben sich zu Beginn jedoch mit der Befragung überschritten.

Zudem wurde mehrfach angemerkt, dass es zu Verwirrungen durch die „zweifarbigen“ Markierungen (alte Markierungen weiß, werden aufgehoben durch die neuen, gelben Markierungen) kommt. Um- bzw. Demarkierungen wurden nach den Befragungen vom 08.09.22 bis 13.09.2022 durchgeführt, sodass nur noch die aktuell zu beachtenden Markierungen sichtbar sind.

Weitere Anmerkungen lauteten z.B. „unübersichtlich“, „Abbiegen gefährlich/ irreführend“ oder „unklare Verkehrsführung“. Dies wird zu einem großen Teil auf die doppelte Markierung (weiß und gelb) zurückzuführen sein. Offen bleibt in den Aussagen warum genau das Abbiegen gefährlich oder irreführend ist. Dies könnte eventuell auf vorhandene Baken zurückzuführen sein oder darauf, dass die Autofahrenden teilweise die Radfahrspuren überqueren müssen, um an den Kreuzungen abbiegen zu können. Dies erfordert eine größere Aufmerksamkeit seitens der Autofahrenden.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Der Straßenverlauf der Friedrich-Ebert-Straße ist jedoch sehr übersichtlich, sodass Radfahrende frühzeitig erkannt werden können und so gefährliche Situationen vermieden werden sollten. In der Regel werden Radverkehrsanlagen durch einen farbigen Untergrund hervorgerufen. Vor allem im Kreuzungsbereich könnte eine farbige Gestaltung des Radweges für eine deutliche Differenzierung zwischen den Fahrspuren für den Kraftfahrzeug- und den Radverkehr sorgen.

Mögliche Lösungsansätze für zukünftige Planungen könnte zudem die indirekte Führung des Radverkehrs sein. Die links abbiegenden Radfahrenden überqueren den Knotenpunkt erst geradeaus, um sich dort aufzustellen und anschließend über ein eigenes Signal mit der Nebenrichtung freigegeben zu werden (s. Abbildung 13, links). Weiterhin könnten auch Radfahrtafeln geplant werden (s. Abbildung 13, rechts). Hier wird den Radfahrenden ein Aufstellbereich zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und der Lichtsignalanlage zur Verfügung gestellt. Ein vorheriges Überqueren einer Fahrspur für die Kraftfahrzeuge ist dann nicht mehr nötig und die Radfahrenden stellen sich entsprechend ihrer Fahrtrichtung auf. Die Fahrzeughalter können schon vorzeitig sehen, dass ein Radfahrender abbiegen möchte. Möglich ist diese Variante jedoch nur dann, wenn alle Signalgruppen einer Richtung gleichzeitig freigegeben werden. Jedoch funktioniert eine Aufstelltasche nur dann, wenn die Radfahrenden bei Rot auf die Lichtsignalanlage zufahren. Im fließenden Verkehr, d.h. bei Grün, ist ein Fahrspurwechsel dennoch notwendig.

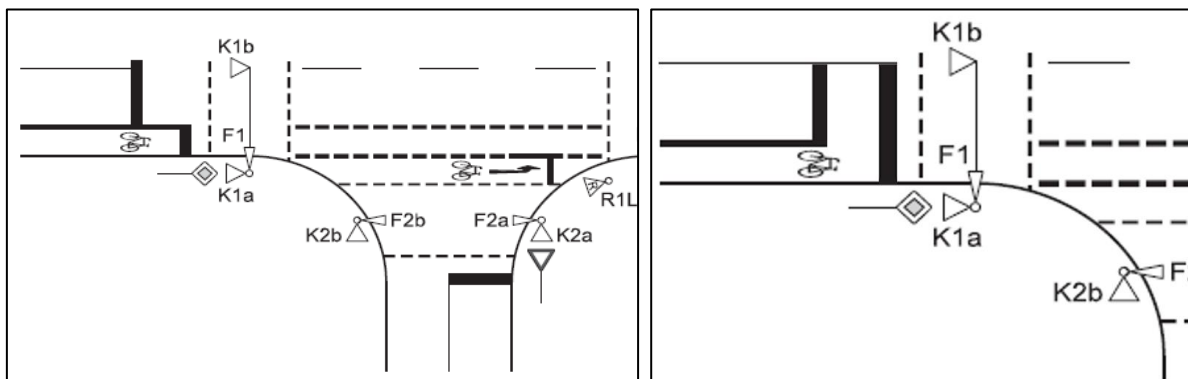


Abbildung 13: links: Beispiel einer indirekten Führung [Quelle: RiLSA] und rechts: Radfahrtafel

Weiterhin wird angemerkt, dass es zu Gefährdungen mit parkenden Autos oder im Bereich der Bushaltestellen kommt. Dies konnte nur teilweise während der vor-Ort-Befragung bestätigt werden. Der Großteil der Radfahrenden hat angegeben sich sicher auf dem Pop-up-Radweg (auch im Bereich der Parkplätze und Bushaltestellen) zu fühlen.

Vor der Maßnahme konnte vor Ort beobachtet werden, dass Radfahrende größere Abstände zu den parkenden Autos eingehalten haben oder sogar die Fahrbahn der Kraftfahrzeuge in diesen Bereichen genutzt haben. Dies weist auf ein unsicheres Gefühl im Bereich der Parkzonen hin. Zudem mussten die Kraftfahrzeuge vor der Maßnahme den Radfahrstreifen überqueren, um einparken zu können. Die Planung des Pop-up-Radweges sieht dagegen vor, dass der Radfahrstreifen rechts von den Parkplätzen geführt wird und es so zu weniger Gefährdungen zwischen den Radfahrenden und aussteigenden Autofahrenden kommt. Nur für die Autofahrenden ist das Verlassen des Wagens nun schwieriger. Zuvor haben diese ihr Fahrzeug über den vorhandenen Radfahrstreifen verlassen, nun müssen sie abwarten bis kein Fahrzeug mehr vorbeifährt und anschließend ihr Fahrzeug über die Fahrbahn der Kraftfahrzeuge verlassen.

Dadurch entsteht für den Autofahrenden ein unsicheres Gefühl in den Parkzonen. Hier könnte in Betracht gezogen werden, zwischen Fahrbahn und Parkzone einen Schutzstreifen für die parkenden Fahrzeuge zu planen.

Die Untersuchungen von den Rückstaulängen konnten die Anmerkungen zu vorhandenem Stau nicht bestätigen. Es kommt zwar während der Maßnahme zu höheren Rückstaulängen, diese beeinträchtigen jedoch nicht die umliegenden Knotenpunkte. Auch die Abbiegespuren werden nicht überstaut und die Knotenpunkte können weiterhin ohne oder nur mit einer geringen Wartezeit passiert werden.

Auch die Verkehrszählungen zeigen, dass weiterhin fast dieselbe stündliche Verkehrsmenge vorhanden ist und ein einspuriger Querschnitt die vorhandene Verkehrsmenge abwickeln kann. Die derzeitige Vierspurigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr ist nicht notwendig.

6. Zusammenfassung

In Recklinghausen wurde auf der Friedrich-Ebert-Straße eine Radverkehrsanlage ummarkiert. Vor der Maßnahme wurde der Kraftfahrzeugverkehr in jede Fahrtrichtung 2-spurig geführt, direkt neben dem Kraftfahrzeugverkehr war schon ein Radfahrstreifen vorhanden. Dieser Radfahrstreifen war jedoch an vielen Stellen sehr schmal, sodass die vorgeschriebenen 1,5 Meter Abstand zwischen Kraftfahrzeug und Radverkehr nicht an allen Stellen eingehalten werden konnten. Um die Sicherheit des Radverkehrs und die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts zu gewährleisten, wurde im Rahmen eines einjährigen Projektes ein Pop-up-Radweg eingerichtet. Dazu wurde auf einem festgelegten Abschnitt auf der Friedrich-Ebert-Straße der KFZ-Verkehr in jede Richtung einspurig geführt, der Radfahrstreifen wurde im Gegenzug auf beiden Seiten verbreitert.

Der gewählte Abschnitt liegt zwischen der Rietstraße und Querstraße. Untersucht wurden sechs Knotenpunkte auf dem Streckenabschnitt. Die Testphase sollte die Auswirkungen auf den Kraftfahrzeug- und Radverkehr zeigen.

Um die Machbarkeit und die Auswirkungen des Pop-up-Radweges zu ermitteln, wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Zum einen wurden mittels Videoanalyse Verkehrszählungen erhoben sowie Staubeobachtungen anhand der Videos dokumentiert und ausgewertet. Zum anderen wurden die Streckennutzenden umfangreich befragt (online und vor Ort). Diese Untersuchungen lieferten unterschiedliche Ergebnisse.

Verkehrszählungen

Für einen Vergleich der Verkehrsentwicklung vor und während der Maßnahme, wurden umfangreiche Verkehrszählungen an den sechs Knotenpunkten durchgeführt. Dazu wurden Videokameras an den Knotenpunkten aufgestellt und das Videomaterial entsprechend ausgewertet. Die Verkehrszählungen erfolgten jeweils von 6.00 bis 10.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr. Ausgewertet wurden die Verkehrsarten Kräder / PKW / Kleintransporter / Busse / LKW / Sattelzüge / Räder auf dem Radweg / Räder auf dem Gehweg.

Im Kraftfahrzeugverkehr zeigte sich, dass die nördlichen Knotenpunkte am stärksten belastet waren. Die höchsten Verkehrsbelastungen wurden zudem in der Nachmittagsspitzenstunde ermittelt. Der Vergleich zwischen den im Mai 2022 (vor der Maßnahme) und im September 2022 (während der Maßnahme) gezählten Kraftfahrzeuge, zeigt eine leichte Minderung (bis zu 7 %) des Verkehrs.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Da auch während der Maßnahme ein ähnliches Verkehrsaufkommen mit nur einer Fahrspur je Fahrtrichtung abgewickelt werden kann, ist eine Vierspurigkeit auf diesem Abschnitt nicht notwendig.

Im Radverkehr konnte eine Verkehrssteigerung an einigen Querschnitten vormittags und an allen Querschnitten nachmittags festgestellt werden (vgl. Tabelle 8).

Querschnitt	vormittags			nachmittags		
	Vor	Während	Entwicklung	Vor	Während	Entwicklung
KP1 Rietstraße, QS Süd	129	180	40%	178	247	39%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	163	170	4%	181	223	23%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	145	141	-3%	165	217	32%
KP3 Am Stadion, QS Nord	99	118	19%	119	175	47%
KP3 Am Stadion, QS Süd	78	98	26%	106	146	38%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	79	75	-5%	94	122	30%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	74	71	-4%	89	123	38%
KP5 Hansering, QS Nord	77	66	-14%	98	136	39%
KP5 Hansering, QS Süd	75	65	-13%	98	132	35%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	114	99	-13%	170	189	11%

Tabelle 8: Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs

Bei der Radverkehrszählung wurden zwei Fälle unterschieden. Zum einen wurde die Gesamtradverkehrsmenge an den einzelnen Knotenpunkten betrachtet zum anderen wurde nur der Radverkehr einbezogen, der auch einen Bezug zum Pop-up-Radweg hat. Dabei zeigte sich, dass die höchste Gesamtradverkehrsmenge am Knotenpunkt 2 (Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse) sowohl vor als auch während der Maßnahme und in beiden Spitzenstunden gezählt wurde. Wurde der auf der Ost-West-Achse verkehrende Radverkehr dagegen nicht einbezogen, wurden bei allen Zählungen die höchsten Werte am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße (Knotenpunkt 1) gezählt.

Ein Vergleich der Zählungen hat zudem ergeben, dass der Radverkehr auf dem Pop-up-Radweg selbst vor allem in den späten Morgenstunden sowie in den früheren Nachmittagsstunden nach Errichtung des Pop-up-Radweges gestiegen ist. In den frühen Morgenstunden sowie in den späten Nachmittagsstunden kann keine oder ein Abfall des Radverkehrs festgestellt werden. Dies kann jedoch auch damit in Verbindung gebracht werden, dass im September niedrigere Temperaturen (teilweise bis zu 10 °C Unterschied) herrschten und auch die Sonne später auf- und früher untergeht.

Nachfolgend wurde eine weitere Zählung für das Jahr 2023 beauftragt, um auch im späteren Verlauf der Maßnahme Erkenntnisse zur Entwicklung des Pop-up-Radweges zu erhalten. Dazu wurde auch die Einmündung Friedrich-Ebert-Straße / Zum Wetterschacht in die Auswertung aufgenommen.

Beim Vergleich der Querschnittswerte des Radverkehrs vom Juni 2023 mit den Radverkehrszahlen während der Maßnahme 2022 zeigt sich, dass vor allem nachmittags der Radverkehr weiter gestiegen ist.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Vormittags hat sich die Radverkehrsmenge schon im Jahr 2022 während der Maßnahme erheblich angehoben. Wird nun die Radverkehrsmenge vor der Maßnahme 2022 mit den Zahlen vom Juni 2023 verglichen, zeigt sich, dass sowohl vormittags als auch nachmittags der Radverkehr enorm gestiegen ist. Die prozentuale Entwicklung der Radverkehrsmenge bezogen auf die Querschnitte südlich und nördlich der Knotenpunkte kann Tabelle 9 entnommen werden. In der letzten Zeile der Tabelle 9 wird zudem die Entwicklung nur auf der Zechenbahntrasse aufgezeigt.

Querschnitt	vormittags			nachmittags		
	Entwicklung 2022	Entwicklung vor 22 - während 23	Entwicklung während 22 - während 23	Entwicklung 2022	Entwicklung vor 22 - während 23	Entwicklung während 22 - während 23
KP1 Rietstraße, QS Süd	40%	30%	-7%	39%	33%	-4%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Nord	4%	15%	11%	23%	40%	14%
KP2 Zechenbahntrasse, QS Süd	-3%	41%	45%	32%	50%	14%
KP7 Am Wetterschacht, QS Nord	2%	88%	84%	47%	80%	22%
KP7 Am Wetterschacht, QS Süd	-3%	84%	90%	41%	70%	20%
KP3 Am Stadion, QS Nord	19%	45%	22%	47%	51%	3%
KP3 Am Stadion, QS Süd	26%	38%	10%	38%	37%	-1%
KP4 Spanenkamp, QS Nord	-5%	32%	39%	30%	44%	11%
KP4 Spanenkamp, QS Süd	-4%	27%	32%	38%	30%	-6%
KP5 Hansering, QS Nord	-14%	29%	50%	39%	31%	-6%
KP5 Hansering, QS Süd	-13%	33%	54%	35%	35%	0%
KP6 Am Leiterchen, QS Nord	-13%	20%	38%	11%	9%	-2%
Zechenbahntrasse	-15%	-9%	7%	-10%	-4%	6%

Tabelle 9: Vergleich und Entwicklung der Gesamtquerschnittswerte des Radverkehrs

Staubeobachtungen

Anhand des Videomaterials wurde zudem der Rückstau an den Knotenpunkten und auf den Spuren ermittelt. Während der Maßnahme konnten etwas höhere Rückstaulängen festgestellt werden als noch vor der Maßnahme. Dennoch konnten keine Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss festgestellt werden. Auch während der Maßnahme konnten fast alle Fahrzeuge in demselben Umlauf abgewickelt werden. Lediglich am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße mussten vereinzelt Fahrzeuge aus der westlichen Rietstraße einen weiteren Umlauf abwarten, bevor sie den Knotenpunkt passieren konnten. Dies konnte jedoch sowohl vor als auch während der Maßnahme und nur vereinzelt festgestellt werden.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Auch im Juni 2023 wurden Beobachtungen zum Stauverhalten gemacht. Im Vergleich zu während der Maßnahme 2022 zeigten sich vor allem an den Knotenpunkten 1 (Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße) und 6 (Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen) höhere Rückstau-längen. Gleichzeitig konnten aber auch höhere Spitzenstundenwerte der Kraftfahrzeuge gezählt werden, sodass ein solches Ergebnis darauf zurückzuführen ist. Kritische Rückstauungen oder Beeinträchtigungen benachbarter Knotenpunkte konnten nicht festgestellt werden. Auf der Friedrich-Ebert-Straße (Nord-Süd-Achse) konnten alle Fahrzeuge die Knotenpunkte mindestens in demselben Umlauf passieren.

Wie schon vor der Maßnahme und während der Maßnahme 2022 konnte am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße beobachtet werden, dass aus der Rietstraße heraus einige Fahrzeuge eine zweite Rotphase abwarten mussten, um den Knotenpunkt zu passieren. Wie schon im Jahr 2022, konnte dies jedoch nur zu wenigen Zeitpunkten beobachtet werden.

Online- und vor-Ort-Befragungen

Die Befragungen (online und vor Ort) sollten Aufschluss über Verbesserungspotentiale und Kritikpunkte aus Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmer geben. Vor allem Auto- und Radfahrende haben an den Befragungen teilgenommen.

Die Befragungen haben gezeigt, dass vor allem Autofahrende Kritik an dem Pop-up-Radweg äußern. Der Großteil der Radfahrenden empfindet die neue Gestaltung des Radweges als wünschenswert und fühlt sich sicherer auf dem Streckenabschnitt (69 % der Befragten fühlen sich sicherer, 22 % neutral, 9 % fühlen sich unsicherer).

Einige Kritikpunkte wurden bereits seitens des Kreis Recklinghausen behoben. So wurde von vielen Befragten angemerkt, dass es zu Gefährdungen und Verwirrungen durch die zweifarbigen Markierungen (alte Markierungen weiß, werden aufgehoben durch die neuen, gelben Markierungen) kommt. Daher wurden Demarkierungen vorgenommen. Durch die frühe Beteiligung haben sich Ummarkierungsarbeiten und die kurzfristigen Anpassungen an den Lichtsignalanlagen überschritten.

In der Onlinebefragung wurde zudem angemerkt, dass kaum Radfahrende auf dem Abschnitt zu sehen sind. Jedoch soll der Pop-up-Radweg genau diesen Sachverhalt verbessern. Die Verkehrszählungen im Vergleich zeigten auch schon einen Anstieg der Radverkehrszahlen, vor allem in den späteren Morgenstunden sowie in den früheren Nachmittagsstunden. Vormittag konnte ein durchschnittlicher Anstieg von 3,1 % und am Nachmittag ein durchschnittlicher Anstieg von 33,2 % ermittelt werden.

Dass durch den Pop-up-Radweg nun mehr Verkehr und viel Stau für den Kraftfahrzeugverkehr entsteht, konnte nicht bestätigt werden. Die Stauüberwachung konnte während der Maßnahme zwar erhöhte Rückstauungen im Vergleich zu vor der Maßnahme ermitteln, dennoch konnten fast alle Fahrzeuge die Knotenpunkte ohne Halt oder noch in demselben Umlauf passieren. Lediglich aus der westlichen Rietstraße heraus mussten vereinzelte Fahrzeughalter einen zweiten Umlauf an der Lichtsignalanlage warten, dies ist jedoch sowohl vor als auch während der Maßnahme gesichtet worden.

Abschlussbericht für die zeitlich befristete Anlage von Radverkehrsanlagen entlang der K22-2 Friedrich-Ebert-Straße in Recklinghausen

Vor allem Autofahrende haben in der Onlinebefragung angegeben, dass es zu Gefährdungen z.B. in den Parkzonen oder mit Fahrrädern kommt. Da der Radfahrstreifen vor der Maßnahme oft zwischen der Spur des Kraftfahrzeugverkehrs und den Parkzonen lag, liegt es nahe, dass sich parkende und anschließend aussteigende Autofahrende sicherer gefühlt haben, da sie auf den Radfahrstreifen ausgestiegen sind. Während der Maßnahme wurden die Parkzonen direkt neben die Spur des Kraftfahrzeugverkehrs gelegt. Dies erhöht die Sicherheit für den Radverkehr, aussteigende Autofahrende müssen nun jedoch warten, bis der Kraftfahrzeugverkehr ein Aussteigen zulässt. Für die Zukunft könnte hier angedacht werden einen Schutzstreifen neben den Parkzonen einzurichten, um mehr Platz und Sicherheit auch für parkende Fahrzeughalter zu schaffen.

Einige Verkehrsteilnehmer fühlen sich beim Abbiegen unsicher. Grund dafür könnte sein, dass Autofahrende bzw. Radfahrende die Fahrspur des anderen Verkehrsteilnehmers überqueren muss. Radfahrenden steht eine Linksabbiegespur zur Verfügung. Diese könnten jedoch auch die Fußgängerfurt zum Überqueren nutzen, wenn sie sich unsicher beim Überqueren der Fahrspur der Kraftfahrzeuge fühlen. Die farbliche Markierung des Radweges würde eine klarere Abgrenzung zwischen den Fahrspuren des Kraftfahrzeugverkehrs und den Radfahrwegen sorgen. Eine indirekte Führung des linksabbiegenden Radverkehrs könnte für ein höheres Sicherheitsgefühl sorgen. Auch eine Fahrradtasche ist denkbar, aber nur dann, wenn alle Fahrtrichtungen derselben Signalgruppe gleichzeitig freigegeben werden. Dies ist in der derzeitigen Signalplanung jedoch nicht vorgesehen.

