

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0169/2020/IV

Datum:
31.08.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Trendanalysen des Kraft- und Radverkehrs in
Heidelberg**

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	16.09.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Informationen zu Trendanalysen des Kraft- und Radverkehrs in Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• laufende Kosten Ergebnishaushalt	30.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Ansatz in 2020	30.000
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Stadt Heidelberg führt als Grundlage für die Verkehrsplanung regelmäßig Verkehrserhebungen zu Kraftfahrzeugen und Radfahrenden durch. Hiermit wird über Verkehrszählungen und Trendanalysen informiert.

Begründung:

1. Verkehrserhebungen

2015, 2012 und 2010 wurde in den Vorlagen Drucksache 0206/2015/IV, 0142/2012/IV und 0036/2010/IV über den damals aktuellen Stand und die Problematik der Vergleichbarkeit von Verkehrszählungen berichtet. Im Folgenden informiert die Verwaltung über die in der Zwischenzeit erfolgten Erhebungen und versucht anhand geeigneter beziehungsweise verfügbarer Daten einen Trend hinsichtlich der Verkehrsbelastung auf verschiedenen Abschnitten zu beschreiben.

1.1. Fünf-Jahres-Zählungen und Verkehrsmonitoring des Regierungspräsidiums Tübingen

Seit 2010 wird von der Stadt Heidelberg im Auftrag der Landesstelle für Straßentechnik des Regierungspräsidiums Tübingen ein automatisches Verkehrsmonitoring durchgeführt. Ausgewählte Querschnitte auf Bundes- und Landesstraßen werden mittels Leitpfostenzählgeräten erhoben.

Die betroffenen Querschnitte befinden sich eher in peripherer Lage. Die für Heidelberg relevanten Querschnitte werden seit 2015 kontinuierlich aufbereitet und können mit Stand von August 2020 aus Anlage 01 entnommen werden. Der Querschnitt 20 mit der Nummer 6617 1214 auf der L600a/Speyerer Straße ist als einzige Dauerzählstelle mit Hauptverkehrsachsenfunktion im Stadtgebiet Heidelberg separat in Anlage 02 aufbereitet.

Werden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken des jährlichen Verkehrsmonitorings zwischen 2010 und 2019 betrachtet, so fällt auf, dass bei circa einem Drittel der 22 Zählstellen ein Rückgang zu verzeichnen ist. Die übrigen Differenzen bewegen sich im üblichen Schwankungsbereich.

1.2. Verkehrszählungen des Amts für Verkehrsmanagement

Im Rahmen verschiedener Projekte und eines Zählkonzeptes werden relevante Knotenpunkte und Querschnitte gezählt. Die Zählungen werden zum Großteil von eigenem Personal durchgeführt. Die Zählungen werden sowohl projektbezogen durchgeführt und dienen dabei der Bearbeitung konkreter Fragestellungen, werden aber auch im Rahmen eines Zählkonzeptes zur Erarbeitung einer stadtweiten Übersicht über die verschiedenen Verkehrsbelastungen genutzt.

Dazu gehören unter anderem:

- Seit 2015 insgesamt 302 stadtweite 24-Stunden-Zählungen überwiegend an Knotenpunkten
- Seit 2018 33 mehrtägige Querschnittszählungen mit zusätzlicher Geschwindigkeitserfassung
- Dauerzählungen der Radfahrenden an 14 Standorten.

Das Amt für Verkehrsmanagement ist aktuell im Besitz von drei Zählkameras. Diese Kameras können an Knoten und an Querschnitten angebracht werden. Mittels automatisierter Verfahren, wie beispielsweise Mustererkennung, wird das Videomaterial ausgewertet. Des Weiteren werden seit 2018 Querschnittszählungen per Seitenradargeräte durchgeführt. Diese Geräte können zusätzlich zur Erfassung und Klassifizierung der Verkehrsteilnehmenden auch Geschwindigkeiten aufzeichnen. Außerdem werden seit 2014 Radfahrende in Heidelberg dauerhaft durch Fahrradzählstellen erfasst. Das Netz dieser Zählstellen wurde dabei kontinuierlich ausgebaut, sodass aktuell durch 18 Geräte an 14 Standorten Daten gesammelt werden.

