

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Radverkehrszählungen 2008
(Ersetzt die Drucksache: 0076/2008/IV)

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	21.10.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	25.11.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information über „Radverkehrszählungen in Heidelberg“ zur Kenntnis.

I. 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:
MO 1	+	Umwelt und stadtverträglichen Verkehr fördern Begründung: Erfassung der Radverkehrsströme in Heidelberg, Erkenntnisse/Ergebnisse sollen in die Radverkehrsplanung rückfließen.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine



II. Begründung:

Im Frühjahr/Sommer 2008 hat die Stadtverwaltung ein umfangreiches Zählpaket in Auftrag gegeben, das in der Hauptsache den Radverkehr im Heidelberger Stadtgebiet erfassen soll. Es kam hauptsächlich die Video-Erfassung vor Ort zum Einsatz, die durch das Aufstellen von Fahrzeugen und Positionieren der Kameras an geeigneten Querschnitten und Knoten die Auswertung der erfassten Daten erlaubt.

An einigen Knoten und Querschnitten wurden ebenfalls Verkehrsströme des Motorisierten Individualverkehrs erfasst und ausgewertet (DS: 0074/2008/IV).

Ausgehend von den Radverkehrszählungen, die in den 90er Jahren im Stadtgebiet durchgeführt wurden, ist eine aktualisierte Liste von Zählstellen entstanden, die durch die Inovaplan GmbH (Ettlingen) erhoben wurden. Dabei lagen die Zähltermine (je nach Aufwand und Bedarf) hauptsächlich Ende Juni und Anfang Juli 2008. 2 Zählstellen wurden vorgezogen, um die Erkenntnisse in das Projekt Radverkehrsverbindung entlang der Neuenheimer und Ziegelhäuser Landstraße einfließen lassen zu können.

Tabelle 1 zeigt die Vergleiche der sogenannten „Brückenquerschnitte“, die grundsätzlich ein geeigneter Indikator für die Entwicklung im Radverkehr sind. Aus der Auswertung der Ergebnisse stellt die Verwaltung fest, dass diese in ein Zählprogramm aufgenommen werden und zum Beispiel alle 2 Jahre (jeweils im Sommersemester) erfasst werden sollten. Die Theodor-Heuss-Brücke, Ernst-Walz-Brücke, Czernybrücke, Wehrsteg (Mannheimer Straße) und Alte Brücke (Nord) wurden dabei schon in den 90er Jahren erfasst. Die 2008 aufgenommenen Brückenquerschnitte Bürgerstraßenbrücke, Brücke am S-Bahnhof Weststadt/Südstadt, Brücke am S-Bahnhof Pfaffengrund/ Wieblingen und Montpellierbrücke Süd würden dann neu hinzu kommen.

Tabelle 1: Vergleich Radverkehrszählungen „Brückenquerschnitte“ 1992, 1998, 2008, Zählzeit 6-22 Uhr

Zählstelle	Richtung	1992 23. Jun	1998 24. Jun	2008 Juni/Juli	Vergleich in Prozent 1998 und 2008 (1992 und 1998)
Th.-H.-Brücke	von Süd nach Nord	5953	5701	5537	- 3 (- 4)
	von Nord nach Süd	6182	6572	3684	- 44 (+ 6)
Ernst-Walz-Brücke	von Süd nach Nord	4663	4107	4167	+ 1 (- 12)
	von Nord nach Süd	4499	4109	4585	+ 12 (- 9)
Czernybr./Czernyring	Br.von Süd nach Nord	1164	1132	725	- 36 (- 3)
	Br.von Nord nach Süd	1018	965	703	- 27 (- 5)
Vangerowstr./Wehrsteg	von HD nach Wiebl.	1070	1058	943	- 11 (- 1)
	von Wiebl.nach HD	1242	1360	1199	-12 (+ 9)
	von INF nach Süden	646	762	943	+ 24 (+ 18)
	von Süd nach INF	728	771	1118	+ 45 (+ 6)
Alte Brücke Nord	von Süd nach Nord	607	325	--	-- (- 46)
	von Nord nach Süd	672	457	--	-- (- 32)
östl.Alte Brücke(1992)	von Ziegelh. nach Westen	697	500	737	+ 47 (- 28)
westl.Alte Brücke (2008)	von Westen nach Ziegelh.	617	478	665	+ 39 (- 23)
Karlstor/Wehrsteg	von Süd nach Nord	400	285	--	-- (- 29)
	von Nord nach Süd	454	356	--	-- (- 22)
	von Schlierb.nach West	729	521	711	+ 36 (- 29)
	von West nach Schlierb.	637	520	572	+ 10 (- 18)
Kirchheim	von West nach Ost	--	--	874	--
Bürgerstraßenbrücke	von Ost nach West	--	--	850	--
Rohrbacher Str./ Franz-Knauff-Straße Brücke	von Süd nach Nord	--	--	1436	--
	von Nord nach Süd	--	--	1307	--
	von Süd nach Nord	--	--	1480	--
	von Nord nach Süd	--	--	1839	--
Alte Brücke Süd B37	von West nach Ost	--	--	608	--
	von Ost nach West	--	--	885	--
	von Nord nach Süd	--	--	316	(Baustelle)
	von Süd nach Nord	--	--	174	--
S-Bahnhof Pfaffengrund Wieblingen (Kurpfalzring)	von Süd nach Nord	--	--	615	--
	von Nord nach Süd	--	--	591	--
Montpellierbrücke Nord	von Nord nach Süd	--	--	735	--
	von Süd nach Nord	--	--	1082	--
Montpellierbrücke Süd	von Nord nach Süd	--	--	431	--
	von Süd nach Nord	--	--	694	--