Anlagenverzeichnis

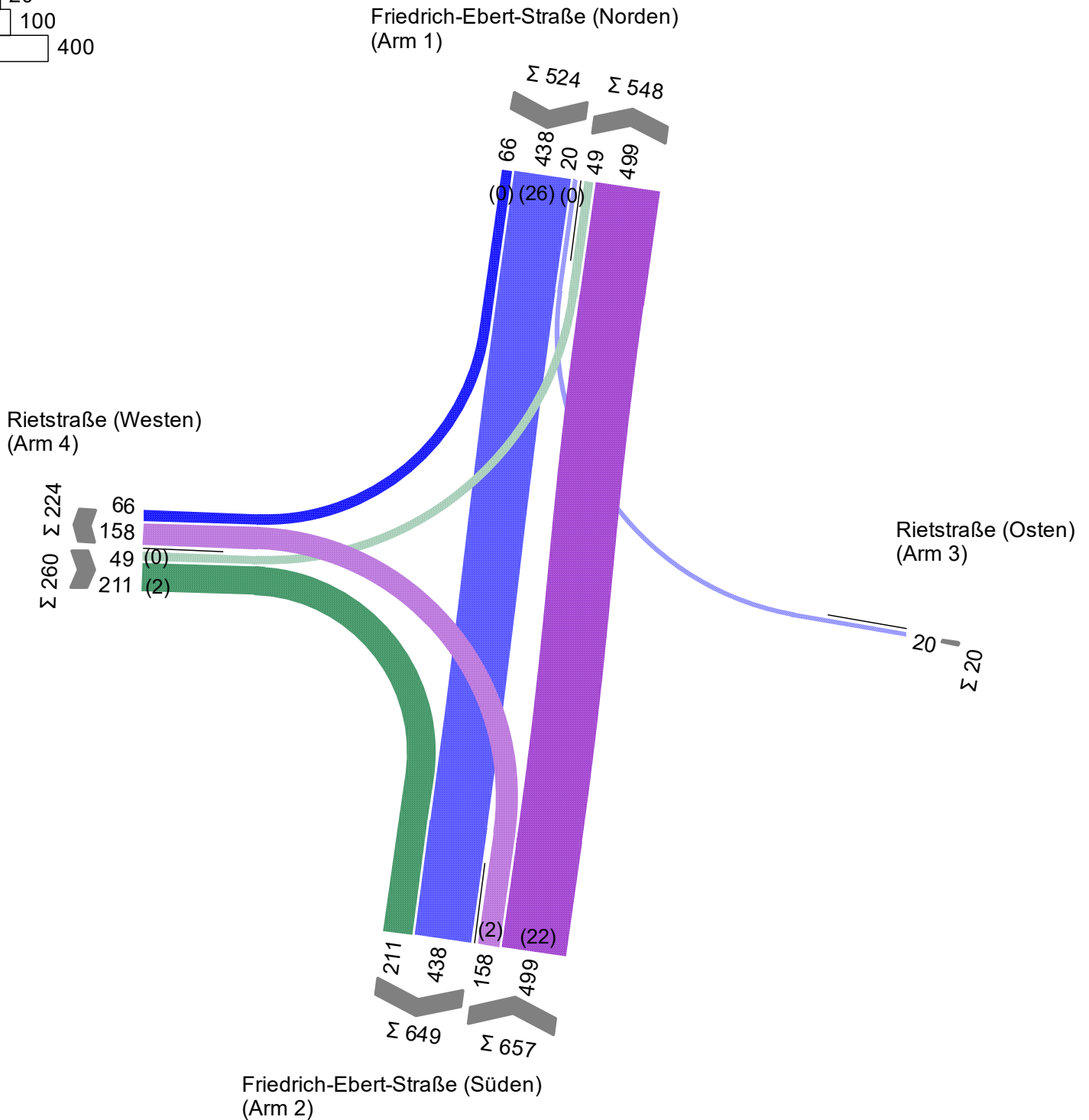
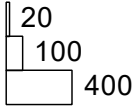
A1 bis A6	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Mai 2022 – Morgen
A7 bis A12	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Mai 2022 – Nachmittag
A13 bis A18	Radverkehrszählung Mai 2022
A19 bis A24	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Sept. 2022 – Morgen
A25 bis A30	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Sept. 2022 – Nachmittag
A31 bis A36	Radverkehrszählung September 2022
A37 bis A42	Vergleich Radverkehrszahlen vor und während der Maßnahme
B1, B2, B3	Stauüberwachung
C1, C2	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Mai 2022 – KP7 (Am Wetterschacht)
C3, C4	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr September 2022 – KP7 (Am Wetterschacht)
D1 bis D7	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Juni 2023 – Morgen
D8 bis D14	Verkehrszählung Kraftfahrzeugverkehr Juni 2023 – Nachmittag
D15 bis D21	Radverkehrszählung Juni 2023

Anlagen

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		438	20	66
2	499			158
3				
4	49	211		

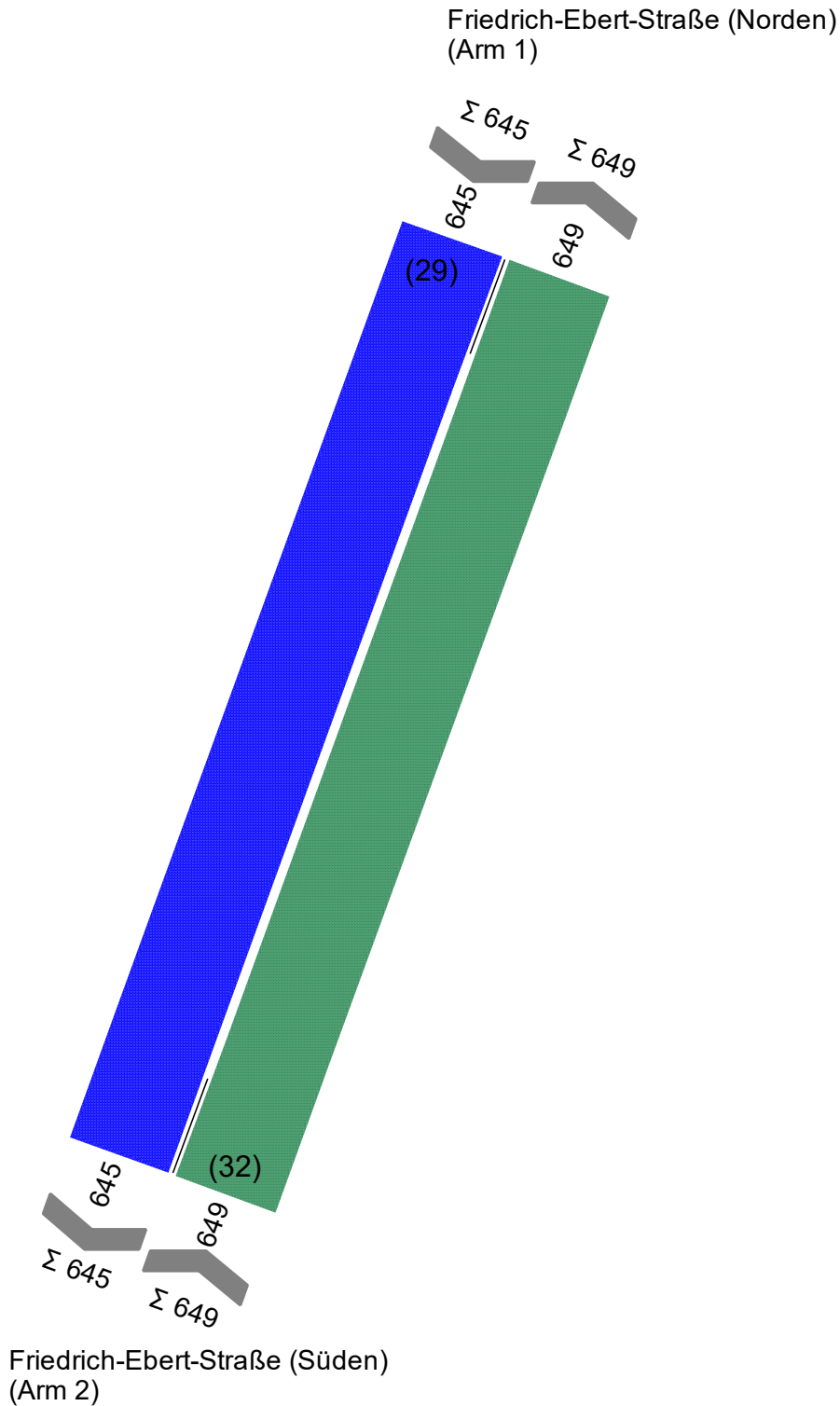
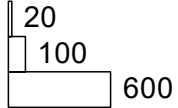


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A1

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022
Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2
1		645
2	649	

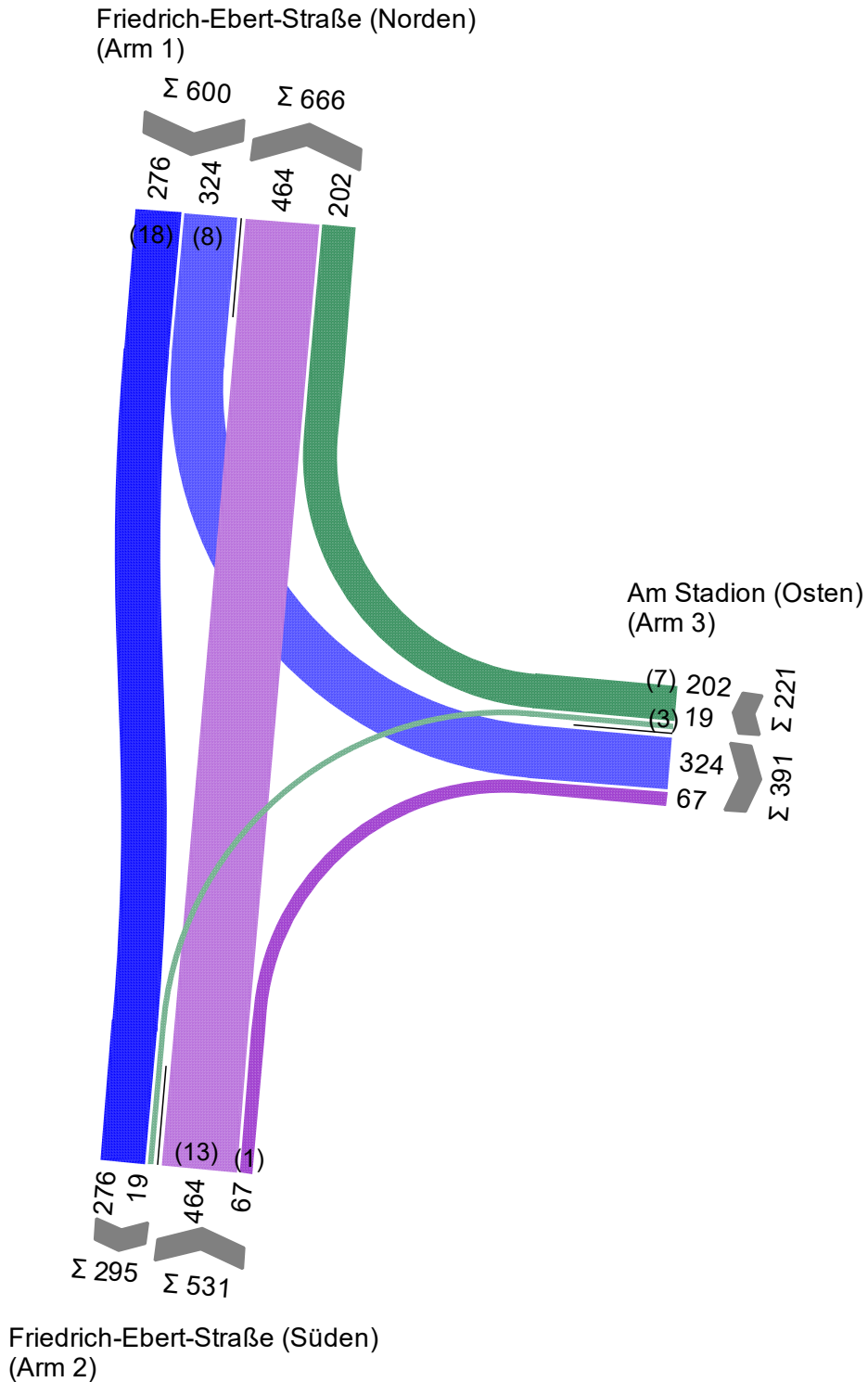
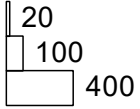


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A2

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2	3
1		276	324
2	464		67
3	202	19	

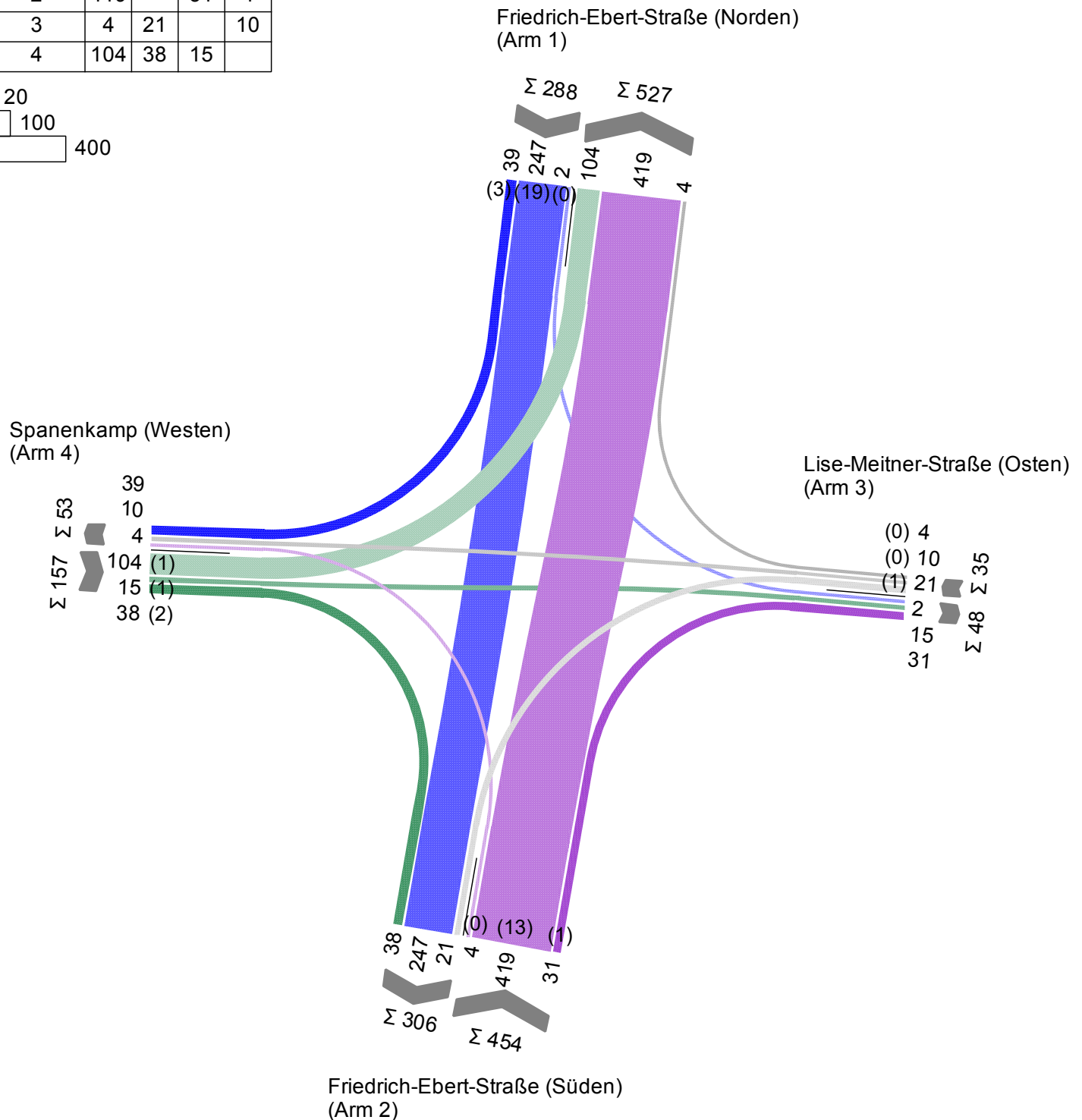
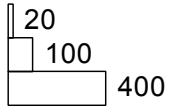


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A3

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		247	2	39
2	419		31	4
3	4	21		10
4	104	38	15	

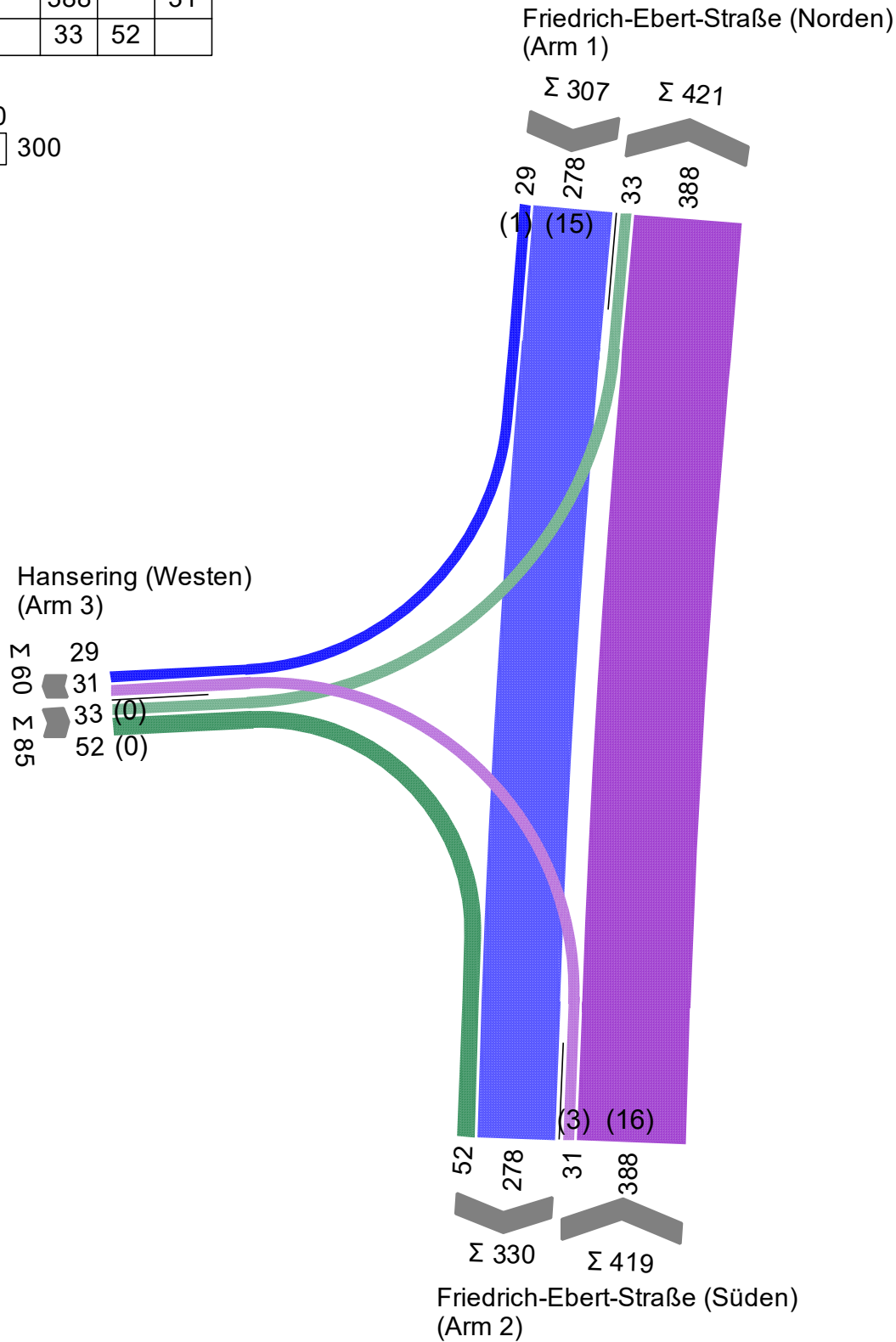
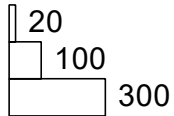


Projekt	Recklinghausen			
Knotenpunkt	KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp			
Auftragsnr.	Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung	Blatt	Anlage A4

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 7:30-8:30 Uhr

von\nach	1	2	3
1		278	29
2	388		31
3	33	52	

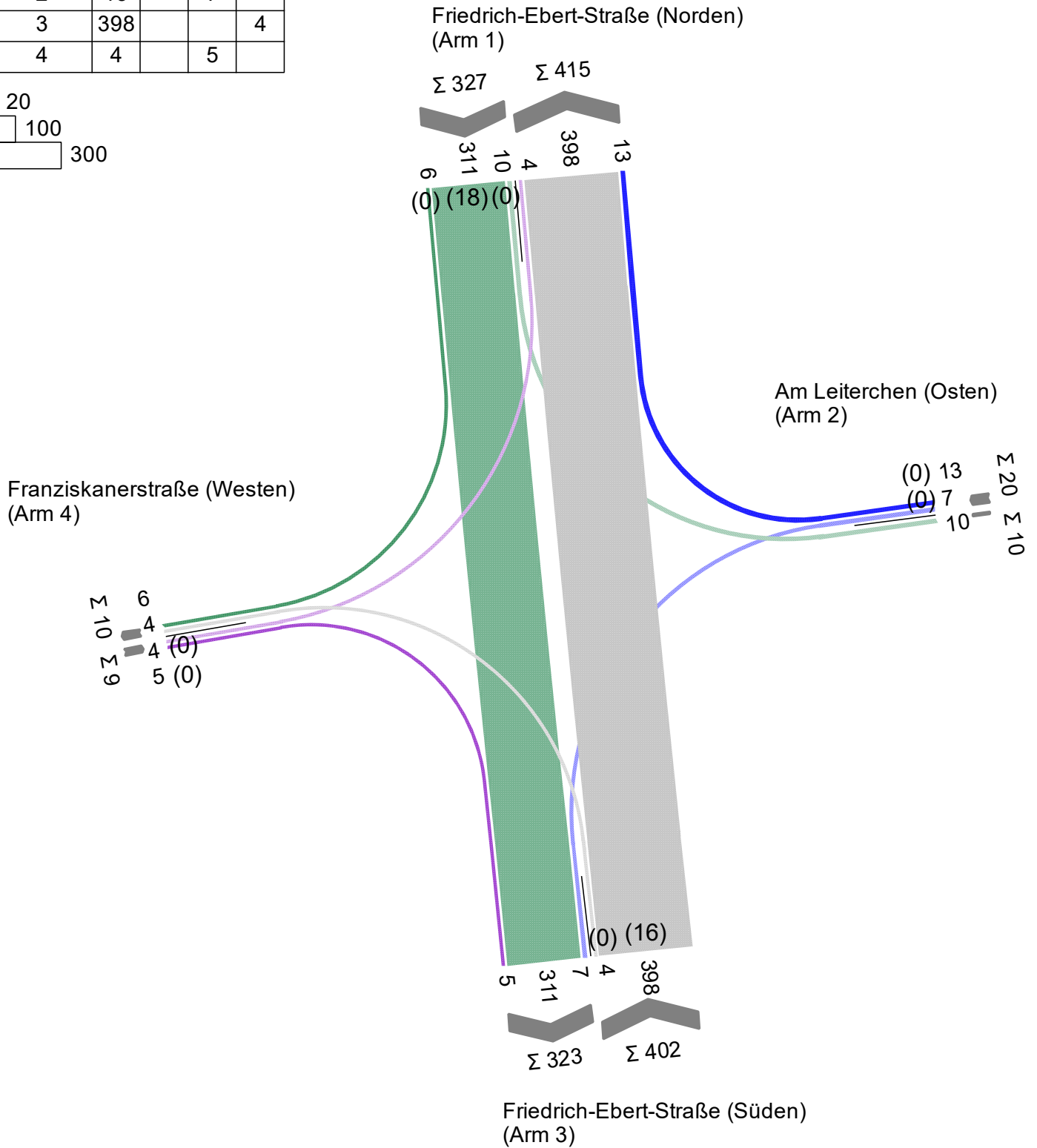
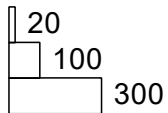


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A5

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 7:30-8:30 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		10	311	6
2	13		7	
3	398			4
4	4		5	

