

Drucksache:
0017/2017/IV

Datum:
19.01.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 05. April 2017

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	21.02.2017	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	08.03.2017	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	30.03.2017	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Bergheim, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema „Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Zusammenfassung der Begründung:

Die vorhandenen Geh- und Radwegbreiten sind nicht ausreichend. Die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen ist unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke aber nicht möglich.

Die Anordnung einer Tempo-30-Regelung in der Mittermaierstraße ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich.

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 21.02.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 21.02.2017

4.1 **Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße** Informationsvorlage 0017/2017/IV

Zu diesem Tagesordnungspunkt wird auf den Inhalt der Informationsvorlage verwiesen. Herr Sandmaier vom Amt für Verkehrsmanagement steht für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

Bezirksbeirätin Weber erklärt, dass sie die bisherige Verkehrssituation kritisch sehe und wünscht sich - besonders zum Schutz der Fußgänger - eine Neuaufteilung des Straßenraums dieser großen, vielbefahrenen Verkehrsachse.

Herr Sandmaier betont, dass dem Fachamt die Problematik bewusst sei; allerdings sei aufgrund des geringen zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitts eine andere Verkehrsregelung – besonders im Hinblick auf anzuwendende Vorschriften zur Straßenverkehrsordnung – unter den gegebenen Umständen nicht möglich. Auch nach Gesprächen mit der Verkehrspolizei komme keine andere Lösung als die bisherige in Betracht. In diesem Zusammenhang verweist Herr Sandmaier auf die beiden vorausgegangenen Tagesordnungspunkte, in denen über Fuß- und Radwegeverbindungen von der Bahnstadt bis zur Gneisenaustraße beziehungsweise von Bergheim-West ins Neuenheimer Feld diskutiert worden sei. Seiner Ansicht nach könnten die hierfür von der Verwaltung angedachten Brücken zu einer großen Entlastung des Verkehrsaufkommens - unter anderem in der Mittermaierstraße - führen.

Stadtrat Rothfuß überlegt, ob Fahrradfahrer in der Mittermaierstraße den schmalen Fahrradweg überhaupt benutzen müssen oder auch auf der Straße fahren können, da die vorgeschriebene Mindestbreite für Radwege von 1,50 Meter an dieser Stelle nicht gegeben sei.

Herr Sandmaier kann zu dieser verkehrsrechtlichen Frage keine Auskunft geben. Er verweist allerdings darauf, dass sich am Beginn des Radwegs ein Verkehrsschild befinde, das den Fahrradweg als benutzungspflichtig ausweise.

Frau Greßler wird die Frage von Stadtrat Rothfuß zur Prüfung mitnehmen.

Nach einigen weiteren Anregungen aus dem Gremium, zu denen Herr Sandmaier Stellung nimmt, wird der Tagesordnungspunkt geschlossen mit dem Fazit, dass die bisherige Situation von den Gremiumsmitgliedern größtenteils als unbefriedigend angesehen wird und wünschenswert sei, dass die Verwaltung sich weiter Gedanken mache, mit welchen Maßnahmen eine Entspannung der Verkehrssituation in der Mittermaierstraße erzielt werden könne.

gezeichnet
Isolde Greßler
Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 08.03.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 08.03.2017

2.1 **Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße** Informationsvorlage 0017/2017/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Herr Thewalt erläutert die in der Vorlage beschriebenen Inhalte und warum die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens nicht möglich sei. Auch eine Anordnung einer Tempo-30-Regelung sei nicht realisierbar. Er geht zudem auf die Verkehrszahlen ein. Auf Höhe der Ernst-Walz-Brücke gebe es an Werktagen bis zu 12.000 Radfahrer. Weiter südlich würden circa 6.000 Radfahrer die Mittermaierstraße nutzen. Bei den Kraftfahrzeugen läge die Zahl mit 22.000 pro Tag deutlich höher.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz möchte eine detaillierte Erläuterung, warum eine Tempo-30 Zone nicht möglich sei. Zudem habe er im Vorfeld der Sitzung nach der zeitabhängigen Belastung durch PKWs in jede Richtung gefragt. Er schlägt vor, dass eine Spur auf der Mittermaierstraße für einen breiteren Geh- und Radweg genutzt werden könne und eine Spur als Wechselspur eingerichtet werden solle.

Herr Thewalt betont, dass die vier Spuren aufgrund der hohen Verkehrsbelastung benötigt werden. Eine Wechselspur sei nicht zu empfehlen. Der Knotenpunkt Mittermaierstraße/ Bergheimerstraße habe einer der höchsten ÖPNV-Dichten in Heidelberg, die sich zudem mit einer hohen Kraftverkehrsbelastung mische. Einschränkende Maßnahmen würden zu großen Rückstaus führen. Die Verkehrszählung sei von Oktober 2016.

In der folgenden Aussprache melden sich zu Wort:

Stadtrat Pfeiffer, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Föhr, Stadtrat Eckert, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Deckwart-Boller,

- Es wird vorgeschlagen, dass der Geh- und Radweg auf der Westseite so umgestaltet werden solle, dass er gemeinsam genutzt werden könne. Die Radfahrer sollen sich entscheiden können, ob sie auf dem Geh- und Radweg oder auf der Straße fahren.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die vorgeschriebene Mindestbreite für Radwege von 1,50 Meter nicht durchgängig gegeben sei. Sollte jemand gegen diese Regelung vorgehen, könne es sein, dass die Benutzungspflicht aufgehoben werden müsse.
- Es laufen derzeit Planungen das Landfried Quartier umzugestalten. Die Stadt solle versuchen zu ermöglichen, dass ein ausreichend breiter Geh- und Radweg im Zuge der Umgestaltung realisiert wird.
- Es wird festgestellt, dass es zu viele Bedürfnisse und Wünsche für zu wenig Platz gebe. Bei der Mittermaierstraße handele es sich um die letzte große Nord-/Südverbindung in Heidelberg, die auch die Anbindung in das Neuenheimer Feld gewährleiste. Es wird daher gebeten, dass die Verkehrsproblematik im Zusammenhang mit dem Entwicklungskonzept Bergheim und dem Masterplan Neuenheimer Feld gelöst werden solle. Die Thematik müsse im Gesamtkontext betrachtet werden. Momentan werden keine kurzfristigen Änderungsmöglichkeiten gesehen.
- Es wird angemerkt, dass eine fünfte Neckarquerung eine deutliche Entlastung bringen könne. Dies wird von einigen Stadträten allerdings bezweifelt.

- Manche Stadträte lehnen den Vorschlag ab, eine Wechselspur einzurichten. Ebenso sprechen sie sich gegen den Vorschlag aus, dass die Radfahrer den Gehweg sowie die Straße benutzen können. Die Gefahrenlage würde dadurch nur vergrößert werden.
- Die Lärmrichtwerte in der Mittermaierstraße würden sowohl tagsüber wie auch nachts überschritten werden. Dies solle im nächsten Lärmaktionsplan aufgegriffen werden.
- Falls es hier zu Unfällen käme, sei die Stadt in der Haftung.

Herr Herzog vom Amt für Verkehrsmanagement geht auf die Fragen ein. Er erläutert die Breiten in der Mittermaierstraße (siehe Anlage 02 zur Drucksache 0017/2017/IV). Man sei meist nur minimal von der Regelbreite entfernt. Die Benutzungspflicht des Radweges aufzuheben werde abgelehnt. Die Gefahrenlage auf der vierspurigen Straße sei zu hoch. Herr Thewalt ergänzt, dass dies zudem zu erheblichen Schwierigkeiten mit den Rettungsfahrzeugen führen könne, die die Mittermaierstraße nutzen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, dass er den Vorschlag, das Landfried Quartier einzubeziehen, mitnehmen werde. Allerdings gibt er zu bedenken, dass es keine freien Flächen entlang der Straße gebe. Momentan sei alles bebaut. Er möchte die Aussage korrigieren, dass die Grenzwerte in der Mittermaierstraße überschritten seien. Zwar sei die Belastung hoch aber bei Bestandsgebieten könnten die Vorgaben erst bei wesentlichen Änderungen angepasst werden.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz möchte den Antrag stellen, dass der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss dem Oberbürgermeister vorschlägt, auf dem Teilstück der Mittermaierstraße, zwischen Kurfürstenanlage und Bergheimer Straße, eine Tempo 30 Zone einzurichten und dass die zwingende Nutzung des Radweges abgeschafft werden solle. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bemerkt, dass er den Antrag nicht zulassen könne. Die rechtlichen Voraussetzungen seien dafür nicht gegeben. Stadtrat Pfeiffer schlägt vor, dass man über die zwei Punkte einzeln abstimmen solle.

Daraufhin betont Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner nochmals, dass in diesem Streckenabschnitt die Verkehrsbelastung zu hoch sei. Die Fachbehörde habe empfohlen, die vorgeschlagenen Maßnahmen aufgrund der Rechtslage und der damit verbundenen Gefahrenlage nicht durchzuführen. Die jetzige Situation sei nicht ideal aber einzelne Eingriffe würden die Schwierigkeiten nicht lösen. Er sagt zu, dass die Mittermaierstraße im Gesamtkontext mit dem Entwicklungskonzept Bergheim sowie dem Masterplan Neuenheimer Feld diskutiert werden solle.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 30.03.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 30.03.2017:

29.1 **Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße** Informationsvorlage 0017/2017/IV

Auf den **Sachantrag** von Bündnis90/Die Grünen (Tischvorlage und Anlage 3 zur Drucksache 0017/2017/IV) wird verwiesen:

Der Fahrradunfall am 21. März 2017 in der Mittermaierstraße veranlasst uns, die Verwaltung darum zu bitten:

1. im Bereich zwischen Alter Eppelheimer Straße und Bergheimer Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einzuführen
2. und für diesen Streckenabschnitt die Fahrradwegnutzungspflicht in beiden Richtungen aufzuheben.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner teilt hierzu mit, dass die im Antrag formulierte Bitte nicht umsetzbar sei. Die Breite der beiden Richtungsfahrbahnen in der Mittermaierstraße betragen jeweils 5,80 m. Die Anlage eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn erfordere jedoch eine Mindestbreite von 6,50 m. Somit scheidet ein solcher Streifen, auch bei Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, aus. Möglich sei, die beiden Richtungsfahrbahnen auf eine Fahrspur zu reduzieren und einen Schutzstreifen für Radfahrer anzulegen.

In der Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Spinnerler

Es werden folgende Punkte angesprochen

- die Herabsetzung der Geschwindigkeit sei angebracht,
- die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stadt liege ohnehin bei 25 und 30 km/h,
- ohne dass der Autoverkehr deutlich eingeschränkt werde, könne eine Verbesserung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erreicht werden,
- der Radweg sei auch zu schmal und somit auch nicht zulässig.

Stadtrat Rothfuß bittet um getrennte Abstimmung.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt den **Antrag**, wie von Stadtrat Rothfuß gebeten, getrennt zur Abstimmung:

Der Fahrradunfall am 21. März 2017 in der Mittermaierstraße veranlasst uns, die Verwaltung darum zu bitten und zu prüfen:

1. im Bereich zwischen Alter Eppelheimer Straße und Bergheimer Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einzuführen

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 21 : 18 : 2 Stimmen

2. und für diesen Streckenabschnitt die Fahrradwegenutzungspflicht in beiden Richtungen aufzuheben.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 21 : 20 : 3 Stimmen

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 06.10.2016 die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob auf der Mittermaierstraße, zwischen der Kurfürsten Anlage und der Bergheimer Straße ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden kann.

Insbesondere war zu prüfen, ob die Geh- und Radwege der gesetzlichen Mindestanforderung entspricht.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob die Mittermaierstraße versuchsweise mit Tempo 30 ausgewiesen werden kann.

Schutzstreifen

Neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) stellen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) die wichtigste Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen dar. Die ERA wird, wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben. Diese bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.

Nach ERA 2010 ist die Wahl eines Schutzstreifens als geeignete Führungsform für den Radverkehr abhängig von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs, der Anzahl der Fahrstreifen und der Fahrbahnbreite.

Die Vorauswahl geeigneter Radverkehrsführungen erfolgt nach ERA durch die Bestimmung des Belastungsbereichs anhand der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. In der Mittermaierstraße beträgt die Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 1.900 Kfz/h (Zählung November 2013). Der Kraftverkehr auf der Ernst-Walz-Brücke hat seitdem um etwa 7 % zugenommen. Dies lässt sich auf die Mittermaierstraße übertragen.

Unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde von 1.900 Kfz/h ergibt sich für die Mittermaierstraße der Belastungsbereich III (siehe Anlage 1).

In Stadtstraßen mit diesem Belastungsbereich ist der Schutzstreifen keine geeignete Führungsform für den Radverkehr. Erst durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ergibt sich Belastungsbereich II in dem die Anlage eines Schutzstreifens als Führungsform in Frage kommt.

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftverkehrsstärke und – Geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Nach ERA 2010 können Schutzstreifen auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist. Die Breite der beiden Richtungsfahrbahnen in der Mittermaierstraße betragen jeweils 5,80 m. Die Anlage von Schutzstreifen unter Beibehaltung der vier Fahrstreifen, auch bei Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, scheidet somit aus.

Die vorhandenen vier Fahrstreifen sind zur Abwicklung des vorhandenen Verkehrs (rund 11.000 Kfz/ 24 Stunden je Fahrtrichtung) darüber hinaus zwingend notwendig. An den Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte in der Mittermaierstraße steht schon heute eine zu geringe Grünzeit im Verhältnis zum vorhandenen Verkehr zur Verfügung. Eine Reduzierung der Fahrstreifen führt zu weiteren, erheblichen Leistungsfähigkeitseinbußen an den ohnehin schon überlasteten Knotenpunkten, was Umwelt und Anlieger weiter belastet.

