

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.11.2020	öffentlich - Beschluss

Pop-Up-Radweg

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<p>Anlagen: Anlage 1: Lagepläne aktueller Pop-Up-Radweg Anlage 2: Tagesganglinie Radverkehr Anlage 3: Stellungnahmen</p>	

Beschlussvorschlag:

Variante A – Der Pop-Up-Radweg wird wieder rückgebaut

Variante B – Der Pop-Up-Radweg wird in eine dauerhafte Radverkehrsanlage umgewandelt (nicht empfohlen)

Variante C – Der BWA beschließt den Erhalt des Pop-Up-Radwegs und die Erweiterung bis zur Schwabacher Straße. Die Erweiterung wird ab nächstem Frühjahr angeordnet. Die Verwaltung wird beauftragt, Lagepläne für die Erweiterung zu erstellen, diese zu instruieren, Kosten einzuholen und die Erweiterung umzusetzen. Über die Ergebnisse wird in einem Jahr berichtet. Sollte die Variante C beschlossen werden, ist eine zusätzliche Ingenieursstelle (Vollzeit) zu schaffen und schnellstmöglich zu besetzen (Erläuterungen siehe Sachverhalt).

Sachverhalt:

Zwischenbericht Pop-Up-Radwege

Entsprechend des Beschlusses des Bau- und Werkausschusses vom 22.07.2020 zur „Einrichtung von Pop-Up-Radwegen“ (SpA/0849/2020) wurde schnellstmöglich der Pop-Up-Radweg in der Hornschuchpromenade (B 8) zwischen Jakobinenstraße und Stadtgrenze umgesetzt. Die offizielle Eröffnung des ersten Pop-Up-Radwegs in Fürth erfolgte am Freitag, den 07.08.2020. Im Vorfeld wurden die Lagepläne mit der Polizei, dem Straßenverkehrsamt und dem Tiefbauamt abgestimmt. Die umgesetzten Lagepläne sind in der Anlage 1 enthalten.

Die entstandenen Kosten decken sich mit den veranschlagten Kosten aus dem Beschluss SpA/0846/2020

Um eine Wirkung des Pop-Up-Radwegs quantifizieren zu können, wurden vor Herstellung des Pop-Up-Radwegs und nach dessen Herstellung Verkehrszählungen inklusive Radverkehrszählungen auf Höhe der Tankstelle (Hornschuchpromenade 35) durchgeführt. Die Erhebungstage sind in der Tabelle 1 dargestellt. Beide Zeiträume sind miteinander vergleichbar, da jeweils die gleichen Wochentage außerhalb der Ferienzeit erhoben wurden und das Wetter sonnig war. Die Erhebungen wurden jeweils über den gesamten Querschnitt (inklusive der Gehwege) über 24 Stunden erhoben.

	Ohne Pop-Up-Radweg	Mit Pop-Up-Radweg
Dienstag	21.07.2020	15.09.2020
Donnerstag	23.07.2020	17.09.2020

Tabelle 1: Erhebungstermine

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung sind in den Tabellen 2 und 3 dargestellt. Eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils im Querschnitt der Hornschuchpromenade (B 8) konnte nicht ermittelt werden. Die Tagesganglinien des Radverkehrs sind in der Anlage 2 enthalten. Auch die Anzahl der Kraftfahrzeuge die über den Querschnitt der Hornschuchpromenade fahren ist mit und ohne Pop-Up-Radweg nahezu gleich.

	Erhebungstag	Radfahrer/24h	Kfz/24h
Dienstag	21.07.2020	249	10.909
Donnerstag	23.07.2020	260	11.327

Tabelle 2: Kfz- und Radverkehrsbelastungen **ohne** Pop-Up-Radweg in der Hornschuchpromenade (B 8)

	Erhebungstag	Radfahrer/24h	Kfz/24h
Dienstag	15.09.2020	293	10.206
Donnerstag	17.09.2020	259	10.998

Tabelle 3: Kfz- und Radverkehrsbelastungen **mit** Pop-Up-Radweg in der Hornschuchpromenade (B 8)

Zudem konnte festgestellt werden, dass weiterhin ein erheblicher Anteil der Radfahrer auf dem Gehweg fährt. Ohne Pop-Up-Radweg fuhren im Juli 2020 19 % der Radfahrer auf der Straße, mit Pop-Up-Radweg konnte dieser Anteil im September 2020 auf 72 % gesteigert werden. Damit fahren weiterhin 28 % der Radfahrer auf dem Gehweg. Dies spiegeln auch die Rückmeldungen des Tiefbauamts und der Polizei wieder. Es wird seitens der Verkehrsplanung darauf hingewiesen, dass mit einem fortschreitenden Gewöhnungseffekt im Lauf der Zeit mehr Radfahrer auf die Straße fahren werden.