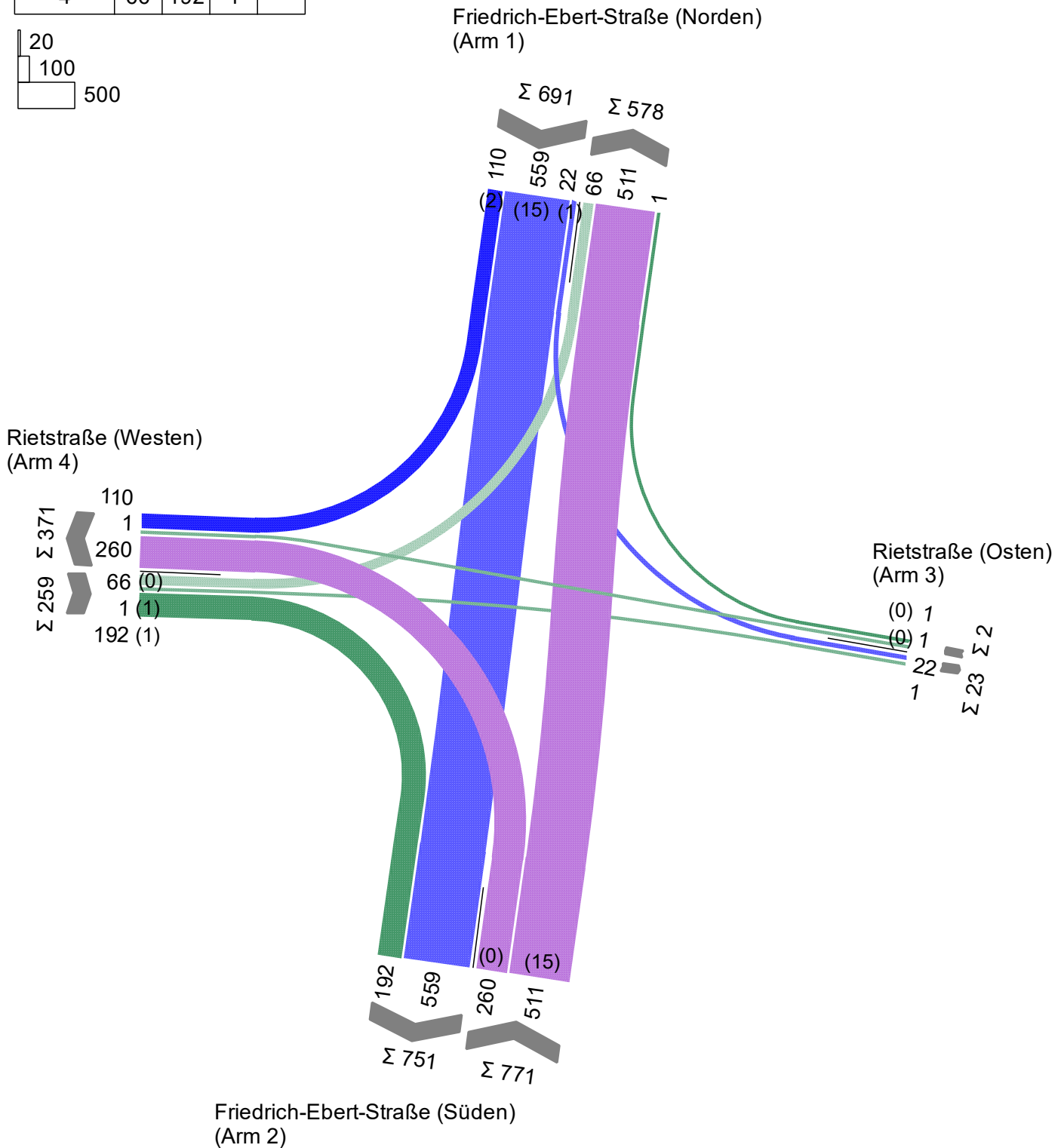
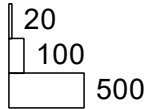


Projekt	Recklinghausen			
Knotenpunkt	KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße			
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		10.11.2022
				Blatt
				Anlage A6

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 15:45-16:45 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		559	22	110
2	511			260
3	1			1
4	66	192	1	

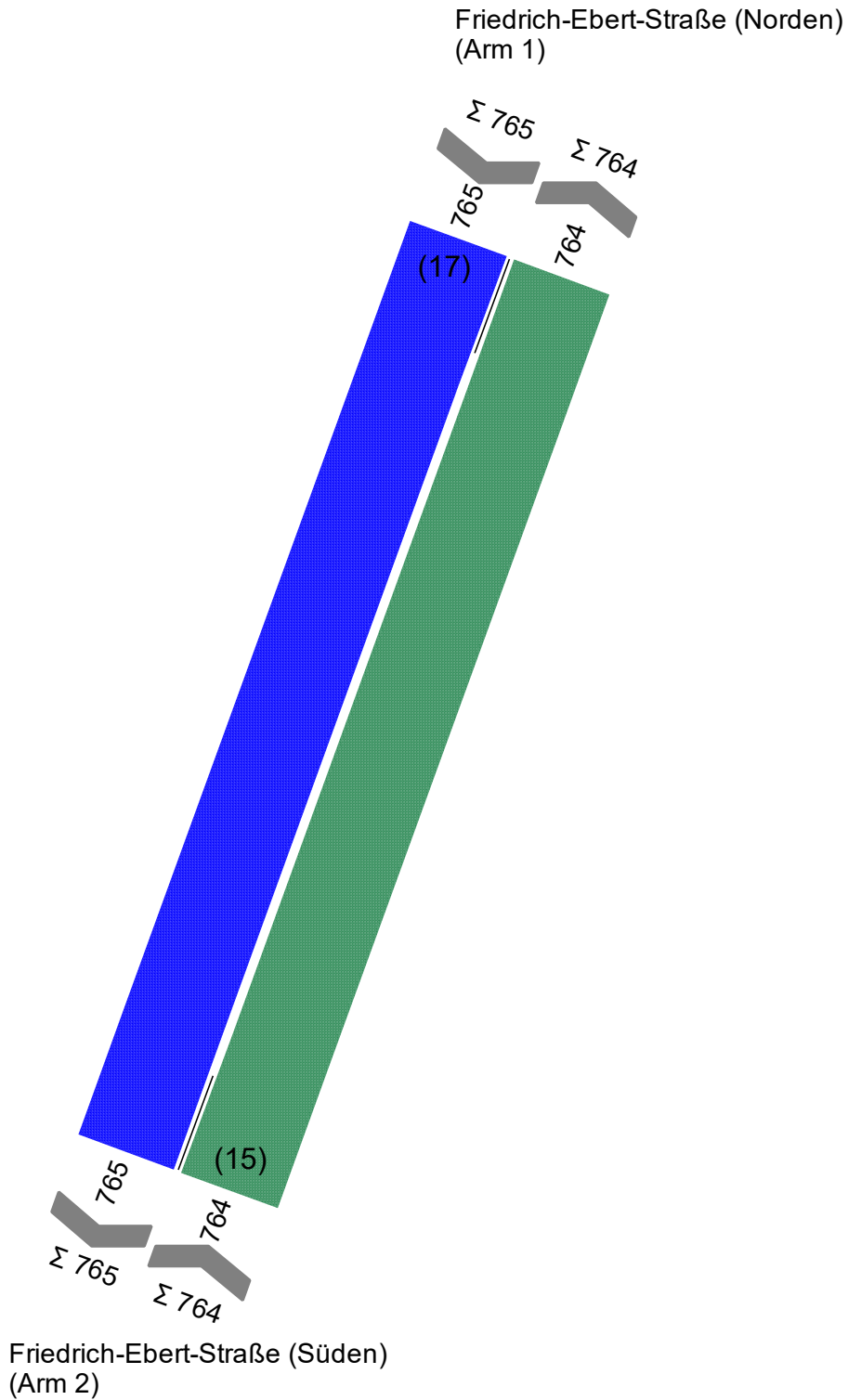
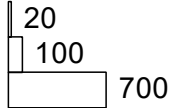


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A7

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022
Spitzenstunde: 15:45-16:45 Uhr

von\nach	1	2
1		765
2	764	

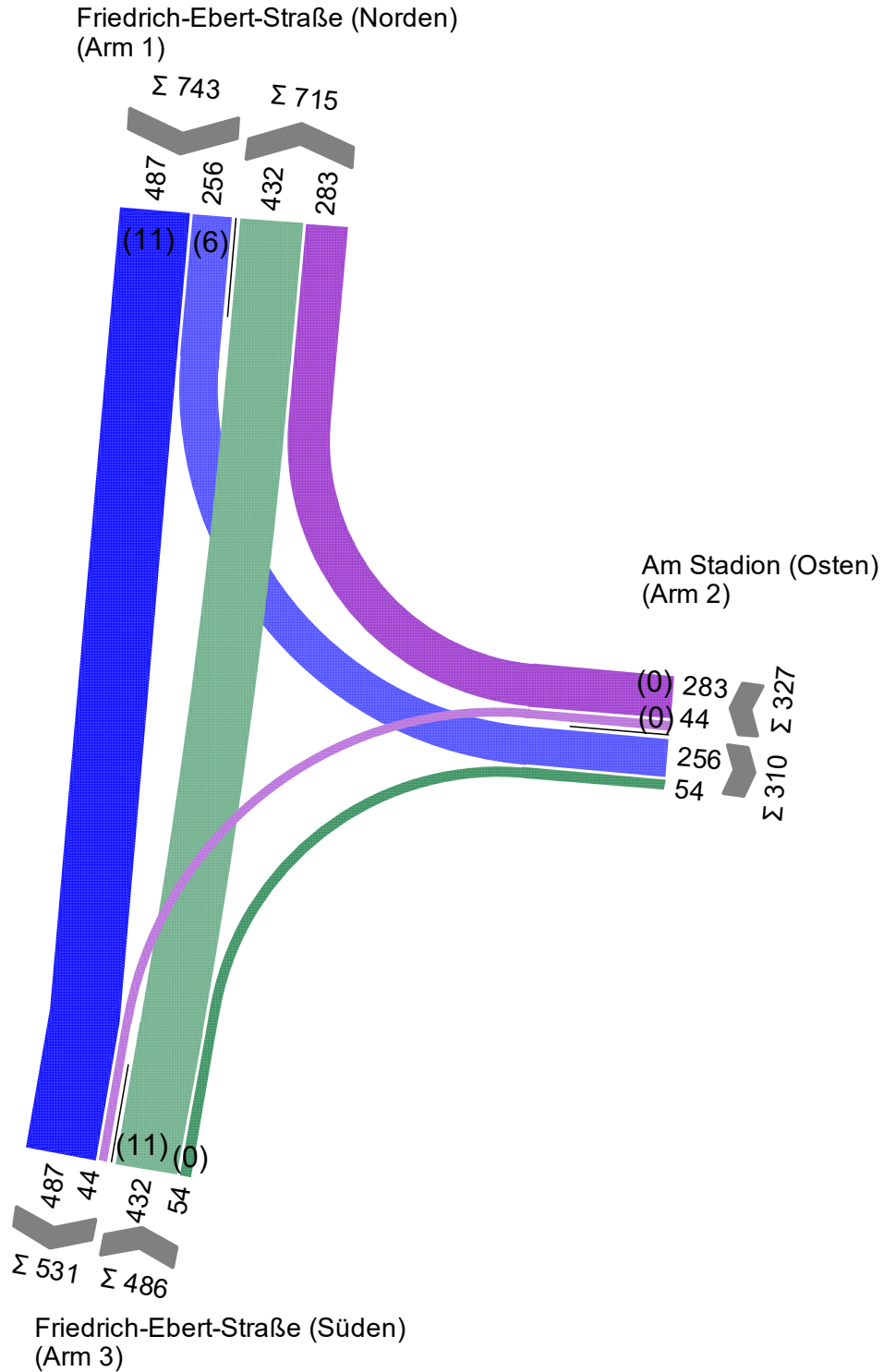
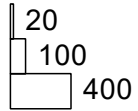


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A8

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 15:45-16:45 Uhr

von\nach	1	2	3
1		256	487
2	283		44
3	432	54	

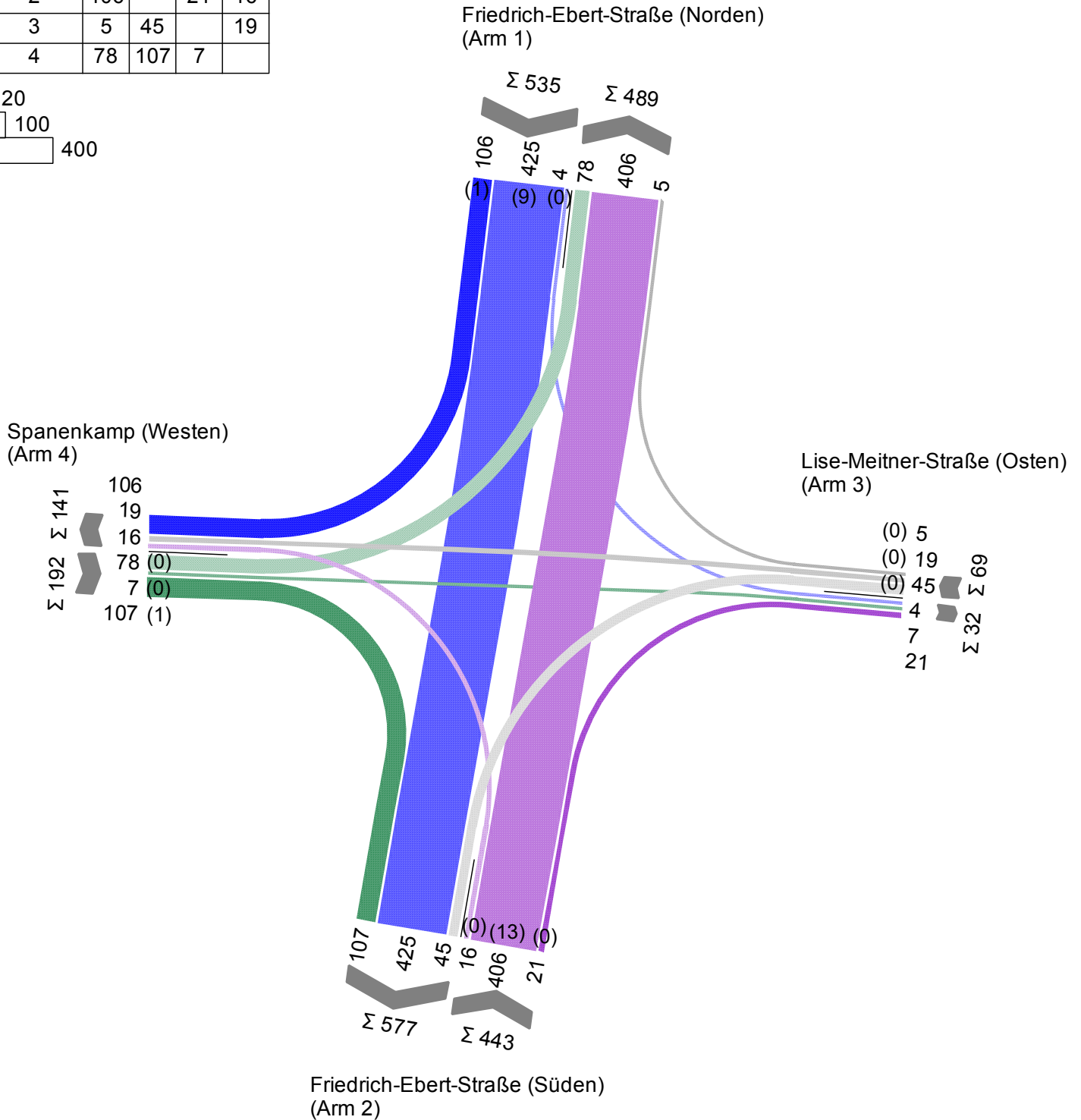
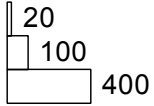


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A9

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 15:45-16:45 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		425	4	106
2	406		21	16
3	5	45		19
4	78	107	7	

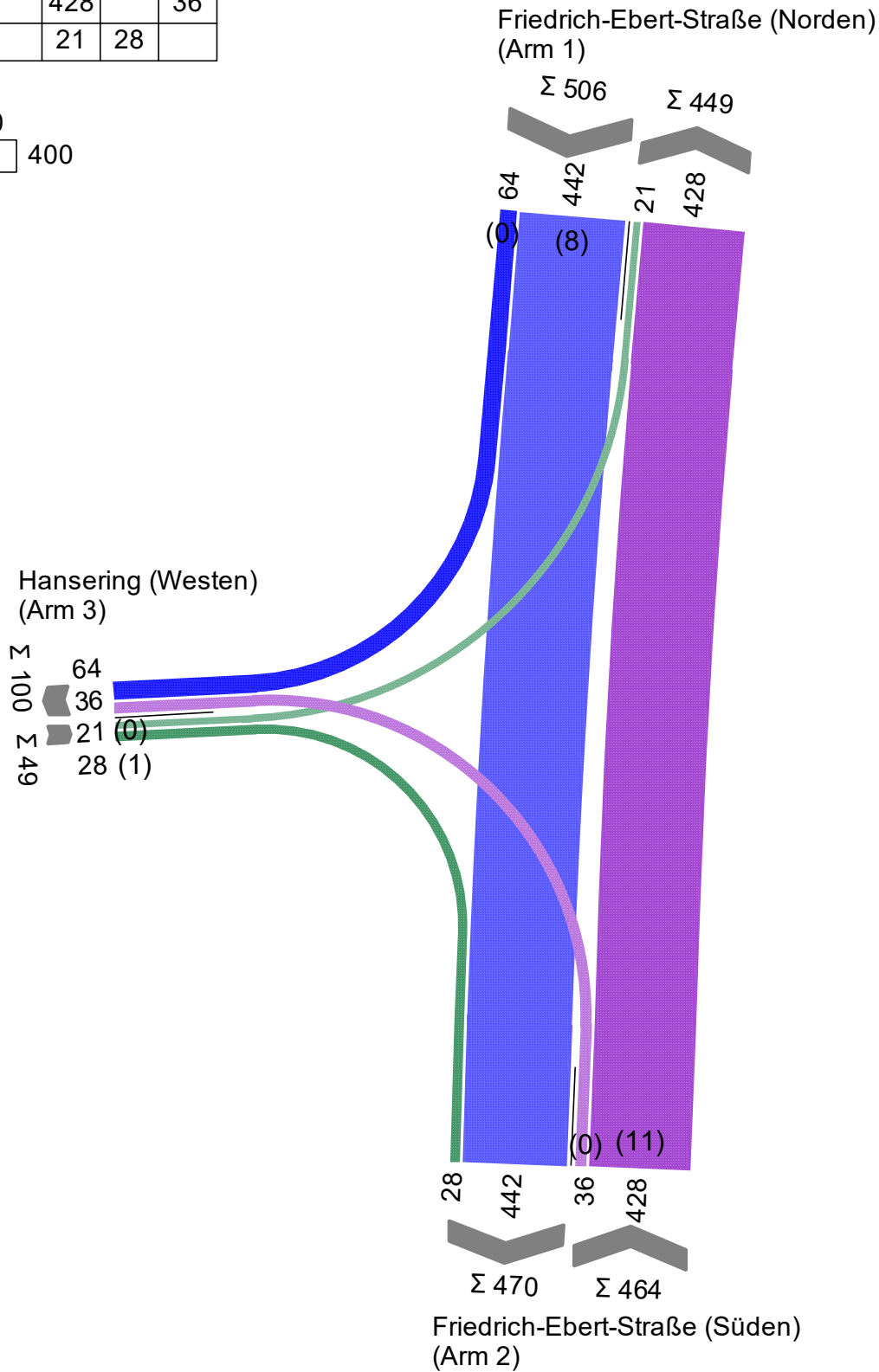
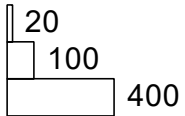


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A10

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 16:00-17:00 Uhr

von\nach	1	2	3
1		442	64
2	428		36
3	21	28	

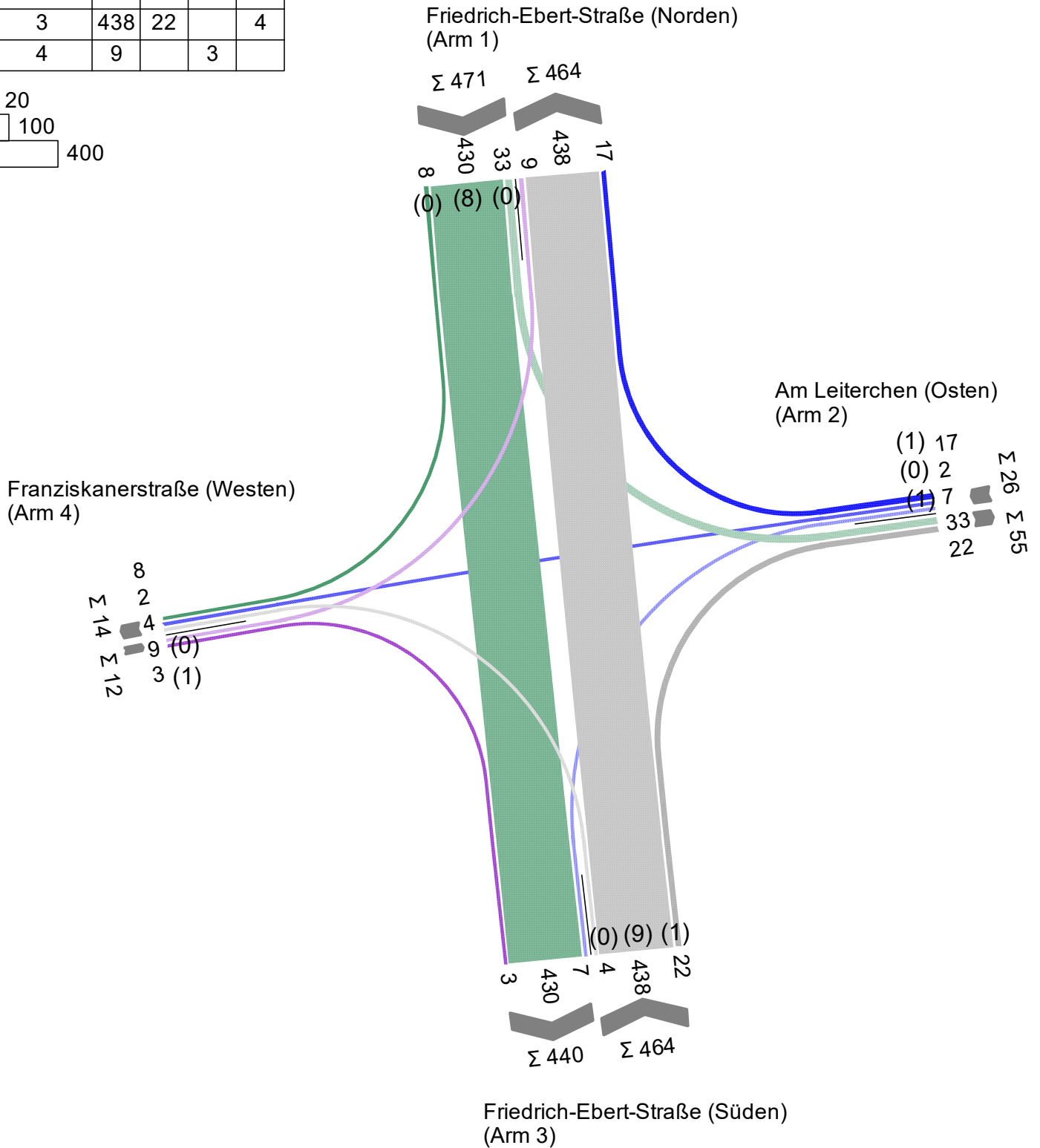
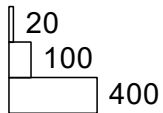


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A11

LISA+

Verkehrszählung Mai 2022 Spitzenstunde: 16:00-17:00 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		33	430	8
2	17		7	2
3	438	22		4
4	9		3	



Projekt	Recklinghausen			
Knotenpunkt	KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße			
Auftragsnr.	Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung	Blatt	Anlage A12

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP1 Rietstraße

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von nach	Norden			Osten			Süden			Westen		
	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6:45 - 7:00	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
7:15 - 7:30	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
7:30 - 7:45	1	1	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0	0
8:00 - 8:15	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0
8:15 - 8:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
8:30 - 8:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0
9:15 - 9:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
9:45 - 10:00	4	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0

15:00 - 15:15	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
15:30 - 15:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
15:45 - 16:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
16:00 - 16:15	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
16:15 - 16:30	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
16:30 - 16:45	3	2	0	0	0	0	0	4	0	3	0	0
16:45 - 17:00	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
17:00 - 17:15	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	2	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
17:30 - 17:45	6	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
18:15 - 18:30	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
18:45 - 19:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0

