

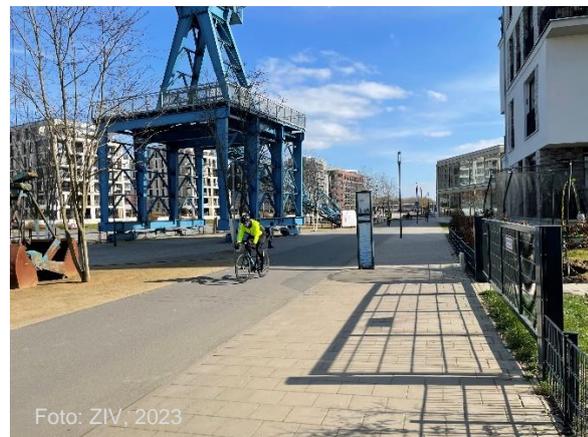
Radfernweg 3 Hessen

Analyse des Radverkehrsaufkommens am Offenbacher Hafen

Der Hessische Radfernweg 3 (R3) ist insgesamt 230 km lang und verläuft zwischen Rüdesheim (Rhein) und Tann in der Rhön. Von Wiesbaden bis Hanau wird er flussnah am Main geführt und verbindet u. a. Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach und Hanau. Insbesondere im Abschnitt zwischen Frankfurt und Offenbach erfolgt die Nutzung nicht nur durch den Fahrradtourismus, sondern auch intensiv durch den Alltagsradverkehr.

Lage der Zählstelle

Seit 2016 befindet sich im Hafen Offenbach am Mainkai eine Dauerzählstelle. Auf einer Informationsstele am Fahrradwegrand wird die Anzahl der erfassten Fahrräder angezeigt. Der R3 wird als Zweirichtungsradweg geführt und weist eine durchgehende Breite von 3,50 m auf. Er verläuft hier parallel zur Hafenallee / zum Nordring und ist u. a. am Goethering und an der Taunusstraße an das Offenbacher Fahrradnetz angebunden.



Ziel unserer Analyse ist, die Entwicklung des RV-Aufkommens seit 2017 aufzuzeigen. Hierfür wurde auf Zähldaten zurückgegriffen, die Hessen Mobil über den Dienstleister eco-counter tagesscharf veröffentlicht. In den Jahren 2019 und 2020 wurde der Radweg verbreitert und Rad- und Fußwegverkehr farblich getrennt markiert. Für baustellenbedingt entstandene Datenlücken wurden deshalb die Nachfragedaten anhand von Vergleichsdaten abgeschätzt.

Die jahresbezogene Auswertung der Dauerzählstelle am Offenbacher Hafen zeigt, dass der Radverkehr von 2017 bis 2022 um 17,0 % zugenommen hat. Nach einem Spitzen-DTV¹ von 2.388 Radfahrern/Tag im Jahr 2020 ging die Nachfrage allerdings wieder leicht zurück und erreichte 2022 1.960 Radfahrern/Tag. Bedarfsseitig würde der Radfernweg 3 in diesem Abschnitt somit eine Ausstattung als Rad-schnellverbindung rechtfertigen (Nachfrage ab 2.000 Radfahrern/Tag). Bezogen auf ein Kalenderjahr passieren demnach rund 750.000 Radelnde die Zählstelle – das entspricht der Einwohnerzahl von Frankfurt.

