

6. September 2019, 21:43 Uhr Maxvorstadt

Eine Spur weniger und doch kein Stau

Als Radler an der Gabelsbergerstraße einen eigenen Streifen erhalten, sagen Kritiker ein Verkehrschaos voraus. Doch eine Datenauswertung zeigt nun: Autofahrer sind nur einige Sekunden länger unterwegs

Von Johannes Korsche, Maxvorstadt

Die Kritik war laut, als auf weiten Teilen der Gabelsbergerstraße eine Autospur zum Fahrradstreifen wurde. Von einer "Staufalle in der Maxvorstadt" war nach der neuen Spuraufteilung 2015 zu lesen. Vier Jahre später kommt eine Verkehrsuntersuchung zu einem erstaunlichen Ergebnis: Das dauerhafte Verkehrschaos auf der Verbindung zwischen Dachauer Straße und Altstadtringtunnel ist ausgeblieben. Auch auf den umliegenden Ausweichrouten verbringen die Autofahrer nicht signifikant mehr Zeit. "Wenn wir über das Thema Verkehr sprechen, lassen wir uns oft von unserer eigenen Wahrnehmung oder Annahmen leiten, die nicht auf Fakten und objektiven Messergebnissen basieren", sagt TomTom-Sprecherin Sarah Schweiger. Die Gabelsbergerstraße "ist ein schönes Beispiel dafür."

Der Navigationsdienst TomTom hat die Durchschnittsgeschwindigkeit entlang der Gabelsbergerstraße aus den Jahren 2013/2014 und 2016/2017 ausgewertet - vor und nach der neuen Spurverteilung. Besonders die Pendlerzeiten, morgens zwischen 6 und 10 Uhr und nachmittags zwischen 15 und 19 Uhr seien analysiert worden. Das Ergebnis: Zwar sei "durchaus eine Erhöhung der Reisezeit entlang der Gabelsbergerstraße" festzustellen. Allerdings fällt der Zeitverlust moderat aus, so brauchen Autofahrer für die 1,5 Kilometer lange Gabelsbergerstraße morgens nur 21 Sekunden länger und abends nur 12 Sekunden länger. Die Fahrtzeit habe sich nicht wesentlich erhöht, sagt Schweiger, "allerdings unter Zunahme der Staugefahr".

Daher sei man zu dem Schluss gelangt, dass "die Auswirkungen des Fahrradstreifens für die Reisezeiten des motorisierten Individualverkehrs nicht wirklich gravierend ausfallen". Wenngleich die "stärksten Veränderungen im Verkehrsfluss" entlang der Gabelsbergerstraße genau dort zu messen sind, wo die neue Radspur verläuft - zwischen Dachauer und Arcisstraße. Dass die Folgen der veränderten Spuraufteilung nur so klein sind, hatten Schweiger und ihr Team nicht erwartet. Ihre erste Reaktion auf die veränderte Straßenaufteilung sei gewesen: "Das muss gravierende Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben."

Für die Analyse griff TomTom auf Daten zurück, die dem Unternehmen anonymisiert über verschiedene Kanäle zugehen - zum Beispiel, wenn in dem Auto ein GPS-Navigationsgerät der Firma fest eingebaut ist oder eine entsprechende App auf dem Smartphone installiert ist. Die Daten werden auch gesendet, wenn das Navi ausgeschaltet ist, allein der Ortungsdienst muss aktiviert sein. In Deutschland teilt dem Unternehmen zufolge etwa "jedes sechste Fahrzeug auf der Straße" auf diese Weise Informationen mit der TomTom-Datenbank. Daraus speisen sich die Echtzeit-Verkehrsangaben für TomTom-Nutzer. Wie viele Autofahrten in die Analyse der Gabelsbergerstraße geflossen sind, kann die Firma aus technischen Gründen allerdings nicht genau beziffern. Wie aussagekräftig die Daten sind, lässt sich an einem Beispiel zeigen. Zwar wisse man es nicht, wie es in der Analyse heißt, aber die Daten legen nahe, dass mindestens zwei Ampeln optimiert wurden. Tatsächlich bestätigt das Kreisverwaltungsreferat, dass nach der neuen Spuraufteilung die Grünzeiten für Autofahrer verlängert wurden, um eine "grüne Welle" zu ermöglichen.

Eine weitere Befürchtung hat sich laut TomTom-Daten nicht bestätigt. So kam es nicht zu Staus auf den umliegenden Straßen, weil Autofahrer die Gabelsbergerstraße lieber umfahren. Auf Ausweichrouten sei zu den Spitzenzeiten "keine durchgehende Erhöhung der Reisezeit" gemessen worden. Angeschaut haben sich die Analysten die nördlich gelegene Theresienstraße. Hier sei die Situation "im Großen und Ganzen gleich geblieben", streckenweise sogar leicht besser geworden. Daraus schließt die Untersuchung, dass es auf der nördlichen Parallelstraße "wahrscheinlich keine Umfahrung der Gabelsbergerstraße" gab. Auch der Verkehrsfluss über südliche Routen wie Lenbachplatz, Elisen- und Marsstraße habe sich nicht nennenswert verschlechtert. Gleiches gelte für die Fahrt auf Ludwig- und Brienner Straße, mit Ausnahme von Herbst und Winter 2016, als Bauarbeiten den Verkehr zwischen Seidlstraße und Königsplatz dort stark verlangsamten. Das sei also nicht auf die neue Radspur zurückzuführen, heißt es in der Untersuchung.

Besonders überraschend sind die Auswirkungen auf die Sandstraße. 2015 war noch von Rückstau bis in die Nymphenburger Straße die Rede. Der scheint sich wieder aufgelöst zu haben, die TomTom-Erhebung kommt sogar zum Ergebnis, der Verkehr auf der Sandstraße,

der Verbindung für Autofahrer zwischen Nymphenburger und Gabelsbergerstraße, sei 2016/2017 schneller geflossen als noch in den Jahren davor. Auch das Linksabbiegen von der Nymphenburger auf die Sandstraße verlangsamte sich nicht.

In den kommenden Jahren wird der Radverkehr im Kunstareal mehr Platz bekommen. Der Stadtrat billigte im November 2018 ein neues Verkehrskonzept für das Kunstareal. Radler fahren künftig auf der gesamten Länge der Gabelsbergerstraße auf einer eigenen Spur, noch endet diese kurz vor der Luisenstraße abrupt.

URL: www.sz.de/1.4590485

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 07.09.2019

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.