Räder auf der Straße												
von nach	Norden			Osten			Süden			Westen		
	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0
6:30 - 6:45	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	2	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0
7:00 - 7:15	0	4	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0
7:15 - 7:30	0	6	0	0	0	0	0	11	0	2	0	0
7:30 - 7:45	0	5	0	0	0	0	0	16	0	26	0	0
7:45 - 8:00	1	2	0	0	0	0	0	8	0	13	0	0
8:00 - 8:15	0	1	0	0	0	0	0	5	0	3	0	0
8:15 - 8:30	0	2	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0
8:30 - 8:45	0	2	0	0	0	0	0	5	0	3	0	0
8:45 - 9:00	0	2	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
9:15 - 9:30	0	3	0	0	0	0	0	5	0	3	0	0
9:30 - 9:45	0	2	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0
9:45 - 10:00	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0

15:00 - 15:15	2	6	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
15:15 - 15:30	3	4	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0
15:30 - 15:45	4	4	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0
15:45 - 16:00	8	4	0	0	0	0	0	5	0	2	0	1
16:00 - 16:15	1	12	0	0	0	0	0	5	0	4	0	0
16:15 - 16:30	0	2	0	0	0	0	0	3	0	4	0	0
16:30 - 16:45	2	4	0	0	0	0	0	9	0	2	0	0
16:45 - 17:00	2	5	0	1	0	0	0	9	0	0	0	0
17:00 - 17:15	3	4	0	0	0	0	0	10	0	1	0	0
17:15 - 17:30	3	5	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0
17:30 - 17:45	5	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	8	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0
18:00 - 18:15	3	4	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
18:15 - 18:30	2	6	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	3	2	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0
18:45 - 19:00	2	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	7	
6:15 - 6:30	3	
6:30 - 6:45	4	
6:45 - 7:00	19	33
7:00 - 7:15	11	37
7:15 - 7:30	23	57
7:30 - 7:45	54	107
7:45 - 8:00	29	117
8:00 - 8:15	14	120
8:15 - 8:30	9	106
8:30 - 8:45	12	64
8:45 - 9:00	12	47
9:00 - 9:15	5	38
9:15 - 9:30	13	42
9:30 - 9:45	10	40
9:45 - 10:00	18	46

15:00 - 15:15	18	
15:15 - 15:30	13	
15:30 - 15:45	18	
15:45 - 16:00	29	78
16:00 - 16:15	27	87
16:15 - 16:30	14	88
16:30 - 16:45	29	99
16:45 - 17:00	22	92
17:00 - 17:15	22	87
17:15 - 17:30	19	92
17:30 - 17:45	20	83
17:45 - 18:00	24	85
18:00 - 18:15	12	75
18:15 - 18:30	16	72
18:30 - 18:45	13	65
18:45 - 19:00	11	52

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP2_Zeichenbahntrasse

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von nach	Norden			Osten			Süden			Westen		
	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	1
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	1
6:30 - 6:45	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	5	2
6:45 - 7:00	0	0	0	0	7	0	0	4	0	0	8	2
7:00 - 7:15	0	0	0	1	5	3	3	1	0	1	8	1
7:15 - 7:30	0	0	0	0	11	0	1	4	1	0	7	4
7:30 - 7:45	0	1	0	0	5	0	0	1	0	0	11	1
7:45 - 8:00	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	14	2
8:00 - 8:15	2	1	0	0	3	0	0	1	0	1	7	1
8:15 - 8:30	0	0	1	0	4	0	0	0	1	0	10	0
8:30 - 8:45	0	1	1	0	4	0	0	0	0	0	9	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	6	1
9:00 - 9:15	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
9:30 - 9:45	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	8	0
9:45 - 10:00	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1

15:00 - 15:15	0	0	0	0	5	0	1	1	0	0	11	3
15:15 - 15:30	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	6	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	11	0	2	0	0	0	14	0
15:45 - 16:00	2	1	1	0	12	0	0	1	0	0	4	0
16:00 - 16:15	0	1	1	0	6	0	1	0	1	0	10	0
16:15 - 16:30	0	1	0	0	16	0	2	2	2	0	8	0
16:30 - 16:45	0	1	0	0	8	0	0	1	1	0	13	0
16:45 - 17:00	0	2	0	0	22	0	0	0	0	0	19	0
17:00 - 17:15	0	1	0	0	9	0	1	0	0	0	12	0
17:15 - 17:30	0	2	0	0	12	0	3	0	0	0	6	0
17:30 - 17:45	1	0	0	0	10	0	1	0	0	0	8	0
17:45 - 18:00	0	1	0	0	11	0	1	1	1	0	4	2
18:00 - 18:15	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	5	0
18:15 - 18:30	0	1	0	0	9	0	1	2	0	0	8	1
18:30 - 18:45	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	7	0	0	2	0	0	6	0

Räder auf der Straße												
von nach	Norden			Osten		Süden			Westen			
	Westen	Süden	Osten	Norden	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Süden		
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	3	0	0	0	0	2	0	0	1		
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0		
6:30 - 6:45	2	0	0	0	0	1	1	0	1	1		
6:45 - 7:00	0	2	0	0	1	0	6	0	1	0		
7:00 - 7:15	0	2	0	0	1	0	2	2	1	0		
7:15 - 7:30	1	3	0	0	0	0	7	0	8	0		
7:30 - 7:45	0	4	0	0	0	1	6	1	10	1		
7:45 - 8:00	1	3	0	0	0	1	4	0	3	2		
8:00 - 8:15	3	0	0	0	0	0	5	0	1	0		
8:15 - 8:30	3	3	0	0	0	1	3	2	0	0		
8:30 - 8:45	4	1	0	0	0	1	2	1	3	0		
8:45 - 9:00	0	2	0	1	0	0	0	0	2	0		
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0		
9:15 - 9:30	2	1	0	0	0	0	4	0	1	0		
9:30 - 9:45	2	3	0	0	1	1	2	0	3	1		
9:45 - 10:00	1	2	0	0	1	0	1	0	2	0		

15:00 - 15:15	3	2	1	0	0	0	3	0	3	0		
15:15 - 15:30	1	4	0	0	0	0	1	0	0	0		
15:30 - 15:45	3	1	0	0	0	0	5	1	1	0		
15:45 - 16:00	3	6	0	0	0	0	4	0	3	0		
16:00 - 16:15	5	3	1	0	0	1	3	2	3	1		
16:15 - 16:30	0	2	0	0	1	2	2	2	1	0		
16:30 - 16:45	0	3	1	0	0	0	6	0	1	1		
16:45 - 17:00	1	5	0	1	0	0	5	1	2	0		
17:00 - 17:15	3	0	0	0	0	0	6	0	3	0		
17:15 - 17:30	1	4	0	0	1	1	3	0	0	0		
17:30 - 17:45	2	1	0	0	1	1	2	0	1	1		
17:45 - 18:00	1	6	0	1	1	1	1	0	3	1		
18:00 - 18:15	1	2	2	0	1	0	0	0	0	0		
18:15 - 18:30	1	3	0	0	0	0	2	0	2	1		
18:30 - 18:45	2	3	0	2	0	0	3	4	2	0		
18:45 - 19:00	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0		

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	7	
6:15 - 6:30	5	
6:30 - 6:45	8	
6:45 - 7:00	16	36
7:00 - 7:15	18	47
7:15 - 7:30	29	71
7:30 - 7:45	26	89
7:45 - 8:00	18	91
8:00 - 8:15	15	88
8:15 - 8:30	14	73
8:30 - 8:45	14	61
8:45 - 9:00	6	49
9:00 - 9:15	2	36
9:15 - 9:30	8	30
9:30 - 9:45	14	30
9:45 - 10:00	12	36

15:00 - 15:15	17	
15:15 - 15:30	6	
15:30 - 15:45	13	
15:45 - 16:00	21	57
16:00 - 16:15	23	63
16:15 - 16:30	17	74
16:30 - 16:45	15	76
16:45 - 17:00	17	72
17:00 - 17:15	14	63
17:15 - 17:30	15	61
17:30 - 17:45	10	56
17:45 - 18:00	21	60
18:00 - 18:15	7	53
18:15 - 18:30	14	52
18:30 - 18:45	16	58
18:45 - 19:00	5	42

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP3_AmStadion

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg						
von	Norden		Süden		Osten	
nach	Osten	Süden	Osten	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	2	0	0	0	0
6:15 - 6:30	1	0	0	1	0	0
6:30 - 6:45	0	0	1	2	0	0
6:45 - 7:00	0	2	1	3	0	0
7:00 - 7:15	0	3	0	2	0	0
7:15 - 7:30	0	2	0	2	0	0
7:30 - 7:45	0	4	0	7	0	0
7:45 - 8:00	1	0	1	4	0	0
8:00 - 8:15	0	1	0	2	0	0
8:15 - 8:30	1	2	0	3	1	0
8:30 - 8:45	0	2	0	2	0	0
8:45 - 9:00	0	1	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	2	0	2	0	0
9:30 - 9:45	0	2	0	1	1	0
9:45 - 10:00	0	4	0	1	1	0

15:00 - 15:15	1	1	0	2	0	0
15:15 - 15:30	0	1	0	0	0	1
15:30 - 15:45	0	0	0	2	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	1	0	0
16:00 - 16:15	0	2	0	3	3	0
16:15 - 16:30	0	0	0	1	0	0
16:30 - 16:45	1	1	0	4	0	1
16:45 - 17:00	0	0	0	6	1	0
17:00 - 17:15	0	0	0	1	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	2	0
17:30 - 17:45	0	0	0	1	1	0
17:45 - 18:00	0	0	0	2	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	3	0	1
18:45 - 19:00	1	0	0	0	0	1

Räder auf der Straße						
von	Norden		Süden		Osten	
nach	Osten	Süden	Osten	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	1	1	0	1	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	2	0	0
6:30 - 6:45	0	1	0	0	2	0
6:45 - 7:00	2	0	0	1	2	0
7:00 - 7:15	0	0	0	1	0	0
7:15 - 7:30	1	0	0	5	1	0
7:30 - 7:45	0	0	0	1	0	0
7:45 - 8:00	1	0	0	2	1	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	2	0
8:15 - 8:30	1	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	1	0	0
8:45 - 9:00	1	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	1	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	2	0

15:00 - 15:15	0	1	0	1	0	0
15:15 - 15:30	0	3	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	3	0	1	0	0
15:45 - 16:00	0	4	0	2	0	0
16:00 - 16:15	0	4	0	1	0	1
16:15 - 16:30	0	5	0	1	2	0
16:30 - 16:45	0	2	0	1	0	0
16:45 - 17:00	0	4	0	3	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	2	0	0
17:15 - 17:30	1	2	0	1	0	0
17:30 - 17:45	1	1	0	2	0	0
17:45 - 18:00	1	7	0	1	0	0
18:00 - 18:15	1	3	0	1	0	0
18:15 - 18:30	0	5	0	2	1	0
18:30 - 18:45	1	3	0	1	0	0
18:45 - 19:00	1	0	1	2	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	5	
6:15 - 6:30	4	
6:30 - 6:45	6	
6:45 - 7:00	11	26
7:00 - 7:15	6	27
7:15 - 7:30	11	34
7:30 - 7:45	12	40
7:45 - 8:00	10	39
8:00 - 8:15	5	38
8:15 - 8:30	8	35
8:30 - 8:45	5	28
8:45 - 9:00	2	20
9:00 - 9:15	0	15
9:15 - 9:30	4	11
9:30 - 9:45	5	11
9:45 - 10:00	8	17

15:00 - 15:15	6	
15:15 - 15:30	5	
15:30 - 15:45	6	
15:45 - 16:00	7	24
16:00 - 16:15	14	32
16:15 - 16:30	9	36
16:30 - 16:45	10	40
16:45 - 17:00	14	47
17:00 - 17:15	3	36
17:15 - 17:30	6	33
17:30 - 17:45	6	29
17:45 - 18:00	11	26
18:00 - 18:15	5	28
18:15 - 18:30	8	30
18:30 - 18:45	9	33
18:45 - 19:00	6	28

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP4_Spanenkamp

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
15:45 - 16:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	1	1	0	4	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
6:45 - 7:00	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
7:00 - 7:15	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	3	0	0	0	0	0	2	1	1	1	1
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
9:15 - 9:30	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
9:30 - 9:45	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
9:45 - 10:00	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
15:15 - 15:30	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
16:30 - 16:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	5	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
17:15 - 17:30	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	2	1
17:45 - 18:00	1	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
18:15 - 18:30	1	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	3	0	0	3	1	0	1	0	1	0	1
18:45 - 19:00	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	4	
6:15 - 6:30	4	
6:30 - 6:45	4	
6:45 - 7:00	7	19
7:00 - 7:15	6	21
7:15 - 7:30	11	28
7:30 - 7:45	13	37
7:45 - 8:00	8	38
8:00 - 8:15	2	34
8:15 - 8:30	6	29
8:30 - 8:45	6	22
8:45 - 9:00	0	14
9:00 - 9:15	3	15
9:15 - 9:30	4	13
9:30 - 9:45	3	10
9:45 - 10:00	5	15

15:00 - 15:15	5	
15:15 - 15:30	4	
15:30 - 15:45	8	
15:45 - 16:00	4	21
16:00 - 16:15	10	26
16:15 - 16:30	6	28
16:30 - 16:45	4	24
16:45 - 17:00	11	31
17:00 - 17:15	6	27
17:15 - 17:30	3	24
17:30 - 17:45	5	25
17:45 - 18:00	13	27
18:00 - 18:15	5	26
18:15 - 18:30	7	30
18:30 - 18:45	11	36
18:45 - 19:00	4	27

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP5 Hansering

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg						
von	Norden		Süden		Westen	
nach	Westen	Süden	Westen	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	1	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	2	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	1	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	1	0	0
8:30 - 8:45	0	1	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	1	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	1	1	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	2	0	2	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	1	1	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	1	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße						
von	Norden		Süden		Westen	
nach	Westen	Süden	Westen	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	1	0	2	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	3	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	1	0	0
6:45 - 7:00	0	1	0	2	0	0
7:00 - 7:15	0	2	0	4	0	0
7:15 - 7:30	0	5	0	6	0	0
7:30 - 7:45	0	3	0	7	0	0
7:45 - 8:00	0	1	0	8	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	2	0	0
8:15 - 8:30	0	1	0	2	0	0
8:30 - 8:45	0	2	0	2	0	0
8:45 - 9:00	0	1	0	1	0	0
9:00 - 9:15	0	1	0	2	0	0
9:15 - 9:30	0	2	0	1	0	0
9:30 - 9:45	0	1	0	1	0	0
9:45 - 10:00	0	4	0	2	0	0

15:00 - 15:15	0	2	0	3	0	0
15:15 - 15:30	0	4	0	1	0	0
15:30 - 15:45	0	1	0	3	0	0
15:45 - 16:00	0	2	0	2	0	0
16:00 - 16:15	0	5	0	3	0	0
16:15 - 16:30	0	5	0	3	0	0
16:30 - 16:45	0	2	0	2	1	0
16:45 - 17:00	0	5	0	6	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	4	0	0
17:15 - 17:30	0	2	0	1	0	0
17:30 - 17:45	0	1	0	1	0	0
17:45 - 18:00	0	7	0	1	0	0
18:00 - 18:15	0	5	0	1	0	0
18:15 - 18:30	1	3	0	3	0	0
18:30 - 18:45	0	4	0	1	0	2
18:45 - 19:00	0	1	0	3	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	3	
6:15 - 6:30	3	
6:30 - 6:45	2	
6:45 - 7:00	3	11
7:00 - 7:15	6	14
7:15 - 7:30	13	24
7:30 - 7:45	10	32
7:45 - 8:00	9	38
8:00 - 8:15	3	35
8:15 - 8:30	4	26
8:30 - 8:45	5	21
8:45 - 9:00	2	14
9:00 - 9:15	3	14
9:15 - 9:30	3	13
9:30 - 9:45	2	10
9:45 - 10:00	6	14

15:00 - 15:15	5	
15:15 - 15:30	6	
15:30 - 15:45	4	
15:45 - 16:00	4	19
16:00 - 16:15	10	24
16:15 - 16:30	8	26
16:30 - 16:45	9	31
16:45 - 17:00	11	38
17:00 - 17:15	4	32
17:15 - 17:30	5	29
17:30 - 17:45	2	22
17:45 - 18:00	9	20
18:00 - 18:15	6	22
18:15 - 18:30	8	25
18:30 - 18:45	7	30
18:45 - 19:00	4	25

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP6_Franziskaner_AmLeiterchen

Datum: Dienstag, 10.05.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0
7:45 - 8:00	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
8:30 - 8:45	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	1	1	0	0	0	4	0	0	1	0
15:45 - 16:00	0	1	4	0	1	0	0	1	1	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	3	1	0	0	0	0	2	1	0	0
16:45 - 17:00	0	0	4	3	0	0	1	1	0	1	0	0
17:00 - 17:15	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
17:30 - 17:45	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	4	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	2	3	0	0	0	2	0	0	1	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	4	0	1	2	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	2	1
6:30 - 6:45	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	2	0	0	1	1	0	4	2	0	1	1
7:00 - 7:15	0	1	2	0	0	0	0	5	0	0	0	0
7:15 - 7:30	1	4	0	1	1	0	0	5	1	0	4	0
7:30 - 7:45	0	5	1	3	1	0	1	8	1	0	1	1
7:45 - 8:00	0	3	0	1	0	1	1	5	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	1	0
8:15 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0
8:30 - 8:45	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	4	0
8:45 - 9:00	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
9:00 - 9:15	0	2	0	0	1	2	0	2	1	0	2	0
9:15 - 9:30	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	2	0
9:30 - 9:45	0	4	0	0	2	0	0	2	1	0	0	0
9:45 - 10:00	0	3	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0

15:00 - 15:15	1	3	0	0	1	1	0	3	2	0	2	0
15:15 - 15:30	0	4	0	0	2	0	0	1	0	0	1	1
15:30 - 15:45	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0	3	1
15:45 - 16:00	2	0	0	0	3	1	0	2	0	1	3	0
16:00 - 16:15	0	5	0	3	0	0	2	1	0	0	4	0
16:15 - 16:30	1	6	0	2	3	1	0	0	0	0	7	0
16:30 - 16:45	0	1	1	1	3	0	0	4	0	0	1	0
16:45 - 17:00	2	3	4	1	1	0	1	4	1	1	0	4
17:00 - 17:15	0	2	0	0	2	1	0	3	1	0	4	0
17:15 - 17:30	1	2	0	0	4	0	0	4	1	0	3	0
17:30 - 17:45	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	3	0
17:45 - 18:00	1	6	1	0	1	1	0	1	0	0	2	0
18:00 - 18:15	0	9	1	1	4	0	0	0	0	1	2	0
18:15 - 18:30	0	2	1	0	4	0	0	2	0	1	1	1
18:30 - 18:45	0	4	3	0	7	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	1	0	0	5	0	0	2	0	0	2	1

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

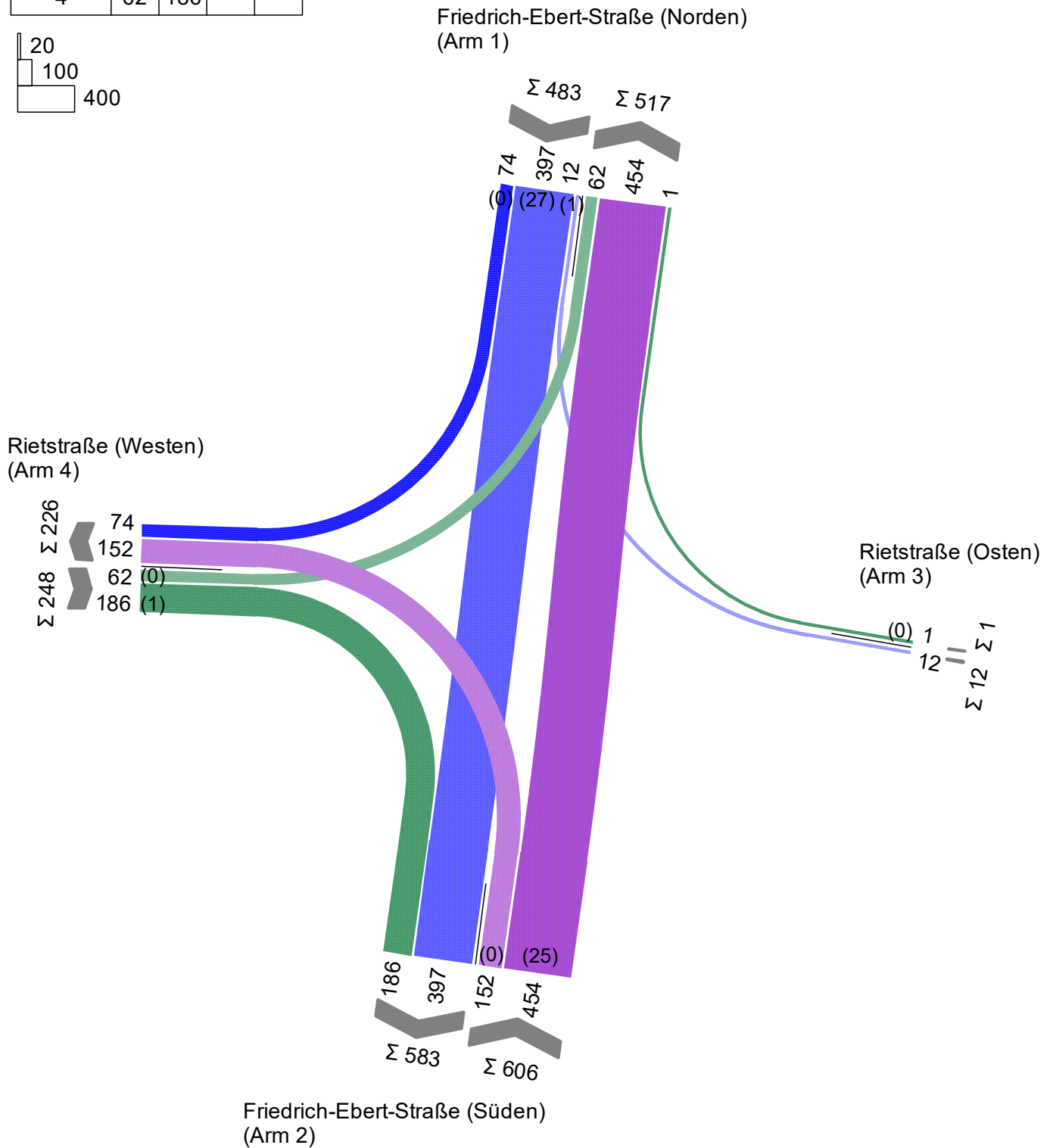
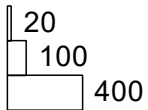
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	4	
6:15 - 6:30	6	
6:30 - 6:45	3	
6:45 - 7:00	11	24
7:00 - 7:15	11	31
7:15 - 7:30	14	39
7:30 - 7:45	24	60
7:45 - 8:00	12	61
8:00 - 8:15	7	57
8:15 - 8:30	6	49
8:30 - 8:45	6	31
8:45 - 9:00	5	24
9:00 - 9:15	9	26
9:15 - 9:30	5	25
9:30 - 9:45	7	26
9:45 - 10:00	7	28

