

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Radverkehrszählungen in Heidelberg 2010

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	21.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Information über „Radverkehrszählungen in Heidelberg 2010“ zur Kenntnis.*

## A. 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)

## B. Begründung:

### 1. Anlass der Zählung

Im Jahr 2008 wurde durch ein Ingenieurbüro im Auftrag der Stadtverwaltung Heidelberg eine umfangreiche Radverkehrszählung im Stadtgebiet Heidelberg durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der Informationsvorlage zur Radverkehrszählung 0134/2008/IV vorgestellt. Darin schlägt die Verwaltung vor, gewisse Querschnitte in kürzeren Zeiträumen (zum Beispiel alle 2 Jahre) als zuvor zu zählen. Als Zählzeitpunkt wird jeweils das Sommersemester vorgeschlagen.

#### 1.1. Durchführung

Wie in der Informationsvorlage 2008 vorgeschlagen, wurden im Sommersemester 2010 die Radfahrer auf den Brückenquerschnitten erfasst. Die Zählungen fanden zwischen dem 22.06.2010 und dem 08.07.2010 an üblichen Werktagen (Dienstag/Mittwoch/Donnerstag) von 7:00 bis 11:00 sowie 15:00 bis 19:00 Uhr statt. Es wurde darauf geachtet, dass die Ergebnisse nicht durch besondere Ereignisse (beispielsweise populäre Spiele der Fußball-Weltmeisterschaft) verzerrt wurden.

Wie 2008 angeregt, wurden alle Brücken gezählt, die sich im Stadtgebiet befinden. Sie dienen der Überwindung natürlicher Hindernisse (Flüsse, Bahnkörper, breite Straßen) und bündeln daher den Verkehr. Da das Fahrrad überwiegend für einen bestimmten Entfernungsspielraum (etwa 1 bis 5 Kilometer) genommen wird, kann das Verkehrsgeschehen an diesen Stellen effizient erfasst werden. Im Einzelnen wurden die Theodor-Heuss-Brücke, Ernst-Walz-Brücke, Czernybrücke, Wehrsteg (Mannheimer Straße), Alte Brücke (Nord) sowie Bürgerstraßenbrücke, Brücke am S-Bahnhof Weststadt/Südstadt, Brücke am S-Bahnhof Pfaffengrund/ Wieblingen und Montpellierbrücke Süd gezählt.

## 2. Ergebnisse und Vergleich zu Zählungen 2008 und 1998

Vorab ist zu sagen, dass der Radverkehr mehr als jede andere Verkehrsart wetterempfindlich ist. Selbst Tageszählungen sind daher nur bedingt vergleichbar. Die Zählungen 2010 haben durchweg während eines sehr stabilen Hochdruckeinflusses stattgefunden. Es war fast durchweg sonnig und mit bis zu 35°C sehr warm. Es ist also zu erwarten, dass selbst für die Jahreszeit überdurchschnittlich viele Radfahrer unterwegs waren.

Die Ergebnisse der Zählungen sowie die Vergleiche zu 2008 und 1998 sind in Tabelle 1 aufgelistet. Es zeigt sich, dass der Radverkehr auf fast allen Zählquerschnitten stark zugenommen hat. Dies gilt sowohl im Vergleich der aktuellen Zahlen zu 2008 als auch zu 1998.

**Tabelle 1: Vergleich Radverkehrszählungen „Brückenquerschnitte“ 2010 mit 2008 und 1998, Zählzeit 7-11 und 15-19 Uhr**

Zählstelle	Richtung: nach...	2008 Juni/Juli	2010 Juni/Juli	Vergleich in Prozent 2008-2010	Vergleich in Prozent 1998-2010
Theodor-Heuss-Brücke	Nord	2855	3673	29%	25%
	Süd	2103	4048	92%	8%
Ernst-Walz-Brücke	Nord	2574	3879	51%	52%
	Süd	2688	3421	27%	43%
Czernybrücke	Nordost	419	915	118%	40%
	Südwest	327	742	127%	66%
Wehrsteg Wieblingen	Nord	654	668	2%	27%
	Süd	582	561	-4%	40%
Alte Brücke (Nord)	Nord	98	206	110%	11%
	Süd	170	227	34%	-8%
Bürgerstraßenbrücke	Ost	515	360	-30%	1998 nicht erhoben
	West	538	360	-33%	1998 nicht erhoben
Montpellierbrücke Süd	Nordost	406	1379	240%	1998 nicht erhoben
	Südwest	265	1165	340%	1998 nicht erhoben
Brücke S-Bahnhof Weststadt/Südstadt	Nord	943	2121	125%	1998 nicht erhoben
	Süd	1015	1752	73%	1998 nicht erhoben
Brücke S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen	Nord	398	423	6%	1998 nicht erhoben
	Süd	336	317	-6%	1998 nicht erhoben
<b>Summe</b>		<b>16886</b>	<b>26217</b>		

Nachvollziehbare Effekte für die einzelnen Querschnitte zu benennen ist schwierig. Es lässt sich annehmen, dass Effekte wie die Parkraumbewirtschaftung und die S-Bahn-Einführung zu einer dauerhaften Erhöhung des Radverkehrs ins Neuenheimer Feld geführt haben. Dies legen die Zahlen am Wehrsteg, an der Ernst-Walz-Brücke und der Czernybrücke nahe.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kommt auch dem Radverkehr zugute; es gibt einen bundesweiten Trend zu multimodalen Wegen, also der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg wie zum Beispiel zu Fuß zur Haltestelle, mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof und von dort mit dem Fahrrad zur Uni. Die mögliche Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert die Radnutzung im Stadtgebiet zusätzlich.

An den Zählpunkten Czernybrücke und Montpellierbrücke Süd war 2008 schlechtes Wetter. Es ist zu erwarten, dass dort die Ergebnisse sonst 2008 und 2010 ähnlich ausgefallen wären.

Der Einbruch der Zahlen an der Alten Brücke in 2008 ist der damaligen Durchfahrtsbeschränkung wegen Baustelle dort geschuldet. Die gestiegenen Radfahrerzahlen auf der Theodor-Heuss-Brücke 2010 haben zwei Ursachen: Zum Einen wurden entlang des Oberen Neckarstaden und der Friedrich-Ebert-Anlage Schutzstreifen beziehungsweise lokale Verbesserung an den Lichtzeichenanlagen für Schnellfahrer abmarkiert, was die Ost-West-Verbindung südlich des Neckars attraktiver macht. Zum Anderen war zum Zeitpunkt der Zählung die Neuenheimer Landstraße auf der L534 zwischen Alter Brücke und Wehrsteg am Karlstor wegen der Großbaustelle nicht befahrbar, weshalb die Radfahrer ab dem Wehrsteg Karlstor auf das südliche Neckarufer umgeleitet wurden.

Die Steigerung am S-Bahnhof Weststadt-Südstadt hingegen ist aufgrund der unterschiedlichen Bauzustände in der Rohrbacher Straße und am neuen Kreisverkehr Franz-Knauff-Platz noch nicht zu bewerten.

### **3. Weiteres Vorgehen und Empfehlung**

Die Verwaltung schlägt vor, Radverkehrszählungen an den Brückenquerschnitten in regelmäßigen Abständen weiterhin während des Sommersemesters durchzuführen. Allerdings kann innerhalb von 2 Jahren nur unzureichend auf strukturbedingt veränderte Verkehrszahlen geschlossen werden, da in diesem Zeitraum meist keine großräumig wirksamen Verkehrsmaßnahmen umgesetzt werden. Die Verwaltung schlägt daher vor, die Zählungen zukünftig in Intervallen von 3 Jahren vorzunehmen.

gezeichnet

Bernd Stadel