Um die Belange der Kraftfahrzeuge zu berücksichtigen wurde am Knotenpunkt Hornschuchpromenade (B 8) / Kurgartenstraße die Leistungsfähigkeit mit und ohne Pop-Up-Radweg untersucht. Zugrunde gelegt wurden Verkehrserhebungen von 2016. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zeigen, dass die Verkehrsqualität sowohl in der Morgen-, als auch in der Abendspitzenstunde mit einer mindestens ausreichenden Leistungsfähigkeit bewertet werden kann. Auftretender Rückstau kann nach einer gewissen Zeit immer wieder abgebaut werden. Geringe Kapazitätsreserven sind auch mit Pop-Up-Radweg noch vorhanden. Soll der Pop-Up-Radweg langfristig erhalten bleiben, können sich durch Anpassungen der Signaltechnik noch geringfügige Verbesserungen im Verkehrsablauf ergeben. Umgekehrt verbessert sich der Verkehrsablauf ohne Pop-Up-Radweg nur marginal.

Rückstauungen in der Kurgartenstraße, die zum Teil nach den Sommerferien zu beobachten waren, lassen sich durch die Sperrung der parallel zur Kurgartenstraße verlaufenden Adolf-Braun-Straße erklären. Zudem verläuft die offizielle Umleitung über die Herderstraße und die

Ludwig-Quellen-Straße/Kurgartenstraße. Nach Aufhebung der Vollsperrung wird die Verkehrsbelastung und somit auch der Rückstau wieder abnehmen und der Knotenpunkt Hornschuchpromenade (B 8) / Kurgartenstraße die Verkehrsbelastungen leistungsfähig aufnehmen. Die Bauarbeiten sind voraussichtlich am Freitag, 13. November 2020, abgeschlossen.

Zur Ermittlung der Wirkungen des Pop-Up-Radwegs wurden die fachlichen Meinungen des Tiefbauamts, des Straßenverkehrsamts, der Polizei und des ADFC eingeholt. Deren Rückmeldung sind in der Anlage 3 aufgelistet.

Weiteres Vorgehen

Variante A – Der Pop-Up-Radweg wird wieder rückgebaut

Aufgrund der geringen Zuwächse der Radfahrer auf dem Pop-Up-Radweg sieht der BWA den Verkehrsversuch des Pop-Up-Radwegs an dieser Stelle als gescheitert an. Es wird in näherer Zukunft kein weiterer Versuch unternommen diesen Bereich für Radfahrer attraktiver zu gestalten.

Der BWA stellt die Belange der Kraftfahrzeuge im Bereich der Gebhardtstraße über die Belange der Radfahrer. Die Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirats, dass 65 % der Wege auf den Umweltverbund entfallen sollen, wird damit nicht durch den Ausbau der Infrastruktur nachgekommen.

Variante B – Der Pop-Up-Radweg wird in eine dauerhafte Radverkehrsanlage umgewandelt

Der BWA beauftragt die Stadtverwaltung, aus dem Pop-Up-Radweg eine endgültige Radverkehrsanlage herzustellen und nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass hierfür ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs entfällt. Dies entspricht ungefähr dem jetzigen Zustand mit Pop-Up-Radweg. Der BWA nimmt zur Kenntnis, dass die Wirkung dieses Teilabschnittes auf den Anteil des Umweltverbunds eher gering ausfallen wird.

Die Variante B wird aus Sicht der Verkehrsplanung zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt, da ein Innenstadtkonzept für die Verkehrsführung bisher noch nicht ausgearbeitet wurde und damit irreversible Tatsachen geschaffen werden würden.

Variante C – Der BWA beschließt den Erhalt des Pop-Up-Radwegs und die Erweiterung bis zur Schwabacher Straße als Verkehrsversuch. Die Erweiterung wird ab nächstes Frühjahr angeordnet. Die Verwaltung wird beauftragt, Lagepläne für die Erweiterung zu erstellen, diese zu instruieren, Kosten einzuholen und die Erweiterung umzusetzen. Über die Erkenntnisse aus dem dann erweiterten Testabschnitt wird in einem Jahr berichtet.

