

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0121/2021/IV

Datum:
04.05.2021

Federführung:
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Testphase: Autofreie Zonen und Express-Spuren
[ersetzt Drucksache 0238/2020/IV]

Informationsvorlage

Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 28. Juni 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	12.05.2021	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	24.06.2021	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Gemeinderat nehmen die Information bezüglich der Umweltpuren, Fahrrad-Expresspuren und temporären Fußgängerzonen zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt	30.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Ansatz in 2022 (Jahresangabe)	30.000
• Deckung aus dem Budget beim Amt für Verkehrsmanagement	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Vor einer möglichen Umsetzung von Fastlanes/ Umweltpuren sollte ein externes Gutachten alle relevanten Aspekte prüfen. Durch den Wegfall einer Motorisierter Individualverkehr (MIV)-Spur in der Friedrich-Ebert-Anlage wird das Radfahrangebot erweitert. Der Fußverkehr soll gestärkt und mit einem Maßnahmenpaket die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

digitale Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 12.05.2021

Ergebnis der öffentlichen digitalen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 12.05.2021

9.1 Testphase: Autofreie Zonen und Express-Spuren

[ersetzt Drucksache 0238/2020/IV]

Informationsvorlage 0121/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und erläutert, dass die ursprüngliche Vorlage (Drucksache 0238/2020/IV) die Fragestellung nicht vollumfänglich beantwortet habe und deshalb überarbeitet und als neue Informationsvorlage (Drucksache 0121/2021/IV) vorgelegt worden sei.

Er übergibt das Wort an Stadtrat Bartsch, der den bereits zur Ursprungsvorlage gestellten **Antrag der AfD** (siehe Anlage 01 zur Drucksache 0238/2020/IV) nochmals stellt.

Keine Einrichtung einer Express-Spur für Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Anlage

Bei der nachfolgenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Eckert, Stadträtin Heldner

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Ist gezählt worden, wie viele Verkehrsteilnehmer diese Spuren benutzen? Diese Zahlen müssten als Diskussionsgrundlage herangezogen werden und würde die Entscheidungsfindung vereinfachen. Es gebe Nutzungszahlen, die vom Bürgerbüro veröffentlicht worden seien. Die „Fehser-Allee“ werde demnach in 24 Stunden von 641 Radfahrerinnen und Radfahrern in Richtung Osten und von 705 Radfahrerinnen und Radfahrern in Richtung Westen genutzt, während die Friedrich-Ebert-Anlage innerhalb von 24 Stunden von 96 Radfahrerinnen und Radfahrern in Richtung Westen und 59 Radfahrerinnen und Radfahrern in Richtung Osten befahren werde.
- Die neue Vorlage sei viel aussagekräftiger als die ursprüngliche Vorlage zu dem Thema. Die Baustelle am Hölderlin-Gymnasium habe gezeigt, dass eine Einspurigkeit in dem Bereich vollkommen ausreichend sei.
- Die Baustelle am Hölderlin-Gymnasium sei kein gutes Testkriterium, da sich die Baustelle nur über eine kurze Distanz erstrecke, Außerdem sei die Friedrich-Ebert-Anlage eine Ausweichstrecke für die Straßen am Neckar bei Hochwasser. Dann würde es bei einer Einspurigkeit zwangsläufig zu Problemen kommen.
- Es bestehe kein Bedarf für eine Radspur in der Friedrich-Ebert-Anlage, da Radfahrer ab dem Ebertplatz Richtung Adenauerplatz die so genannte „Fehser-Route“ nutzen, die verkehrlich weitestgehend unbelastet sei. Die massive Baumaßnahme am Europäische Hof habe keinerlei Effekte für den Radverkehr ergeben.
- Die Radspur auf der Friedrich-Ebert-Anlage sei für die Radfahrerinnen und Radfahrer gedacht, die von der Altstadt an den Hauptbahnhof fahren möchten. Für diese sei die „Fehser-Allee“ ungeeignet. Es sei sehr gut möglich, von der Friedrich-Ebert-Anlage in die Rohrbacher Straße Richtung Süden abzubiegen.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain erklärt, dass noch keine abschließenden Zählungen durchgeführt werden können, da die geplante Expressspur noch gar nicht existiere. Der Praxistest am Hölderlin-Gymnasium habe bewiesen, dass es keine verkehrlichen

Auswirkungen habe, wenn in der Friedrich-Ebert-Anlage eine Spur wegfalle. Die „Fehser-Anlage“ sei durchaus auch als Alternative zur Plöck interessant und wird auch genutzt, um in die hintere Altstadt zu kommen.

