



Vorlage - öffentlich -		
lfd. Nummer 1700	Jahr 2021	Geschäftsbereich 6

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Zuständigkeiten

Ausschuss für Verkehr und Mobilität	09.09.2021	Einbringung
Ausschuss für Verkehr und Mobilität	25.11.2021	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	09.12.2021	Kenntnisnahme

Betreff

Fahrradstraßenachse B Rüttenscheider Straße, Evaluation der Verkehrssituation

Datum: 18.11.2021

gez.: Beigeordnete Raskob

Beschlussvorschlag

**Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität und
die Bezirksvertretung II**

**nehmen den Bericht zur Evaluation der Verkehrssituation in der Fahrradstraßenachse B
(Rüttenscheider Straße) zur Kenntnis.**

Sachverhaltsdarstellung

Der Bau- und Verkehrsausschuss hat am 14. Mai 2020 den Bau und Baubeginn einer Fahrradstraße auf der Rüttenscheider Straße im Abschnitt von der Baumstraße bis zur Einigkeitsstraße (Achse B) empfohlen. Der Rat der Stadt Essen hat sodann am 27. Mai 2020 den Bau und Baubeginn beschlossen.

Der Beschluss umfasste die Empfehlung der Verwaltung, die Verkehrsentwicklung zu beobachten und die Ergebnisse nach Ablauf eines Jahres den politischen Gremien vorzustellen.

1. Evaluationsergebnisse

Die Fahrradstraße ist seit Juni 2020 in Betrieb, sodass die Verkehrsbeobachtung über den empfohlenen Jahreszeitraum abgeschlossen werden konnte. Mit der Evaluation wurde das Ingenieurbüro Ambrosius Blanke beauftragt, das auch schon die erste Untersuchung durchgeführt hatte.

Die beauftragte Verkehrsbeobachtung orientiert sich an der Struktur der vergangenen Verkehrsuntersuchungen aus 2019 (Drucksachen Nr.: 0558/2020/6). Die Befragungen und Messungen wurden nach Ablauf eines Jahres wiederholt, um vergleichbare Daten zum Zustand vor und nach Einrichtung der Fahrradstraße und somit Informationen zur Wirksamkeit der Maßnahme zu erhalten. Hierzu sei vorweggeschickt, dass sich die 2019 vergleichsweise freundlichere Witterung im diesjährigen Untersuchungszeitraum mit schlechterer Witterung und der Corona-Situation in den Ergebnissen zum Radverkehr widerspiegeln kann.

1.1 Verkehrsbelastung

Vergleich der Kfz- und Radverkehrsanteile auf der Rüttscheider Straße 2019 zu 2021

Verglichen wurde jeweils der Verkehrsanteil vom Gesamtverkehr auf der Rüttscheider Straße in den Zeitblöcken 6 bis 10 Uhr und 15 bis 19 Uhr an einem Werktag in den Jahren 2019 und 2021 jeweils an den Knotenpunkten südlich des Rüttscheider Sterns und nördlich der Florastraße.

Bereich Rüttscheider Stern

Südlich Rüttscheider Stern	Zeit	Kfz Verkehr 2019	Kfz Verkehr 2021	Radverkehr 2019	Radverkehr 2021	Radanteil 2019 [%]	Radanteil 2021 [%]
Fahrtrichtung Süd	6-10	778	706	209	109	21,2	13,4
Fahrtrichtung Nord	6-10	1164	903	290	235	19,9	20,3
Fahrtrichtung Süd	15-19	1083	1148	648	445	37,4	27,9
Fahrtrichtung Nord	15-19	1380	1276	293	373	17,5	22,6

Tabelle 1: Kfz- und Radverkehrsanteile südlich des Rüttscheider Sterns 2019 und 2021 im Vergleich

Für den Kfz-Verkehr zeigt sich eine gleichbleibend hohe Verkehrsbelastung, die am Nachmittag nochmals anwächst.

Das Radverkehrsaufkommen hat sich in dem Querschnitt insgesamt tendenziell verringert. Anders als beim Kfz-Verkehr ist eine unterschiedliche Verkehrsbelastung in den Morgen- und Nachmittagsstunden zu erkennen. Morgens ist der Verkehr in Richtung Norden und nachmittags in Richtung Süden stärker ausgeprägt. Dies könnte auf den Anteil der Berufspendler zurückzuführen sein, die von Rüttscheid kommend in Richtung Innenstadt unterwegs sind.

Bereich Florastraße

Südlich Rüttscheider Stern	Zeit	Kfz Verkehr 2019	Kfz Verkehr 2021	Radverkehr 2019	Radverkehr 2021	Radanteil 2019 [%]	Radanteil 2021 [%]
Fahrtrichtung Süd	6-10	481	528	53	76	9,9	12,6
Fahrtrichtung Nord	6-10	695	597	134	152	16,2	20,3
Fahrtrichtung Süd	15-19	1084	1030	220	296	16,9	22,3
Fahrtrichtung Nord	15-19	926	861	152	166	14,1	16,2

Tabelle 2: Kfz- und Radverkehrsanteile nördlich der Florastraße 2019 und 2021 im Vergleich

In diesem Querschnitt bleibt die Verkehrsbelastung nahezu unverändert hoch, während der Radverkehr - anders als im Kernbereich - insgesamt leicht zunahm. Diese Entwicklung dürfte auf die Einführung der Fahrradstraße zurückzuführen sein, weil Radfahrende nun die Fahrradstraße nutzen können und nicht mehr auf den sehr schmalen Bordsteinradweg ausweichen müssen. Auch in diesem Abschnitt ist sowohl für den Kfz- als auch für den Radverkehr die Nachmittagsspitze deutlich erhöht.

Die Erhebung ergab eine Erhöhung des reinen Kfz-Durchgangsverkehrsanteils über die gesamte Länge von südlich der Wittekindstraße bis nördlich der Klarastraße von rund 15 % auf 23 %. Im Kernabschnitt der Rüttscheider Straße zwischen Martin- und Klarastraße hat sich der Anteil des geradeausfahrenden Durchgangsverkehrs von rund 39 % auf 49 % in Nord-Südrichtung erhöht und von 33 % auf 26 % werktags in Süd-Nordrichtung verringert. Insgesamt besitzt im Querschnitt dieser Abschnitt einen hohen Durchgangsverkehrsanteil.