Seitens der Verwaltung wird die Variante C empfohlen (weitere Begründung):

Der BWA beschließt den Erhalt des Pop-Up-Radwegs und die Erweiterung bis zur Schwabacher Straße. Die Erweiterung wird ab nächstem Frühjahr angeordnet. Die Verwaltung wird beauftragt, Lagepläne für die Erweiterung zu erstellen, diese zu instruieren und den Pop-Up-Radweg im Frühjahr 2021 herzustellen. Über die Ergebnisse des Verkehrsversuchs wird im Herbst 2021 berichtet.

Bedingt durch den Lückenschluss zwischen Schwabacher Straße und der Stadtgrenze in Richtung Nürnberg wird ein deutlicher Anstieg der Radverkehrszahlen erwartet. Hinzu kommt ein Gewöhnungseffekt der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.

Der Verkehrsversuch soll aufzeigen, in wie weit sich Radverkehrsanlagen zwischen der Schwabacher Straße und der Stadtgrenze realisieren lassen, bzw. ob räumliche, zeitlich und vor allem modale Verlagerungen des Kfz-Verkehrs möglich sind.

Wird die neu geschaffene Radverkehrsachse von der Bevölkerung gut angenommen, kann in einem weiteren Schritt über regelkonforme Radfahrstreifen in Richtung Nürnberg nachgedacht

werden bzw. erste Überlegungen für Radverkehrsanlagen in der Nürnberger Straße in Richtung stadteinwärts unternommen werden.

Bedingt durch den Entfall eines Fahrstreifens im Verlauf der B 8 in Richtung Nürnberg wird es in den Spitzenstunden ohne Veränderungen der Verkehrsbelastungen zu Verkehrsbehinderungen kommen. Schlüsselstelle ist der Knotenpunkt Hornschuchpromenade (B 8) / Jakobinenstraße. Um einen reibungslosen Kfz-Verkehrsablauf gewährleisten zu können, sind zwingend räumliche, zeitliche und modale Verkehrsverlagerung erforderlich.

Die Abbildung 1 zeigt den Modal-Split der Fürther Bevölkerungen für das Jahr 2005 und 2018. Es zeigt sich, dass der motorisierte Verkehr innerhalb von 13 Jahren um lediglich 2% Punkte abgenommen hat und der Radverkehr um 2 % Punkte gestiegen ist. Soll der Anteil der Radfahrer deutlich gesteigert werden sind einschneidende Maßnahmen zugunsten des Umweltverbunds erforderlich.

Der Pop-Up-Radweg zwischen der Stadtgrenze und der Schwabacher Straße wäre ein Test der Akzeptanz einer solchen Maßnahme. Daher ist es sinnvoll, den Verkehrsversuch über die Sommermonate anzuordnen. Die Verwaltung wird dem BWA im Herbst 2021 über die Ergebnisse des Verkehrsversuchs berichten.

