

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0 217/2021/IV**

Datum:

11.10.2021

Federführung:

Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Verkehrszählungen**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	20.10.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	10.11.2021	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

Drucksache:

**0 217/2021/IV**

00328601.doc

...

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Informationen zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• laufende Kosten <b>Ergebnishaushalt für Verkehrszählungen</b>	<b>20.000</b>
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Ansatz in 2021 und 2022 pro Jahr	<b>20.000</b>
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Bezüglich des Anliegens im Antrag 0071/2021/AN zu Verkehrszählungen wird auf die Informationsvorlage „Trendanalysen des Kraft- und Radverkehrs in Heidelberg“ vom 31. August 2020 beziehungsweise die Drucksache 0169/2020/IV verwiesen. Die Heidelberger Verkehrsprognose ist das Resultat einer Wenn-Dann-Betrachtung. Folgerichtig sollen mit dieser Szenarien-Technik die Untersuchungen zur Aufstellung vom Verkehrsentwicklungsplan 2035 durchgeführt werden, um das Erreichen von Zielen zu prüfen.

## Begründung:

Mit der Begründung, dass die letzten Verkehrszählungen dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss im Jahre 2015 vorgelegt wurden, wird im Antrag 0071/2021/AN der Bedarf einer Aktualisierung geäußert. Eine Vorlage zu Verkehrszählungen gab es das letzte Mal im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 16. September 2020 mit der Drucksache 0169/2020/IV. Auf diese Vorlage wird verwiesen.

Verkehrszählungen werden gemäß der Richtlinie *Empfehlungen für Verkehrserhebungen* in der Regel an Normalwerktagen zwischen März und Oktober außerhalb der Ferien durchgeführt. Solange keine vollständige Normalisierung des Alltags und somit des Verkehrsgeschehens wie vor März 2020 wieder vorliegt, haben Verkehrserhebungen eine andere und gegebenenfalls keine Repräsentativität. Nach der nächsten alle fünf Jahre stattfindenden Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Heidelberger Bevölkerung nach dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) im Jahr 2023 werden die Ergebnisse voraussichtlich Ende 2024 vorliegen. Im Rahmen der Information über die Ergebnisse des SrV 2023 wird ab 2025 beabsichtigt, im gleichen fünfjährigen Rhythmus auch über Verkehrszählungen zu berichten, so wie in der Drucksache 0206/2015/IV.

Für die Erstellung qualifizierter Verkehrsprognosen sind in der Regel rechnergestützte Modelle erforderlich. Ein Modell ist dabei immer eine vereinfachte, abstrahierte Abbildung der Realität, wodurch gewisse Unsicherheiten und Ungenauigkeiten modellimmanent sind. Um diese Unsicherheiten für Aussagen zur gegenwärtigen (Analyse) und zukünftigen (Prognose) Situation möglichst gering zu halten, muss das Modell entsprechend differenziert aufgebaut und für den Analysezustand kalibriert sein. Die Stadt Heidelberg arbeitet mit einem solchen Verkehrsmodell; diesbezüglich wird auf die Informationsvorlage mit der Drucksachennummer 0213/2018/IV hingewiesen. In der Drucksache 0213/2018/IV wird über die Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells und den kalibrierten Analysezustand 2015 informiert.

Bei Verkehrsmodellen handelt es sich um Kennwertmodelle und keine Trendmodelle. Wichtige Eingangsdaten sind Strukturdaten (wie beispielsweise Einwohner, Arbeitsplätze), Kennwerte zum Verkehrsverhalten (wie zum Beispiel das spezifische Verkehrsaufkommen - Zahl der Wege pro Person, differenziert nach Verkehrsmittel sowie Wegezweck) und das Verkehrsangebot (Straßen, Radwege, Öffentlicher Verkehr (ÖV)-Linien, et cetera).

Das Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg ist ein integriertes sowie räumlich und inhaltlich differenziertes Modell. Integriert heißt, dass die vier Modi Fußgängerverkehr, Radverkehr, motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personenverkehr gemeinsam mit ihren Wechselwirkungen und Konkurrenzen abgebildet werden. Die räumliche Differenzierung zeigt sich darin, dass die Stadt Heidelberg in fast 500 Verkehrsbezirke unterteilt ist. Hinzu kommen nochmal circa 100 Bezirke im Umland. Die inhaltliche Differenzierung spiegelt sich in 22 sogenannten verhaltenshomogenen Personengruppen und 27 Quelle-Ziel-Gruppen (zur Unterscheidung der Wegezwecke, beispielsweise Wege vom Wohnen zum Arbeiten oder vom Einkaufen zum Wohnen) wider.