Ausschlaggebend für die in den Tabellen 1 und 2 dargestellten Vergleiche sind die umfangreichen Zählungen des Jahres 1992 und 1998. Insgesamt sind hauptsächlich Abnahmen (-3 bis - 47%) im Radverkehr zu verzeichnen. An bestimmten Querschnitten hauptsächlich Wehrsteg (Mannheimer Straße und Berliner Straße Mönchhofstraße) sind durch die enormen Zuwächse (bis zu + 47 % pro Richtung) großräumige Verlagerungen von Radverkehrsströmen zu vermuten.

Im Falle des Wehrstegs sind diese Werte nur dadurch zu erklären, dass der Quell-Zielverkehr Neuenheimer Feld im Radverkehr insgesamt sehr stark zugenommen hat und dabei eine Verlagerung von der Ernst-Walz-Brücke stattgefunden hat (direkte Anbindung). Maßnahmen wie die

Verbesserung der Rampenanbindung auf den Wehrsteg aus Richtung Mannheimer Straße (90er Jahre) waren hier sicherlich von Vorteil.

Betrachtet man die Achse der Berliner Straße (Ecke Mönchhofstraße, siehe Tabelle 2) hat insgesamt der Querschnitt von Nord nach Süd und Gegenrichtung zugenommen, zu Lasten der Querverbindung Mönchhofstraße - Im Neuenheimer Feld.

Abnahmen im Radverkehr zumindest an den ausgewählten Querschnitten und Knotenpunkten sind zunächst recht schwierig nach zu vollziehen. Der tägliche Eindruck, den man insbesondere an stark befahrenen Achsen bekommt, ist häufig ein anderer als bei solchen Zählvergleichen dargestellt werden kann. Dabei spielen offensichtlich außer den Fragen nach der Repräsentativität und Vergleichbarkeit von Zählwerten durch Witterungsbedingungen oder anderes komplexere Sachverhalte eine große Rolle. Auf Rückfrage beim Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe sind stagnierende Werte beziehungsweise unter Umständen auch rückläufige Werte nichts Außergewöhnliches. Im Falle Heidelbergs wäre solch ein Effekt durch die Verbesserungen insbesondere im tariflichen Bereich des ÖPNV des Verbundes zu erklären. Seit den 90er Jahre wurden die sogenannten MAXX-Ticket, Semester-Ticket, Job-Ticket und Senioren-Ticket (Karte ab 60) eingeführt. Bei leicht zunehmender Wohnbevölkerung (1987: 139.672 Einwohner und 2006: 143.424 Einwohner) sowie Anzahl der Studierenden (2002: 31.000 und 2007: 33.000) bedeutet dies, dass sich der Modal Split zu Gunsten des ÖPNV entwickelt hat, dadurch teilweise zu Ungunsten des Radverkehrs.