Tabelle 1: Radverkehrsnachfrage am Offenbacher Hafen

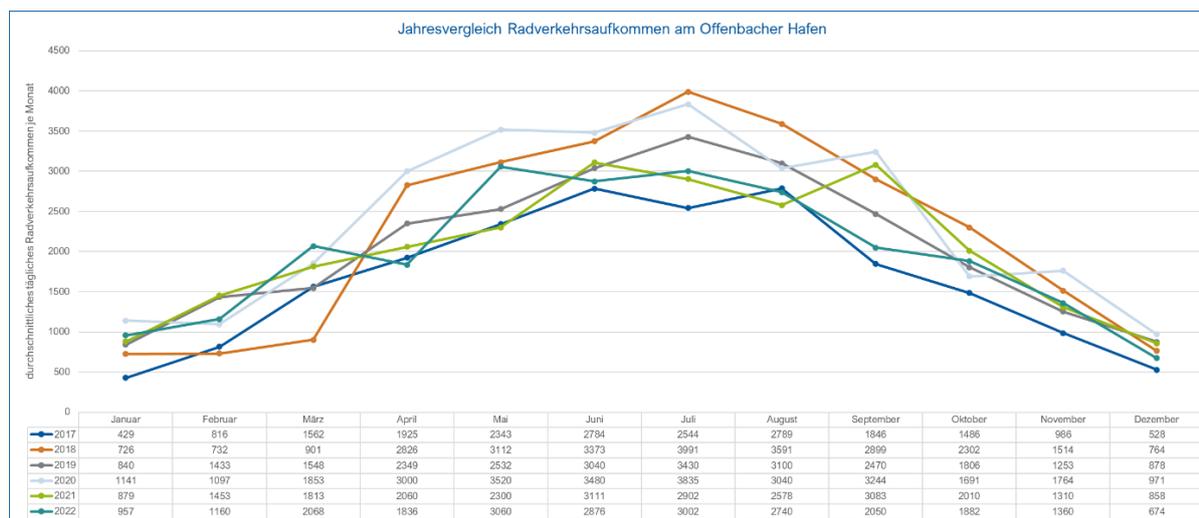
| Jahr | DTV | Veränderung | |
|------|-------|---------------------|-----------------|
| | | zum Vorjahr in % | zu 2017 in % |
| 2017 | 1.675 | | |
| 2018 | 2.235 | 33,4% | 33,4% |
| 2019 | 2.059 | -7,9% | 22,9% |
| 2020 | 2.388 | 16,0% | 42,6% |
| 2021 | 2.031 | -14,9% | 21,3% |
| 2022 | 1.960 | -3,5% | 17,0% |

Quelle: Ecocounter und eigene Auswertungen

Um die jahresbezogenen Schwankungen zu erklären, wurden für die sechs Betrachtungsjahre monatscharfe Ganglinien erstellt. Abbildung 1 zeigt die Nachfrage je Monat für die Jahre 2017 bis 2022. Es ist zu erkennen, dass das Radverkehrsaufkommen 2018 vor allem in den Sommermonaten am höchsten war. Hier wurde im Juli 2018 ein DTV von fast 4.000 Radelnden erreicht. In den Jahren 2021 und 2022 lag der Juli-DTV rund 25 % niedriger, nämlich bei etwa 3.000 Radelnden. Generell sind die Schwankungen in den radfahrfreundlichen Monaten März bis September recht hoch.

Es ist bemerkenswert, dass die Unterschiede in den Herbst-/Wintermonaten November – Februar weniger ausgeprägt sind. Verallgemeinernd lässt sich festhalten, dass der höchste Monats-DTV um den Faktor 5 bis 7 höher liegt als der niedrigste DTV eines Kalenderjahres.

Abbildung 1: Jahresvergleich des Radverkehrsaufkommens am Offenbacher Hafen



Quelle: data.eco-counter.com, eigene Darstellung

Die hohen Radverkehrszahlen für die Sommermonate 2018 sind vor allem auf die im Sommer 2018 für längere Zeit andauernden hohen Temperaturen zurückzuführen (vgl. op-online.de)

¹ DTV: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (für alle Tage eines Kalenderjahrs)

„Rekord auf Mainweg“, 2018). Dies zeigt auch eine genauere Analyse der Durchschnittstemperaturen. Diese lagen laut Daten des Deutschen Wetterdienstes für den Juli und August 2018 bei 22,4 und 21,7 °C und damit ca. 2°C über den Temperaturen des Vorjahres. Außerdem ist der Anstieg auf die Sperrung des S-Bahntunnels im Stadtgebiet Offenbachs und einen insgesamt kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrs zurückzuführen (vgl. op-online.de „Rekord auf Mainweg“, 2018). Dennoch kann der große Anstieg auch auf ein insgesamt gestiegenes Radverkehrsaufkommen zurückgeführt werden.

