



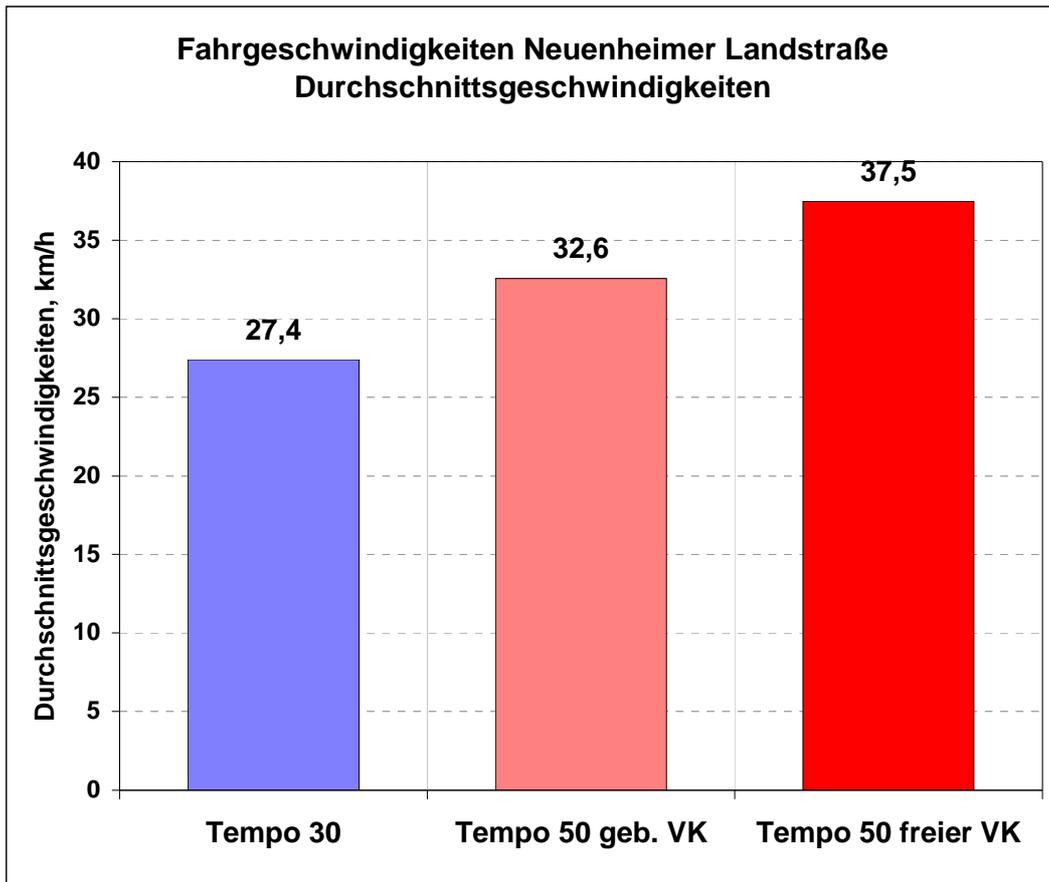
## Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen in der Neuenheimer Landstraße 1991 - 2004

In der Neuenheimer Landstraße galt seit 1991 bis 2001 Tempo 30, da die Straße keine Radverkehrsanlagen aufweist und auf der angebauten Nordseite kein Gehweg vorhanden ist. Im September 2001 wurde die Tempo 30-Begrenzung zwischen der Uferstraße und dem Heidelberg College aufgehoben. Seither gilt auf diesem Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

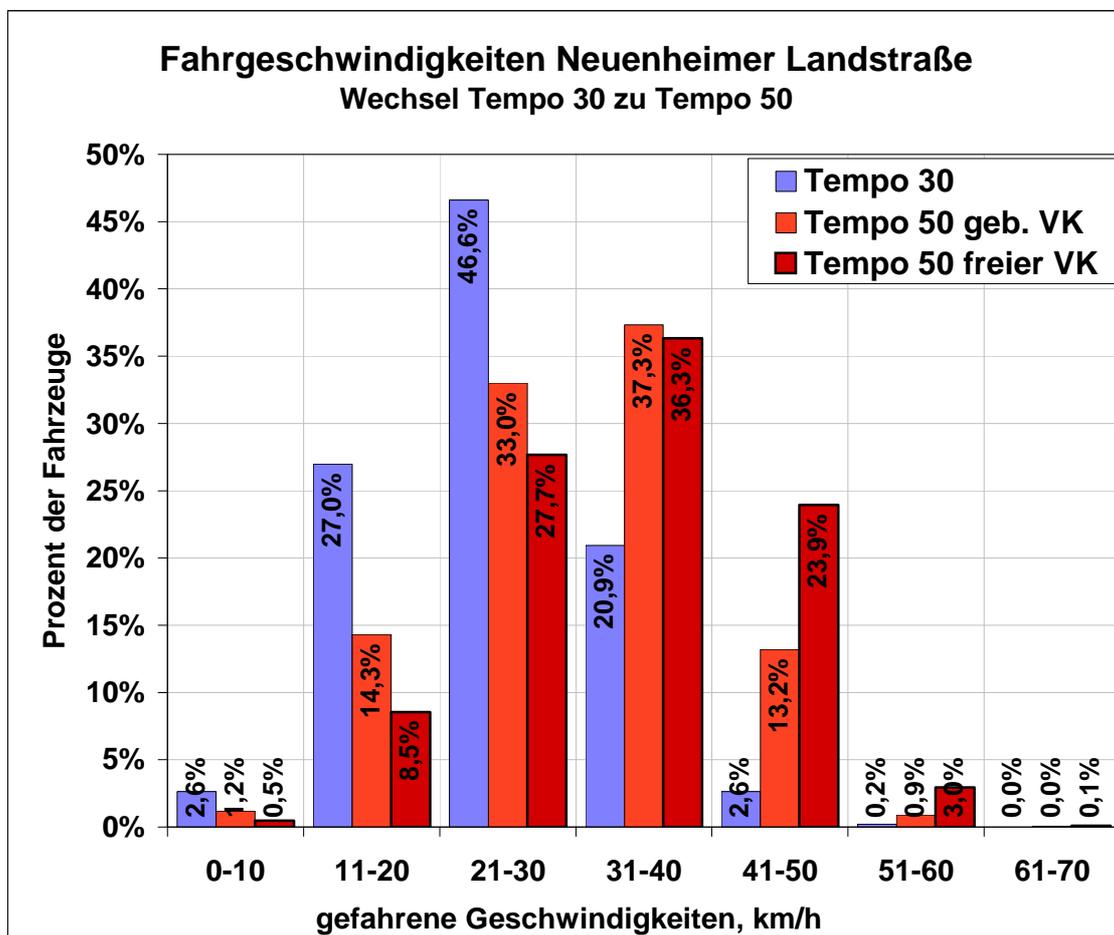
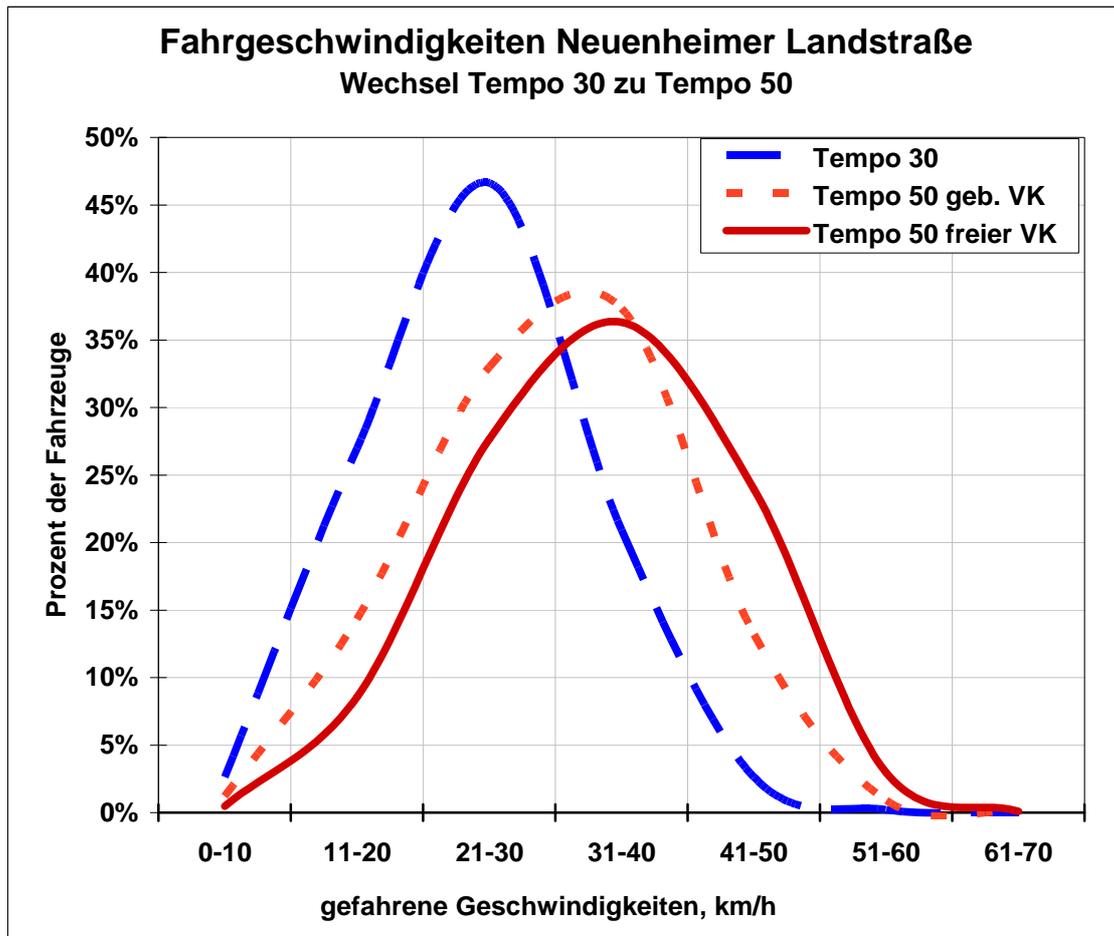
Um zu prüfen, welchen Einfluss die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Fahrgeschwindigkeiten hat, führte der Gemeindevollzugsdienst (GVD) im Juli und August 2004 Geschwindigkeitsmessungen in Höhe der Neuenheimer Landstraße 20 und 48 durch. Dabei wurde zu verschiedenen Tageszeiten die Geschwindigkeit von insgesamt 6687 Fahrzeugen gemessen. Die Ergebnisse wurden mit Geschwindigkeitsmessungen des GVD aus den Jahren 1991 bis 1994, als Tempo 30 galt, verglichen (gemessene Fahrzeugzahl: 20454).

