

Ergebnisse der move-Verkehrszählungen

Nachdem vergangene Woche schon einige Aussagen zur move-Bilanz an dieser Stelle zu lesen waren, konzentriert sich dieser Bericht auf die Verkehrszählungen. Ausgangspunkt des ganzen Projekts move war bekanntlich die Engpasssituation im Ortsteil Altwiesloch. Dazu war folgendes Ziel formuliert worden:

move - Ziele für 2008, Ziel 1

Minderung der Verkehrsbelastung in Altwiesloch:

- Reduktion der Anzahl PKWs, die in Ost-West-Richtung Altwiesloch im kritischen morgendlichen Zeitfenster (6.30 – 8.30 Uhr) durchfahren, um ca.10%
- erhebliche messbare Verringerung der Länge und Dauer des morgendlichen Altwieslocher Rückstaus an Schulwerktagen
- Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads im genannten Zeitfenster um ca. 10%



Der Vergleich von zwei Zählungen/Beobachtungen jeweils an einem Dienstag im Dezember 2007 bzw. 2008 kann folgendermaßen untergliedert werden:

1. Das Profil der Mobilitätsarten und seine Entwicklung insgesamt:

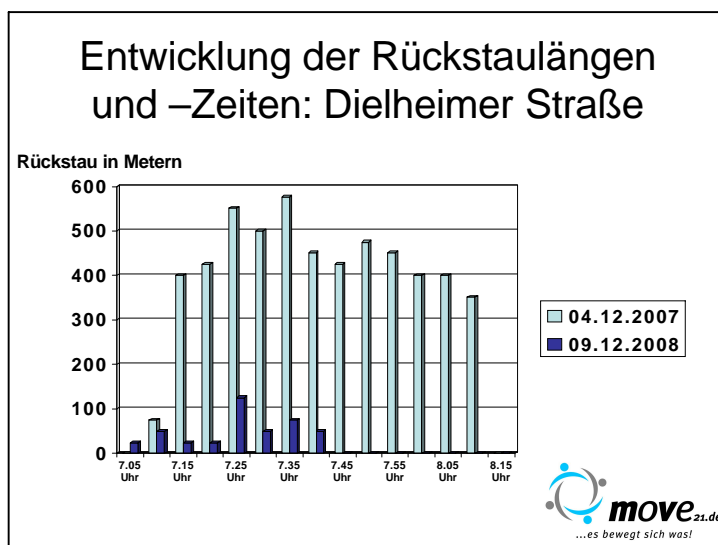


Es zeigt sich zunächst eine leichte Abnahme der Gesamtzahl der Verkehrsteilnehmer von 3602 auf 3485 Personen (ca. – 3%). Und es zeigt sich des

weiteren ein überraschend großer Rückgang des „Alleinfahreranteils“. Es ist erkennbar, dass es bei den Bus- und Radfahrern, auch den Fußgängern, in kleinem Maße auch bei den Fahrgemeinschaften bzw. Bringdiensten Anstiege gibt. Allein mit dieser Grafik kann festgestellt werden, dass das Ziel erreicht ist, die Zahl der PKW zu reduzieren, die im morgendlichen Zeitfenster an Schulwerktagen durch Altwiesloch fahren. Über die Anteile einzelner Ursachen werden in der Folge noch Aussagen gemacht.

2) Die Entwicklung der Rückstaulängen

Der Vergleich der Rückstaulängen bringt vor allem für die Dielheimer Straße ein frappantes Ergebnis:



Damit ist festzuhalten: Im Projektzeitraum hat eine erstaunliche Verbesserung der Altwieslocher Verkehrssituation – am frühen Morgen, an Schulwerktagen – stattgefunden. Um zunächst auszuschließen, dass es sich hier um Sondereffekte handelt, wurden in den auf die Verkehrszählung folgenden Tagen und Wochen weitere Untersuchungen, jeweils nur der leicht zu ermittelnden Rückstaulängen, vorgenommen. So war zu ermitteln, ob nicht doch noch ein wachsender Anteil von „Rückkehrern“ (nach Schließung der Baustelle in A.) die Situation wieder verschlechtern würde. Eine defekte Ampel an einer Kreuzung westlich des Nadelohrs wurde für die gute Situation verantwortlich gemacht. Betriebsferien bei SAP und HDM (die erst eine Woche später begannen), die Wirtschaftskrise überhaupt mussten in Rechnung gestellt werden. Da über die Weihnachtszeit und in den Schulferien keine Beobachtungen sinnvoll waren, wurden die mittleren Januartage herangezogen. Die Ergebnisse waren aber im Wesentlichen ähnlich, wenn auch in einer gehörigen Schwankungsbreite. (Genauere Daten auf der move-Homepage: www.move21.de)

3) Die Besetzungsgrade und ihre Entwicklung

Obwohl in Richtung „Insassenzahl steigern“ seitens des Verkehrsprojekts move sicher die meisten Anstrengungen gemacht wurden, muß festgestellt werden, dass das angestrebte Ziel, hier eine 10%ige Steigerung herbeizuführen, nicht erreicht wurde. Der Wert ist, beide Straßen zusammen genommen, von 1,25 auf 1,28 gestiegen. In den Zeitfenstern von 6.30 Uhr bis 7.15 Uhr und von 7.45 Uhr bis 8.30 Uhr sind die Änderungen uneinheitlich und tragen letztlich nichts zum genannten Anstieg bei. Spannend sind jedoch die Ergebnisse in der mittleren halben Stunde:

Besetzungsgrade in der kritischen halben Stunde

Dielheimer S.	7.15-7.30	7.30-7.45
4.12.2007	1,51 Pers.	1,36 Pers.
9.12.2008	1,62 Pers.	1,49 Pers.