Erhebung des Durchgangsverkehrs auf der Rüttscheider Straße

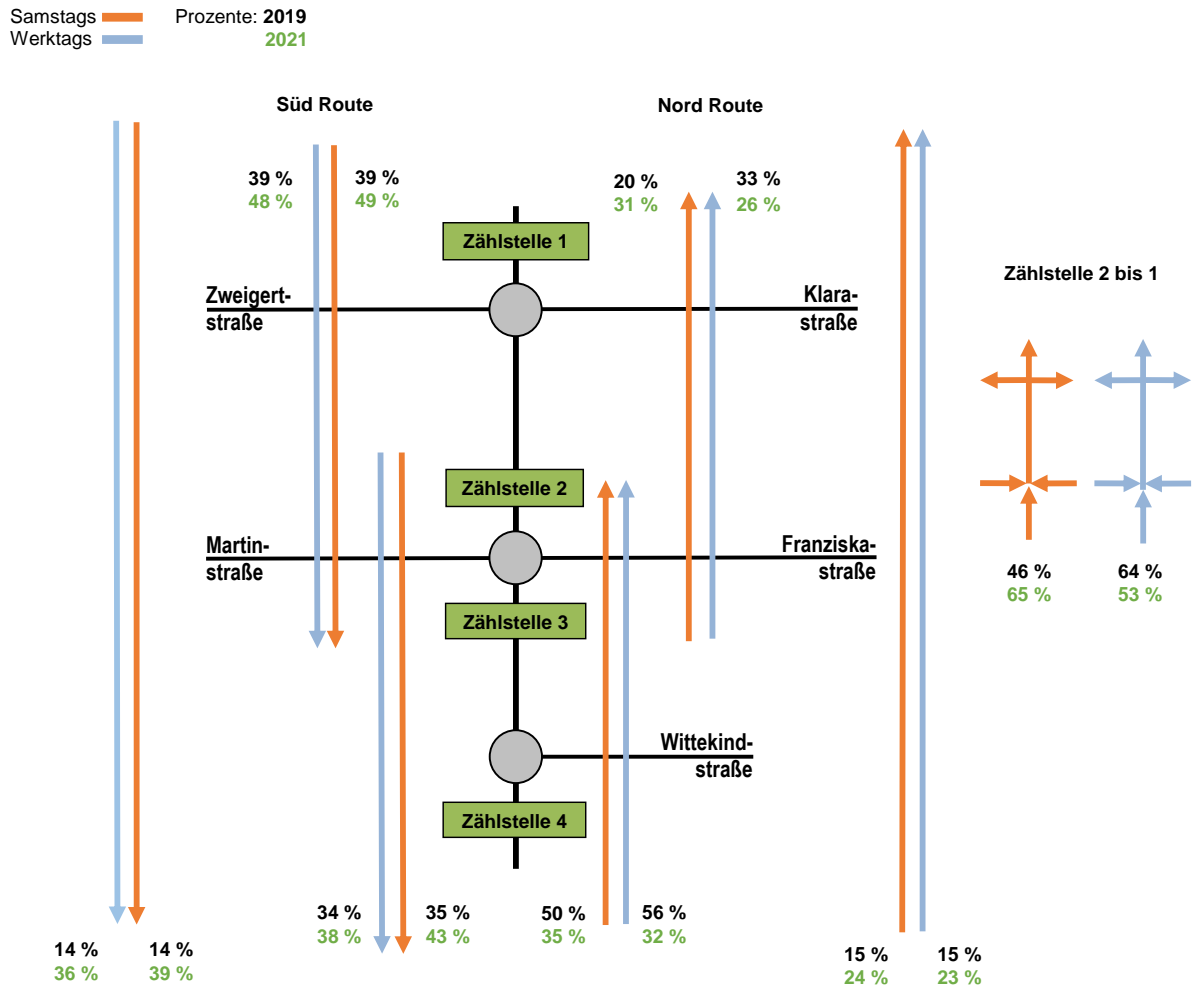


Abb. 1: Durchgangsverkehr Rüttscheider Straße (Vergleich 2019 – 2021)

Die Erhöhung des Durchgangsverkehrsanteils in Nord-Süd-Richtung kann unterschiedliche Gründe haben, die im Rahmen der Untersuchung nicht geklärt werden können. Keinen Einfluss auf den Durchgangsverkehr hat die Baustelle im Bereich Alfredstraße / Hohenzollernstraße / Bismarckstraße / Friedrichstraße, weil die Verkehrserhebungen vor Baustellenbeginn durchgeführt wurden.

1.2 Nutzerbefragung

Mit der Evaluation wurde wiederum eine Befragung von Radfahrenden, Zu Fuß Gehenden, Parkenden und Gewerbetreibenden an einem Werktag und einem Samstagvormittag mit jeweils 50 Personen pro Gruppe durchgeführt. Da es keine Möglichkeit gab, die auf der Fahrbahn befindlichen Radfahrenden oder Autofahrenden zu befragen, konnten nur die aus- bzw. absteigenden Personen als Nutzergruppe der Autofahrenden, bzw. Radfahrenden befragt werden. Die Befragung ist daher nicht repräsentativ, gibt aber einen groben Einblick aus der Sicht der Nutzenden.

Der überwiegende Anteil der Befragten gab auch diesmal an, zum Einkauf auf die Rüttenscheider Straße gekommen zu sein.

Beurteilung aus Fußgängersicht

Zu Fuß Gehende nutzen die Rüttenscheider Straße auch in der Freizeit und besuchen sie zu einem Anteil von 22 % täglich. Die Hälfte der befragten Zu Fuß Gehenden hat bis zur Rüttenscheider Straße ein anderes Verkehrsmittel genutzt. Zu Fuß Gehende nutzen alternativ überwiegend das Auto oder den ÖPNV. Ein geringer Teil von 12 % nutzt auch das Rad.

Die Situation der Fußgänger hat sich seit Einführung der Fahrradstraße insgesamt verbessert. Auf die Fragen:

Wie beurteilen Sie die vorhandene Qualität der Rüttenscheider Straße, antworteten

2021 84 % mit sehr gut – befriedigend

2019 72 % mit sehr gut – befriedigend

Innerhalb dieser Bewertungsgruppe stieg nach Einführung der Fahrradstraße der Anteil mit der Einschätzung „sehr gut“ von 2 % auf 22 % und der Anteil „befriedigend“ sank von 22 % auf 6 %.

Hat die Fahrradstraße die Qualität des Seitenraums für Fußgänger erhöht, antworteten

2021 82 % mit ja

2019 54 % mit ja

Diese Antworten zeigen, dass sich mit Anordnung der Fahrradstraße die damals bereits relativ gut befundenen Verhältnisse für Fußgänger nochmals deutlich verbessert haben. Dieses dürfte auch auf die Aufgabe des Bordsteinradwegs im südlichen Streckenabschnitt zurückzuführen sein.

Diese positive Veränderung gilt auch für die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Auf die Frage, ob die Zu Fuß Gehenden Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden hatten, antworteten

2021 26 % mit ja

2019 34 % mit ja

Beurteilung aus Radfahrersicht

Radfahrende nutzen die Rüttenscheider Straße häufig auch in der Freizeit. Täglich und mehrmals pro Woche nutzen 64 % der Radfahrenden die Rüttenscheider Straße, wobei dieser Anteil 2019 noch bei 78 % lag. Die häufigsten Konflikte treten mit Autos auf der Fahrbahn und im Knotenpunkt auf. Die Hälfte der Radfahrenden wünscht sich mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Die verkehrsrechtliche Regelung in Fahrradstraßen wird von Radfahrenden positiv eingeschätzt. 51 % schätzen aktuell das Verkehrsverhalten so ein, dass Radfahrende auf Fahrradstraßen die bevorrechtigte Verkehrsart sind, während diese Einschätzung 2019 nur 33 % teilten. Grundsätzlich wird die Fahrradstraße aber kritisch beurteilt.