Die nächsten drei Grafiken zeigen den Vergleich der Messergebnisse bei Tempo 30 und Tempo 50. Bei Tempo 50 wurden die Messreihen zu zwei Geschwindigkeitsverteilungen zusammengefasst: Die Messreihen vormittags und mittags mit einem höheren Anteil gebundenen Verkehrs (in den Grafiken: „Tempo 50 geb. VK“) und die Messreihen abends (Beginn 19:45 Uhr) mit einem höheren Anteil freien Verkehrs (in den Grafiken: „Tempo 50 freier VK“).

Am geringsten sind die Auswirkungen auf die Durchschnittsgeschwindigkeiten. Diese erhöhten sich nach Einführung von Tempo 50 im teilweise gebundenen Verkehr von 27,4 km/h bei Tempo 30 auf 32,6 km/h (+19%) und im freien Verkehr auf 37,5 km/h (+37%).



Wichtiger als durchschnittliche Geschwindigkeiten ist die Verteilung der gefahrenen Geschwindigkeiten, die in den nächsten beiden Grafiken dargestellt ist. Aus ihnen wird ersichtlich, dass vor allem die höheren Geschwindigkeiten deutlich angewachsen sind.



Während bei Tempo 30 nur 2,9% der Fahrzeuge schneller als 40 km/h fuhren, stieg dieser Anteil durch die Einführung von Tempo 50 im teilweise gebundenen Verkehr um das 5-fache auf 14,1% und im freien Verkehr um das 9,5-fache auf 27% an.

Schneller als 50 km/h fuhren bei Tempo 30 nur 0,2% aller Fahrzeuge. Durch die Einführung von Tempo 50 nahm diese Geschwindigkeitsklasse im teilweise gebundenen Verkehr um das 4,1-fache auf 0,9% und im freien Verkehr um das 13,3-fache auf 3,1% zu.

Schneller als 60 km/h fuhren bei Tempo 30 nur 0,01% aller Fahrzeuge. Durch die Einführung von Tempo 50 nahm diese Geschwindigkeitsklasse im teilweise gebundenen Verkehr um das 2,9-fache auf 0,04% und im freien Verkehr um das 7,1-fache auf 0,1% zu.

Der prozentuale Anteil der Fahrzeuge in diesen höheren Geschwindigkeitsklassen mag vielleicht gering erscheinen. Unfälle werden jedoch überproportional durch einzelne schnell fahrende Fahrzeuge verursacht. Überhöhte Geschwindigkeit ist bei Straßenverkehrsunfällen mit schweren Personenschäden die wichtigste Unfallursache. In diesem Abschnitt der Neuenheimer Landstraße fahren durch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit jetzt pro Jahr ca. 100 000 Fahrzeuge schneller als 50 km/h und ca. 4 000 Fahrzeuge schneller als 60 km/h.

### **Besonderheiten der Neuenheimer Landstraße**

Die Neuenheimer Landstraße ist die einzige Verbindung zwischen Ziegelhausen und Neuenheim bzw. dem Universitätscampus im Neuenheimer Feld und eine wichtige Verbindung zwischen dem Universitätscampus und der Altstadt. Während sowohl im Bereich Uferstraße bis Universitätscampus als auch im Bereich östliche Ziegelhäuser Landstraße bis Ziegelhausen Radverkehrsanlagen vorhanden sind, fehlen diese auf der Neuenheimer Landstraße. Aufgrund des engen Querschnitts der Straße ist es nicht möglich, hier Radverkehrsanlagen anzulegen. Die Fahrradfahrer müssen auf der Straße im Mischverkehr fahren. Dies führt zu häufigen Überholvorgängen durch Kraftfahrzeuge. Bei Tempo 30 lagen die Differenzgeschwindigkeiten der KFZ zu überholten Fahrrädern bei ca. 10-20 km/h. Durch die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und die dadurch ausgelöste Erhöhung der Geschwindigkeiten nahmen jedoch sowohl der Überholungsdruck als auch die Differenzgeschwindigkeiten bei Überholvorgängen deutlich zu. Dies führt, wie Beobachtungen des Verkehrsgeschehens zeigen, zu kritischen Situationen, die ein vermeidbares Sicherheitsrisiko darstellen. Relevant für dieses Problem sind nicht die Fahrgeschwindigkeiten bis ca. 30 – 40 km/h, sondern die um fast eine Größenordnung zugenommenen höheren Fahrgeschwindigkeiten.

Die Anwohner der Neuenheimer Landstraße haben auf ihrer Straßenseite aufgrund des schmalen Querschnitts der Straße in weiten Bereichen der Straße keinen Gehweg. Um den vorhandenen Gehweg auf der Südseite zu erreichen, müssen sie die Neuenheimer Landstraße queren. Dies kann bei höheren Fahrgeschwindigkeiten zu kritischen Situationen führen, die durch die Absenkung der höheren Geschwindigkeiten durch Tempo 30 entspannt werden könnten.

**Nachtrag:**

Im September 2004 wurde auf der Neuenheimer Landstraße durch die Verkehrsbehörde der Stadt Heidelberg wieder Tempo 30 als Streckengebot angeordnet. Damit gilt auf der Landesstraße L 534 am nördlichen Neckarufer wieder auf einer Länge von 4 km (Uferstraße, Neuenheimer Landstraße und Ziegelhäuser Landstraße) zum Schutz des Fahrradverkehrs, der Fußgänger und der Anwohner durchgängig Tempo 30.