

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0212/2018/IV

Datum:
14.11.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Masterplan „Grüne Welle“

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 27. Dezember 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.11.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	20.12.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates nehmen die Information der Verwaltung zum Masterplan „Grüne Welle“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	
Folgekosten:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Anfrage nach einem „Masterplan Grüne Welle“ kann von der Verwaltung derzeit nicht beantwortet werden. Es ist momentan nicht absehbar, dass ein solcher aufgestellt werden kann. Die sogenannte „Grüne Welle“ ist ein vielfacher Wunsch aller Verkehrsteilnehmenden. Jeder Verkehrsteilnehmende wünscht sich individuell einen reibungslosen Verkehrsfluss und leitet daraus Forderungen für seine Belange ab. Um die unterschiedlichen und oft gegensätzlichen Belange aller Verkehrsteilnehmenden zusammenführen und umsetzen zu können, bedarf es deshalb eines knoten-, netz- oder streckenabhängigen abgestimmten Konzeptes.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 28.11.2018

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 20.12.2018

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

1. Anlass

Mit dem Antrag der CDU Gemeinderatsfraktion vom 13.04.2017 (0028/2017/AN) wird die Verwaltung um eine Mitteilung zum Sachstand und Fortgang der „Grünen Welle“ in Heidelberg gebeten.

2. Sachstand

Das Thema „Grüne Welle“ beziehungsweise „Koordinierte Verkehrssteuerung“ ist häufig sehr emotional geprägt und hat zahlreiche Facetten.

Alle Verkehrsteilnehmende, ob Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger oder der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nehmen für sich individuell in Anspruch, dass ihre jeweiligen Hauptachsen durch die Lichtsignalanlagen bei Annäherung freigegeben werden.

Zu diesem Konfliktpotential aus Fuß-, Rad- und Kraftverkehr kommt die Forderung nach Beschleunigung und Vorrang von Bussen und Straßenbahnen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dieser Vorrang ist im ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg festgehalten:

§ 3 Grundsätze der Planung

(3) Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Dabei soll der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang erhalten. (Auszug aus Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 1, 2, 6, 7 und 10 geändert sowie §§ 14 bis 18 angefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Oktober 2017 (Gesetzblatt Seite 557))

Die Koordinierung des schienengebundenen ÖPNV auf den städtischen Hauptachsen parallel zum MIV ist technisch in der Regel gut lösbar. Konflikte entstehen dagegen hauptsächlich durch den Busverkehr, da Busse in der Regel in die Nebenstrecken ein- und ausfahren und damit die Hauptstrecken des MIV und die dort gewünschten „Grünen Wellen“ queren. Die gleichzeitig umzusetzende Priorisierung des ÖPNV schafft Konflikte. Hilfreich ist hier die Betrachtung von Verkehrsnetzen wie in Bergheim und der Zufahrt Berliner Straße. Hier werden durch ständige Überprüfung der Verkehrszustände (Wartezeiten) die optimalsten Schaltungen für eine Vielzahl von Knoten abgestimmt und gesteuert.

Die Bearbeitung des mit Zielkonflikten behafteten Themas ist sehr komplex und zeitintensiv. Die Betrachtung von koordinierten Steuerungen kann netz- und streckenbezogen erfolgen. Dies wird anlassbezogen grundsätzlich gemacht wie folgende Beispiele zeigen.

a) Bei den Planungen zur Dossenheimer Landstraße wurden im Zuge der verkehrstechnischen Untersuchung im nördlichen Teil der stark belasteten Berliner Straße Potentiale für Verbesserungen sowohl des Kraftverkehrs als auch des ÖPNV erkannt, die sukzessive umgesetzt werden.

b) Gleichzeitig wird derzeit an der Überarbeitung der Lichtsignalsteuerung zwischen Rohrbach Markt und Freiburger Straße gearbeitet. Hier soll die Priorisierung des ÖPNV mit den Belangen des MIV abgeglichen und verbessert werden.

Aufgrund des hohen Arbeitsdrucks im Zuge der dargestellten Neubaumaßnahmen, derzeit insbesondere in der Bahnstadt, stadtweit am Thema „Grüne Welle“ zu arbeiten. Aus diesem Grund konnten die zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 400.000 € im Jahr 2018 nur teilweise bewirtschaftet werden.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
UM1	+	Umweltsituation verbessern
		Begründung: Grüne Wellen tragen zur Verflüssigung des Verkehrs bei.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck