

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 2 9 5 / 2 0 2 3 / B V**

Datum:  
11.09.2023

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:

Betreff:

**Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer  
Fahrspur in eine Fahrradspur**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	26.09.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	22.11.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	14.12.2023	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	21.02.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	14.03.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bezirksbeirat Bergheim, der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

- 1. Der Gemeinderat stimmt der Durchführung eines Verkehrsversuches in der Mittermaierstraße zu. Dieser hat das Evaluationsziel, eine ausgewogenere Aufteilung des Verkehrsraumes für alle Verkehrsarten, auch Fuß- und Radverkehr, zu erproben.*
- 2. Der Gemeinderat stimmt der stufenweisen Umsetzung des Verkehrsversuches zu. In der ersten Phase wird eine Radverkehrsspur zwischen Vangerowstraße und Bergheimer Straße in der Mittermaierstraße eingerichtet.*
- 3. Diese Verkehrserprobung wird für eine Mindestdauer von drei Monaten eingerichtet und von der Stadtverwaltung evaluiert.*
- 4. Die Stadtverwaltung legt anschließend dem Gemeinderat einen Evaluationsbericht zur Entscheidung des weiteren Vorgehens vor.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• einmalige Kosten <b>Ergebnishaushalt</b>	5.000
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes für Mobilität zur Verfügung	5.000
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Die Rad- und Fußverkehrsführung ist in der Mittermaierstraße als unbefriedigend zu bezeichnen. Eine Verkehrserprobung mit Einrichtung einer Fahrradspur kann trotz der erheblichen Auswirkung auf den Fahrzeugverkehr als Vorgriff auf eine Zielstellung angesehen werden, welche die künftige Aufteilung des Verkehrsraumes darstellt und in das Gesamtkonzept der Radverkehrsachsen passt.

## **Begründung:**

Seitens Radentscheid Heidelberg wurde der Wunsch gegenüber der Stadtverwaltung geäußert, den Radverkehr in der Mittermaierstraße mittels eines Verkehrsversuches aufzuwerten. Laut Antragsteller soll eine Fahrspur je Richtung zwischen Kurfürsten-Anlage und Ernst-Walz-Brücke in eine Radverkehrsspur umgewandelt werden. Die Prüfung dieses Anliegens wurde als Teil des Sofortprogramms im Radverkehr durchgeführt. Mit dieser Vorlage werden die wichtigsten Erkenntnisse den Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

### **1. Ausgangssituation**

Der Streckenzug ist ein wichtiger Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes und übernimmt innerhalb des Hauptverkehrsnetzes die Ableitung von Quell-, Ziel-, und Durchgangsverkehren zwischen den umliegenden Bundesstraßen und den Stadtteilen sowie den Nachbarkommunen. Auf der Ernst-Walz-Brücke wurden 2017 im Querschnitt 42.837 Kraftfahrzeuge pro Tag erfasst. Trotz zahlreicher Abbiegemöglichkeiten fährt ein wesentlicher Teil des Verkehrs die Mittermaierstraße durch. Im Jahr 2022 wurden auf der Ernst-Walz-Brücke über 2,8 Millionen Radfahrende erfasst, was im Durchschnitt 7.739 Radfahrten pro Tag über die Brücke bedeutet. Eine hohe Anzahl dieser Radverkehrsmenge fährt weiter in der Mittermaierstraße.

Die Fuß- und Radverkehre in der Mittermaierstraße werden in beiden Richtungen über einen getrennten Fuß- und Radweg geführt. Diese Anlage erfüllt die Mindestanforderung für die angeordnete Führungsform nicht. Insgesamt ist die Rad- und Fußverkehrsanlage als nicht befriedigend zu bewerten.

Alle Kreuzungen innerhalb des untersuchten Streckenzuges sind Unfallhäufungsstellen. In den letzten drei Jahren wurden 117 Unfälle in diesem Bereich polizeilich erfasst. Am Knotenpunkt Bergheimer Straße/Mittermaierstraße ist in diesem Zeitraum eine Vielzahl von Abbiegeunfällen (29 % aller Unfälle) zu beobachten. Radfahrende sind an dieser Kreuzung zu 39 % an Verkehrsunfällen beteiligt.

### **2. Analyse der Spitzenstunden und Variantenentwicklung**

Bei der Bewertung der Verkehrsqualität in den Spitzenstunden wurde auf die Leistungsfähigkeitsprüfung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) bezogen, die die aktuelle Verkehrsmenge zugrunde legt.

#### **Fahrtrichtung Nord (stadtauswärts)**

Die Spurreduzierung in Fahrtrichtung Nord ist aus den folgenden Gründen kritisch zu bewerten und wird nicht empfohlen.

Im Abschnitt der Mittermaierstraße zwischen der Bergheimer Straße und der Vangerowstraße wird die Straßenbahn gemeinsam mit dem stadtauswärtigen Verkehr geführt. Mit der Umwidmung einer Spur in eine Radspur in der stadtauswärtigen Richtung wird der gesamte Verkehr auf die linke Spur verlegt. Dies würde die Verkehrsqualität des ÖPNV stark beeinträchtigen.

Die Rückstauungen in den morgendlichen Spitzenstunden würden über die Knotenpunkte hinausgehen. Dies hätte zur Folge, dass der Bereich vor dem Hauptbahnhof durch den stockenden Verkehr zugestellt würde und die Busse und Straßenbahnen dadurch behindert würden. Die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen Richtung Norden würde auch dadurch erschwert.