Auf die Frage:

Wie beurteilen Sie die vorhandene Qualität der Rüttenscheider Straße, antworteten

2021 39 % mit sehr gut - befriedigend

2019 26 % mit sehr gut – befriedigend.

Zwar kann konstatiert werden, dass die Radfahrenden nach Einrichtung der Fahrradstraße die Qualität des Radfahrens auf der Rüttenscheider Straße mit einer höheren Zustimmung quittieren, doch ist die

positive Einschätzung mit 39 % immer noch gering. Denn 61 % der Radfahrenden finden die Qualität der Rütterscheider Straße für das Radfahren auch nach Einrichtung der Fahrradstraße immer noch nur ausreichend bis sehr schlecht.

Ursache für diese relativ schlechte Bewertung der Rütterscheider Straße dürfte das nach wie vor hoch empfundene Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Autofahrenden sein. Radfahrende bewerteten die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden wie folgt:

2021 81 % Konflikte mit Kfz und 12 % Konflikte mit zu Fuß Gehenden

2019 51 % Konflikte mit Kfz und 40 % Konflikte mit zu Fuß Gehenden.

Während sich die Konflikteinschätzung mit zu Fuß Gehenden deutlich verringerte – Aufgabe des sonstigen Radwegs – bleibt das Konfliktpotential zwischen Radverkehr und Autoverkehr auf sehr hohem Niveau. Gründe für diese Einschätzung können die nach wie vor hohe Kfz-Belastung, lange Rückstaus vor den LSA und Störungen infolge Park- und Ladevorgängen sein.

Diese Einschätzung hinsichtlich der empfundenen Verkehrssicherheit spiegelt sich auch in der Antwort auf folgende Frage wieder:

Würden Sie mehr mit dem Fahrrad fahren, wenn es mehr Fahrradstraßen in Essen geben würde?

Diese beantworteten 2021 54 % mit ja, aber 2019 68 % mit ja.

Zwar würde nach Aussage der Befragten auch 2021 das Fahrrad zukünftiger häufiger genutzt werden, aber die Erwartungen pro Rad – 2019 waren es immerhin 68 % - konnten anscheinend durch die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse auf der Rütterscheider Straße nicht erfüllt werden.

Beurteilung aus Autofahrersicht

Für die Autofahrer hat sich nach Anordnung der Fahrradstraße wenig verändert. Auf die Frage:

Wie beurteilen Sie die vorhandene Qualität der Rütterscheider Straße, antworteten

2021 27 % mit sehr gut – befriedigend

2019 26 % mit sehr gut – befriedigend.

Diese bleibend schlechte Einschätzung zeigt, dass die Qualität der Rütterscheider Straße aus Sicht der Autofahrenden nach Anordnung der Fahrradstraße unverändert ist. Gründe für die schlechte Einschätzung sind Konflikte mit Autos und Radfahrenden, lange Wartezeiten an den Ampeln aber auch das Parkangebot. Interessant ist, dass nach Einführung der Fahrradstraße die Konfliktwahrnehmung zu Autos stieg, während die zu Radfahrenden sank (von 50 % auf 41 %). Dies könnte ein Indiz für die Akzeptanz der Fahrradstraße sein, weil vermehrt Autofahrende den Vorrang des Radverkehrs akzeptieren.

Bemerkenswert ist auch, dass Autofahrende das Parkangebot derzeit leicht besser bewerten als 2019 (45 % statt 38 %), obwohl viele Längsparkstände durch Sondernutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass der mit dem Auto anreisende Besucher aktuell die Rütterscheider Straße täglich oder mehrmals pro Woche zu 30 % befährt, während er dies 2019 noch zu 68 % tat. Hier ist zu vermuten, dass der Besucher der Rütterscheider Straße derzeit verstärkt andere Verkehrsmittel nutzt. Die Befragten gaben an, außer mit dem Auto, häufig auch zu Fuß, oder mit dem ÖPNV unterwegs zu sein.