Tabelle 2: Vergleich der Radverkehrszählungen 1992, 1998, 2008, Zählzeit 6-22 Uhr

Zählstelle	Richtung	1992 23. Jun	1998 24. Jun	2008 Juni/Juli	Vergleich in Prozent 1998 und 2008 (1992 und 1998)
Rottmanstr./Haltestelle Kapellenweg	von Handsch. nach Zentr.	876	600	521	- 13 (- 32)
	von Zentr. nach Handsch.	741	504	580	+ 15 (- 32)
Adenauerplatz/Gaisbergstr.	von Süd nach Norden	4518	4137	2892	- 47 (- 8)
	von Norden nach Süden	2476	2238	2188	- 2 (- 10)
Berliner Str./Mönchhofstr.	von West nach Ost	2069	1774	1386	- 22 (- 14)
	von Ost nach West	2451	1863	1408	- 24 (- 24)
	von Süd nach Nord	1216	1626	2232	+ 37 (+ 33)
	von Nord nach Süd	1427	1407	1855	+ 32 (- 1)

In Tabelle 3 sind des Weiteren neu erhobene Querschnitte aufgeführt, die in zukünftige Planungen des Radverkehrs einfließen werden. Hier lagen keine Vergleichswerte aus Vorjahren vor.

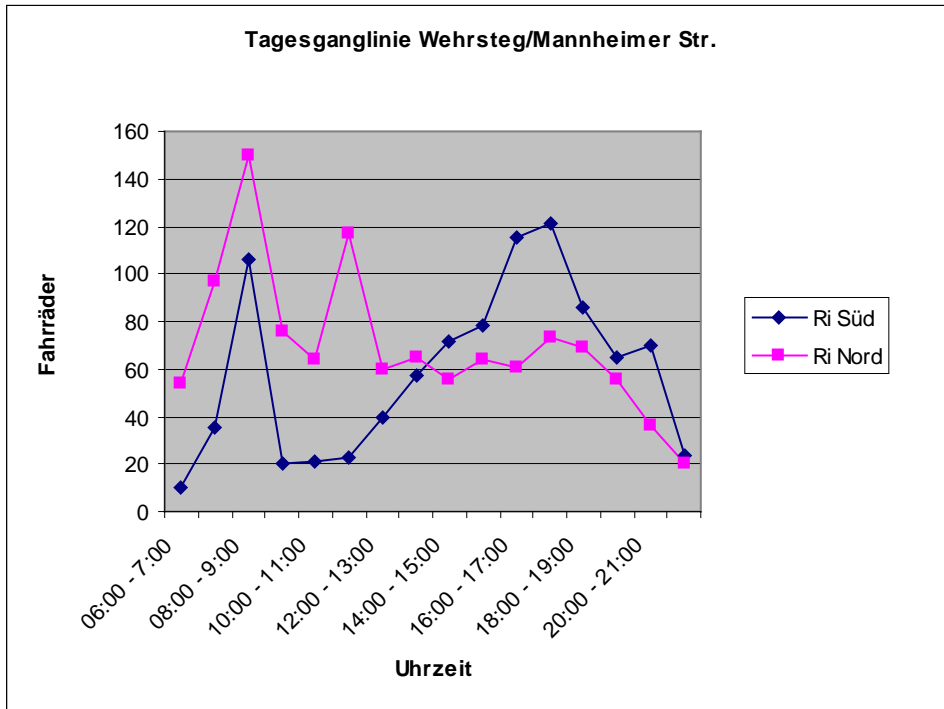
Tabelle 3: Radverkehrszählung 2008, Zählzeit 6-22 Uhr

Zählstelle	Richtung	2008 Juni/Juli
Zeppelinstr./südl. Angelweg Berliner Str./Zeppelinstr.(08)	von Nord nach Süd	537
	von Süd nach Nord	843
Brückenstr./Mönchhofstraße (Querschn. Brückenstraße) (Querschnitt Mönchhofstr)	von Nord nach Süd	2803
	von Süd nach Nord	2511
	von West nach Ost	891
	von Ost nach West	1298
Brückenstraße (Querschn. nördl. Ladenb.)	von Nord nach Süd	3725
	von Süd nach Nord	3266
Ladenburgerstraße (Quer. westl. Brück.)	von West nach Ost	422
	von Ost nach West	799