### **Fahrtrichtung Süd (stadteinwärts)**

Mit der Annahme, dass die Verkehrsmengen trotz des Versuches unverändert bleiben, sind aus den theoretischen Berechnungen in den abendlichen Spitzenstunden Rückstauungen von circa 2 km zu erwarten. Aus der Grundlagenermittlung wird die Einrichtung einer Radverkehrsspur stadteinwärts (Richtung Süden) im Gegensatz zur stadtauswärtigen Fahrtrichtung als vertretbar bewertet. Es ist insgesamt zu beachten, dass die Staueffekte beziehungsweise Sättigungen mit Stockungen sich in den Spitzenstunden ergeben werden. Deshalb ist ein Evaluationsziel zu untersuchen, inwieweit es zu einer Entzerrung kommt, indem der Fahrzeugverkehr frühere oder spätere Fahrzeiten wählt.

### **Variante 1: Komplette Umsetzung**

In dieser Variante wird ab der Kreuzung Vangerowstraße/Mittermaierstraße eine Neuordnung des Verkehrs vorgenommen und bis zum Hauptbahnhof eine Radspur eingerichtet. Hierfür sind signaltechnische Anpassungen sowie Neumarkierungen, insbesondere im Bereich der Kreuzungen, erforderlich. Schätzungsweise sind Kosten in Höhe von 150.000,- € zu erwarten. Die Abbaukosten sind nicht mitenthalten.

### **Variante 2: Stufenweise Umsetzung**

In dieser Variante wird die Einrichtung der Radspur stufenweise durchgeführt. Ähnlich wie in Variante 1 beginnt der Versuch ab der Kreuzung Vangerowstraße/Mittermaierstraße. Diese versuchsweise eingerichtete Radspur endet zuerst an der Kreuzung Bergheimer Straße/Mittermaierstraße und wird in den bestehenden Geh- und Radweg geführt. Mit dieser Variante wäre eine schnellere und kostengünstige Umsetzung möglich (5.000,- €), da signaltechnische Anpassungen nicht erforderlich sind. Eine ausreichende Verkehrsqualität kann nur unter Zugrundelegung von einem Verkehrsrückgang in den Spitzenstunden erreicht werden. Der Erfolg der Testphase soll die Machbarkeit der Fahrspurreduzierung aufzeigen.

Falls der Verkehrsversuch sich bewährt, wird eine weitere Führung des Radverkehrs bis Hauptbahnhof in einer zweiten Stufe hergestellt.

## **3. Weiteres Vorgehen**

Falls der Gemeinderat dem Vorhaben zustimmt, ist die Umsetzung für eine Mindestdauer von drei Monaten vorgesehen. Eine Mindestdauer des Verkehrsversuchs sollte auch bei Konflikten nicht unterschritten werden, da sich räumliche und zeitliche Verlagerungseffekte meist erst nach einem längeren Zeitraum (2-3 Monate) nach der Maßnahmenumsetzung zeigen. Wichtig für die Beurteilung ist eine objektivierte Bewertung der Verkehrssituation, um gezielt auf Problemstellungen reagieren zu können und eine valide Bewertung durchführen zu können.

Die stufenweise Umsetzung der Variante 2 kann ab Mitte des Jahres 2024 beginnen. Nach mindestens dreimonatiger Evaluationsphase wird über das weitere Vorgehen entschieden.

## **4. Evaluation**

Grundsätzlich sollte der Verkehrsversuch durch einen Validierungsprozess begleitet werden, um die tatsächliche Wirkung zu bewerten und Nutzungskonflikte herauszuarbeiten. Daher wird der Verkehrsversuch mit einem Evaluationsprozess kombiniert werden, um Auswirkungen transparent darzustellen. In einem Begleitprozess sollten positive wie negative Effekte gleichgewichtig dokumentiert werden und möglichst objektiv und ergebnisoffen diskutiert werden. Transparenz und Beteiligung können einen maßgeblichen Einfluss auf den Erfolg der Maßnahme haben. Für eine

etwaige Verstetigung sind darüber hinaus die Wechselwirkungen zu weiteren Projekten zu diskutieren.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Eine Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen wird während des Verkehrsversuches sowie bei der Evaluation durchgeführt.

### **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:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Mit der Einrichtung einer Radspur kann eine Aufwertung einer wichtigen Radverbindung erreicht werden.

#### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Durch den Verkehrsversuch kann es in den Spitzenstunden zu Staubildungen kommen, was die Erschließungsqualität der betroffenen Stadtteile beeinträchtigen kann.

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Lageplan zur Variante 1 (nur <b>digital</b> verfügbar)
02	Lageplan zur Variante 2 (nur <b>digital</b> verfügbar)
03	Präsentation Verkehrsversuch Mittermaierstraße
04	Beantwortung der Anfrage von Frau Stadträtin Winter-Horn
05	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Die Heidelberger vom 21.11.2023 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023</b>
06	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 22.11.2023 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023</b>
07	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.11.2023 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023</b>
08	Präsentation Verkehrsversuch Mittermaierstraße
09	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 12.12.2023
10	Sachantrag der Grüne-Fraktion vom 13.12.2023 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023)</b>
11	Gemeinsamer Sachantrag der Fraktionen von CDU, FDP, HD'er vom 14.12.2023 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023)</b>
12	Arbeitsauftrag aus dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.11.2023 – hier: Stellungnahme der Stadtverwaltung zu den Sachanträgen der Gemeinderatsfraktionen SPD und Bündis90/Die Grünen
13	Arbeitsauftrag aus dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.11.2023 – hier: Stellungnahmen der Polizei, Feuerwehr, RNV, dem DRK und dem Universitätsklinikum Heidelberg