

Erfahrungsbericht provisorische Radstreifen Rothenburger Straße

Bericht

Anlass

In der Sitzung des AfV vom 19.06.2020 wurde die Einrichtung eines provisorischen Radstreifens in der Rothenburger Straße im Abschnitt zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Wredestraße beschlossen. Bei der Maßnahme handelt es sich um einen Verkehrsversuch gemäß Straßenverkehrsordnung, der bis zum 31.10.2020 andauern sollte.

Der für den Verkehrsversuch ausgewählte Abschnitt ist Teil der am 30.01.2020 beschlossenen Planung für eine Radschnellverbindung entlang der Rothenburger Straße bis nach Oberasbach/Zirndorf bzw. nach Stein (1,2 km-Länge). Der Markierungsplan für die provisorischen Radstreifen hat sich an dem endgültigen Ausbauplan orientiert. Da eine schnelle und einfache Lösung ohne bauliche Maßnahmen erforderlich war, konnte stadteinwärts im Zulauf zur Kreuzung mit dem Ring der provisorische Radstreifen nicht durchgängig markiert werden. Der Radstreifen musste unterbrochen werden und konnte erst ca. 80 m östlich des Rings wiederaufgenommen werden. Stadtauswärts konnte der provisorische Radstreifen mittels Baken von der Fahrbahn abgetrennt werden, wodurch in diesem Abschnitt ein geschützter Radstreifen entstand.

Für die provisorischen Radstreifen ist in beiden Fahrtrichtungen je eine Fahrspur umgewandelt worden. Im Aufstellbereich an den Lichtsignalanlagen am Knoten mit der Von-der-Tann-Straße gab es keine Reduzierung von Fahrspuren. Hier standen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts je drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Stadtauswärts wurde aus der Geradeaus-/Rechtsabbiegespur eine reine Rechtsabbiegespur. Deshalb wurde dort kurz nach Beginn des Versuchs auf Grund von Beschwerden von stadtauswärts fahrenden Autofahrern die Programmierung an der Signalanlage angepasst. In der Summe entstand mit ca. 750 m einwärts und ca. 1.000 m auswärts eine der längsten provisorischen Radstreifen in Deutschland sowie mit rd. 480 m einer der längsten geschützten Radstreifen.

Zählergebnisse

Für die Bewertung der quantitativen Auswirkungen stehen u.a. Zählungen aus früheren Jahren zur Verfügung. Darüber hinaus wurden Stichprobenzählungen zu den Spitzen des Berufsverkehrs vor der Einrichtung der Radstreifen im Mai und Juni sowie danach im Juli und September 2020 durchgeführt.

Vor der Einrichtung der Radstreifen wurden stadtauswärts je nach Tageszeit zwischen 7 und 13 Radfahrende pro halbe Stunde gezählt. Stadteinwärts waren es zwischen 3 und 15 Radfahrende. Bis Juli 2020, also ca. 3 Wochen nach der Einrichtung der Radstreifen, hat die Anzahl der Radfahrenden nur leicht auf Werte zwischen 8 und 19 Radfahrende pro halbe Stunde zugenommen. Am 16.09.2020, als das Angebot fast drei Monate bestand, wurden stadtauswärts, wo der Radstreifen mit Baken von der Fahrbahn getrennt werden konnte, je nach Tageszeit zwischen 21 und 35 Radfahrende pro halbe Stunde erfasst. Stadteinwärts, wo der Radstreifen nur durch eine gelbe Markierung hergestellt ist, wurden zwischen 5 und 12 Räder pro halbe Stunde gezählt.

Daraus ergibt sich ein rechnerischer Tageswert von 300 Fahrrädern vor dem Versuch und maximal 700 Radlern während des Versuchs. Das ist eine Steigerung von 130 Prozent.

Auf dem mit Baken gesicherten Radstreifen stadtauswärts („protected bike lane“) ist mit der Verdreifachung der Radfahrenden eine hohe Zunahme auf niedrigem Ausgangsniveau festzustellen. Stadteinwärts, wo es keine Absicherung durch Baken gab und der Radstreifen vor der Kreuzung unterbrochen und erst 80 Meter nach der Kreuzung wiederaufgenommen wurde, ist die Zunahme der Radfahrenden geringer.