Auswirkungen der Corona Pandemie

Der Nachfragesprung in den Frühjahrs- und Sommermonaten 2020 können aus einer Kombination von günstigen Witterungsbedingungen und den Folgen der Corona-Pandemie gut erklärt werden. Da Reisen mit Übernachtungen im In- und Ausland gar nicht oder nur eingeschränkt möglich waren, haben viele Menschen die Möglichkeiten der Naherholung genutzt – bei idealen Bedingungen zum Radfahren. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dem Nachfragesprung überwiegend um Freizeitverkehre handelt.

Der Anstieg des Radverkehrs in Verbindung mit der Corona-Pandemie lässt sich jedoch – zumindest an der hier untersuchten Zählstelle in Offenbach – nicht als ein Dauereffekt nachweisen. Schon 2021 sank die Nachfrage auf das Vor-Corona-Niveau, bei genauerer Analyse vor allem ausgelöst durch niedrigere Niveaus in den Monaten April, Mai, Juli und August im Vergleich zu den Vorjahresmonaten. Auch 2022 wurden in den Monaten April, Mai, Juli und September die DTV der jeweiligen Bezugsmonate aus dem Jahr 2020 deutlich unterschritten.

Da den Ursachen hier nicht gezielt nachgegangen wurde, können an dieser Stelle nur generelle Erklärungsversuche angeboten werden. Neben den witterungsbedingten Einflüssen könnte auch eine Rolle gespielt haben, dass zumindest bereits 2022 Urlaubsreisen weniger Unwägbarkeiten in der Planung unterlagen als noch in 2020 oder 2021. Urlaubsreisen haben die Erholungsoptionen, die unter Lock-Down-Bedingungen möglich waren, abgelöst. Viele Firmen ermöglichen ihren Beschäftigten weiterhin die Arbeit von zuhause. Bezogen auf 2022 spielte sehr wahrscheinlich auch die Einführung des 9-Euro-Tickets im Öffentlichen Verkehr (ÖV) eine Rolle (Juni – August 2022), da viele Radfahrende auch als ÖV-affin gelten.

Witterungsbedingte Auswirkungen

Zu den jahreszeitlichen Schwankungen wurden folgende Analysen vorgenommen: Die Variationen stehen in einem ursächlichen Zusammenhang mit den Temperaturen und dem Niederschlag. Dies erklärt in Teilen die Unterschiede zwischen 2018 und 2021 und damit die niedrigeren Zählraten 2021. In jenem Jahr lag die Jahresdurchschnittstemperatur bei 10,3°C und damit 1,7°C unter der Durchschnittstemperatur von 2018 (wetterkontor.de).

Darüber hinaus hat auch der Niederschlag einen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen. Beispielsweise war das Radverkehrsaufkommen im Mai 2022 (DTV: 3.000) im Vergleich zu 2021 (DTV: 2.300) deutlich höher, was auf den geringen Niederschlag im Mai 2022 zurückgeführt werden kann (wetterkontor.de).

Alltags- oder Freizeitverkehr?

Zu diesem wichtigen Aspekt fehlen in den zur Verfügung stehenden Daten die nötigen Differenzierungen. Hierzu müssten Tagesganglinien ausgewertet werden, um grobe Zuordnungen des Radverkehrs zu den beiden Fahrtzwecken vornehmen zu können. Typischerweise können aus Stundengruppen, Tageszeiten und Wochentagen indirekte Rückschlüsse auf den Fahrtenanlass gezogen werden. Ohne einer detaillierten Analyse vorgreifen zu wollen, ist davon auszugehen, dass der Alltagsverkehr (ausbildungs- und

berufsbedingtes Pendeln) im Jahresverlauf weniger Schwankungen unterliegt als der Freizeitverkehr.

Unter der Annahme, dass der Alltagsverkehr von Oktober bis März etwa 40 - 50 % der Gesamtnachfrage ausmacht und in den nachfragestarken Monaten April – September einen Beitrag von 25 - 30 % leistet, ergibt sich überschlägig ein Alltagsanteil der Radelnden von bis zu 30 % bezogen auf das Gesamtjahr.