15:00 - 15:15	11	
15:15 - 15:30	6	
15:30 - 15:45	12	
15:45 - 16:00	13	42
16:00 - 16:15	18	49
16:15 - 16:30	13	56
16:30 - 16:45	14	58
16:45 - 17:00	31	76
17:00 - 17:15	11	69
17:15 - 17:30	8	64
17:30 - 17:45	9	59
17:45 - 18:00	13	41
18:00 - 18:15	13	43
18:15 - 18:30	7	42
18:30 - 18:45	15	48
18:45 - 19:00	4	39

LISA+

Verkehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 7:30-8:30 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		397	12	74
2	454			152
3	1			
4	62	186		

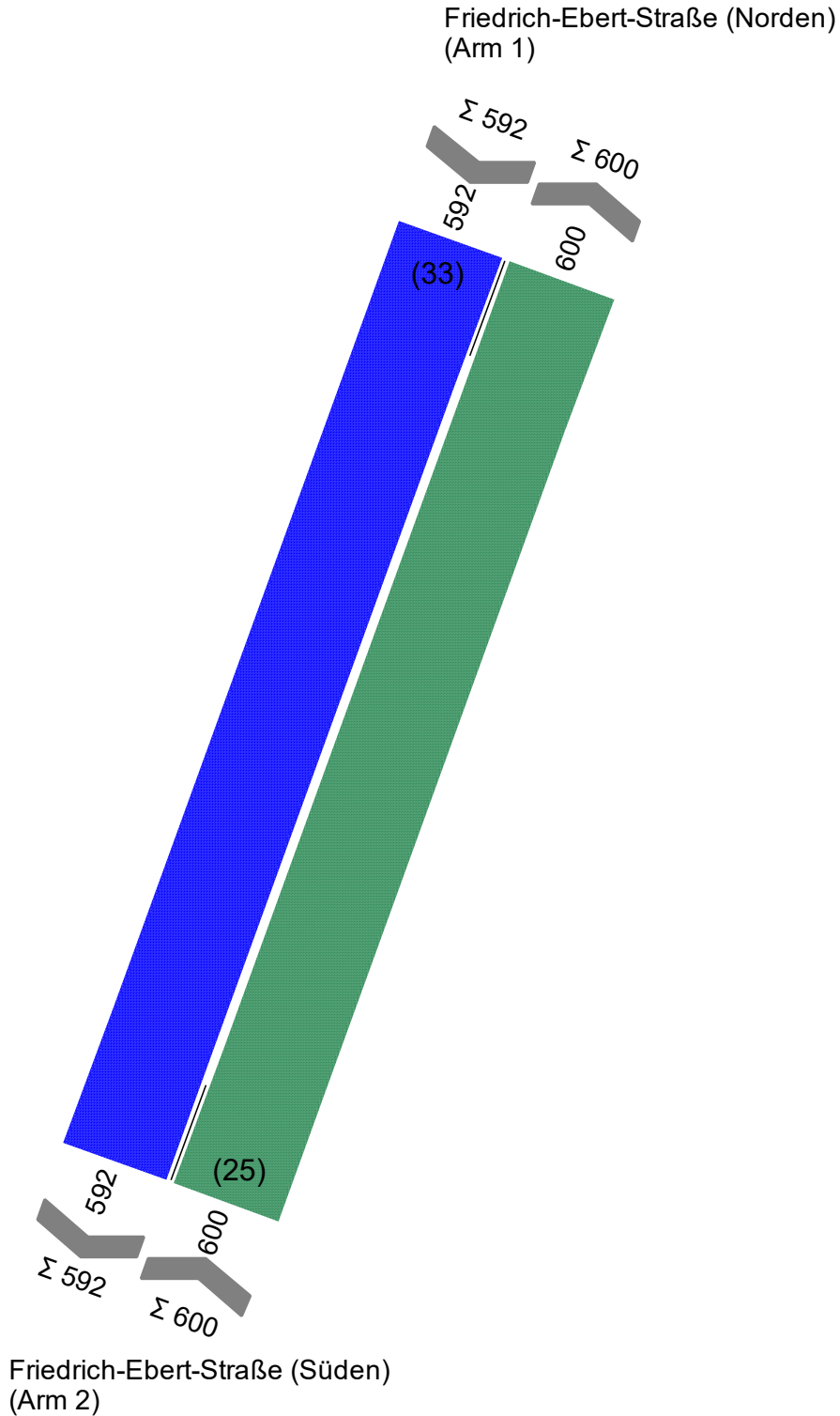
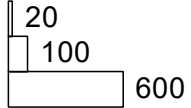


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A19

LISA+

Vekehrszählung September 2022
Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2
1		592
2	600	

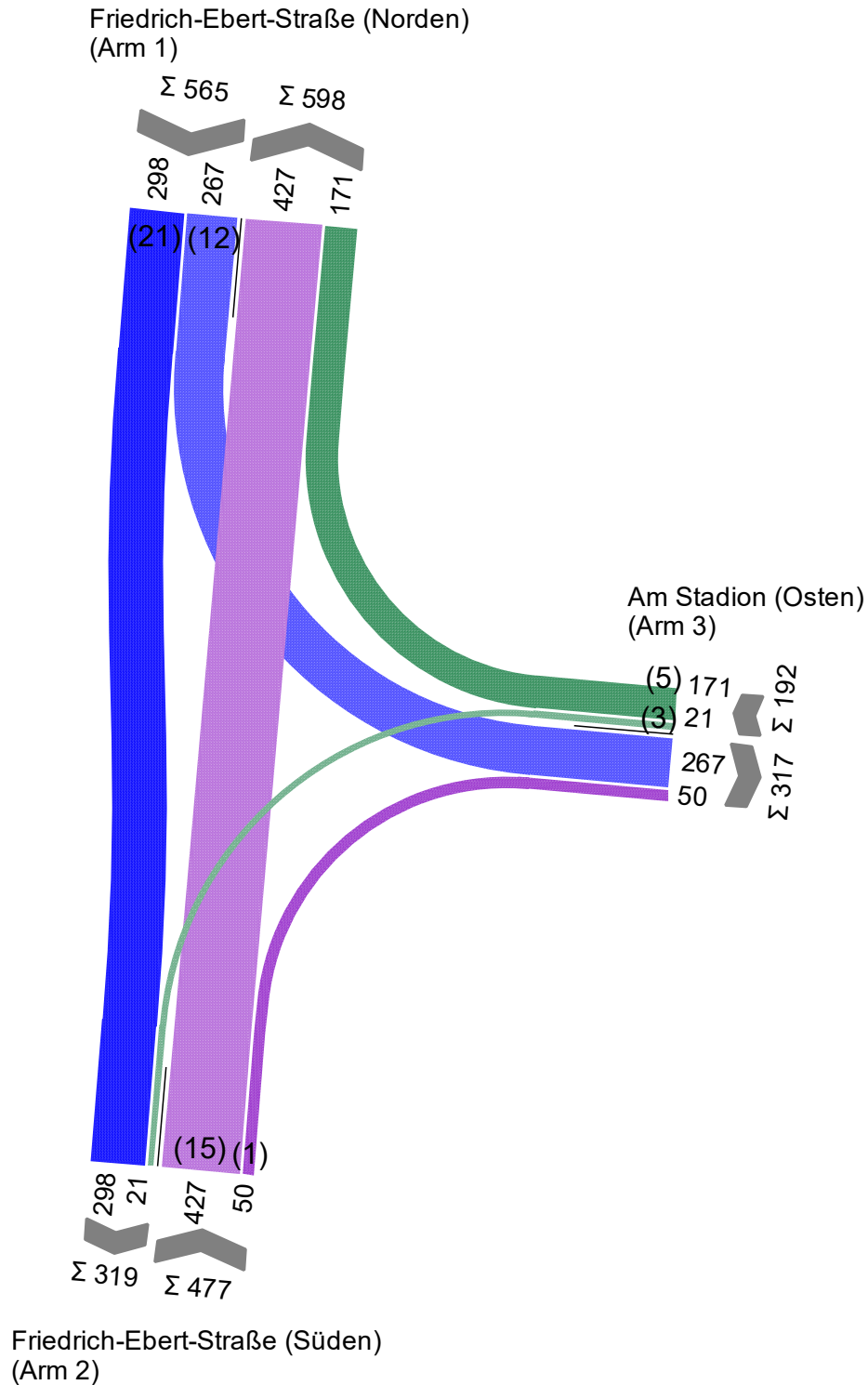
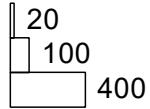


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A20

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 7:30-8:30 Uhr

von\nach	1	2	3
1		298	267
2	427		50
3	171	21	

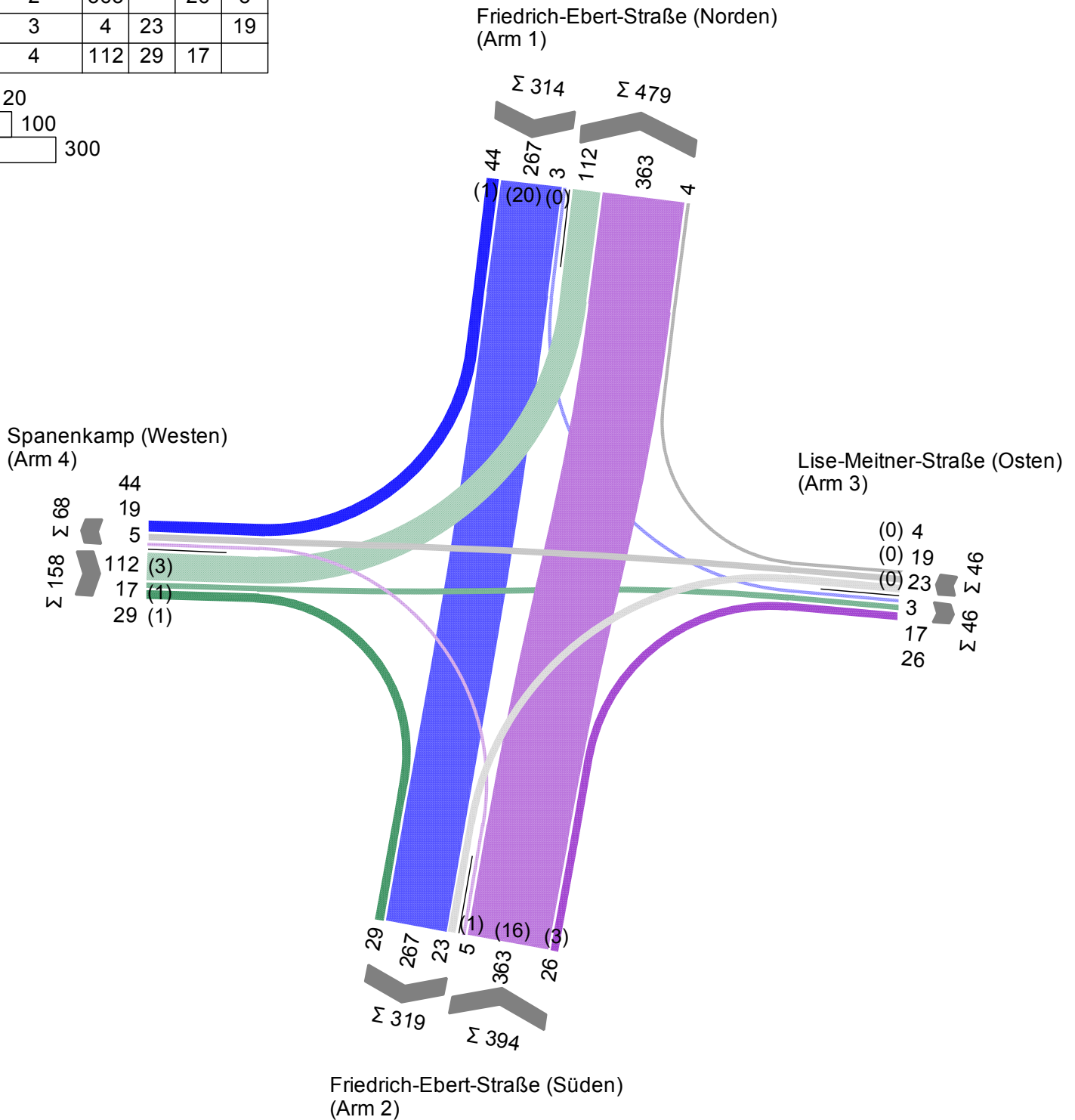
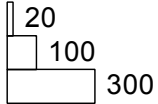


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 3: Friedrich-Ebert-Strasse / Am Stadion				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A21

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 7:30-8:30 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		267	3	44
2	363		26	5
3	4	23		19
4	112	29	17	

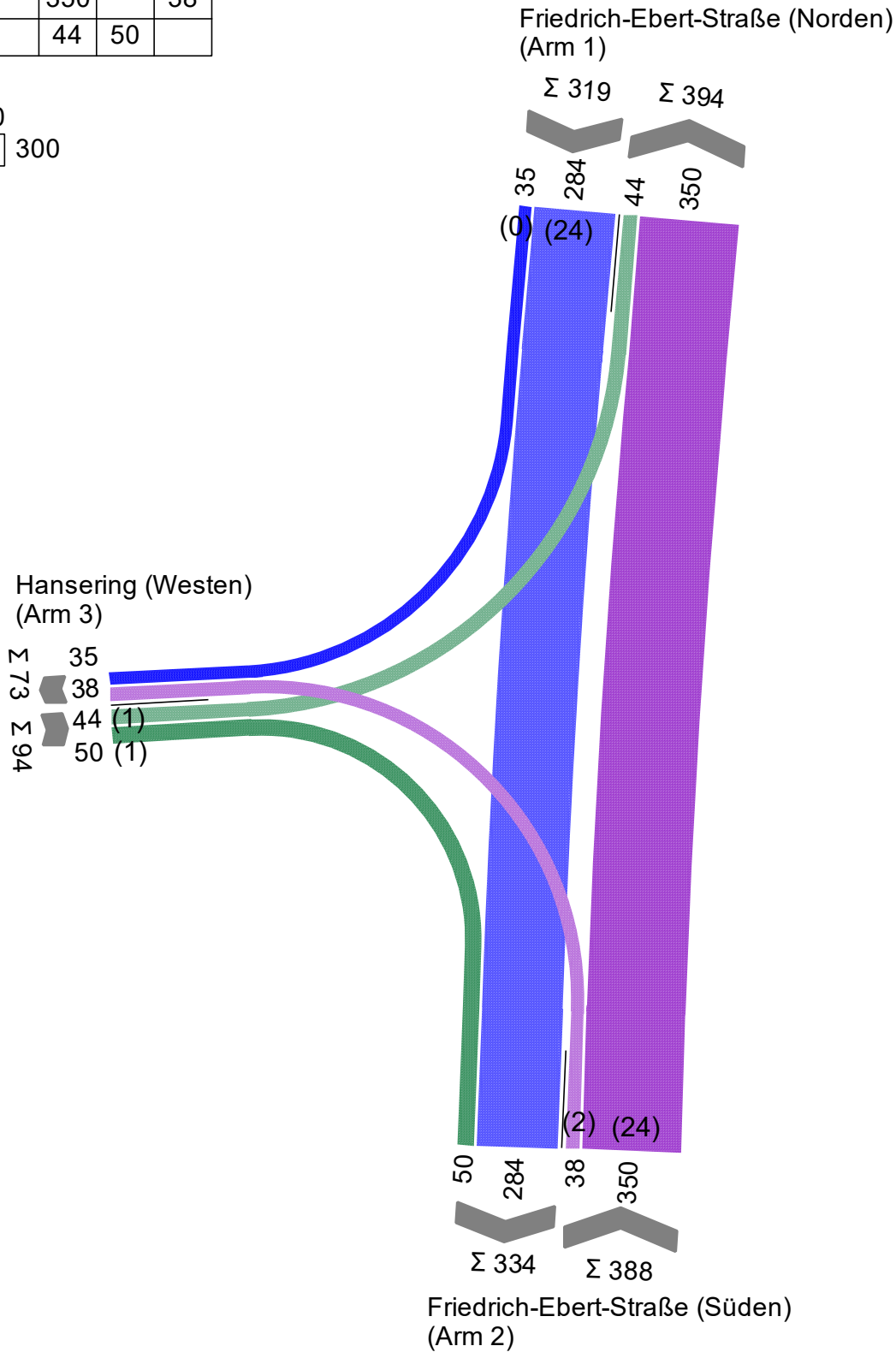
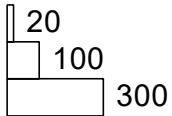


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A22

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2	3
1		284	35
2	350		38
3	44	50	

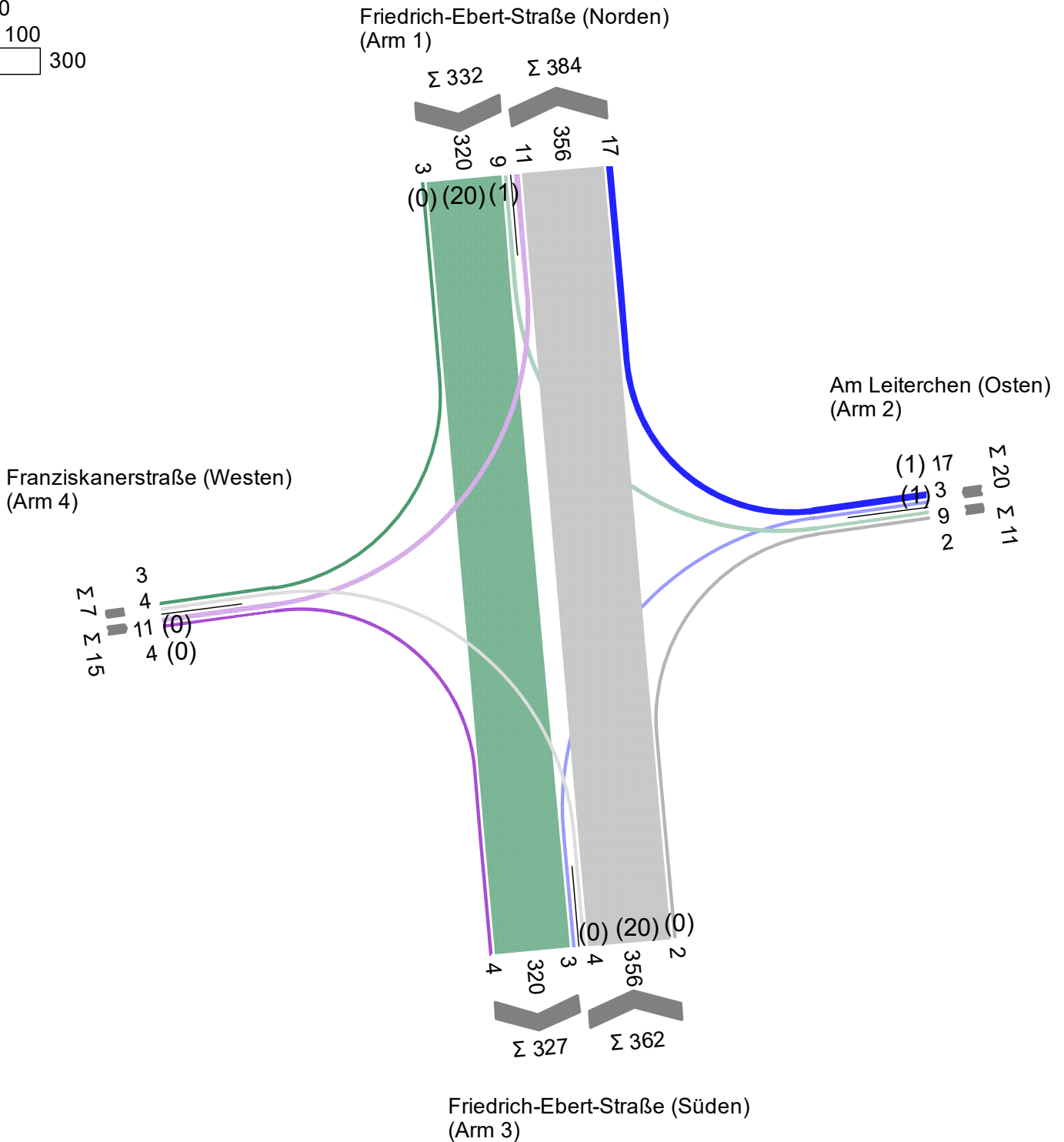
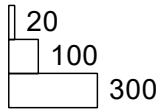


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A23

LISA+

Verkehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 7:15-8:15 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		9	320	3
2	17		3	
3	356	2		4
4	11		4	

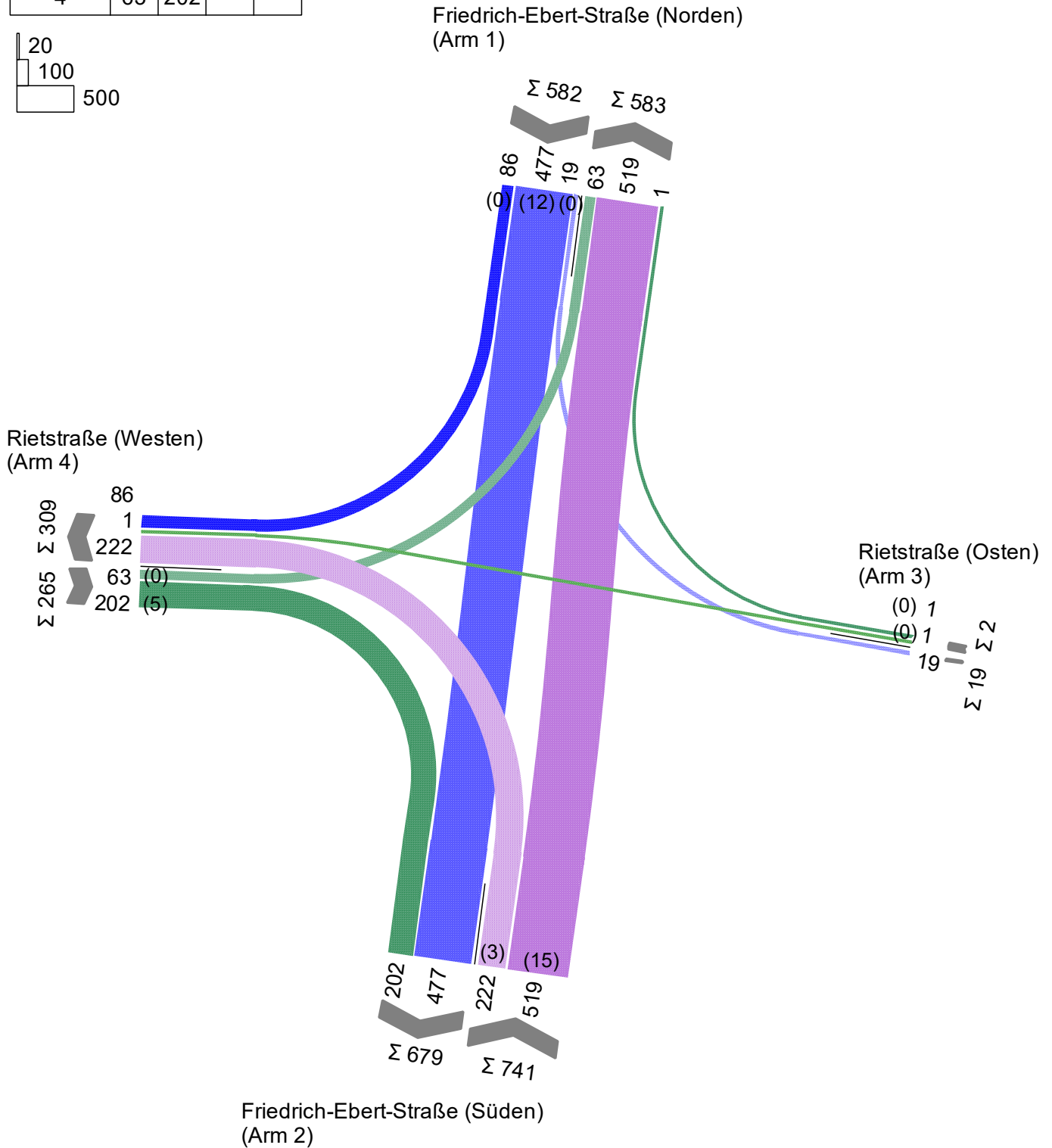
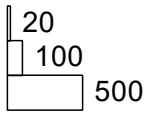