Die im Versuch angestrebte Menge von 800-1000 Radlern am Tag wurde verfehlt, auch konnten keine wesentlichen Verlagerungen aus dem Westpark festgestellt werden, der eine längere-parallele Route bietet. Interessant ist hierbei, dass sämtliche gängige Radrouting-Systeme die Versuchstrasse präferieren, Radler offenbar aber nicht. Die erhebliche Steigerung des Radverkehrs auf der Trasse an sich zeigt jedoch durchaus an, dass Verbesserungen in Teilabschnitten hohe Relevanz haben können. Offenbar sind auf klassischen hauptstraßenbegleitenden Pendler Routen jedoch verbesserte Teilabschnitte allein nicht ausreichend, um einen wirklich signifikanten Effekt zu erzeugen.

Beim Kfz-Verkehr ist im betroffenen Abschnitt keine einheitliche Entwicklung zu erkennen. Bei den Zählungen im Mai und Juni, also noch vor der Umsetzung der Radstreifen, kann eine coronabedingte Verkehrsreduzierung zwar am Morgen und mittags angenommen werden, am Nachmittag ist allerdings keine signifikante Verringerung der Kraftfahrzeuge gegenüber früheren Zählungen festzustellen. Aufgrund der baustellenbedingten eingeschränkten Auf- und Abfahrtmöglichkeiten auf die bzw. von der Südwesttangente an der Anschlussstelle Kleinreuth/Schweinau wird die Rothenburger Straße auch im Abschnitt der provisorischen Radstreifen und im Zulauf zum Ring derzeit stärker genutzt. Zwischen der Südwesttangente und der Von-der-Tann-Straße besteht keine weitere Nord/Süd-Verbindung, so dass derzeit viele Kfz bis zum Ring fahren, um hier rechts Richtung Süden abzubiegen. Die baustellenbedingten Verkehrsverlagerungen haben in diesem Abschnitt der Rothenburger Straße also dazu geführt, dass die allgemein geringere Verkehrsmenge während der Coronapandemie in diesem Abschnitt der Rothenburger Straße zumindest nicht gantztägig festzustellen war. Nach der Einrichtung der Radstreifen wurden am Nachmittag je nach Fahrtrichtung zwischen 10 % und 20 % weniger Kraftfahrzeuge registriert. Es ist davon auszugehen, dass Kraftfahrer alternative Routen oder Zeiten gewählt haben.

Die baustellenbedingte erhöhte Anzahl an Rechtsabbiegern von der Rothenburger Straße in die Von-der-Tann-Straße Richtung Süden hat teilweise zu schwierigen Situationen für Radfahrende Richtung Innenstadt geführt, die von der rechten Fahrspur auf die mittlere Spur zum Geradeausfahren wechseln mussten. Wie bereits oben beschrieben, dürfte die geringere Zunahme des Radverkehrs stadteinwärts auf diese Situation und die Lücke im Radstreifen bis östlich des Rings zurückzuführen sein.

Sicherheit

Die Polizei hat keine Verkehrsunfälle registriert, die im Zusammenhang mit den provisorischen Radstreifen stehen. Beschwerden bezogen sich fast ausschließlich auf verlängerte Wartezeiten des MIV an der LSA am Ring stadtauswärts. Dort wurde nachjustiert.

Auswirkung auf Buslinien

Die VAG hat die Fahrzeiten der Buslinien 70 - 72 im Bereich zwischen den Haltestellen Clarsbacher Straße bzw. Züricher Straße und Rothenburger Straße / Von-der-Tann-Straße vor und nach der Markierung der provisorischen Radstreifen untersucht. Dabei konnten keine wesentlichen Änderungen in den Fahrzeiten der Buslinien festgestellt werden. Zeitweise auftretende Wartezeiten im Zulauf zur Kreuzung mit dem Ring gab es auch vor der Einrichtung der Radstreifen. Auch die VAG vermutet hier einen Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sowie mit der Brückenbaustelle an der Anschlussstelle Kleinreuth/Schweinau.

