

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 0 3 5 / 2 0 2 2 / I V

Datum:
02.02.2022

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:
B 37 Verkehrsversuch - Zwischenergebnisse

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	16.02.2022	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	17.03.2022	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und des Gemeinderates nehmen die Information zum Thema „B 37 Verkehrsversuch - Zwischenergebnisse“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige / laufende Kosten Finanzhaushalt	250.000
Einnahmen:	
• Finanzhaushalt: Mit einer Förderung im Rahmen des LGVG in Höhe von 90 Prozent der förderfähigen Kosten ist zu rechnen. Die Aufnahme in das Förderprogramm wurde beantragt.	225.000
Finanzierung:	
• Deckung im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagements	250.000
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Der Verkehrsversuch B37 mit der Einrichtung eines Radangebotes zeigt positive Zwischenergebnisse für die Weiterführung des Verkehrsversuchs. Die Anzahl der Radfahrenden ist deutlich gestiegen. Zunahmen des motorisierten Verkehrs an potentiellen Ausweichrouten sind nicht zu beobachten, was auch auf die pandemiebedingten verkehrlichen Anpassungen zurückzuführen sein könnte. Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit die weitere Vorgehensweise dieses Verkehrsversuchs in Verbindung mit dem Umgang der L534 zwischen Ziegelhausen und Neckargemünd in den Gremien darstellen.

Begründung:

1. Ausgangssituation

Im Verkehrsversuch entlang der Bundesstraße B 37 wird zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd ein Fahrstreifen des vierstreifigen Abschnitts dem motorisierten Verkehr entzogen und dem Radverkehr in Form eines Zweirichtungsradwegs zugeteilt. Die Einrichtung des Verkehrsversuchs basiert auf der Beschlussvorlage 0340/2020/BV und zielt darauf ab nachzuweisen,

- ob die Abwicklung des motorisierten Verkehrs durch die Verminderung der Fahrstreifen zu Behinderungen und Verkehrsverlagerungen auf Ausweichrouten führt und
- ob mit dem Angebot für den Radverkehr höhere Nutzerzahlen von Radfahrenden erreicht werden können.

Hintergrund ist, dass nach derzeit gültigem Recht, die Einziehung eines Fahrstreifens auf einer Bundesstraße nicht möglich ist und über einen Verkehrsversuch legitimiert werden kann.

Der Verkehrsversuch startete am 05.05.2020 und ist auf zwei Jahre ausgelegt. Die Begleituntersuchung der Hochschule Karlsruhe begann in 2019 und ist aufgeteilt in eine Verkehrserhebung mit Vorher-Nachher-Untersuchungen sowie einer partizipativen Nachhaltigkeitsbewertung durch die Beteiligung unterschiedlicher Akteursgruppen. Ziel der Nachhaltigkeitsbewertung ist es zu erfahren, wie der Verkehrsversuch auf Basis des jeweiligen Blickwinkels der Akteure/Betroffenen wahrgenommen wird.

2. Zwischenergebnisse des Verkehrsversuchs (siehe Anlage 1)

Die **Verkehrserhebung des motorisierten Verkehrs** wurde in 2019 (Vorher) und in 2021 (Nachher) durchgeführt mittels Zählungen und Kennzeichenverfolgung an Erhebungsstellen im relevanten Straßennetz. Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass insgesamt einen Rückgang der Verkehrsstärken von im Mittel 17 % zu erkennen ist. Dieser Rückgang ist auf die generell reduzierte Mobilität aufgrund der Corona-Einschränkungen zurückzuführen. Der Durchgangsverkehr auf der B37 ist sowohl in der morgendlichen als auch abendlichen Zählzeit (circa 2,5 Stunden) zurückgegangen. Dem stehen Verlagerungen zwischen 23 und 122 Fahrzeugen auf den Ausweichrouten L 534 und L 600 entgegen. Bezogen auf die Verkehrsstärken insgesamt sind diese Verlagerungen jedoch kaum wahrnehmbar und gegenüber den Einflüssen der Pandemie deutlich geringer.