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A24

LISA+

Verkehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 15:30-16:30 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		477	19	86
2	519			222
3	1			1
4	63	202		

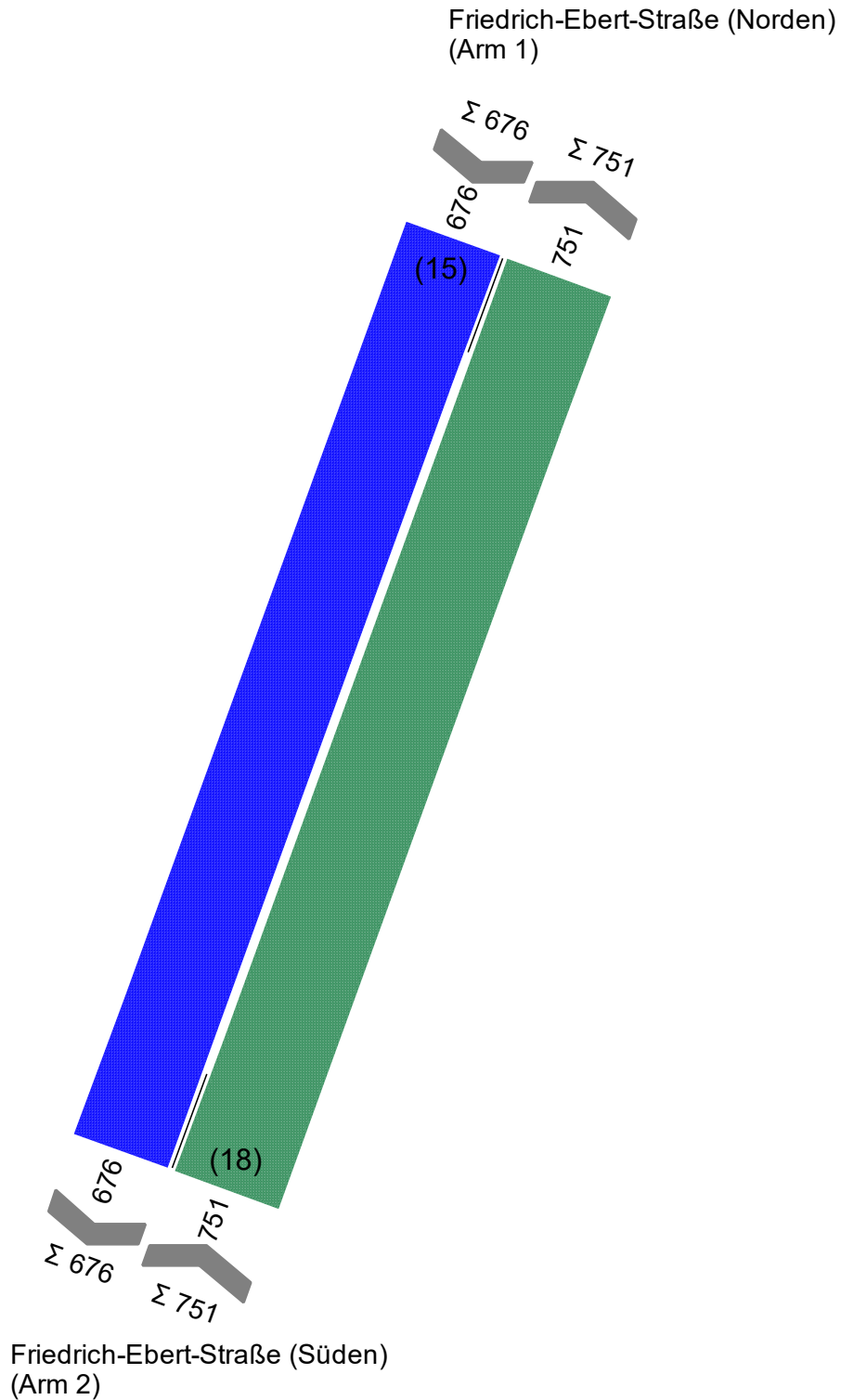
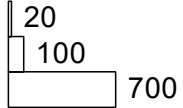


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A25

LISA+

Vekehrszählung September 2022
Spitzenstunde: 15:30-16:30 Uhr

von\nach	1	2
1		676
2	751	

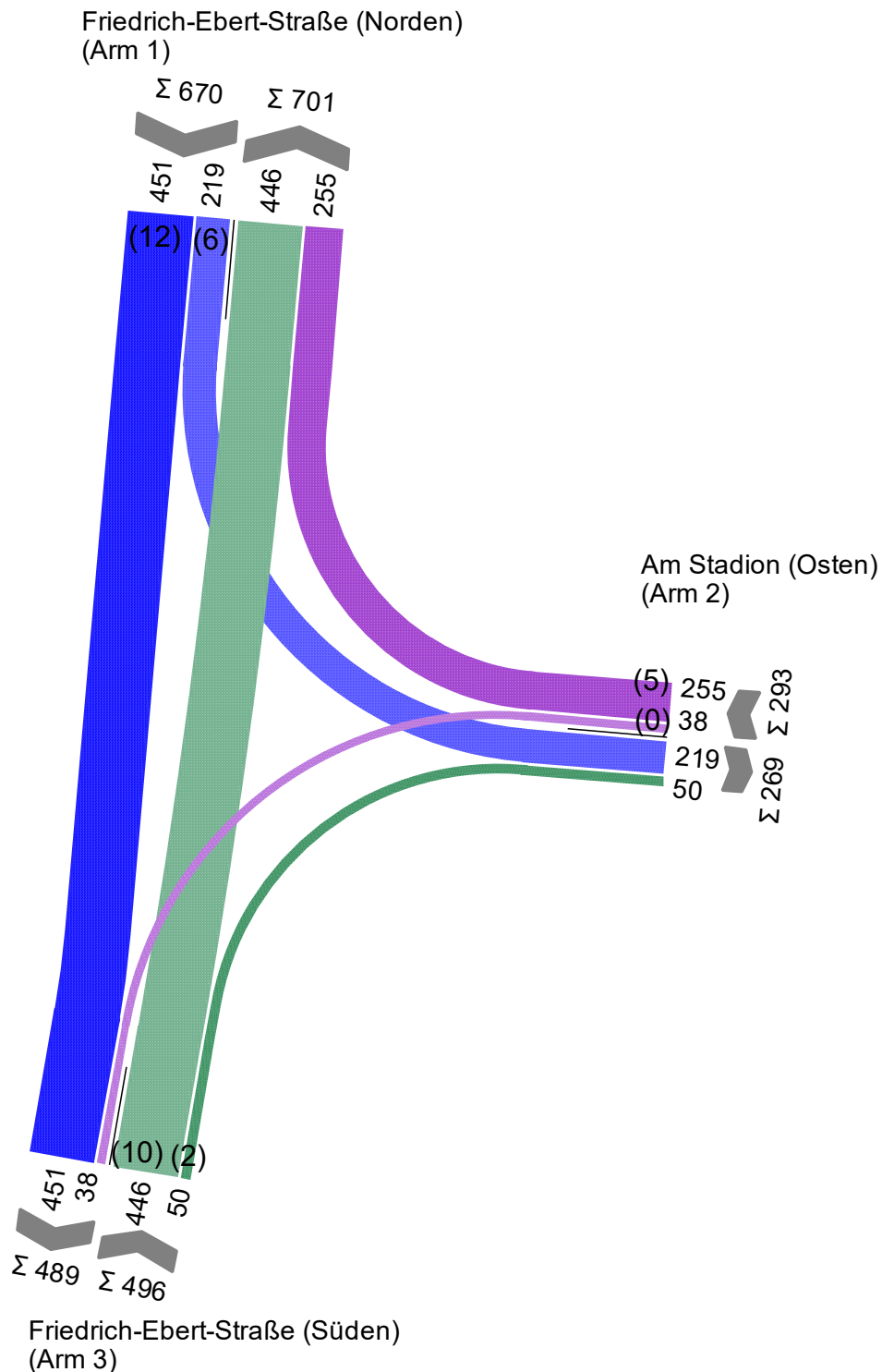
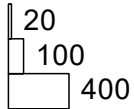


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A26

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 15:30-16:30 Uhr

von\nach	1	2	3
1		219	451
2	255		38
3	446	50	

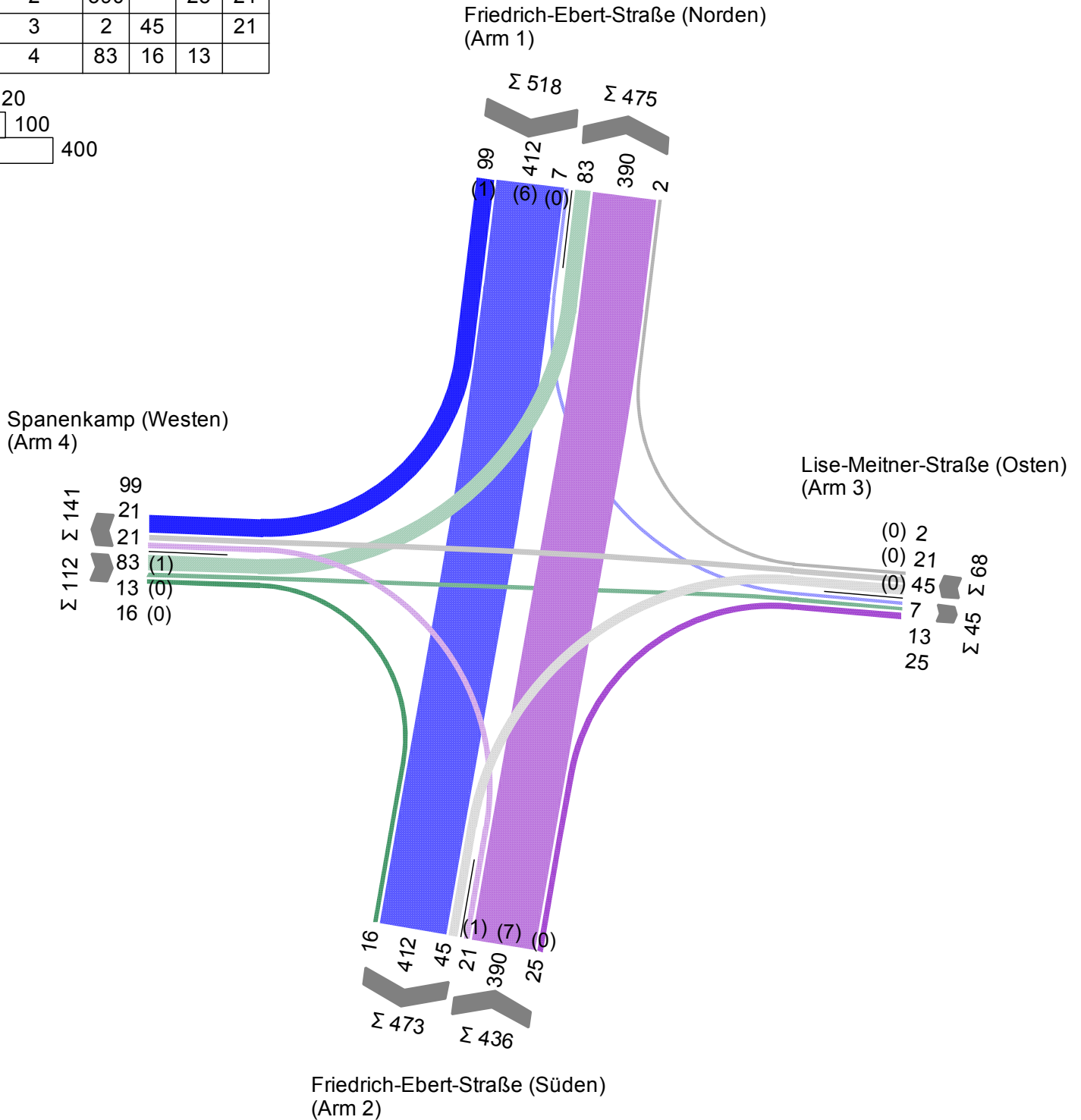
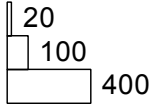


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A27

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 16:15-17:15 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		412	7	99
2	390		25	21
3	2	45		21
4	83	16	13	

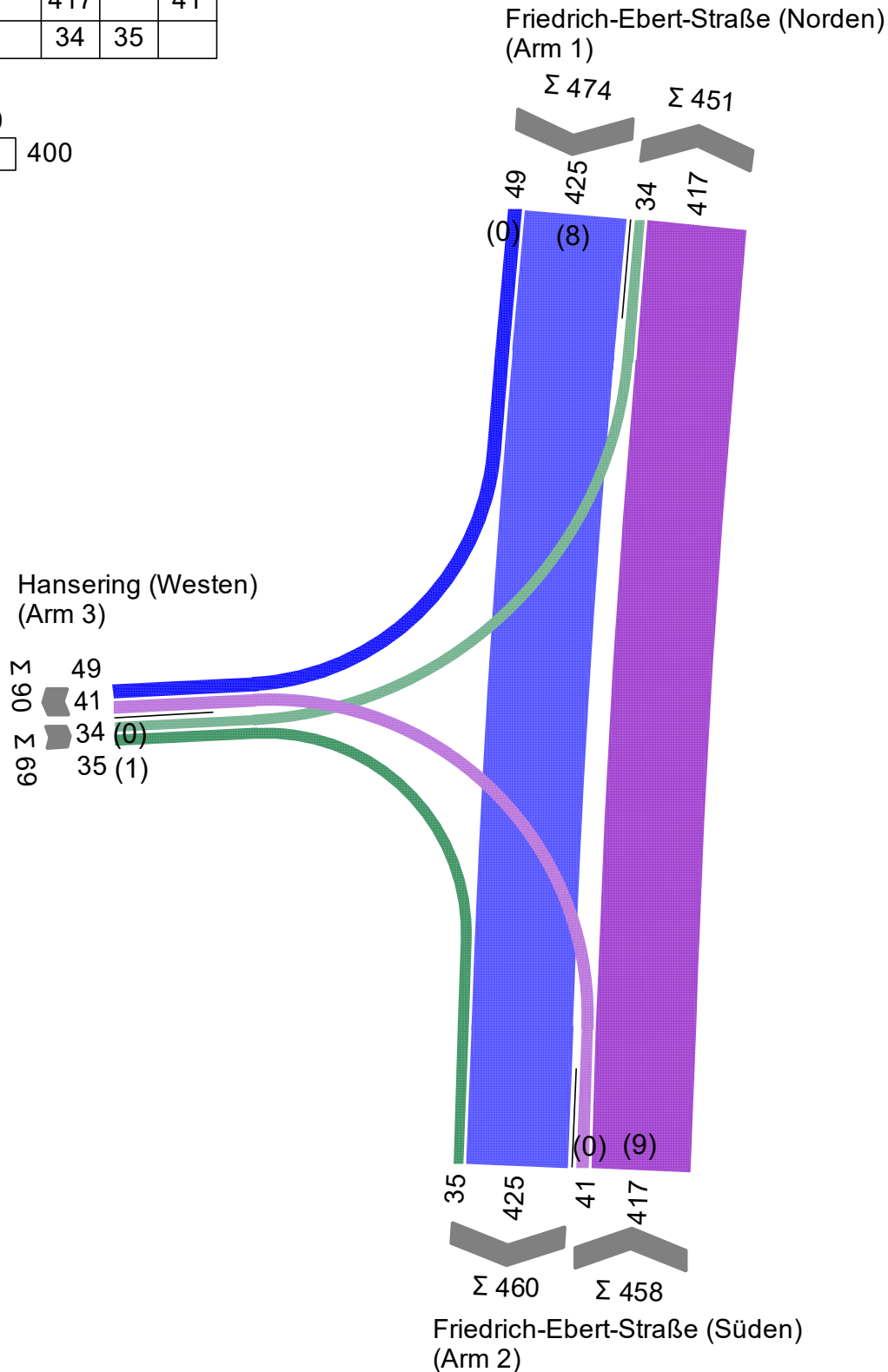
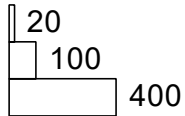


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A28

LISA+

Vekehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 16:00-17:00 Uhr

von\nach	1	2	3
1		425	49
2	417		41
3	34	35	

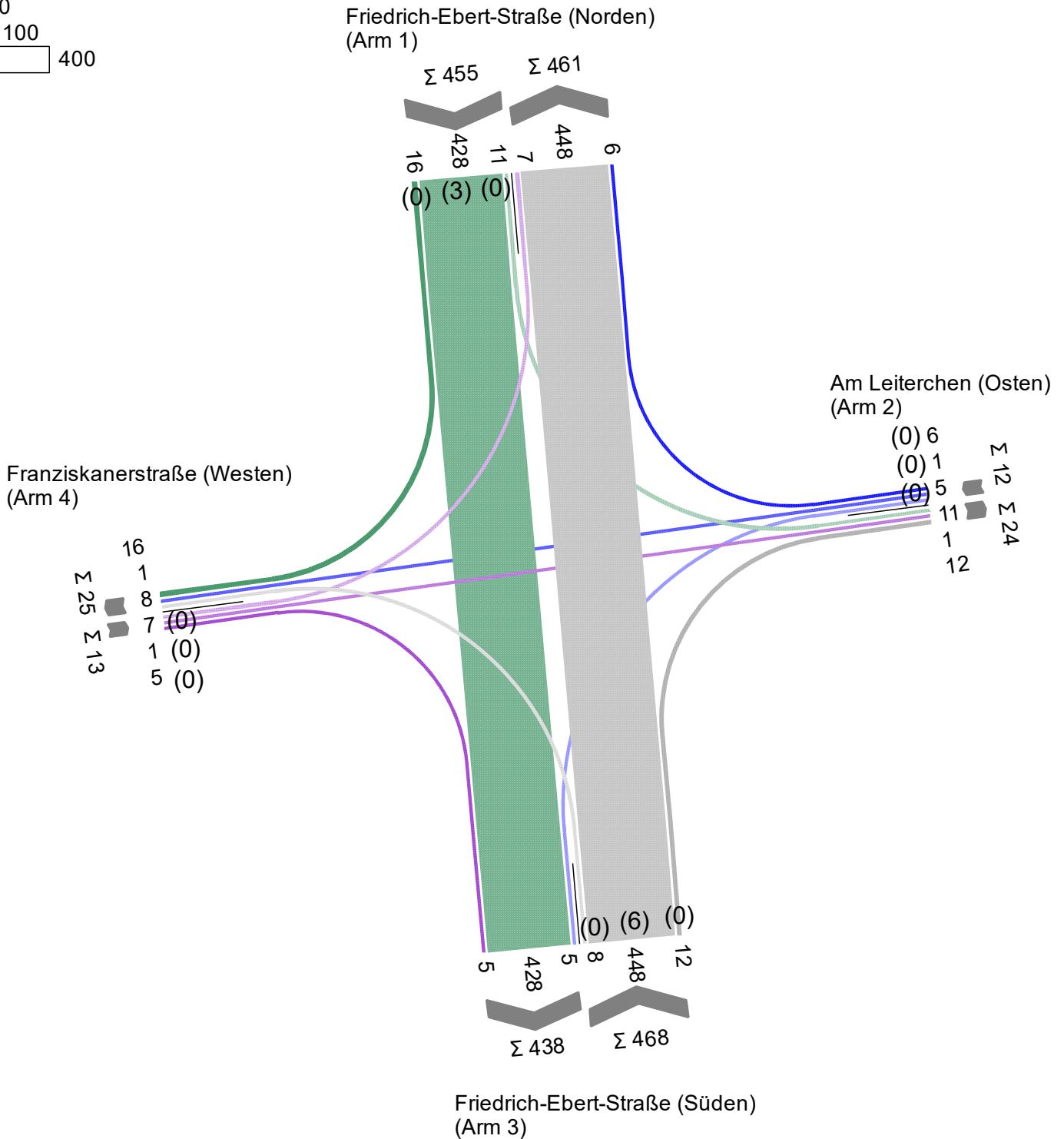
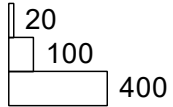


Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A29

LISA+

Verkehrszählung September 2022 Spitzenstunde: 16:00-17:00 Uhr

von\nach	1	2	3	4
1		11	428	16
2	6		5	1
3	448	12		8
4	7	1	5	



Projekt	Recklinghausen				
Knotenpunkt	KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße				
Auftragsnr.		Variante	Gutachten	Datum	10.11.2022
Bearbeiter	I. Ridder	Abzeichnung		Blatt	Anlage A30

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP1 Rietstraße

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
7:45 - 8:00	1	1	0	0	0	0	0	1	0	5	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
8:45 - 9:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
16:30 - 16:45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
18:15 - 18:30	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	2	2	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
6:15 - 6:30	1	2	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0
6:30 - 6:45	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
6:45 - 7:00	1	1	0	0	0	0	0	3	0	6	0	0
7:00 - 7:15	1	10	0	0	0	0	0	2	0	4	0	1
7:15 - 7:30	1	1	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1
7:30 - 7:45	1	4	0	0	0	0	0	18	0	14	0	0
7:45 - 8:00	2	6	0	1	0	0	0	28	0	15	0	0
8:00 - 8:15	1	4	0	0	0	1	0	5	0	0	0	0
8:15 - 8:30	3	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0
8:30 - 8:45	2	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	2	0	0	0	0	0	4	0	6	0	0
9:00 - 9:15	1	2	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
9:15 - 9:30	1	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0
9:30 - 9:45	1	4	0	0	0	0	0	7	0	4	0	0
9:45 - 10:00	1	2	0	1	0	0	0	3	0	2	0	0

15:00 - 15:15	3	5	0	1	0	0	1	6	0	1	0	0
15:15 - 15:30	7	10	0	0	0	0	0	8	0	3	0	0
15:30 - 15:45	2	7	0	0	0	0	0	6	0	3	0	0
15:45 - 16:00	12	7	0	0	0	0	0	9	0	4	0	0
16:00 - 16:15	14	15	0	0	0	0	1	15	0	3	0	0
16:15 - 16:30	8	8	0	0	0	0	0	5	0	3	0	0
16:30 - 16:45	5	14	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	14	0	1	0	0	0	2	0	3	0	0
17:00 - 17:15	0	14	0	0	0	0	0	6	0	4	0	0
17:15 - 17:30	7	10	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	5	0	0	0	1	0	5	0	3	0	0
17:45 - 18:00	3	5	0	0	0	0	2	6	0	2	0	0
18:00 - 18:15	6	4	0	1	0	0	0	4	0	2	0	0
18:15 - 18:30	4	5	0	0	0	0	0	4	0	2	0	0
18:30 - 18:45	2	7	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
18:45 - 19:00	2	4	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	8	
6:15 - 6:30	7	
6:30 - 6:45	6	
6:45 - 7:00	14	35
7:00 - 7:15	18	45
7:15 - 7:30	12	50
7:30 - 7:45	38	82
7:45 - 8:00	60	128
8:00 - 8:15	12	122
8:15 - 8:30	7	117
8:30 - 8:45	10	89
8:45 - 9:00	13	42
9:00 - 9:15	8	38
9:15 - 9:30	8	39
9:30 - 9:45	17	46
9:45 - 10:00	10	43

15:00 - 15:15	21	
15:15 - 15:30	29	
15:30 - 15:45	19	
15:45 - 16:00	33	102
16:00 - 16:15	49	130
16:15 - 16:30	26	127
16:30 - 16:45	37	145
16:45 - 17:00	27	139
17:00 - 17:15	24	114
17:15 - 17:30	25	113
17:30 - 17:45	17	93
17:45 - 18:00	18	84
18:00 - 18:15	18	78
18:15 - 18:30	18	71
18:30 - 18:45	12	66
18:45 - 19:00	15	63

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP2_Zeichenbahntrasse

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0
6:30 - 6:45	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	8	0
7:00 - 7:15	0	1	0	1	6	1	0	0	0	1	9	1
7:15 - 7:30	1	1	0	0	8	0	3	1	1	2	10	1
7:30 - 7:45	0	0	1	0	7	0	0	0	1	0	7	1
7:45 - 8:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1
8:00 - 8:15	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	12	0
8:15 - 8:30	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	6	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4	0
8:45 - 9:00	0	0	0	1	1	1	0	1	0	3	4	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0
9:15 - 9:30	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2	0
9:30 - 9:45	0	0	0	2	2	0	0	1	0	1	3	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0

15:00 - 15:15	0	1	0	0	10	0	1	0	0	0	3	2
15:15 - 15:30	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	9	2
15:30 - 15:45	0	0	0	0	9	0	0	0	0	1	11	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	10	2
16:00 - 16:15	0	0	0	0	10	0	0	0	0	2	13	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	7	1
16:30 - 16:45	1	0	0	0	15	0	0	0	0	0	12	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	8	0	2	0	0	0	11	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	8	0
17:15 - 17:30	0	5	0	0	11	0	1	0	0	0	9	0
17:30 - 17:45	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0	2	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	5	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	10	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	8	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	5	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten		Süden			Westen			
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Süden		
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	3	1	0	0	0	2	0	0	2		
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0		
6:30 - 6:45	1	0	0	0	0	1	1	0	1	3		
6:45 - 7:00	0	3	0	0	1	0	7	0	1	0		
7:00 - 7:15	1	3	0	0	0	1	2	1	1	0		
7:15 - 7:30	1	3	0	0	0	0	6	1	5	1		
7:30 - 7:45	1	5	0	0	0	0	5	0	21	3		
7:45 - 8:00	0	3	1	0	1	0	10	0	5	1		
8:00 - 8:15	1	3	0	0	0	1	4	1	0	1		
8:15 - 8:30	0	1	0	1	0	1	2	0	0	0		
8:30 - 8:45	1	1	0	0	0	0	3	0	0	1		
8:45 - 9:00	0	5	0	0	0	0	2	0	0	1		
9:00 - 9:15	0	3	0	0	0	0	1	0	3	1		
9:15 - 9:30	0	0	1	0	0	0	3	2	2	0		
9:30 - 9:45	3	4	0	0	0	1	3	0	1	0		
9:45 - 10:00	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0		

15:00 - 15:15	0	4	2	0	0	1	6	1	1	1
15:15 - 15:30	3	7	0	0	0	0	2	1	1	0
15:30 - 15:45	4	4	0	0	1	1	3	3	4	0
15:45 - 16:00	3	6	0	0	0	1	9	0	3	2
16:00 - 16:15	5	11	2	0	1	1	3	0	2	0
16:15 - 16:30	1	4	0	0	0	3	7	0	0	0
16:30 - 16:45	2	4	0	0	2	2	6	1	0	2
16:45 - 17:00	5	5	1	0	1	4	3	1	1	0
17:00 - 17:15	5	7	1	0	0	5	4	0	2	3
17:15 - 17:30	1	3	0	0	0	0	3	0	0	1
17:30 - 17:45	1	2	3	0	1	0	0	0	1	0
17:45 - 18:00	0	6	0	0	1	0	4	0	2	0
18:00 - 18:15	5	1	1	1	0	4	1	1	1	1
18:15 - 18:30	2	1	0	0	0	1	4	1	2	0
18:30 - 18:45	1	7	1	0	4	2	2	1	0	0
18:45 - 19:00	1	3	0	0	0	1	5	1	1	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	8	
6:15 - 6:30	4	
6:30 - 6:45	8	
6:45 - 7:00	13	33
7:00 - 7:15	14	39
7:15 - 7:30	27	62
7:30 - 7:45	38	92
7:45 - 8:00	24	103
8:00 - 8:15	11	100
8:15 - 8:30	8	81
8:30 - 8:45	7	50
8:45 - 9:00	14	40
9:00 - 9:15	8	37
9:15 - 9:30	9	38
9:30 - 9:45	14	45
9:45 - 10:00	4	35

15:00 - 15:15	20	
15:15 - 15:30	16	
15:30 - 15:45	21	
15:45 - 16:00	27	84
16:00 - 16:15	27	91
16:15 - 16:30	17	92
16:30 - 16:45	20	91
16:45 - 17:00	23	87
17:00 - 17:15	27	87
17:15 - 17:30	14	84
17:30 - 17:45	9	73
17:45 - 18:00	13	63
18:00 - 18:15	16	52
18:15 - 18:30	11	49
18:30 - 18:45	20	60
18:45 - 19:00	12	59

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP3_AmStadion

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg						
von	Norden		Süden		Osten	
nach	Osten	Süden	Osten	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	1	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße						
von	Norden		Süden		Osten	
nach	Osten	Süden	Osten	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	2	0	1	0	0
6:15 - 6:30	0	2	1	3	0	0
6:30 - 6:45	1	1	0	3	0	0
6:45 - 7:00	0	0	1	2	0	0
7:00 - 7:15	1	7	0	0	0	0
7:15 - 7:30	3	0	0	10	1	0
7:30 - 7:45	3	3	0	5	0	0
7:45 - 8:00	1	3	0	8	0	0
8:00 - 8:15	1	2	0	5	1	0
8:15 - 8:30	0	1	0	1	0	0
8:30 - 8:45	3	2	0	5	0	1
8:45 - 9:00	1	4	0	2	0	1
9:00 - 9:15	1	1	0	1	0	0
9:15 - 9:30	1	2	0	4	0	0
9:30 - 9:45	0	3	0	7	2	0
9:45 - 10:00	1	1	0	3	2	0

15:00 - 15:15	1	4	0	6	0	0
15:15 - 15:30	0	7	0	4	2	1
15:30 - 15:45	2	3	0	4	1	1
15:45 - 16:00	3	5	0	3	2	0
16:00 - 16:15	1	11	0	6	2	2
16:15 - 16:30	2	6	0	5	2	2
16:30 - 16:45	2	4	0	4	1	0
16:45 - 17:00	1	5	0	3	0	0
17:00 - 17:15	2	4	0	3	3	0
17:15 - 17:30	2	9	0	2	0	0
17:30 - 17:45	0	3	0	0	1	0
17:45 - 18:00	0	5	0	2	2	1
18:00 - 18:15	0	2	1	4	1	0
18:15 - 18:30	0	1	0	2	0	1
18:30 - 18:45	0	11	0	3	2	0
18:45 - 19:00	2	3	0	3	1	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	3	
6:15 - 6:30	6	
6:30 - 6:45	5	
6:45 - 7:00	3	17
7:00 - 7:15	9	23
7:15 - 7:30	14	31
7:30 - 7:45	11	37
7:45 - 8:00	12	46
8:00 - 8:15	9	46
8:15 - 8:30	2	34
8:30 - 8:45	11	34
8:45 - 9:00	8	30
9:00 - 9:15	3	24
9:15 - 9:30	7	29
9:30 - 9:45	12	30
9:45 - 10:00	7	29

15:00 - 15:15	11	
15:15 - 15:30	14	
15:30 - 15:45	11	
15:45 - 16:00	13	49
16:00 - 16:15	22	60
16:15 - 16:30	17	63
16:30 - 16:45	11	63
16:45 - 17:00	9	59
17:00 - 17:15	12	49
17:15 - 17:30	13	45
17:30 - 17:45	4	38
17:45 - 18:00	10	39
18:00 - 18:15	8	35
18:15 - 18:30	4	26
18:30 - 18:45	16	38
18:45 - 19:00	9	37

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP4_Spanenkamp

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	1	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0
7:00 - 7:15	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	1
7:30 - 7:45	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
7:45 - 8:00	1	4	0	0	0	0	0	6	0	1	1	0
8:00 - 8:15	0	1	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
8:45 - 9:00	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
9:30 - 9:45	1	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	4	0	0	0	1	0	6	1	0	0	0
15:15 - 15:30	1	4	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0
15:30 - 15:45	1	2	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0
15:45 - 16:00	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	7	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	7	0	0	0	0	0	3	0	1	0	2
16:30 - 16:45	0	3	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0
16:45 - 17:00	0	5	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0
17:00 - 17:15	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	5	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0
17:30 - 17:45	0	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
17:45 - 18:00	2	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
18:00 - 18:15	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1
18:15 - 18:30	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1
18:30 - 18:45	2	8	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	2	
6:15 - 6:30	6	
6:30 - 6:45	3	
6:45 - 7:00	3	14
7:00 - 7:15	6	18
7:15 - 7:30	11	23
7:30 - 7:45	6	26
7:45 - 8:00	12	35
8:00 - 8:15	6	35
8:15 - 8:30	2	26
8:30 - 8:45	3	23
8:45 - 9:00	4	15
9:00 - 9:15	3	12
9:15 - 9:30	2	12
9:30 - 9:45	6	15
9:45 - 10:00	3	14

15:00 - 15:15	14	
15:15 - 15:30	8	
15:30 - 15:45	8	
15:45 - 16:00	10	40
16:00 - 16:15	12	38
16:15 - 16:30	15	45
16:30 - 16:45	7	44
16:45 - 17:00	9	43
17:00 - 17:15	3	34
17:15 - 17:30	9	28
17:30 - 17:45	6	27
17:45 - 18:00	8	26
18:00 - 18:15	6	29
18:15 - 18:30	4	24
18:30 - 18:45	12	30
18:45 - 19:00	6	28

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP5 Hansering

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg						
von	Norden		Süden		Westen	
nach	Westen	Süden	Westen	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	1	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	1	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	2	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	1	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	1	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße						
von	Norden		Süden		Westen	
nach	Westen	Süden	Westen	Norden	Norden	Süden
Uhrzeit						
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	1	0	3	0	0
6:30 - 6:45	0	1	0	2	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	1	0	0
7:00 - 7:15	0	5	0	1	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	5	1	0
7:30 - 7:45	0	2	0	3	1	0
7:45 - 8:00	0	3	0	4	0	0
8:00 - 8:15	0	1	0	4	0	0
8:15 - 8:30	0	2	0	1	0	0
8:30 - 8:45	0	3	1	3	0	0
8:45 - 9:00	0	2	1	1	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	2	0	0
9:15 - 9:30	1	0	0	3	0	0
9:30 - 9:45	0	1	0	2	0	0
9:45 - 10:00	0	3	0	2	0	0

15:00 - 15:15	0	5	0	5	0	0
15:15 - 15:30	0	5	0	1	1	0
15:30 - 15:45	0	2	0	3	0	1
15:45 - 16:00	0	6	0	4	0	0
16:00 - 16:15	1	4	1	3	0	0
16:15 - 16:30	0	8	0	1	0	0
16:30 - 16:45	0	3	0	4	0	0
16:45 - 17:00	0	5	0	4	0	0
17:00 - 17:15	0	5	0	4	1	0
17:15 - 17:30	2	5	1	3	1	0
17:30 - 17:45	2	6	0	2	0	0
17:45 - 18:00	0	4	2	3	1	0
18:00 - 18:15	0	1	1	5	0	0
18:15 - 18:30	0	2	0	2	1	0
18:30 - 18:45	0	8	0	3	0	0
18:45 - 19:00	0	3	0	3	0	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg		
Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	0	
6:15 - 6:30	4	
6:30 - 6:45	3	
6:45 - 7:00	1	8
7:00 - 7:15	6	14
7:15 - 7:30	6	16
7:30 - 7:45	6	19
7:45 - 8:00	7	25
8:00 - 8:15	5	24
8:15 - 8:30	3	21
8:30 - 8:45	7	22
8:45 - 9:00	5	20
9:00 - 9:15	3	18
9:15 - 9:30	4	19
9:30 - 9:45	3	15
9:45 - 10:00	5	15

15:00 - 15:15	10	
15:15 - 15:30	9	
15:30 - 15:45	6	
15:45 - 16:00	10	35
16:00 - 16:15	9	34
16:15 - 16:30	11	36
16:30 - 16:45	8	38
16:45 - 17:00	9	37
17:00 - 17:15	11	39
17:15 - 17:30	12	40
17:30 - 17:45	10	42
17:45 - 18:00	10	43
18:00 - 18:15	7	39
18:15 - 18:30	5	32
18:30 - 18:45	11	33
18:45 - 19:00	6	29

Radverkehr: Recklinghausen K22 Friedrich-Ebert-Straße

KP6_Franziskaner_AmLeiterchen

Datum: Donnerstag, 22.09.2022 Uhrzeit: 06:00 - 10:00 ; 15:00 - 19:00

Räder auf dem Gehweg												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:15 - 6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:30 - 6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00 - 7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:15 - 7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:30 - 7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:45 - 8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00 - 8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:15 - 8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:30 - 8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:45 - 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 - 9:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:30 - 9:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	1	0	0	1	2	0	0	1	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	1	0	2	1	1	0	0	0	1	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17:30 - 17:45	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0

Räder auf der Straße												
von	Norden			Osten			Süden			Westen		
nach	Westen	Süden	Osten	Norden	Westen	Süden	Westen	Norden	Osten	Norden	Osten	Süden
Uhrzeit												
6:00 - 6:15	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0
6:15 - 6:30	0	2	0	0	2	0	1	5	0	1	0	0
6:30 - 6:45	0	1	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
6:45 - 7:00	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	4	0
7:00 - 7:15	4	2	0	1	0	0	0	2	1	0	1	0
7:15 - 7:30	0	0	1	2	1	0	0	7	0	0	1	0
7:30 - 7:45	1	0	2	0	3	2	0	5	1	1	2	0
7:45 - 8:00	2	6	0	0	2	0	0	4	1	0	1	0
8:00 - 8:15	1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0
8:15 - 8:30	1	3	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1
8:30 - 8:45	0	3	0	2	0	0	0	2	1	1	0	0
8:45 - 9:00	2	2	4	1	0	0	0	1	0	0	1	0
9:00 - 9:15	0	1	0	1	0	1	0	3	1	0	0	0
9:15 - 9:30	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	0
9:30 - 9:45	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0
9:45 - 10:00	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0

15:00 - 15:15	0	5	0	0	2	0	0	2	0	1	2	1
15:15 - 15:30	0	3	0	2	2	0	0	1	1	0	3	0
15:30 - 15:45	1	3	1	0	2	0	0	5	1	0	0	0
15:45 - 16:00	1	11	0	1	1	0	0	4	1	0	0	0
16:00 - 16:15	0	7	1	2	6	0	2	4	2	0	2	0
16:15 - 16:30	2	10	0	1	4	1	0	2	1	0	1	0
16:30 - 16:45	1	4	0	0	2	1	0	5	0	0	2	1
16:45 - 17:00	1	6	0	1	1	1	1	4	0	1	1	0
17:00 - 17:15	0	1	2	1	3	1	0	2	0	3	2	0
17:15 - 17:30	0	7	0	2	0	2	0	1	0	0	5	0
17:30 - 17:45	4	5	1	0	3	0	1	0	1	0	3	0
17:45 - 18:00	2	1	3	1	0	0	1	2	0	3	3	1
18:00 - 18:15	0	3	1	1	1	0	0	4	1	4	3	0
18:15 - 18:30	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	1
18:30 - 18:45	3	7	0	2	1	1	0	1	1	0	4	0
18:45 - 19:00	1	5	0	0	2	1	0	3	0	1	2	0

Radverkehr nur mit Bezug zum Pop-up-Radweg

Uhrzeit	Summe	Spitzenstunde
6:00 - 6:15	2	
6:15 - 6:30	9	
6:30 - 6:45	6	
6:45 - 7:00	4	21
7:00 - 7:15	10	29
7:15 - 7:30	10	30
7:30 - 7:45	12	36
7:45 - 8:00	13	45
8:00 - 8:15	5	40
8:15 - 8:30	6	36
8:30 - 8:45	9	33
8:45 - 9:00	10	30
9:00 - 9:15	7	32
9:15 - 9:30	5	31
9:30 - 9:45	5	27
9:45 - 10:00	4	21

15:00 - 15:15	10	
15:15 - 15:30	10	
15:30 - 15:45	16	
15:45 - 16:00	18	54
16:00 - 16:15	23	67
16:15 - 16:30	18	75
16:30 - 16:45	16	75
16:45 - 17:00	15	72
17:00 - 17:15	10	59
17:15 - 17:30	13	54
17:30 - 17:45	12	50
17:45 - 18:00	14	49
18:00 - 18:15	14	53
18:15 - 18:30	6	46
18:30 - 18:45	15	49
18:45 - 19:00	11	46

KP 1: Friedrich-Ebert-Straße / Rietstraße

Abbildung 1 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Abbildung 2 zeigt dagegen die Spitzenstundenwerte des Radverkehrs, der einen Bezug zum Pop-up-Radweg hat (vom Pop-up-Radweg kommend und auf den Pop-up-Radweg fahrend). Der Verkehr der Ost-West-Achse ist demnach nicht enthalten.

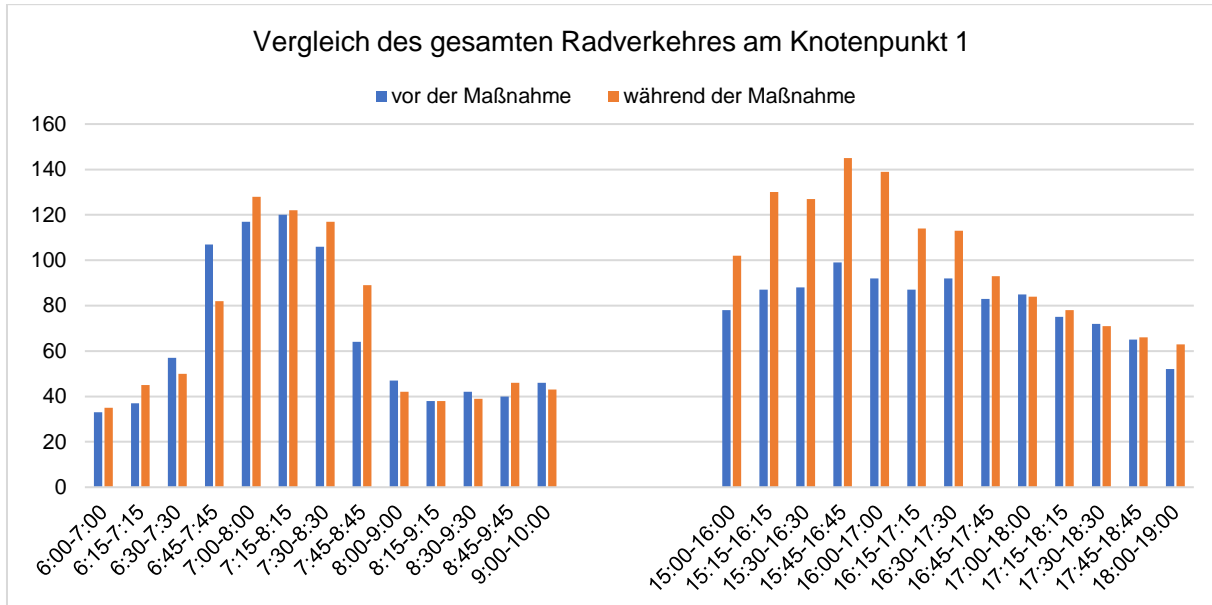


Abbildung 1

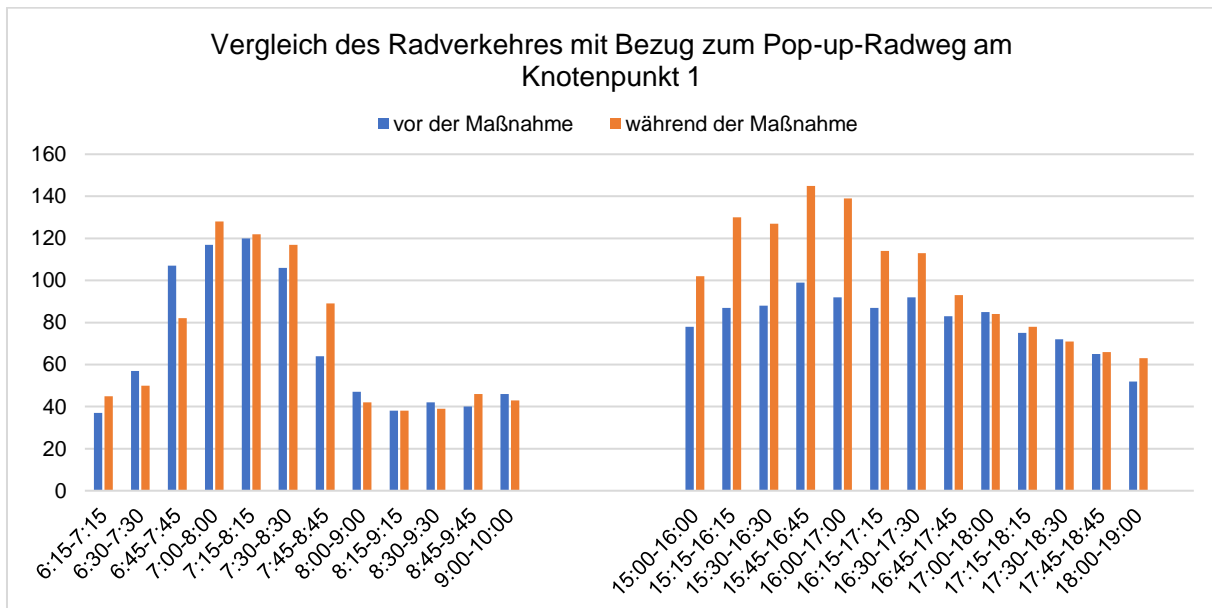


Abbildung 2

KP 2: Friedrich-Ebert-Straße / Zechenbahntrasse

Abbildung 3 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Abbildung 4 zeigt dagegen die Spitzenstundenwerte des Radverkehrs, der einen Bezug zum Pop-up-Radweg hat (vom Pop-up-Radweg kommend und auf den Pop-up-Radweg fahrend). Der Verkehr der Ost-West-Achse ist demnach nicht enthalten.