Die Notwendigkeit von vier Fahrstreifen hat sich im Sommer 2016 gezeigt, als im Bereich der Mittermaierstraße zwischen Bergheimer Straße und Ernst-Walz-Brücke aufgrund der umfangreichen Baumaßnahme zur Erneuerung der Gleise mit Kanal und Leitungsbau ein Fahrstreifen gesperrt war. Da auch im Teilstück zwischen Alte Eppelheimer Straße und Bergheimer Straße wegen der baustellenbedingten Verkehrsführung nur ein Fahrstreifen für den Süd-Nord Verkehr vorhanden war, kam es selbst in den Sommerferien zu erheblichen Verkehrsstauungen. Zeitweise musste die Verkehrspolizei verkehrsregelnd eingreifen, damit der Verkehr einigermaßen abgewickelt werden konnte. Eine Fahrstreifenreduzierung zur Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr in der Mittermaierstraße ist deshalb aus Sicht von Verwaltung und Verkehrspolizei nicht akzeptabel.

Breiten von Geh- und Radwegen

Für die Breiten von Gehwegen sind keine rechtsverbindlichen Vorschriften aus der StVO abzuleiten. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (R 1) ist das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich eine Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASt, 6.1.6.1). Zwar kommt den in den genannten Richtlinien enthaltenen Maßangaben keine verbindliche Wirkung im Sinne einer Norm zu, als sachverständige Konkretisierung moderner Grundsätze des Straßenbaus, erarbeitet von einem Kreis von Fachleuten, sind sie aber durchaus ein Anhaltspunkt, wie im Normalfall Verkehrsanlagen bei Neuanlage auszuführen und zu gestalten sind. Das hier beschriebene Maß ist Bestandteil der „Heidelberger Leitlinien für kinderfreundliche Verkehrsplanung“.

Die Breiten der Gehwege in der Mittermaierstraße erreichen das Maß, das bei einer Neuanlage eines Gehweges zugrunde gelegt werden würde nicht (siehe Anlage 2).

Nach der VwV zu § 2 Absatz 4 StVO sollen benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege möglichst 2,00 m und mindestens 1,50 m breit sein.

Die Breiten der Radwege in der Mittermaierstraße erreichen das Mindestmaß nur abschnittsweise (siehe Anlage 2).

Durch den engen Straßenquerschnitt der Mittermaierstraße sind die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Aufgrund der Bedeutung der Route im städtischen Radverkehrsnetz wurde die nicht regelkonforme Radverkehrsanlage bisher beibehalten.

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Verkehrspolizei geprüft, ob die Pflicht zur Benutzung der Radwege in der Mittermaierstraße aufgehoben werden kann bzw. muss. Aufgrund der besonderen Gefahrenlage wurde von der Aufhebung der Benutzungspflicht aber abgesehen.

Eine zufriedenstellende Verkehrssituation ist unter den gegebenen baulichen Verhältnissen nicht möglich. Eine qualitativ deutliche Verbesserung für alle Verkehrsarten ist durch den Bau einer eigenen Querung für den Rad- und Fußverkehr über den Neckar zu erwarten. Im Bestand wird abbiegender Kraftverkehr (in die Alte Eppelheimer Straße und in die Bergheimer Straße) durch den geradeaus fahrenden Radverkehr behindert.

Tempo 30

Nach § 45 Absatz 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Diese Vorschrift ist in Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten durch Erlasse und Richtlinien der obersten Straßenverkehrsbehörde (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur) und der höheren Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) konkretisiert worden. Mit Ausnahme im Bereich von Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern kommt demnach eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur in Betracht, wenn konkrete Gefährdungen vorhanden sind. Dies kann der Fall sein, wenn deutliche Abweichungen gegenüber bestimmter Regelgrößen bei Fahrbahnbreite, Gehwegbreite, Längs- und Quergefälle der Fahrbahn, Sichtweiten und dergleichen vorliegen. Dies ist im gesamten Verlauf der Mittermaierstraße nicht der Fall. Anhaltspunkte, die für eine Temporeduzierung sprechen, können sich auch aus dem Unfalllagebild ergeben. Auch aus dem Unfalllagebild heraus, ist dieser Straßenabschnitt allerdings nicht als verkehrsunfallträchtig oder -unsicher einzustufen.

Unter Abwägung aller Gesichtspunkte ist daher die Anordnung einer Tempo-30-Regelung mangels Rechtsgrundlage nicht möglich.

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:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Ziel/e:
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Ziel/e:
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten: Siehe Text Begründung

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA
02	Breiten Geh- und Radwege Mittermaierstraße
03	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 28.03.2017 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 28.03.2017)

Drucksache:

0017/2017/IV

00272437.doc

...