Herr Kragl vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert, dass die Verwaltung immer betont habe, dass das neu geschaffene Fahrradangebot der Grundstein für die verbesserte Ost-West-Anbindung von der Schießtorstraße kommend in die Nadlerstraße sei. Für die Maßnahme gab es zwei Maßnahmenbeschlüsse. In den Beschlüssen seien die Planungen für eine Radspur angekündigt worden. Die sei die Grundlage für die jetzige Umsetzung der Maßnahme. Die „Fehser-Allee“ sei kein Alternativangebot. Auch sei es geboten, die Plöck zu entlasten. Bei Hochwasser könne der Radweg für den Autoverkehr freigegeben werden.

Herr Rathmann vom Amt für Verkehrsmanagement merkt an, dass Berechnungen durchgeführt worden seien. Ergebnis der Berechnung sei gewesen, dass eine Sperrung einer Spur in Höhe des Friedrich-Ebert-Platzes zu keinen Verkehrsbeeinträchtigungen führen würde.

Im Anschluss lässt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **Antrag der AfD** abstimmen:

Keine Einrichtung einer Express-Spur für Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Anlage

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 01:08:03

Somit wird die **Informationsvorlage zur Kenntnis genommen**

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 24.06.2021

Ergebnis: Kenntnis genommen

Veranlassung:

Mit der Drucksache 0238/2020/IV sollte am 23.02.2021 im Ausschuss für Kultur, Umweltschutz und Mobilität zunächst das Thema *Express-Spuren für den Radverkehr* behandelt werden. Die Vorlage thematisierte aber nur eines von drei Themenfeldern des Antrages 0048/2020/AN der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Weshalb die Fraktion Bündnis90/Die Grünen am 20.01.2021 Widerspruch im elektronischen Umlaufverfahren einlegte.

Folgend werden weitere Sachanträge und Widersprüche im Rahmen des elektronischen Verfahrens zur Drucksache 0238/2020/IV aufgelistet, die bis zum gesetzten Fristende gestellt wurden.

- Sachantrag der AFD vom 18.01.2021 (vergleiche auch Anlage 01 zur Drucksache 0238/2020/IV): Keine Einrichtung einer Express-Spur für Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Anlage.
- Gemeinsamer Sachantrag der Fraktionen CDU und Die Heidelberger vom 19.01.2021 (vergleiche auch Anlage 02 zur Drucksache 0238/2020/IV): Keine Weiterverfolgung der Planung zu den Express-Spuren, Einrichtungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes abwarten.
- Sachantrag der Fraktion Die Heidelberger vom 20.01.2021 (vergleiche auch Anlage 03 zur Drucksache 0238/2020/IV): Keine Einrichtung einer Express-Spur für den Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Anlage.
- Widerspruch von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz (am 20.01.2021) mit dem Verweis auf den Widerspruch von Bündnis90/ Die Grünen und dem damit zusammenhängenden Antrag 0048/2020/AN.
- Sachantrag vom 24.02.2021 zur Drucksache 0238/2020/IV der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen: Einrichtung von zwei Spuren als „Fast Lanes“ für Öffentlichen Personennachverkehr (ÖPNV), Rettungs- und Polizei, E-Autos, Wasserstoff-Autos sowie Personenkraftwagen (Pkws) mit mindestens 3 Insassen. Prüfung von Berliner Straße und Speyerer Straße.

Begründung:

Einleitung

Hierzu ist eine stadtweite Prüfung nötig, um alle relevanten Aspekte zu untersuchen. Die Prüfung und Umsetzung von solchen Maßnahmen, unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten wie beantragt, hat komplexe Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen und ist nicht ohne Weiteres umsetzbar.

In der Kurfürsten-Anlage zwischen Belfortstraße und Römerkreis wurde eine temporäre Radverkehrsspur auf Fahrbahnniveau eingerichtet. Hierdurch ist ein Fahrstreifen des MIV entfallen. In der Friedrich-Ebert-Anlage wird ebenfalls ein Radverkehrsangebot unter Wegfall eines MIV-Fahrstreifens realisiert werden.

Temporäre Fußgängerzonen sind mögliche Bausteine, um den Fußverkehr zu stärken und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen. Die Stadtverwaltung sieht drei mögliche Ansätze, um diesem Anspruch gerecht zu werden.

1. Umweltspuren/„Fast Lanes“ - Allgemein

Eine Umweltspur zählt straßenverkehrsrechtlich zu den Busspuren oder auch Bussonderfahrstreifen mit Zusatzfreigabe für andere Verkehrsarten.

Umweltspuren beinhalten zusätzlich zur Busfreigabe die Freigabe für zum Beispiel E-Autos, Fahrgemeinschaften (mit mindestens drei Insassen), Taxen und Radfahrende. Praxisbeispiele aus anderen Städten in Deutschland wie Düsseldorf und Dortmund sind nicht direkt auf die Verkehrssituation in Heidelberg übertragbar.

Aktuell gibt es bereits Öffentlicher Verkehr (ÖV)-Busspuren im Bereich Adenauerplatz (Elektrobuslinie 20) und entlang der Schlierbacher Landstraße zwischen der Altstadt und Schlierbach.

Als ÖV-Beschleunigungsmaßnahme wird seit Jahren die ÖV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen vorangetrieben. Hierzu folgt eine gesonderte Drucksache.

1.1. Erfahrungen Umweltspur Düsseldorf

Demnach erscheinen die positiven Auswirkungen auf den ÖPNV gering, siehe Drucksache (OVA/068/2019) der Stadt Düsseldorf. Auf einer Fahrstrecke von 1,3 km mit 3 Haltestellen hat sich die ÖPNV-Fahrzeit um 1 Sekunde verbessert. Bei einer anderen untersuchten Strecke mit einer Fahrstrecke von 1 km konnte eine Beschleunigung um circa 16 Sekunden gemessen werden. Des Weiteren heißt es, die Fahrzeiten des privilegierten MIV haben sich nicht wie erwartet auf allen Fahrspuren wesentlich verbessert.

Der größte positive Effekt wurde für den Radverkehr festgestellt, wenn dieser die Umweltspur mitbenutzen durfte.

Der Sachstandsbericht zur Evaluation der Umweltspuren in Düsseldorf hat auch gezeigt, dass es durch stadtauswärts eingerichtete Umweltspuren zu punktuellen Einschränkungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeiten des MIV im Innenstadtbereich kommen kann (Rückstau, Behinderungen).

1.2. Fahrgemeinschaften

Die Freigabe von Busspuren für „mehrfach besetzte Personenkraftwagen (PKW)“ wurde nicht in die aktuelle Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)-Novelle übernommen. Das bedeutet, es gibt keine Freigabemöglichkeit von Bussonderfahrstreifen für mehrfachbesetzte Personenkraftwagen. Vor diesem Hintergrund wurde auch der oben genannte „Verkehrsversuch“ der Stadt Düsseldorf in der Form abgeändert, als dass die Sonderfahrspur nicht mehr für „Fahrgemeinschaften“ im Sinne dieses neuen Verkehrsschildes zur Verfügung steht.

Erste Wirkungsabschätzung

Nach dem aktuellen *Datenmonitor e-mobil BW Dezember 2020* beträgt der Anteil von Elektro (BEV) Autos gerade einmal 0,57 % (35.139) Fahrzeuge in Baden-Württemberg.

Wird dieser Anteil auf den DTV_{w5} (durchschnittliche Werkzeuge) der Berliner Straße mit ca. 15.000 in Kfz/24h angewendet, würde eine eigene Spur für circa 86 Elektroautos eingerichtet. Aus Sicht der Stadtverwaltung wäre zu hinterfragen, ob dies vertretbar ist, insbesondere da es sich um einen vielbefahrenen Streckenabschnitt ohne parallele Ausweichrouten handelt.

Die Wegnahme einer Fahrspur kann Rückstaulängen an Knotenpunkten zur Folge haben. Im Folgenden sind beispielhafte Knotenpunkt-Belastungs-Rechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanalgen (HBS 2015) aufgeführt:

Die Berechnung für den Knotenpunkt K177 (Berliner Straße/Mönchhofstraße) hat ergeben, dass es zu einer Stauraumlänge von über 500 m in den Nachmittags-Spitzenstunden kommen kann, was dazu führt, dass der davorliegende Knotenpunkt 277 (Berliner Str./Im Neuenheimer Feld) zu gestaut wäre. Dadurch sind mögliche Abbiegebeziehungen gestört.

Die Berechnung für den Knotenpunkt K514 (Speyerer Straße/Stückerweg) hat ergeben, dass es zu einer Stauraumlänge von über 1 km kommen kann, was dazu führt, dass der vorliegende Knotenpunkt 515 (Speyerer Str./Grasweg) zu gestaut wäre. Dadurch sind mögliche Abbiegebeziehungen gestört.

Die im Sachantrag (Anlage 05 zur Drucksache 0238/2020/IV) vorgeschlagene Nutzung der Strecken Berliner Str. und Speyerer Straße würde den Radverkehrsanteil nicht wesentlich steigern, da stadteinwärts schon ein gutes eigenständiges Radverkehrsangebot besteht.