Modal Split Fürth

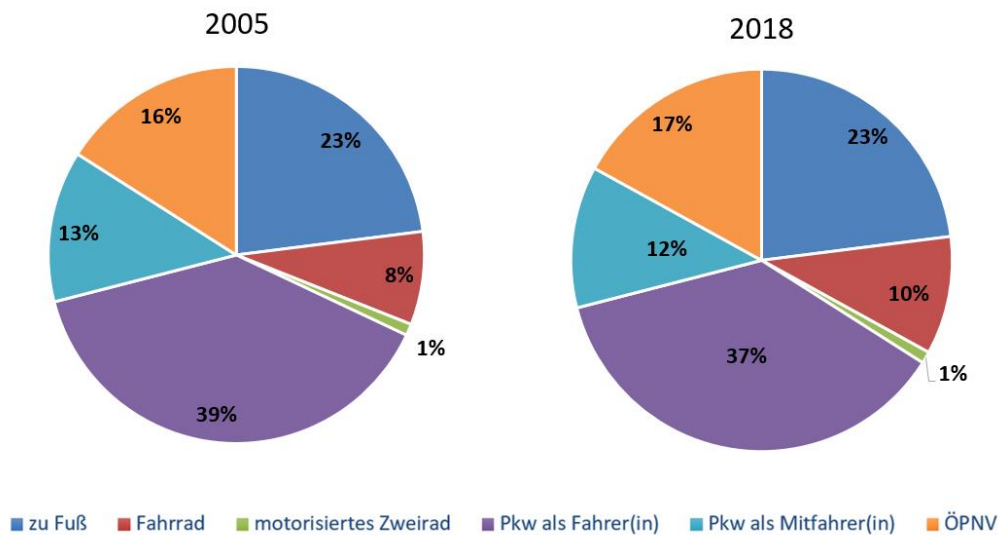


Abbildung 1: Modal Split Fürth

Die Vorbereitung und Umsetzung von Variante C ist in seiner Komplexität deutlich anspruchsvoller als der bisherige angeordnete Pop-Up-Radweg. Das liegt vor allem in zwei Planungsherausforderungen begründet:

- Die schwierige Ausgestaltung des Knotenpunktes Jakobinenstraße / Gebhardtstraße / Zählstraße und dessen verkehrstechnische Überarbeitung in Form der Verkehrsführung und Bemessung der Lichtsignalanlagen (Signalzeitenprogramme, Leistungsfähigkeitsuntersuchung) bilden den Flaschenhals in der Verkehrsführung.
- Die vorausschauende Verkehrsführung am Bahnhofplatz im Vorausgriff auf die Umgestaltung. Wünschenswert wäre es hier, den Pop-Up-Radweg in seiner Ausführung bereits so zu gestalten, dass er die Anforderungen an den Ideenwettbewerb der Mobilitätsdrehscheibe gerecht wird und damit bei einer erfolgreichen Testphase direkt übernommen werden kann.

Variante C kann mit dem derzeitigen Personalschlüssel nur als Verkehrsversuch (Pop-Up-Radweg) vorbereitet werden.

Sollte der Verkehrsversuch Ende 2021 als Erfolg gewertet werden und eine Überführung des Pop-Up-Radweges in einen Endzustand erfolgen, muss zwingend eine Vorplanung für diese Verkehrsachse mit Radverkehrsanlagen vorhanden sein.

Aufgrund der zahlreichen laufenden Projekte und der hohen Auslastung der Verkehrsplanungsabteilung kann die Vorplanung nicht mit dem verfügbaren Stellenschlüssel gedeckt werden. Diese Aufgaben können ohne Einschnitte bei anderen Projekten nur durch zusätzliches Personal bewältigt werden (Vollzeitäquivalent eines Ingenieurs / einer Ingenieurin). Angesichts zahlreicher weiterer Projekte der Verkehrsplanung sollte zu diesem Zweck eine Personalmehrung erfolgen, falls die Leistungsfähigkeit der Verkehrsplanung bei der Entscheidung für Variante C aufrecht erhalten bleiben und kein Aufschub in anderen laufenden Projekten erfolgen soll.

Die Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit und die entstehenden Kosten sind abhängig vom Beschluss des BWA.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 30.10.2020

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.11.2020

Protokollnotiz:

Der Bauausschuss entscheidet sich gegen 4 Stimmen für Variante A (Rückbau des Pop-Up-Radweges).

Die Verwaltung wird gleichzeitig **beauftragt**, im Wettbewerbsverfahren Hauptbahnhof die Einspurigkeit der Straßenführung ab der Schwabacher Straße bis zur Stadtgrenze aufzunehmen. Mit der Stadt Nürnberg sollen Gespräche über die Weiterführung des Radweges ab der Stadtgrenze geführt werden.

Beschluss:

Variante A – Der Pop-Up-Radweg wird wieder rückgebaut

~~Variante B – Der Pop-Up-Radweg wird in eine dauerhafte Radverkehrsanlage umgewandelt (nicht empfohlen)~~

~~Variante C – Der BWA beschließt den Erhalt des Pop-Up-Radwegs und die Erweiterung bis zur Schwabacher Straße. Die Erweiterung wird ab nächstem Frühjahr angeordnet. Die Verwaltung wird beauftragt, Lagepläne für die Erweiterung zu erstellen, diese zu instruieren, Kosten einzuholen und die Erweiterung umzusetzen. Über die Ergebnisse wird in einem Jahr berichtet. Sollte die Variante C beschlossen werden, ist eine zusätzliche Ingenieursstelle (Vollzeit) zu schaffen und schnellstmöglich zu besetzen (Erläuterungen siehe Sachverhalt).~~

Beschluss: mit Mehrheit beschlossen

Ja: 10 Nein: 4 Anwesend: 14