Beurteilung aus Sicht der Gewerbetreibenden

Die Wahl des Verkehrsmittels bei der Anfahrt zur Arbeit ist bei den befragten Gewerbetreibenden vermutlich von der Corona-Situation beeinflusst. Gewerbetreibende kommen überwiegend mit dem Auto zur Arbeit oder zu Fuß, 15 % fahren mit dem Rad zur Arbeit. Sie parken größtenteils im näheren Umfeld oder haben private Stellplätze. Nur ein Anteil von 5 % parkt nach eigenen Angaben auf der Rütterscheider Straße. Die Gewerbetreibenden gaben an, dass die Kunden überwiegend mit dem Auto oder zu Fuß zum Einkaufen kommen.

Die Akzeptanz der Gewerbetreibenden (bei der Befragung wurden größtenteils Einzelhändler befragt) zur Fahrradstraße hat sich erhöht. Die Skepsis vor den bis dahin „unbekannten“ Regelungen einer Fahrradstraße und die damit vermuteten negativen Auswirkungen auf den Kundenverkehr, hat sich nach Kenntnis der realen Bedingungen spürbar gelegt.

Auf die Frage:

Hat sich/wird sich die Attraktivität der Rütterscheider Straße durch eine Fahrradstraße ändern, gab es folgende Einschätzung:

2021	50 % unverändert	36 % besser	12 % schlechter	2 % keine Angabe
2019	4 % unverändert	30% besser	52 % schlechter	14 % keine Angabe

Hier wird deutlich, dass die anfängliche Sorge der Kaufleute, dass durch die Radfahrstraße die Attraktivität der Einkaufsstraße leiden würde, derzeit nicht mehr vorliegt.

Auf die Frage:

Hat die Einrichtung einer Fahrradstraße Auswirkungen auf die Anzahl der Kunden, antworteten

2021	80 % keine	4 % mehr	6 % weniger	10 % keine Angabe
2019	20 % keine	6 % mehr	48 % weniger	26 % keine Angabe

Der Vergleich zeigt, dass die Befürchtung eines Kundenverlustes erheblich geringer geworden ist. Nach einjähriger Praxis ist die überwiegende Einschätzung der Gewerbetreibenden, dass das Kundenverhalten auf der Rütterscheider Straße mit oder ohne Fahrradstraße unverändert bleibt.

Bezüglich des Parkraumes ist festzustellen, dass die Gewerbetreibenden diesen nach wie vor für unzureichend halten, wobei ähnlich, wie bei den Autofahrern, die Parkplatzsituation 2021 besser als 2019 eingeschätzt wird. Dies, obwohl viele Längsparkstände durch Sondernutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Auf die Frage:

Das Parkplatzangebot auf der Rütterscheider Straße und näheren Umgebung ist unzureichend, antworteten

2021	62 % ja	36 % nein
2019	75 % ja	9 % nein

Weiterhin wird das Fehlen von Ladezonen (70 % in 2021, 68 % in 2019) bemängelt.

2. Hinweise der Polizei

Die Verkehrsdirektion der Polizei hat mit Schreiben vom 16. August 2021 ihre grundsätzliche Unterstützung bei der Einrichtung der Fahrradstraße unterstrichen. Es wurden in einem Messzeitraum vom 29.06. bis 16.07.2021 Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten erfasst sowie Verkehrssituationen notiert, die Anlass geben, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die Wirksamkeit der Fahrradstraße zu verbessern.

Mit Schreiben vom 15. November 2021 hat der Polizeipräsident daher angekündigt, die Verkehrssituation weiter zu beobachten, um in der ersten Jahreshälfte 2022 zu einer fachlich fundierten Empfehlung zu kommen. Hierbei sollen unter anderem das Verkehrsaufkommen, das Verkehrsverhalten, Beschwerdeentwicklungen, das Verkehrsunfallbild und weitere Feststellungen im Rahmen der polizeilichen Präsenz vor Ort in die Beurteilung einfließen.

A. Gesamtkosten / Folgekosten

(Kostenberechnungen, Finanzierung und Veranschlagung siehe Anlage(n)_____)

- 1. Investitionen / sonstiger einmaliger Aufwand:** Ja Nein
 - 2. Kalkulatorische Kosten:** Ja Nein
 - 3. Personalkosten (z.B. Stellen, Stellenanteile, sonstige Personalkosten):** Ja Nein
 - 4. Sachkosten / sonstige Kosten:** Ja Nein
 - 5. Vorlagenvorprüfung erforderlich:** Ja Nein
- Zustimmung erfolgt:** Ja Nein

B. Auswirkungen auf den Klimawandel

Stufe 1

Vor-Einschätzung der Klimarelevanz

Auswirkungen auf den Klimaschutz	+ positiv	0 keine	- negativ
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>