

81 - Amt für Mobilität
81.5 Abteilung Fuß- und Radverkehr und Nahmobilität

Heidelberg, 29.01.2024
Jasdeep Singh

Arbeitsauftrag aus dem AKUM vom 22.11.2023 zur BV „Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur (Beschlussvorlage 0295/2023/BV)

Stellungnahme der Stadtverwaltung zu den Sachanträgen der SPD-Fraktion (Anlage 06 zur Drucksache 0295/2023/IV) und von **Bündnis 90/Die Grünen** (Anlage 07 zur Drucksache 0295/2023/BV):

Die Prüfung einer dynamischen Fahrstreifenzuteilung mit Richtungswechselbetrieb würde den Rahmen eines Verkehrsversuches sprengen, da der Kosten- und Zeitaufwand einer solchen komplexen Untersuchung in keinem Verhältnis zu dem schnellen Handeln stehen, welches durch einen Verkehrsversuch erzielt werden sollte. Vielmehr wird die Durchführung dieser Untersuchung Ressourcen erfordern, die die Stadtverwaltung in Planung grundlegender Neugestaltung von Hauptverkehrsstraßen investiert.

Die Einrichtung des Richtungswechselbetriebs ist grundsätzlich für lange Straßenzüge mit zeitlich unterschiedlichen Verkehrsstärken der jeweiligen Fahrtrichtungen geeignet. Die dicht hintereinander folgenden Kreuzungen in dem Straßenzug erschweren die Umsetzung, da die Begreifbarkeit des Knotenpunktes durch den zeitlichen wechselnden Betrieb sehr unübersichtlich für die Verkehrsteilnehmende wird.

Bei der Auswahl dieser Führungsart spielen die die Ein- und Abbiegebeziehungen eine nicht unerhebliche Rolle. Die Ein- und Abbiegebeziehungen müssen in jedem Einzelfall untersucht werden und bei Feststellung einer Behinderung unterbunden werden. Dies kann zu einer erheblichen Auswirkung im gesamten Verkehrsnetz führen.

Sowohl an den Anfangspunkten als auch Im Verlauf der Strecke muss ein ausreichender Querschnitt vorhanden sein, um Signalgeber, zusätzliche Verkehrseinrichtungen anzubringen. In der Mittermaierstraße wäre in bereits beengten Platzverhältnissen die Installation dieser Verkehrstechnik nur durch Einschränkung des Seitenraumes möglich.

Nördlich der Bergheimer Straße sind die Fahrspuren durch die Gleistrassen getrennt. Bei Einführung eines Wechselbetriebs wäre die Fahrzeugführung links an der Straßenbahnführung vorbei zu vermitteln. Dies wäre betrieblich ohne aufwändige Maßnahmen nicht möglich.

Aufgrund der komplexen betrieblichen Abhängigkeiten sowie den oben genannten Punkten halten wir die Umsetzbarkeit des Wechselbetriebs in diesem Bereich für nicht gegeben. Daher raten wir wegen des hohen Aufwands für die Untersuchung zu der Errichtung, dem Betrieb eines Fahrstreifensignalisierung ab.

Es wird davon abgesehen, zu den einzelnen Punkten der Sachanträge der SPD-Fraktion (Anlage 06 der Drucksache) sowie von Bündnis 90/Die Grünen (Anlage 07 der Drucksache) eine ausführliche Stellungnahme abzugeben.