In stadtauswärtiger Richtung wurden bei den Buslinien 70 - 72 ebenfalls keine signifikanten Veränderungen bei den Fahrzeiten registriert. Einzig bei der Linie 90, die in der Frühspitze als Schülerverkehr ab der Rothenburger Straße ohne Zwischenhalt bis zur Haltestelle Regelsbacher Straße verkehrt, war eine deutliche Fahrzeitverlängerung von 8 auf 12 Minuten feststellbar.

Als negativ für die Busse hat sich die deutlich verschlechterte Anfahbarkeit der Haltestellen herausgestellt. Die vorhandenen Haltestellenkaps wurden durch die Radstreifen im Prinzip wieder zu Busbuchten mit den damit verbundenen Nachteilen.

In der Summe belegt auch die Stabilität der Busreisezeiten, dass die punktuellen Verschlechterungen für den MIV im Netz kaum Auswirkungen auf KfZ-Fahrende hatten.

Fazit

Trotz eines sehr langen und teilweise sehr gut ausgebauten testweisen Radwegabschnitts konnten die Erwartungen an verlagerte und neue Radverkehre nicht erfüllt werden. Im MIV ergaben sich lokal stärkere Störungen als erwartet, insbesondere wegen der nicht kalkulierten Baustellenlage an der Südwesttangente.

Es zeigte sich, dass Radfahrende offenbar im betrachteten Sektor (noch) nicht in ausreichender Zahl anzutreffen sind. Dies liegt einerseits an der geringen Bevölkerungsdichte im westlichen Verlauf der Rothenburger Straße, wesentlich aber auch daran, dass die Zubringertrasse der Radschnellverbindung aus dem Landkreis Fürth noch nicht existiert. Auch weist das Radwegenetz nach Westen entlang der Rothenburger Straße und im Osten Richtung Innenstadt im weiteren Verlauf Lücken und Engstellen auf. An schnellem Fortkommen interessierte Radler, Hauptzielgruppe des Radschnellwegenetzes über die Stadtgrenze hinaus, können offenbar mit Teilstücken nicht in ausreichender Zahl zum Umstieg motiviert werden.

Wenn im Zuge der geplanten Radschnellverbindung ein durchgängiges Angebot entlang der Rothenburger Straße und bis in den westlichen Landkreis hergestellt ist, ist mit einer deutlich höheren Zunahme an Radfahrenden nicht nur auf dem Abschnitt der getesteten Planung zwischen Wredestraße und Bertha-von-Suttner-Straße, sondern auf der gesamten Strecke der Radschnellverbindungstrasse zu rechnen.

Gleichzeit wird sich mit der Fertigstellung der U-Bahn bis Gebersdorf auch der MIV reduzieren, einerseits durch lokale Umsteiger, aber auch durch das dann vorgehaltene großzügige und attraktive P+R Angebot für Pendler aus dem Landkreis.

Die Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen in Nürnberg und den angrenzenden Städten und Landkreisen hat ein hohes Nutzerpotential für eine Radschnellverbindung auf der Relation bis nach Oberasbach / Zirndorf und nach Stein ergeben. Mit dem Bau der Neuen Rothenburger Straße zwischen Virnsberger Straße und Sigmundstraße wird auch in diesem Abschnitt ein attraktives Angebot für den Radverkehr bestehen. Die Entwicklung des Tiefen Feldes mit Wohnbebauung, Einzelhandel, Bürostandorten und einer Schule bringt zusätzliche Nutzer und Ziele entlang der Rothenburger Straße.

Der Verkehrsversuch wurde beendet.

Wenn auch im konkreten Fall der Versuch zeigte, dass die bauliche Umsetzung der Planung noch nicht dringlich ist, so ist der Versuch an sich aus Sicht der Verwaltung von hohem Wert. Mit geringen Kosten können komplexe verkehrliche Situationen modelliert werden, nicht nur in Bezug auf Radverkehr, sondern auch an anderen Stellen der Stadt. Die Verwaltung empfiehlt daher, sich öfter des Versuchs zu bedienen, um Gewissheit über erwartete oder befürchtete Effekte zu erlangen.