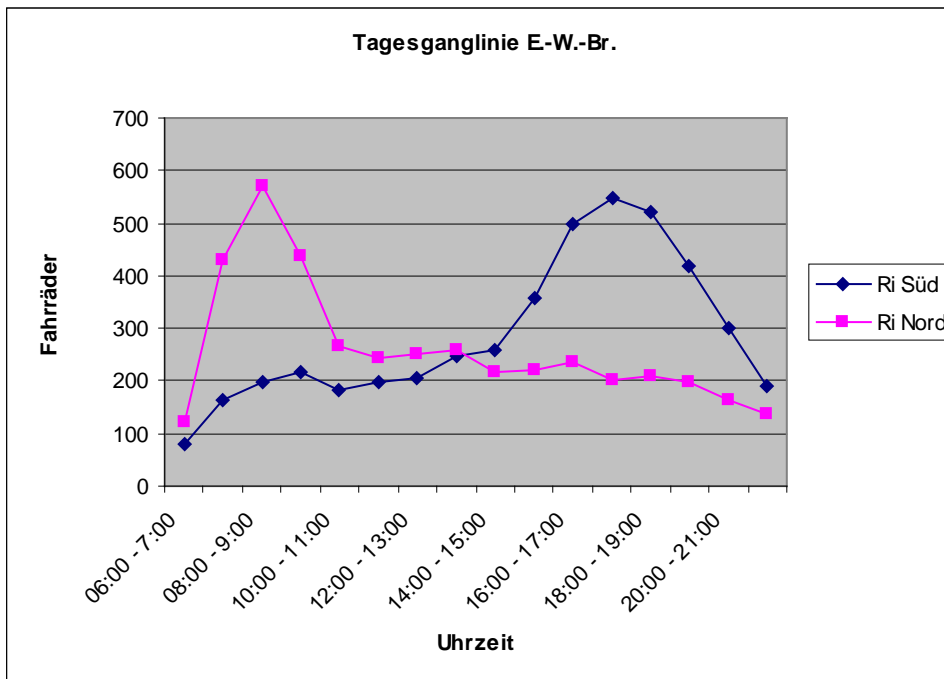
Bergstr./Brückenkopfstr. westl. Bergstr.	von Süd nach Nord	197
	von Nord nach Süd	290
	von West nach Ost	399
	von Ost nach West	377
Uferstraße/Quinckestr. westl.Quinckestr. östl.Quinckestr.	von Süd nach Nord	72
	von Nord nach Süd	113
	von West nach Ost	1463
	von Ost nach West	1160
	von West nach Ost	1529
	von Ost nach West	1185
Berliner Str./ Jahnstr.	von West nach Ost	1078
	von Ost nach West	948
	von Süd nach Nord	4167
	von Nord nach Süd	4585
Berliner Str./ INF	von Süd nach Nord	1395
	von Nord nach Süd	1229
Ziegelhäuser Landstr. (Haarlass)	von Ziegelh.nach Westen	669
	von Westen nach Ziegelh.	614
Schlierbacher Landstr. östl. Wehrsteg	von West nach Ost	572
	von Ost nach West	711
Neckarstaden westl. Fahrgasse	von West nach Ost	3210
	von Ost nach West	2198
Plöck/Sofienstr. Kleine Plöck	von West nach Ost	3516
	von Ost nach West	4055
	von Nord nach Süd	502
	von Süd nach Nord	1838
Hauptbahnhof	von West nach Ost	3093
	von Ost nach West	2739
	von Nord nach Süd	2312
	von Süd nach Nord	4154
	von Ost nach West	1848
	von West nach Ost	1375

Aus insbesondere den Zählzeiten der „Brückenquerschnitte“ lassen sich anhand der Tagesganglinien (Zählzeit 6-22 Uhr) bestimmte Verhaltensmuster der Verkehrsteilnehmer ablesen.