Damit können die Verhaltensweisen sehr detailliert abgebildet werden. Ältere Personen verhalten sich anders als jüngere Personen, Schüler anders als Studenten und Erwerbstätige anders als Hausfrauen. Auch der Wegezweck beeinflusst das Verkehrsverhalten, zum Arbeiten sucht man andere Ziele auf als zum Einkaufen, aber auch die Verkehrsmittelwahl und die akzeptierten Reisezeiten beziehungsweise Reiseweiten sind zweckabhängig.

Im Prognosemodell werden bestimmte Annahmen für einen zukünftigen Zustand getroffen und Eingangsdaten geändert. Das definierte Prognosejahr ist 2035. Im Prognosenufall werden die Entwicklungen, die mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, in das Modell eingepflegt. Dazu zählen strukturelle Entwicklungen wie die Einwohnerprognose sowie Angaben zur zukünftig erwarteten Zahl der Arbeitsplätze und deren räumliche Verteilung. Des Weiteren zählen dazu Maßnahmen im Verkehrsangebot, deren Umsetzung bis zum Prognosejahr als sehr realistisch eingeschätzt wird, weil es beispielsweise hierzu bereits Gremienbeschlüsse gibt.

Die Änderungen bei den Strukturdaten und im Verkehrsangebot bewirken dann Veränderungen im Verkehrsgeschehen; mehr Einwohner machen mehr Wege, mehr Studenten führen zu einem höheren Radverkehrsanteil, ein besseres ÖV-Angebot zieht mehr Fahrgäste in Bus und Bahn, höhere Parkkosten und weniger Stellplätze führen zu weniger motorisierten Individualverkehr. Hinter diesen Modellwirkungen stehen neben den geänderten Eingangsgrößen die in der Analyse kalibrierten Modellparameter und das nach Personengruppen differenzierte Verkehrsverhalten. Eingriffe in die kalibrierten Verhaltensparameter, die im Modell beispielsweise in den Bewertungsfunktionen hinterlegt sind, erfolgen beim Prognosenufall nicht.

Das Berechnungsergebnis, das sich auf Grundlage des Heidelberger Prognosenufalls 2035 ergibt, ist insofern das Resultat einer Wenn-Dann-Betrachtung. Wenn eine bestimmte absehbare Entwicklung (Einwohner, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze, Einkaufsplätze, et cetera) zugrunde gelegt wird und mit Blick auf die Zukunft bereits festgelegte neue Verkehrsangebote (zum Beispiel Fuß-Radbrücken, Tramlinien, Straßenumbau und so weiter) einbezogen werden, dann kann mit dem Verkehrsmodell die Auswirkung berechnet werden. Das Ergebnis zeigt dann den Zustand, der unter den bestimmten Rahmenbedingungen eintritt. Aus der Anlage 01 können die Grundlagen des Heidelberger Prognosenufalls 2035 entnommen werden (Stand 2020).

Aufbauend auf den Prognosenufall können im Rahmen von Detailuntersuchungen oder mittels Szenarien weitere Fragestellungen untersucht werden. Dies betrifft im klassischen Fall konkrete Infrastrukturmaßnahmen oder beispielsweise Neuansiedlungen von Gewerbe. Mit einem Vergleich zum Nullfall, der wesentlich einem prognostischen Analysezustand entspricht - die Bezeichnung im Verkehrsentwicklungsplan ist Basisszenario, kann festgestellt werden, inwieweit Maßnahmen sowie Ideen ein gewünschtes Ziel erreichen oder nicht. Mit einem Verkehrsmodell als Arbeitsmittel kann insofern das Erreichen von Zielen geprüft werden.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Zur Beantwortung des Antrags 0071/2021/AN ist eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen entbehrlich.

## 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:
M04	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Verkehrszählungen sowie der Einsatz von Verkehrsprognosemodellen sind wichtige Voraussetzungen und Grundlagen für verkehrliche Maßnahmenplanung.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Übersicht Eingangsdaten Prognosemodell 2035 (Nullfall) <b>(Nur digital verfügbar)</b>