Die **Verkehrserhebung des Radverkehrs** wurde in 2019 (Vorher) und in 2021 (Nachher) durchgeführt mittels Erfassung durch Seitenradargeräte. In 2021 erfolgte die Erfassung für den Zeitraum von Mai bis einschließlich August. Die Anzahl der Radfahrenden hat sich dabei seit der Eröffnung des Versuchs vervielfacht. Während 2019 76 Radfahrende von Neckargemünd in Richtung Heidelberg gezählt wurden, waren es im August 2019 im Mittel ca. 300. Die Fortsetzung der Erfassung ist ab März 2022 vorgesehen.

Die **Nachhaltigkeitsbewertung** fand mittels einer Onlineumfrage im Oktober 2021 statt. Der Fragenkatalog orientiert sich an den Nachhaltigkeitsforschungen und wurde auf die Indikatoren (SDG) des Verkehrsentwicklungsplanes angepasst. Die Befragung lässt sich in die Hauptthemen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft einteilen sowie in den Punkt Partizipation. Für die Befragung wurden die Akteursgruppen Anlieger, Fahrradfahrende, Pendler, Umland und Verwaltung gebildet. Die Gesamtzahl der Angeschriebenen betrug 79, der Rücklauf betrug 41. Ziel war die Abfrage eines

Stimmungsbildes bei den Betroffenen und Akteuren. Radfahrende bewerten den Verkehrsversuch am positivsten. Die Anlieger als vergleichbar große Gruppe bewerten den Verkehrsversuch verhaltener positiv mit Antworten, die in der Regel nicht unter den Wert „hat keine Auswirkung“ liegen.

3. Weitere Vorgehensweise

Der Verkehrsversuch wird bis Frühsommer 2023 fortgesetzt. Die Verwaltung bereitet derzeit die Grundlagen inklusive der finanziellen Auswirkungen für die Entscheidung der weiteren Vorgehensweise nach Beendigung des Verkehrsversuchs vor und wird darüber zu gegebenem Zeitpunkt die politischen Gremien einbeziehen.

Die Planung eines Radangebots entlang der L534 zwischen Ziegelhausen und Kleingemünd in Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe ist inzwischen soweit konkretisiert, dass die Aussage getroffen werden kann, dass auch auf der Nordseite des Neckars die bauliche Herstellung eines Angebotes für Radfahrende nur mit der kostenintensiven Herstellung eines Abwassersammlers möglich wird. Die Kostenschätzung des Projektes liegt bei 6,5 Millionen EUR. Die Verwaltung wird daher die Fortsetzung dieser Planung zurückstellen und in die Überlegungen zur weiteren Vorgehensweise der Radführung im Neckartal insgesamt einbeziehen. Unabhängig davon wird in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Neckar-Kreis geprüft, über eine Markierungslösung provisorisch den Straßenraum zwischen Ziegelhausen und Neckargemünd neu aufzuteilen, so dass die Situation für Radfahrende bereits in der bestehenden baulichen Situation verkehrssicherer wird.

Die finanziellen Auswirkungen hängen vom weiteren Vorgehen ab, so dass die Kosten erst in dem Zusammenhang ermittelt werden können.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist von dieser Maßnahme nicht betroffen.

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 6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Mit der Maßnahme wird der Umstieg auf das Fahrrad gefördert und dadurch der Anteil an motorisiertem Verkehr gemindert. Für Radfahrende erschließen sich neue Wege
MO 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben. Begründung: Weniger Autoverkehr reduziert die Luft- und Lärmemissionen in Heidelberg und ist ein aktiver Beitrag zum Klima- und Immissionsschutz.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Präsentation Verkehrsversuch B37 der Hochschule Karlsruhe (nur digital verfügbar)