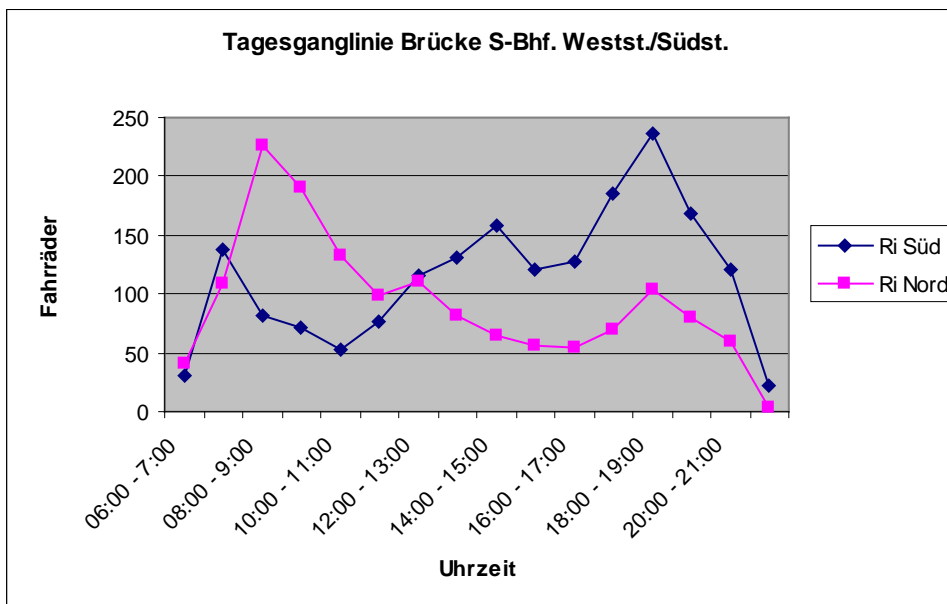
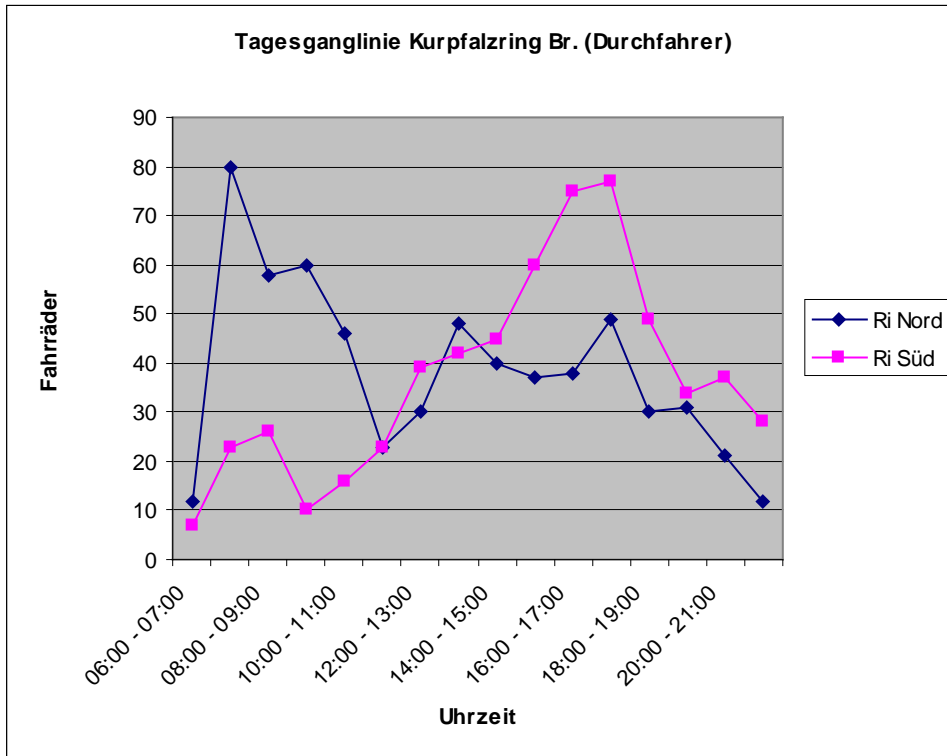
Beispielsweise lässt sich durch die Tagesganglinie an Wehrsteg (Mannheimer Straße) Richtung Norden sehr gut darstellen, dass es vormittags 2 Spitzen gibt. Die erste Spitze um 7 Uhr, die zweite Spitze um 11 Uhr, diese betrifft zunächst die Studierenden und Bediensteten des Klinikums, später aber auch die Studierenden im Neuenheimer Feld im Allgemeinen (Vorlesungen anderer Fächer). Richtung Süden ist hier die Spitze am Nachmittag recht ausgeprägt (ca. 16-19 Uhr), was durch das Ende der Vorlesungen beziehungsweise der Dienste zu erklären wäre.



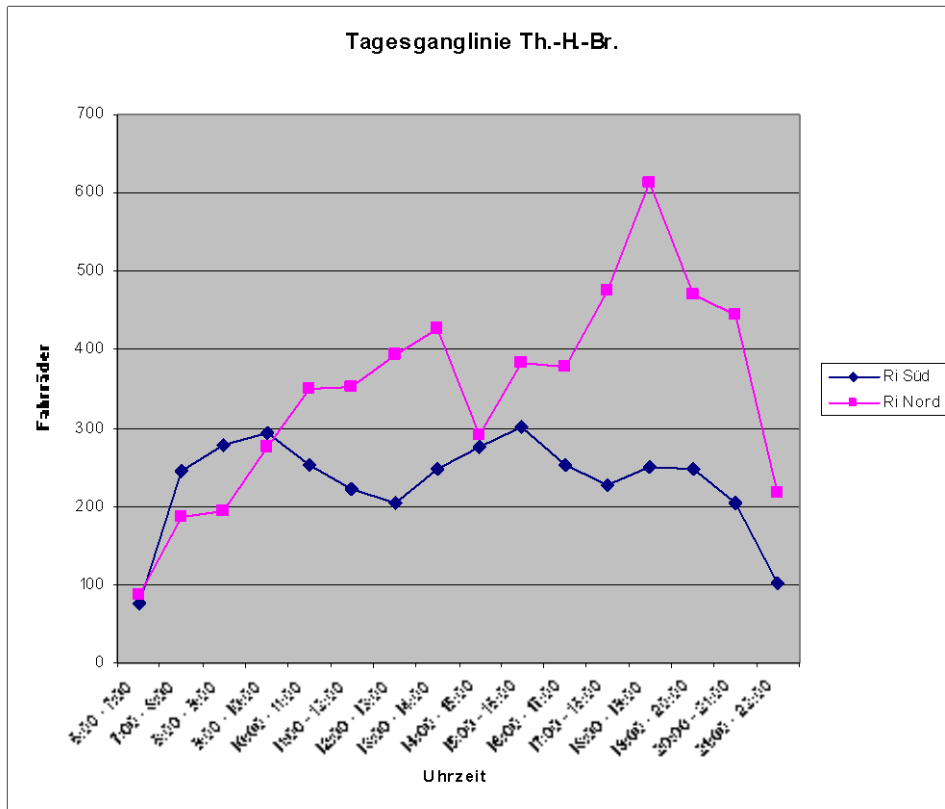
Das Beispiel der Ernst-Walz-Brücke weist hier noch sehr viel deutlicher auf die starke Bedeutung der Ziel- und Quellverkehre zum Uni-Campus hin. Morgendliche Spitze liegt Richtung Uni-Campus bei ca. 8 Uhr, die Spitze nachmittags in Gegenrichtung zwischen 16-19 Uhr.



Ähnlich ausgeprägte Spitzen vor- und nachmittags finden sich am Kurpfalzring (S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen) und an der Brücke S-Bahnhof Weststadt/Südstadt (Rohrbacher Straße) wieder. Die Vormittagsspitze liegt jeweils in Richtung Norden. Im Falle des Kurpfalzring könnte dies verschiedene Gründe haben. Zum einen liegen hier Bildungseinrichtungen wie SRH, Fachhochschule und Berufsschulen, als auch Gewerbebetriebe und andere Dienstleistungsunternehmen. Im Falle der Brücke S-Bahnhof Weststadt/Südstadt ist die Vormittagsspitze Richtung Norden durch den Weg ins Stadtzentrum zu begründen. In beiden Fällen gibt es eine ausgeprägte Nachmittagsspitze in der Rückrichtung in ähnlicher Zeitlage.



Das Beispiel der Theodor-Heuss-Brücke zeigt, dass nicht immer bei Auswertungen anhand von Tagesganglinien Symmetrien vorhanden sind. So gibt es eine ausgeprägte Spitze am Nachmittag, mit im Querschnitt über 600 Fahrrädern / Stunde um 18-19 Uhr, die am Vormittag über andere Routen Richtung Innenstadt gelangt sein müssen.



gez.

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Übersicht der erfassten Querschnitte bzw. Knotenpunkte
A 2	Liste der erfassten Querschnitte bzw. Knotenpunkte