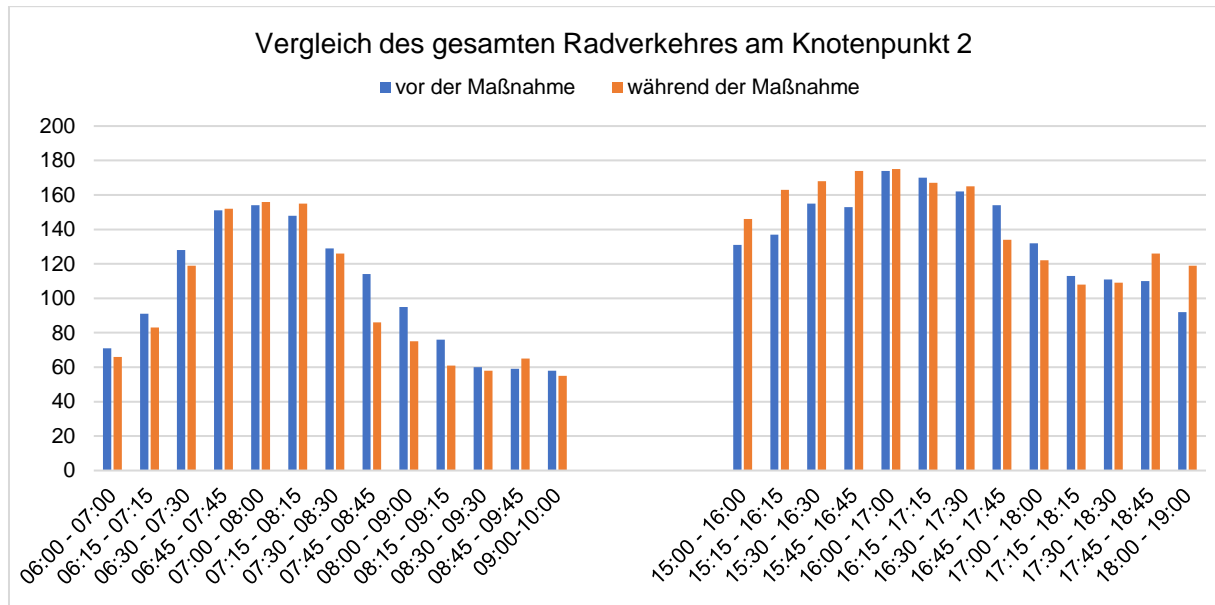


Abbildung 3

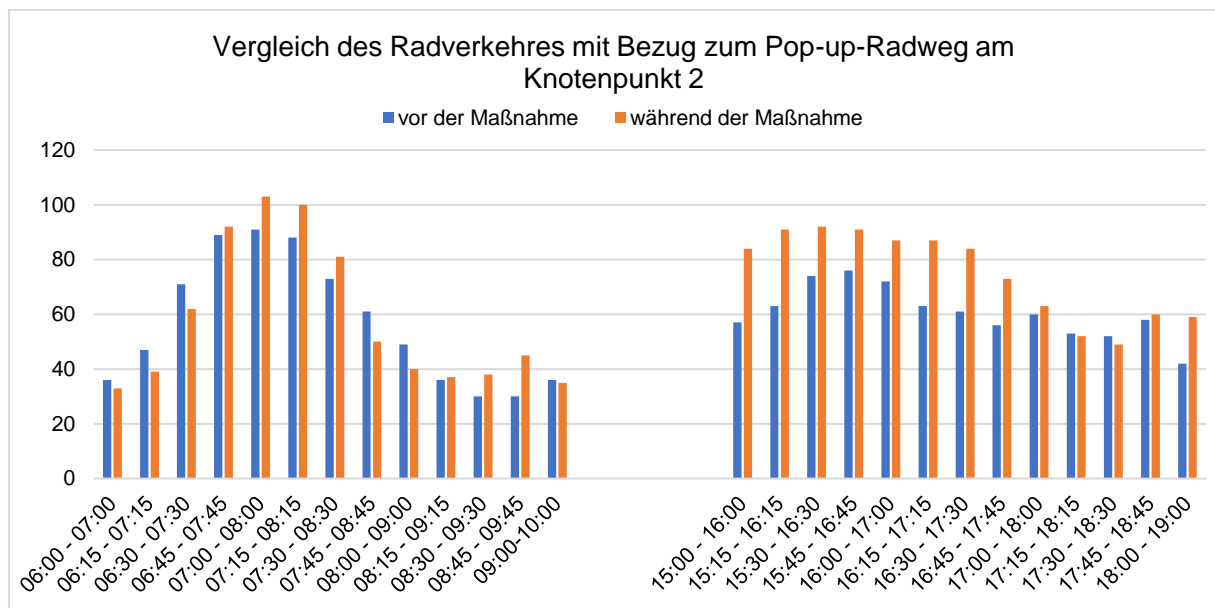


Abbildung 4

KP 3: Friedrich-Ebert-Straße / Am Stadion

Abbildung 5 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Alle Fahrtrichtungen haben einen Bezug zum Pop-up-Radweg und kommen entweder von diesem oder fahren auf diesen auf.

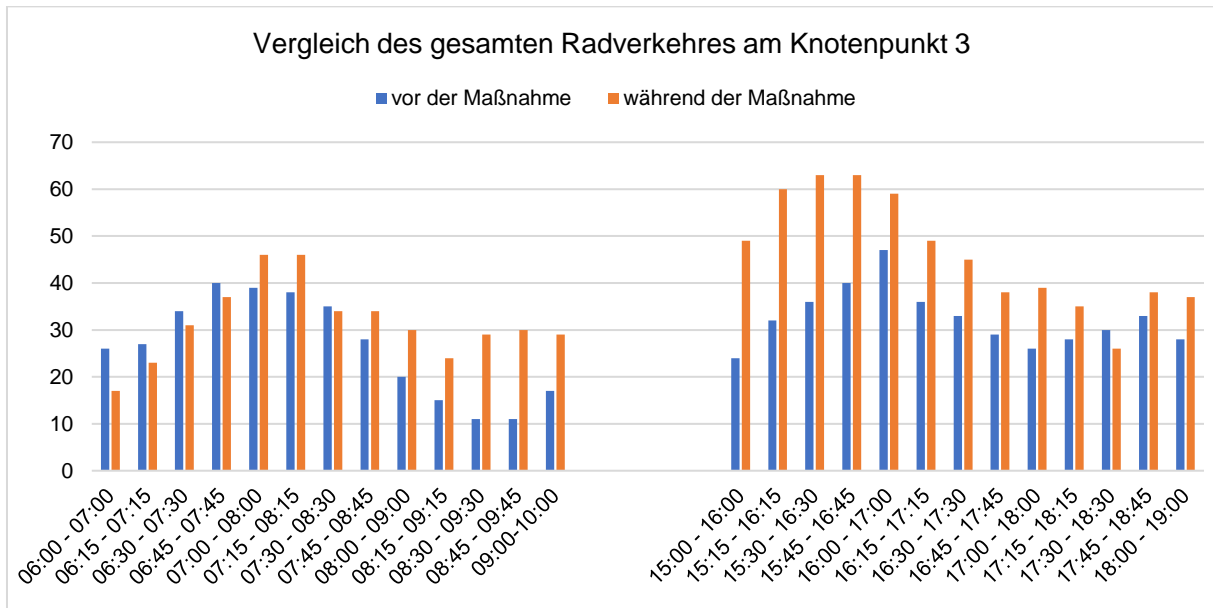


Abbildung 5

KP 4: Friedrich-Ebert-Straße / Lise-Meitner-Straße – Spanenkamp

Abbildung 6 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Abbildung 7 zeigt dagegen die Spitzenstundenwerte des Radverkehrs, der einen Bezug zum Pop-up-Radweg hat (vom Pop-up-Radweg kommend und auf den Pop-up-Radweg fahrend). Der Verkehr der Ost-West-Achse ist demnach nicht enthalten.

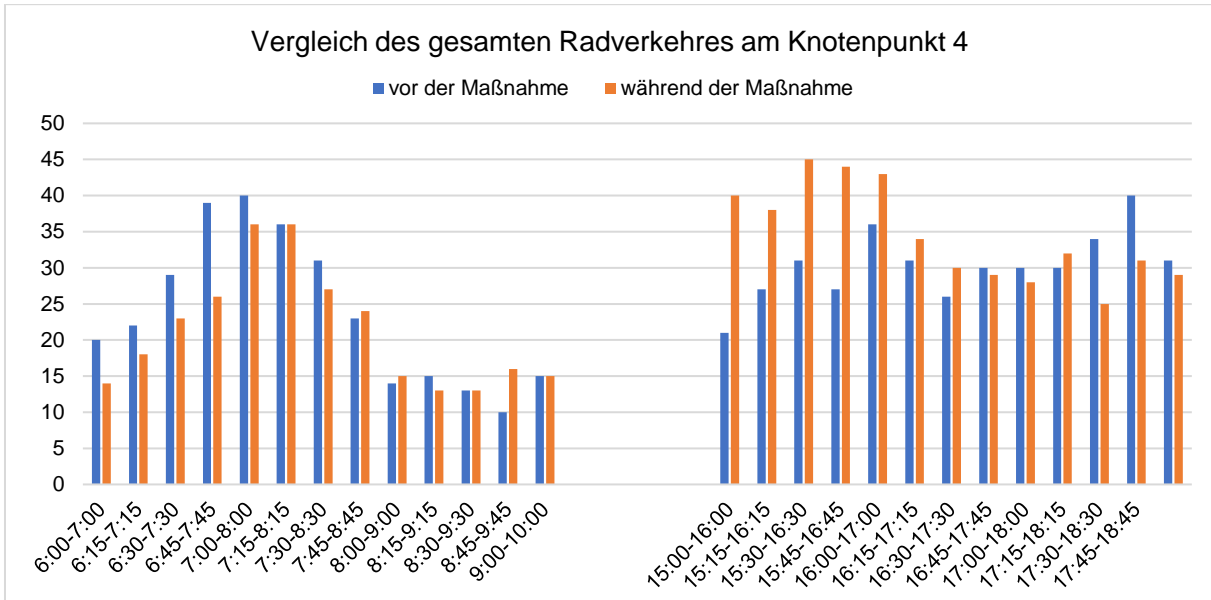


Abbildung 6

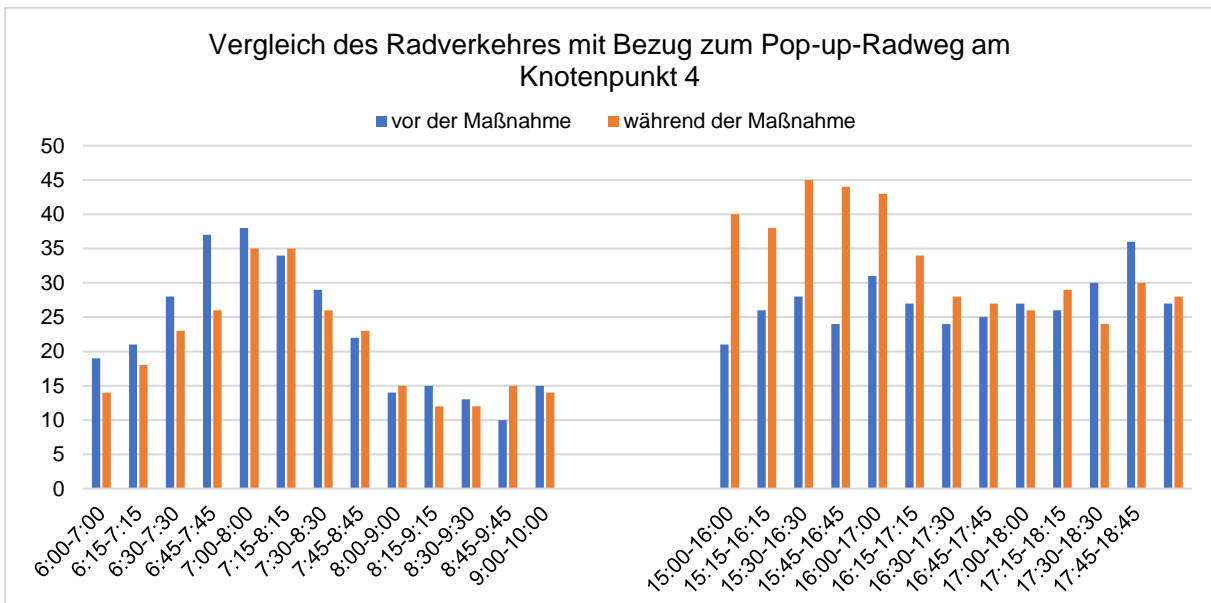


Abbildung 7

KP 5: Friedrich-Ebert-Straße / Hansering

Abbildung 8 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Alle Fahrtrichtungen haben einen Bezug zum Pop-up-Radweg und kommen entweder von diesem oder fahren auf diesen auf.

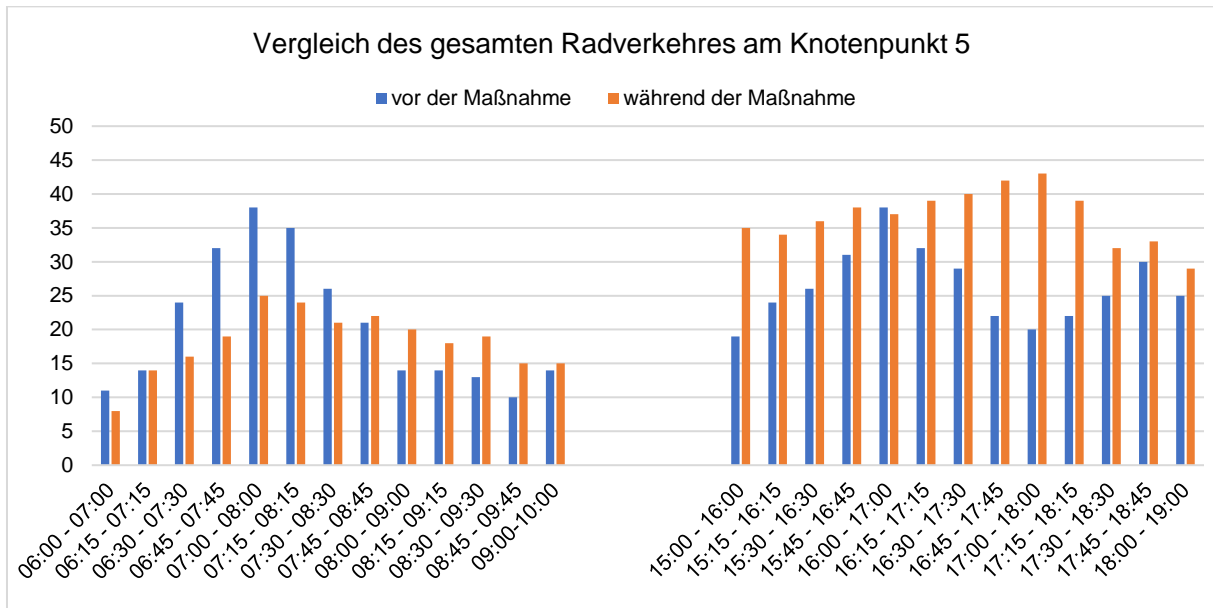


Abbildung 8

KP 6: Friedrich-Ebert-Straße / Am Leiterchen – Franziskanerstraße

Abbildung 9 zeigt den Vergleich der Spitzenstundenwerte im Tagesverlauf, die an dem gesamten Knotenpunkt gezählt wurden. Abbildung 10 zeigt dagegen die Spitzenstundenwerte des Radverkehrs, der einen Bezug zum Pop-up-Radweg hat (vom Pop-up-Radweg kommend und auf den Pop-up-Radweg fahrend). Der Verkehr der Ost-West-Achse ist demnach nicht enthalten.

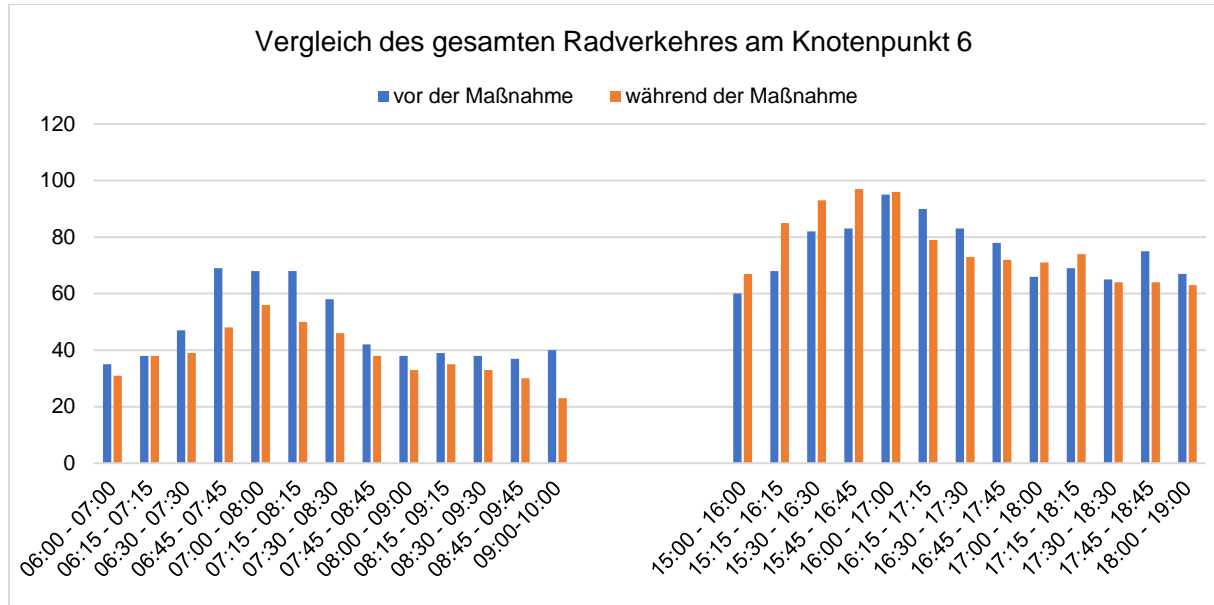


Abbildung 9

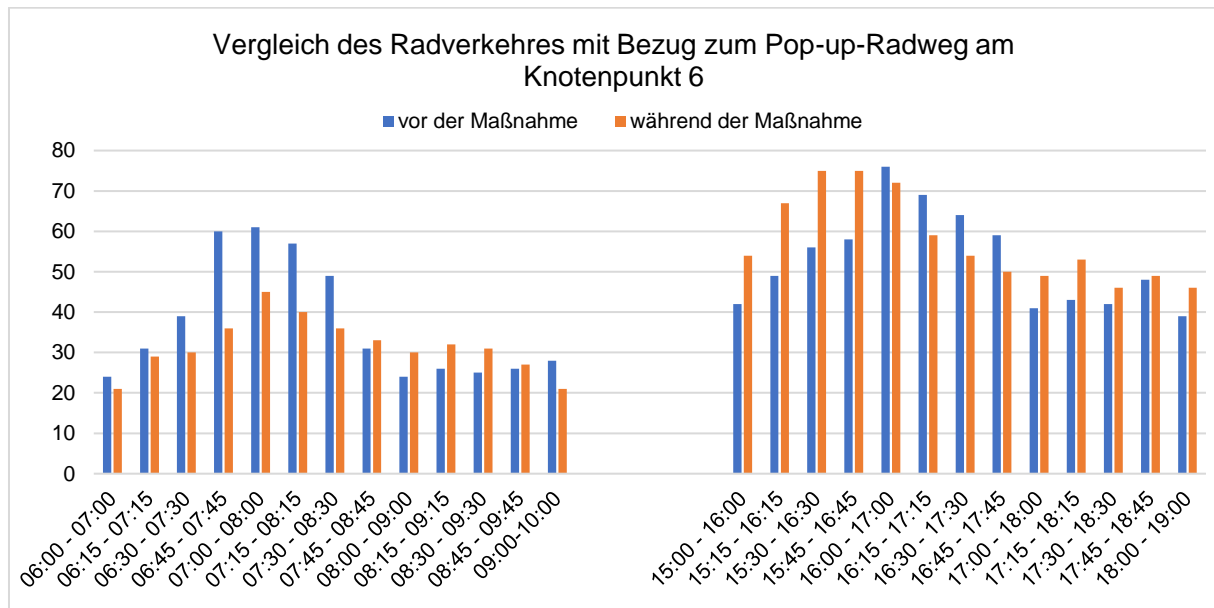


Abbildung 10

Stauüberwachung vor der Maßnahme

Die nachfolgende Tabelle zeigt die maximale Anzahl stehender Fahrzeuge an den Knotenpunkten. Hier wurde auch die geschätzte Rückstaulänge (Fahrzeuglänge = 6 m) angegeben. Die maximale Anzahl gibt nur die höchste stehende Verkehrsmenge an, jedoch nicht, wie oft dieser Rückstau gesichtet wurde.

KP	Straße	Richtung	Anzahl Fz	Geschätzter Rückstau
KP 1: Friedrich-Ebert-Straße/ Straße/ Am Leiterchen	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R	5	30 m
		G	2	12 m
		L	2	12 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R	6	36 m
		G	3	18 m
		L	2	12 m
KP 2: Friedrich-Ebert-Straße/ Straße/ Hansering	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R	2	12 m
		G	2	12 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	G	4	24 m
		L	4	24 m
KP 3: Friedrich-Ebert-Straße/ Straße/ Spanenkamp	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R	Kein stehendes Fahrzeug	
		G	5	30 m
		L	1	6 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R	2	12 m
		G	4	24 m
		L	1	6 m
KP 4: Friedrich-Ebert-Straße/ Straße/ Am Stadion	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	G	Kein stehendes Fahrzeug	
		L	3	18 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	/	Kein stehendes Fahrzeug	
	Am Stadion	/	7	42 m
KP 6: Friedrich-Ebert-Straße/ Straße/ Rietstraße	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R/G	10	60 m
		G	6	36 m
		L	0	/
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	/	Kein stehendes Fahrzeug	
	Rietstraße, aus Richtung Westen	/	14	84 m

Tabelle B1: maximale Rückstaulängen auf dem Straßenabschnitt für den Fall „vor der Maßnahme“

Stauüberwachung während der Maßnahme

Die nachfolgende Tabelle zeigt die maximale Anzahl stehender Fahrzeuge an den Knotenpunkten. Hier wurde auch die geschätzte Rückstaulänge (Fahrzeuglänge = 6 m) angegeben. Die maximale Anzahl gibt nur die höchste stehende Verkehrsmenge an, jedoch nicht, wie oft dieser Rückstau gesichtet wurde.

KP	Straße	Richtung	Anzahl Fz	Geschätzter Rückstau
KP 1: Friedrich-Ebert-Straße/ Am Leiterchen	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R/G	4 Pkw + 1 Bus	32 m
		L	2	12 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R/G	3	18 m
		L	2	12 m
KP 2: Friedrich-Ebert-Straße/ Hansering	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R	4	24 m
		G	4	24 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	G	5	30 m
		L	2	12 m
KP 3: Friedrich-Ebert-Straße/ Spanenkamp	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R	Kein stehendes Fahrzeug	
		G	7	42 m
		L	3	18 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R	1	6 m
		G	5 Pkw + 1 Bus	48 m
		L	2	12 m
KP 4: Friedrich-Ebert-Straße/ Am Stadion	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	G	Kein stehendes Fahrzeug	
		L	6	36 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R/G	Kein stehendes Fahrzeug	
		Am Stadion	/	9
KP 6: Friedrich-Ebert-Straße/ Rietstraße	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Norden	R/G	11	66 m
		L	1	6 m
	Friedrich-Ebert-Straße, aus Richtung Süden	R/G	10	60 m
		L	5	30 m
	Rietstraße, aus Richtung Westen	/	11	66 m

Tabelle B2: maximale Rückstaulängen auf dem Straßenabschnitt für den Fall „während der Maßnahme“