Baiertaler S.	7.15-7.30	7.30-7.45
4.12.2007	1,36 Pers.	1,37 Pers.
9.12.2008	1,40 Pers.	1,38 Pers.

In den übrigen Zeiten keine eindeutigen Veränderungen



Die von Dielheim kommenden Fahrzeuge sind in der halben Stunde von 7.15 Uhr bis 7.45 Uhr deutlich besser besetzt als vor einem Jahr! Nachdem die Verbesserung ausschließlich im Zeitraum des Schülerverkehrs lag, konnte relativ schnell eine plausible Erklärung gefunden werden.

Zum einen waren schon die Ausgangswerte bei der ersten Zählung höher: Die Erklärung liegt in einer Dielheim-spezifischen relativ häufigen Kombination von Radfahren und Elternbringdiensten bei schlechtem Wetter (statt MAXX-Ticket). Das Radfahren ist auf dieser Strecke angenehmer, es liegen keine Steigungen vor. Das ist auf der anderen Achse völlig anders: Schon innerhalb von Baiertal gibt es den steilen Buckel; auf dem Rückweg ist zudem der lange Anstieg von Altwiesloch nach Baiertal zu bewältigen. Ein Streckenprofil, dass auch vielen Erwachsenen zu schaffen macht.

Das MAXX-Ticket, ein Jahresticket, lohnt sich aber nur, wenn man häufig Bus fährt. Die Kombination von Rad und Elternbringdienst hat daher ihre plausible Seite. Zu vermuten ist auch, dass die Unzufriedenheit mit der Schulbusbeförderung in Dielheim größer als in Baiertal ist, auch das könnte zu dem Verhaltensmuster beitragen. Insofern haben die Dielheimer (Eltern-) Verkehrsteilnehmer durch ihre Eigeninitiative einen Beitrag zur Verbesserung der Altwieslocher Situation geleistet!

4) Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Verkehrszählungen und Überlegungen zu den Ursachen der Entwicklungen

Es ist vorab in Erinnerung zu rufen, dass es sich jeweils nur um die Werte des morgendlichen Ost-West-Verkehrs an Schulwerktagen handelt. Beim hohen Anteil des Busverkehrs ist zu bedenken, dass etwa zwei Drittel auf Schulbustransport zurückzuführen ist.

- Bei kaum gesunkener Verkehrsteilnehmerzahl (minus 3%) konnte der Verkehr deutlich reduziert werden (Alleinfahreranteil minus 17%, Gesamtzahl der Fahrzeuge minus 12,5 %)
- Der Radverkehr hat um ca. 25% (von 103 auf 129 Personen), der Busverkehr um etwa 13 % (von 841 auf 947 Personen) zugenommen.
- Busfahrer-, Radfahrer- Fußgänger- und Fahrgemeinschaftsanteile (= „Umweltverbund“) sind insgesamt deutlich erhöht (von ca. 53 auf 57 %). Dabei ist der Anteil des Linienbusses 702 nach der Einführung des zeitweisen Halbstundentakts der deutlichste Einzelfaktor.

- Der PKW-Besetzungsgrad ist im wesentlichen konstant, aber auf der Dielheimer Straße in der mittleren halben Stunde (7.15 Uhr bis 7.45 Uhr) deutlich erhöht. Auch auf der Baiertaler Straße findet sich im genannten Zeitfenster eine Erhöhung, die allerdings weniger ausgeprägt ist, als auf der anderen Route. Dafür sind mit großer Wahrscheinlichkeit besser abgestimmte Schülertransporte in Privat-PKWs verantwortlich.
- Der LKW-Anteil ist um ein Drittel zurückgegangen.
- Die Rückstaulängen und –Zeiten sind um ca. 60-90% reduziert.

Ein Kommentar zum Rückgang der Fahrzeugzahl:

Für die um ca. 12,5 % sinkende Gesamtzahl der Fahrzeuge sind „die Dielheimer“ bzw. alle, die aus dieser Richtung kommen, hauptverantwortlich: Ihr Anteil sank um rund 20%. Aus der „Baiertaler Richtung“ ist allerdings auch eine sinkende Fahrzeugzahl – um ca. 8% - zu vermelden. Möglicherweise spielt hier eine Rolle, dass die Ausweichmöglichkeiten über Rauenberg für „die Dielheimer“ bzw. aus dem entsprechenden Hinterland kommenden Verkehrsteilnehmer deutlich günstiger sind.

Die Ursachen für den Rückgang des Alleinfahreranteils können grob folgendermaßen gewichtet werden:

Gewichtung von Ursachen

- Anteil der Zunahme des **Busverkehrs**: ca. 35 %
- Anteil der **Nutzer von Alternativrouten**: ca. 30 %
(vermutlich Baustellen-Auswirkung)
- Anteil des **LKW-Verkehr-Rückgangs**: ca. 20 %
(evtl. auch Baustellenfolge?)
- Anteil des zunehmenden **Radverkehrs**: ca. 10 %
- Anteil des gestiegenen **PKW-Besetzungsgrads**:
ca. 5 %



Auch wenn der eigentliche move-Beitrag nicht leicht zu gewichten ist: Es scheint tatsächlich ansatzweise gelungen, „Mobilität zu bewahren und Verkehr zu sparen“.

Kontakt: Wolfgang Widder, move-Projektleiter, Tel.: 50144