1.2.1. KFZ-Trendanalyse in Heidelberg

Über die Ziele, Voraussetzungen, Vergleichbarkeit und Einflussfaktoren von Trendanalysen wurde in der Vorlage 0206/2015/IV im Kapitel 1.2.1 informiert.

Auf Basis der für eine Trendanalyse geeigneten beziehungsweise verfügbaren Daten sind verschiedene Querschnitte in Heidelberg für eine Trendanalyse zu betrachten. Anlage 03 enthält einen Übersichtsplan der Querschnitte und die zugrundeliegenden Zählraten, die zwischen 1999 und 2019 erhoben wurden.

Zu beachten ist, dass es sich bei älteren Zählungen oftmals nicht um 24-Stunden-Zählungen handelt. Auf dies und auf besondere einflussnehmende externe Faktoren, wie die Einführung der S-Bahn im Jahr 2003, wurde in Vorlage 0206/2015/IV unter Kapitel 1.2.2 näher eingegangen.

Zu beachten ist, dass Verkehrszählungen an einem Stichtag nur Näherungswerte an die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liefern. Schwankungen von einem Tag auf den nächsten sind der Regelfall. Dabei sollte sowohl auf die prozentualen als auch auf die absoluten Differenzen geachtet werden. Je höher die DTV an einem Querschnitt ist, desto kleiner sind in der Regel die relativen Schwankungen.

In Anlage 3 haben die Ordinaten aller Diagramme den gleichen Minimal- und Maximalwert. Dafür wurde sich trotz der unterschiedlichen Verkehrsstärken entschieden, um vorschnelle Aussagen zu nur augenscheinlich bestehenden Trends vorzubeugen.

Festhalten lässt sich jedoch, dass trotz weiterem Bevölkerungswachstum der Stadt Heidelberg das Kraftfahrzeug (KFZ)-Verkehrsaufkommen, unter Berücksichtigung des üblichen Schwankungsbereichs, konstant geblieben ist.

1.2.2. Fahrrad-Trendanalyse in Heidelberg

Von den 18 Fahrrad-Zählgeräten sind 14 erst seit Ende 2018 oder später in Betrieb. Die übrigen 4 erfassen seit 2015 oder 2016 und eignen sich somit für eine Trendanalyse:

1. Ernst-Walz-Brücke im westlichen Seitenraum
2. Plöck, Querschnitt
3. Gaisbergstraße, Querschnitt
4. Mannheimer Straße, Querschnitt

Die Daten dieser Standorte sind in Anlage 04 aufgeführt. Da es sich hierbei nicht um Momentaufnahmen, sondern um die durchschnittlichen Tagesverkehre anhand von dauerhaften automatischen Zählungen handelt, lässt sich anhand dieser Daten eine verlässliche Aussage über die Entwicklung des Radverkehrs an diesen Standorten und damit eingeschränkt auch für die gesamtstädtische Entwicklung des Radverkehrs treffen.

So ist die Summe der Radfahrenden an diesen Standorten zusammengenommen um rund 10% von 2016 auf 2019 gestiegen. Am stärksten stieg das Verkehrsaufkommen in diesem Zeitraum auf der Mannheimer Straße mit rund 20%, gefolgt von der Gaisbergstraße mit rund 15% und der Ernst-Walz-Brücke mit rund 9%. In der Plöck lag der Anstieg lediglich bei circa 3%, wobei im Vergleich die meisten Radfahrenden auf der Plöck festzustellen sind.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Keine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

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:
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Verkehrszählungen sind wichtige Voraussetzungen und Grundlagen für verkehrliche Maßnahmenplanung. Die vorliegenden Ergebnisse helfen, Verkehrsentwicklung in Heidelberg nachzuvollziehen und unterstützen konzeptionelle Planungen durchzuführen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Landesverkehrszählungen in Heidelberg
02	Verkehrsentwicklung Dauerzählstelle L600a
03	Trendanalyse Kraftfahrzeug (KFZ): Hauptverkehrsstraßen in Heidelberg
04	Trendanalyse Radverkehr in Heidelberg