Weiteres Vorgehen

Die Prüfung und Umsetzung von Umweltpuren hat komplexe Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsgeschehen und ist nicht ohne Weiteres umsetzbar. Deshalb sollte zunächst ein Gutachten beauftragt werden, das Beschleunigungs- und Verlagerungseffekte untersucht. Zielsetzung sollte dabei sein, den Pkw-Anteil am Modal-Split zu reduzieren und zwar unabhängig von der Antriebsart. Hohe Effekte wären vermutlich erzielbar, wenn parallel ein Park & Ride (P&R)-Stellplatz und eine Expressbuslinie eingerichtet würden, mit welcher dann eine echte Fahrzeitverbesserung durch den Umstieg erzielt werden würde.

Von der Einrichtung eines Testversuchs über ein Jahr in den vorgeschlagenen Streckenabschnitten in der Berliner Straße und der Speyerer Straße ohne vorherige gutachterliche Prüfung raten wir ab. Überdies sind im Doppelhaushalt 2021/2022 weder für die Planung noch für die Umsetzung Haushaltsmittel vorgesehen. Eine Mittelanmeldung kann erst wieder zum nächsten Doppelhaushalt 2023/2024 erfolgen.

2. Radwege, Fahrradstraßen oder Radschnellwege Radwege, Fahrradstraßen oder Radschnellwege

Die Stadtverwaltung verfolgt sukzessive den Ansatz der Flächenumverteilung im Straßenraum zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten.

2.1. Bereits umgesetzte temporäre Radspuren:

- Belfortstraße zum Römerkreis
- Verkehrsversuch B37 Neckargemünd – Ziegelhäuserbrücke

Im allgemeinen verfolgt die Stadtverwaltung den Ansatz, ein Radfahrangebot nicht temporär, sondern dauerhaft zu verbessern.

2.2. Schnelle Ost-West-Radachse:

- Radweg: Friedrich-Ebert-Anlage zwischen Schießtorstraße und Adenauerplatz

Für den Radverkehr wird eine schnelle Verbindung aus der Altstadt zum Hauptbahnhof hergestellt werden. Hierzu wurde bereits in 2019 zwischen Nadlerstraße und Sofienstraße ein eigenständiger Radfahrstreifen sowie zwischen Sofienstraße und Rohrbacher Straße ein erhöhter Radweg hergestellt. Mit der jetzt herzustellenden Radspur zwischen Schießtorstraße und Adenauerplatz wird eine Lücke auf dieser Radachse geschlossen. Hierdurch wird dem schnellen Radverkehr aus der Altstadt eine attraktive Alternative gegenüber der Plöck geboten. Die erwartete Entlastung in der Plöck kann wiederum positive Effekte auf den Fußverkehr haben. Darüber hinaus wird eine Entlastung für den Fußgängerverkehr zwischen Märzgasse und Schießtorstraße erwartet.

Siehe auch die Beschlussvorlagen vom 12.04.2018 (0358/2017/BV) und vom 18.10.2018 (0199/2018/BV) sowie die Informationsvorlage vom 23.10.2018 (0178/2018/IV), in denen wir bereits über diese vorgesehene Radanbindung Ost informiert haben. Die Markierungsarbeiten werden zeitnah umgesetzt.

2.3. Ausweichroute „Fehserallee“

Die im Sachantrag der Fraktion Die Heidelberger genannte Ausweichroute durch die „Fehserallee“ und dann entsprechend in Verlängerung Richtung Westen durch den Stadtgarten ist für den Rad- und Fußverkehr nicht optimal. Dadurch bliebe der Radverkehr weiterhin im Stadtgarten und würde durch Rückwärts-Schrägparker in der „Fehserallee“ Sicherheitsrisiken ausgesetzt.

2.4. Antrag, den Verkehrsentwicklungsplan abzuwarten

Mit der jetzt herzustellenden schnellen Radspur zwischen Schießtorstraße und Adenauerplatz wird eine Lücke auf einer angedachten Ost-West Radachse geschlossen. Diese Radachse ist aufgrund eines schon angekündigten Maßnahmenbeschlusses Ost-West Verbesserung Adenauerplatz bereits im Bestandsszenario enthalten.

2.5. Zeitnahe geplante Fahrradstraßen und Radschnellwege

- Fahrradstraßen:
 - Zeppelinstraße
 - Trübnerstraße
- Radschnellverbindungen:
 - Heidelberg – Schwetzingen
 - Heidelberg – Mannheim

Diese Planungen werden das Fahrradangebot im Stadtgebiet qualitativ verbessern und Pendelverkehre für den Radverkehr besser ermöglichen und beschleunigen.

Weitere Potentiale für Radvorrangrouten und Fahrradstraßen im Stadtgebiet werden auch weiterhin untersucht.

3. Fußgängerzone

Verkehrsräume werden immer mehr zu Freizeiträumen und wichtigen Begegnungsräumen. Damit die Verkehrswende gelingen kann, sollte der Fußverkehr stärker in den Fokus rücken und die Aufenthaltsqualität der Straßenräume erhöht werden. Die Rückgewinnung der Straßenräume kann mittels temporären Maßnahmen ein wichtiger Baustein sein, um solche Aufenthaltsbereiche zu schaffen.

Die Stadtverwaltung sieht weitere Möglichkeiten wie saisonale Fußgängerzonen, Parklets, verkehrsberuhigte Bereiche, um diese Rückgewinnung des Straßenraums zu ermöglichen und eine größere Akzeptanz bei allen Beteiligten zu erreichen. Plötzlich umgesetzte Maßnahmen, ohne eine Form der Bürgerbeteiligung sowie Einbeziehung des Einzelhandels, gerade in Corona-Zeiten, würden die Akzeptanz deutlich schwinden lassen.

3.1. Saisonale Nutzungsänderung

Saisonale beziehungsweise regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen, wie die „Summer Pedestrian Streets“ in Stockholm können zur Aufwertung des öffentlichen Raums und Nutzungsveränderung in der Bürgerschaft beitragen. So können unterschiedliche (Mobilitäts)Bedürfnisse zu verschiedenen Zeiten priorisiert werden. Saisonale Ansätze ermöglichen den jeweiligen betroffenen Bürgern und Einzelhandel, sich ausreichend auf diese Nutzungsänderung einzustellen und vorzubereiten.

Solche Maßnahmen haben in der Regel Auswirkungen auf das Parkplatzangebot, Zugangsmöglichkeiten des MIV zum Einzelhandel oder Durchfahrtsmöglichkeiten.

Diese Art der Nutzungsänderung sollte im jeweiligen Stadtteil mitgetragen werden, weshalb eine frühzeitige Beteiligung der Menschen im Quartier bei einer solchen Umgestaltung eine entscheidende Voraussetzung für eine hohe Akzeptanz ist. Welche Straßen sich für solche saisonalen Maßnahmen eignen, sollte vorher durch die jeweiligen Stadtteilvereine, Quartiersmanagements und im Bezirksbeirat ausführlich diskutiert werden.

→ **Die Stadtverwaltung empfiehlt, dass der Bezirksbeirat mit den entsprechenden Beteiligten Gespräche sucht und der Verwaltung dann diejenigen Straßen vorschlägt, die es zu prüfen gilt.**

3.2. Parklets (in Konzeption)

Der öffentliche Raum wird attraktiver, die Aufenthaltsqualität in der Stadt wird erhöht und sie leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. Sie schaffen anstelle von Parkplätzen mehr Raum für Menschen und beleben die Straßen. Eine separate Vorlage folgt.

3.3. Umgestaltung verkehrsberuhigter Bereiche (in Konzeption)

Die Stadtverwaltung hat eine stadtweite Arbeitsgruppe für die Umgestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen eingerichtet. Es soll ein Baukastensystem mit Analysen und Umsetzungswerkzeugen entwickelt werden, welches dann stadtweit in allen verkehrsberuhigten Bereichen Anwendung findet. Dabei sind auch Bürgerbeteiligungs-Workshops vorgesehen. Diese Maßnahmen sollen dafür sorgen, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr wieder eine untergeordnete Bedeutung spielt.

Ergebnis-Drucksache folgt.

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:
SL 6	+	Ziel/e: Flächenverbrauch senken, Flächen effektiv nutzen Begründung: Radverkehr hat einen wesentlich geringeren Flächenverbrauch als der motorisierte Individualverkehr. Durch die Maßnahme kann die Flächeneffizienz gesteigert werden.
UM 4	+	Ziel/e: Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr, wozu diese Maßnahme geeignet ist, dient dem Klima- und Immissionsschutz.
MO 1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Radverkehr ist eine wesentliche Säule nachhaltiger Mobilität und fördert somit umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr
MO 6	+	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Der Trend zum Radverkehr wird durch diese Maßnahme berücksichtigt. Somit wird mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Individualverkehr ermöglicht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Umweltspuren können in der Spitzenstunde Stausituationen oder Umwege verursachen. Ebenso bei Umverteilung von MIV-Fläche zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs .

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain