

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 21. März 2024

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:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt	5.000
Einnahmen:	
• keine	
Finanzierung:	
• Mittel stehen im Teilhaushalt des Amtes für Mobilität zur Verfügung	5.000
Folgekosten:	
• 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.

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 26.09.2023

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 26.09.2023

5.1 Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur Beschlussvorlage 0295/2023/BV

Herr Singh vom Amt für Mobilität geht ausführlich anhand einer Präsentation (Anlage 03 zur Drucksache 0295/2023/BV). Anschließend steht er für Fragen zur Verfügung.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Weber, Bezirksbeirat Bauer, Bezirksbeirätin Greeb, Bezirksbeirat Weisenberger, Bezirksbeirätin Dr. Korporal-Kuhnke, Herr Stockmann vom Stadtteilverein, Stadtrat Rothfuß

Der vorgestellte Verkehrsversuch findet im Gremium Anklang. Das Gremium ist sich im Laufe der Aussprache größtenteils einig, dass der Verkehrsversuch über den längeren Straßen-Abschnitt (Variante 1) und für eine längere Zeitdauer durchgeführt werden soll.

Herr Singh erklärt, dass die Stadt hinter dem Ziel der gerechteren Aufteilung des Straßenraums stehe, er jedoch die stufenweise Umsetzung empfehle. Herr Singh betont, dass die komplette Umsetzung mit erheblichem finanziellen und personellen Aufwand verbunden sei.

Zusätzlich werden noch die Themen Sicherheit im Straßenraum für Kinder in Bergheim, Kosten der Umsetzung, Zahlen von 2017 und 2019 des Autoverkehrs auf der Ernst-Walz Brücke (rückläufig), Veränderung der Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmenden, Knotenpunkte bei dreispuriger Verkehrsführung und die objektiven und subjektiven Ergebnisse der Evaluation und erneute Diskussion nach Evaluation im Gremium besprochen.

Bezirksbeirätin Dr. Korporal-Kuhnke interessiert, wie sich der Verkehrsversuch in Zusammenhang mit den jetzt schon bestehenden Problemstellen (zum Beispiel Ampelschaltung Kreuzung Janhstraße) auswirke. Könne so etwas simuliert werden?

Herr Singh erklärt, dass der Verkehrsversuch Variante 1 (auch beidseitig) und Variante 2 modelliert (simuliert) und das Ergebnis dem nächsten Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vorgelegt werden könne. Er nimmt die Anregung mit.

Im Laufe der Aussprache meldet sich eine Bürgerin zu Wort. Auf Nachfrage der Sitzungsleitung beschließt das Gremium, ihr im Rahmen einer Anhörung (gemäß §3 Absatz 4 der Geschäftsordnung für Bezirksbeiräte) das Wort zu erteilen:

Der Radentscheid freue sich, dass die Verwaltung sich mit dem Thema befasse. Der Verkehrsversuch solle dem Zweck dienen den Verkehr klimafreundlicher zu machen und die Sicherheit und den Komfort für Zufußgehende und Radfahrende zu verbessern. Die Stau-Problematik sollte nicht im Vordergrund stehen, da diese sich bei einer gerechteren Verteilung des Straßenraums nicht vermeiden lasse. Einzig die Straßenverkehrsordnung stehe dem Umdenken und der Umgestaltung entgegen, da sie immer noch einen fließenden Verkehr priorisiere.

Bezirksbeirätin Greeb stellt zur Beratung im Gremium den **Geschäftsordnungsantrag** auf:

Sitzungsunterbrechung

Die Mitglieder des Bezirksbeirates sind hiermit einverstanden und die Sitzung wird von 20:35 Uhr bis 20:44 Uhr unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung stellt Bezirksbeirätin Weber folgenden **Änderungsantrag** des Beschlussvorschlags der Verwaltung, über den Vorsitzende Henkel abstimmen lässt:

*Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und dem Gemeinderat folgenden Beschluss (Änderungen **fett** dargestellt):*

- 1. Der Gemeinderat stimmt der **kompletten Umsetzung (Variante 1) Durchführung** eines Verkehrsversuches in der Mittermaierstraße mit folgender Änderung zu: **In der Mittermaierstraße wird je eine Fahrspur je Fahrtrichtung zwischen Kurfürstenanlage und Ernst-Walz Brücke in eine Radverkehrsspur umgewandelt. Der Verkehrsversuch 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 **sechs** Monaten eingerichtet und von der Stadtverwaltung evaluiert.*
- 4. Die Stadtverwaltung legt anschließend dem Gemeinderat einen Evaluationsbericht zur Entscheidung des weiteren Vorgehens vor.*

Abstimmungsergebnis: zugestimmt mit 6 Ja-Stimmen und 1 Nein-Stimme

Daraus ergibt sich folgender

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Bergheim (Änderungen fett dargestellt):

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat stimmt der **kompletten Umsetzung (Variante 1) Durchführung** eines Verkehrsversuches in der Mittermaierstraße mit folgender Änderung zu: **In der Mittermaierstraße wird je eine Fahrspur je Fahrtrichtung zwischen Kurfürstenanlage und Ernst-Walz Brücke in eine Radverkehrsspur umgewandelt. Der Verkehrsversuch 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 **sechs** Monaten eingerichtet und von der Stadtverwaltung evaluiert.*
4. *Die Stadtverwaltung legt anschließend dem Gemeinderat einen Evaluationsbericht zur Entscheidung des weiteren Vorgehens vor.*

*Zusätzlich wird folgender **Arbeitsauftrag** festgehalten:*

Die Verwaltung modelliert den Verkehrsversuch Variante 1 (auch beidseitig) und Variante 2 und legt das Ergebnis im nächsten Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vor.

gezeichnet
Kerstin Henkel
Vorsitzende

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en
Ja 6 Enthaltung 1

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 22.11.2023

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023

7 Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur Beschlussvorlage 0295/2023/BV

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt in den Tagesordnungspunkt ein.

Es liegt ein Antrag von der Gemeinderatsfraktion **Die Heidelberger** als Tischvorlage (Anlage 05 zur Drucksache 0295/2023/BV) vor. Da in dem Antrag eine Vertagung der Beschlussfassung gefordert wird, wertet Bürgermeister Schmidt-Lamontain diesen Antrag als **Geschäftsordnungsantrag**. Stadträtin Heldner begründet diesen.

Vertagung einer Beschlussfassung auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität bzw. bis die Träger der öffentlichen Belange wie Polizei, Feuerwehr, Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) GmbH, Deutsches Rotes Kreuz (DRK) und so weiter in die Planungen eingebunden wurden beziehungsweise Stellungnahmen vorliegen.

Bei 2. Kritische Abwägung/Erläuterungen zu Zielkonflikten bitte ergänzen (in ROT):

Durch den Verkehrsversuch kann es in den Spitzenstunden zu Staubildungen kommen, **die die wichtigen Funktionen der Träger öffentlicher Belange wie Polizei, Feuerwehr, Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Deutsches Rotes Kreuz (DRK) behindern** und die Erschließungsqualität der betroffenen Stadtteile beeinträchtigen kann.

Sodann lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **Geschäftsordnungsantrag** abstimmen.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 06:09:00 Stimmen

Danach übergibt Bürgermeister Schmidt-Lamontain das Wort an Herrn Singh, vom Amt für Mobilität, der einen Kurzvortrag mit einer Präsentation (Anlage 08 zur Drucksache 0295/2023/BV) über den vorgeschlagenen Verkehrsversuch hält.

Des Weiteren liegt ein **Sachantrag** der **SPD-Fraktion** als Tischvorlage (Anlage 06 zur Drucksache 0295/2023/IV) vor:

- Die Verwaltung wird gebeten, im nächsten halben Jahr zu prüfen, ob im Falle einer dreispurigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr ein planweiser Richtungswechsel (d. h. morgens 2 Spuren Richtung Norden, abends 2 Spuren Richtung Süden) eingerichtet werden kann und im Falle eines positiven Prüfergebnisses entsprechend den Entwurf des Verkehrsversuches anzupassen.
- Die Umsetzung des Verkehrsversuches Mittermaierstraße soll spätestens im Jahr 2025 erfolgen.
- Der Verkehrsversuch soll statt drei Monate einen Zeitraum von sechs Monaten umfassen, damit Jahreszeitenwechsel berücksichtigt werden.

- Es soll zudem prioritär intelligente Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise eine veränderte Ampelsteuerung geprüft werden.

Ebenfalls liegt ein **Sachantrag** der Fraktion **Bündnis 90/Die Grünen**, als Tischvorlage (Anlage 07 zur Drucksache 0295/2023/BV) vor.

Wir beantragen zu prüfen, ob die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den motorisierten Individualverkehr künftig von Norden kommend aus der Mittermaierstraße in die Alte Eppelheimer Straße wegfallen kann. Fernbusse sollen dann über die Karl-Metz-Straße zur Haltestelle in der Alten Eppelheimer Straße fahren.

Stadtrat Rothfuß begründet den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und erläutert, dass durch den Wegfall der Abbiegemöglichkeit der motorisierte Individualverkehr in der Mittermaierstraße flüssiger von Norden nach Süden fließen kann.

Die Mittermaierstraße sei für Rettungsdienste und Krankentransporte als Hauptachse definiert und diene als schnellstmögliche Zufahrt für das Universitätsklinikum. Die angedachte Verkehrsmaßnahme würde zu erheblichen Verzögerungen bei der An- und Abfahrt von Einsätzen und damit zu Lasten der Notfallpatienten führen. Auch bei mehreren Linien des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) würde die bereits jetzt zu Stoßzeiten unbefriedigende Situation noch verschlechtert werden. Sie macht geltend, dass es unverantwortlich sei, hier einen Beschluss zu fassen, bevor die Träger der Öffentlichen Belange eingebunden worden seien.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadträtin Heldner, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Pfeiffer,

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Die kleine Variante (Variante 2 auf Seite 3.2 der Drucksache 0295/2023/BV) behindere den Autoverkehr, jedoch habe der Radverkehr dadurch keine Vorteile.
- Die Situation in der Mittermaierstraße sei generell nicht gut. Während der Stoßzeiten gebe es viele Staus für Autofahrer, zudem sei die Straße unsicher für Fußgänger und für Fahrradfahrer gebe es zu wenig Platz.
- Der Verkehrsversuch bringe nur auf der westlichen Seite eine teilweise Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr, für den Autoverkehr jedoch eine erhebliche Verschlechterung. Auf der östlichen Seite ergebe sich keine Verbesserung.
- Es stelle sich die Frage, ob ein mittags wechselnder zwei Richtungsverkehr auf 3 Spuren eingerichtet werden könne, bei dem jeweils zwei Spuren den Verkehrsfluss in den Stoßzeiten entsprechend dem Bedarf genutzt werden könnten.
- Die Ausweitung des Verkehrsversuchs sei aufgrund verschiedener, die Ergebnisse sonst verfälschender Faktoren, wie Wetter, Urlaubszeit und ähnlichem, wichtig.
- Der Umbau der Dossenheimer Landstraße werde die Ergebnisse des Verkehrsversuchs insgesamt verfälschen, da es während der Bauzeit zu verschobenem Verkehr kommen werde.

- Die Maßnahme in der Mittermaierstraße stand bereits im Sofortprogramm für 2022. Inzwischen sei die Zeit erheblich fortgeschritten und eine Umsetzung des Versuchs 2024 daher wünschenswert.
- Im vergangenen Jahr war bereits eine Baustelle in der Mittermaierstraße. Während dieser Zeit lief der Verkehr, sodass dies als quasi Verkehrsversuch gesehen werden könne, der positiv zu beurteilen wäre.
- Das aus nördlicher Richtung kommende Rechtsabbiegen in die alte Eppelheimer Straße solle unterbunden werden, um den Verkehrsfluss nicht zu behindern.
- Der Autoverkehr auf der Ernst-Walz-Brücke sei seit 20 Jahren rückläufig.
- Bereits jetzt gebe es regelmäßig Stau auf 2 km Länge. Eine Verringerung der vorhandenen Spuren würde dieses Problem noch verschärfen und im Chaos enden.
- Solange keine 5. Neckarbrücke auch für den Individualverkehr gebaut sei, könne keine Spur auf der Mittermaierstraße wegfallen.
- Der lapidare Hinweis, dass die Auslastung nur 15 Minuten hoch sei, spiegele sich nicht in der Realität wider, in der es jeden Morgen und Abend, für jeweils 1,5 Stunden zu Verkehrsbehinderungen durch Staus komme.
- Die Kosten für eine Wechselspur wären mit erheblichen Mehrkosten für erforderliche Lichtzeichenanlagen verbunden und für einen Verkehrsversuch unverhältnismäßig.
- Der Hinweis, es bestünden Ausweichmöglichkeiten über die Theodor-Heuss-Brücke sei verfehlt, da diese zu den Stoßzeiten ebenfalls überfüllt sei. Zudem sei es widersinnig, die Autofahrer auf der einen Neckarseite durch die halbe Stadt zu schicken, um sie dann nach der Neckarquerung wieder in entgegengesetzter Richtung durch die halbe Stadt zu schicken.
- Durch Beschränkungen in der Mittermaierstraße würde man sehenden Auges das Neuenheimer Feld vom Autoverkehr abschneiden.
- Der „Blaulichtverkehr“ sei in den Planungen bisher nicht um Stellungnahme gebeten worden.
- Es bestünden Unklarheiten bezüglich der Unfallhäufigkeit auf der Mittermaierstraße, da hier von der Polizei unterschiedliche Aussagen getroffen wurden.

- Im Radverkehr bestehe ein Problem durch Geisterfahrer, das sich aber durch den Verkehrsversuch nicht beheben ließe.
- In Heidelberg bestünden wenige Verkehrsachsen. Die Mittermaierstraße sei jedoch eine davon und sie sollte nicht zum Nadelöhr werden.
- Was wurde falsch gemacht, wenn die Kreuzungen, wie insbesondere der Bahnhofsvorplatz, neugestaltet wurden und trotzdem noch Unfallschwerpunkte darstellen?
- Die Anschlüsse nach Norden auf die Ernst-Walz-Brücke, sowie in den Süden zum Bahnhofsvorplatz seien aus gutem Grund 4-spurig. Eine Verringerung des 4-spurigen Verkehrs im Bereich der Mittermaierstraße würde zu erheblichem Rückstau führen.
- Die baulichen Gegebenheiten durch die umliegenden Gebäude könnten nicht verändert werden. Die Situation sei nicht perfekt, jedoch müsse man damit leben.
- Die Beschlussvorlage sehe vor, dass der Verkehrsversuch eine ausgewogene Aufteilung des Verkehrsraums für alle erproben solle. In der Mittermaierstraße sei der Raum für Fußgänger stellenweise nur wenige Zentimeter breit. Es herrsche hier daher Handlungsbedarf.
- Einerseits werde diskutiert, dass man dem Autoverkehr keine Verringerung der Spuren zumuten könne, andererseits mute man dem Fuß- und Radverkehr zu, mit wenig Raum auskommen zu müssen.
- Eine derart geringe Spurbreite für den Fuß- und Radverkehr sei heute nicht mehr gesetzeskonform.
- Der „Blaulichtverkehr“ fahre äußerst vorsichtig. Eine zusätzliche Gefahr werde durch diesen im Rahmen des Verkehrsversuchs nicht geschaffen.
- Staus im Autoverkehr müssten hingenommen werden, wenn man den Fuß- und Radverkehr attraktiver machen wolle.
- Sollte der Autoverkehr Kreuzungen und Einmündungen nicht freihalten, müsste eine Verkehrsüberwachung stattfinden und die entsprechenden Verkehrsteilnehmer sanktioniert werden, um einen Lerneffekt zu erzielen.
- Wenn man einen Verkehrsversuch einginge, sollte man davon überzeugt sein, dass dieser auch zum Erfolg führen könne. Sollte man diese Erfolgchancen nicht sehen, sei es legitim diesen auch abzulehnen.
- Es sei überraschend, dass man vor einer politischen Entscheidung von nicht unerheblicher Tragweite nicht die zentralen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten eingeholt habe.
- Die kurze Variante sehe vor, dass ab der Vangerowstraße der Verkehr einspurig Richtung Süden geführt werde. Dies behindere auch den Verkehr der von der Ernst-Walz-Brücke auf Höhe der Vangerowstraße abbiegen möchte, da sich ab der Verengung ein Stau bis auf die Brücke bilden werde.

- Der Verkehrsversuch bringe nur dann belastbare Erkenntnisse, wenn eine Normalsituation bestehe. Dies sei unter anderem wegen des Umbaus der Dossenheimer Landstraße nicht gegeben.
- Durch den Verkehrsversuch werde die Situation eher unübersichtlicher.
- Eine bauliche Trennung von Auto- und Radverkehr könnte zu mehr Unfällen führen, da insbesondere Kinder von Autofahrern übersehen werden könnten.
- Wie soll der Übergang von der Bergheimer Straße zur Mittermaierstraße gestaltet werden?
- Die Wegnahme einer oder mehrerer Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) stelle eine sehr komplexe Situation dar, die über die verkehrliche Nutzung der Mittermaierstraße hinausgehe. Sie habe gravierenden Einfluss auf die Gewährleistung von wichtigen Funktionen der Träger öffentlicher Belange wie Polizei, Feuerwehr, Verkehrsverbund Rhein-neckar (VRN) GmbH, Deutsches Rotes Kreuz (DRK) und so weiter.

Zur Frage der Möglichkeit der Einrichtung einer Wechselspur gibt Bürgermeister Schmidt-Lamontain zu bedenken, dass die Einrichtung einer Wechselspur mit erheblichem Aufwand, was Ampelschaltungen angeht, einhergeht und dies möglicherweise im Rahmen eines Verkehrsversuchs nicht abbildbar ist.

Zur Frage, dass die Theodor-Heuss-Brücke als Ausweichmöglichkeit gesehen werden könne, erläutert Bürgermeister Schmidt-Lamontain, dass hier ein Missverständnis vorliege. Die Theodor-Heuss-Brücke solle nicht als Ausweichmöglichkeit gesehen werden, sondern die Verwaltung habe Überlegungen angestellt, wohin sich der Verkehr voraussichtlich verlagern werde.

Zum Thema der Nichtbeteiligung von Polizei, Feuerwehr, Rettungsdiensten, et cetera ergänzt Bürgermeister Schmidt-Lamontain, dass mit diesen durchaus Gespräche stattgefunden haben. Eine endgültige Abstimmung und damit einhergehend die Anforderung von schriftlichen Stellungnahmen könne jedoch erst erfolgen, wenn feststehe, was der Arbeitsauftrag sei.

Herr Singh, vom Amt für Mobilität, erläutert, dass für die Ausgestaltung von Straßen, die 15 Minuten am Tag mit der höchsten Auslastung maßgeblich seien. Das bedeute aber nicht, dass die Spitzenlast nur 15 Minuten andauere.

Darüber hinaus erläutert Herr Singh, dass alle 4 Kreuzungen auf der Mittermaierstraße Unfallschwerpunkte darstellen.

Im Verlauf der Diskussion stellt **Stadtrat Kutsch** den **Sachantrag**

Bis zur nächsten Gemeinderatssitzung werden bezüglich des Verkehrsversuchs die schriftlichen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr, dem Deutschen Roten Kreuz und dem Universitätsklinikum eingeholt.

Stadtrat Dr. Lutzmann stellt im Verlauf der Diskussion folgenden **Geschäftsordnungsantrag**.

Es wird eine Rednerliste festgelegt und die Debatte nach Abarbeitung der Rednerliste beendet.

Sodann lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den Geschäftsordnungsantrag abstimmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10:00:00 Stimmen

Die Rednerliste wird festgesetzt und anschließend abgearbeitet.

Im Anschluss lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **Sachantrag** der **SPD-Fraktion** (Anlage 06 zur Drucksache 0295/2023/IV) abstimmen.

- Die Verwaltung wird gebeten, im nächsten halben Jahr zu prüfen, ob im Falle einer dreispurigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr ein planweiser Richtungswechsel (d. h. morgens 2 Spuren Richtung Norden, abends 2 Spuren Richtung Süden) eingerichtet werden kann und im Falle eines positiven Prüfergebnisses entsprechend den Entwurf des Verkehrsversuches anzupassen.
- Die Umsetzung des Verkehrsversuches Mittermaierstraße soll spätestens im Jahr 2025 erfolgen.
- Der Verkehrsversuch soll statt drei Monate einen Zeitraum von sechs Monaten umfassen, damit Jahreszeitenwechsel berücksichtigt werden.
- Es soll zudem prioritär intelligente Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise eine veränderte Ampelsteuerung geprüft werden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:04:03 Stimmen

Sodann lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **Sachantrag** von **Bündnis 90/Die Grünen** (Anlage 07 zur Drucksache 0295/2023/BV) abstimmen.

Wir beantragen zu prüfen, ob die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den motorisierten Individualverkehr künftig von Norden kommend aus der Mittermaierstraße in die Alte Eppelheimer Straße wegfallen kann. Fernbusse sollen dann über die Karl-Metz-Straße zur Haltestelle in der Alten Eppelheimer Straße fahren.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:05:01 Stimmen

Anschließend lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den im Verlauf der Diskussion von **Stadtrat Kutsch** gestellten **Sachantrag** abstimmen.

Bis zur nächsten Gemeinderatssitzung werden bezüglich des Verkehrsversuchs die schriftlichen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr, dem Deutschen Roten Kreuz und dem Universitätsklinikum eingeholt.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:00:07 Stimmen

Stadtrat Rothfuß stellt den **Antrag**, den **Punkt 2** des **Beschlussvorschlages der Verwaltung** wie folgt zu ändern (**Änderungen fett / durchgestrichen**):

Der Gemeinderat stimmt der ~~stufenweisen kompletten~~ Umsetzung des Verkehrsversuchs (Variante 1, S. 3.2 der Drucksache 0295/2023/BV) zu. ~~In der ersten Phase wird eine Radverkehrsspur zwischen Vangerowstraße und Bergheimer Straße in der Mittermaierstraße eingerichtet.~~

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 07:08:00 Stimmen

Danach lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung** abstimmen. Nachdem dieser **mit 00:05:04 Stimmen abgelehnt** wird, beantragt Stadtrat Rothfuß eine Wiederholung der Abstimmung, da Teilen des Ausschusses der Abstimmungsgegenstand unklar war. Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz spricht sich für eine Wiederholung aus.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain erklärt die Absicht die Abstimmung wiederholen zu wollen.

Stadtrat Eckert protestiert gegen diese Entscheidung und verweist darauf, dass Mehrfachabstimmungen unzulässig seien, denn die Gemeindeordnung sehe dies nicht vor. Der Abstimmungsgegenstand sei klar geäußert worden.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain erklärt, dass offensichtlich sei, dass Teile des Ausschusses über den Abstimmungsgegenstand im Unklaren waren und stellt den Abstimmungsgegenstand ausführlich dar.

Abschließend stellt Bürgermeister Schmidt-Lamontain den geänderten Beschlussvorschlag der Verwaltung (**Änderungen fett**) zur Abstimmung.

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität:

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität empfiehlt dem Gemeinderat unter Berücksichtigung der Änderung (**Änderungen fett**) 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.
5. **Die Verwaltung wird gebeten, im nächsten halben Jahr zu prüfen, ob im Falle einer dreispurigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr ein planweiser Richtungswechsel (d. h. morgens 2 Spuren Richtung Norden, abends 2 Spuren Richtung Süden) eingerichtet werden kann und im Falle eines positiven Prüfergebnisses entsprechend den Entwurf des Verkehrsversuches anzupassen.**
6. **Die Umsetzung des Verkehrsversuches Mittermaierstraße soll spätestens im Jahr 2025 erfolgen.**
7. **Der Verkehrsversuch soll statt drei Monate einen Zeitraum von sechs Monaten umfassen, damit Jahreszeitenwechsel berücksichtigt werden.**
8. **Es soll zudem prioritär intelligente Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise eine veränderte Ampelsteuerung geprüft werden.**
9. **Es wird geprüft, ob die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den motorisierten Individualverkehr künftig von Norden kommend aus der Mittermaierstraße in die Alte Eppelheimer Straße wegfallen kann. Fernbusse sollen dann über die Karl-Metz-Straße zur Haltestelle in der Alten Eppelheimer Straße fahren.**

10. Bis zur nächsten Gemeinderatssitzung werden bezüglich des Verkehrsversuchs die schriftlichen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr, dem deutschen roten Kreuz und dem Universitätsklinikum eingeholt.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Ja 08 Nein 05 Enthaltung 03

Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023

9 Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur

Beschlussvorlage 0295/2023/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist darauf hin, dass folgende Anträge zu diesem Tagesordnungspunkt vorliegen:

- Antrag SPD (Anlage 09 zur Drucksache 0295/2023/BV / per Nachsendung am 12.12.2023 zur Verfügung gestellt)
- Antrag Bündnis 90/Die Grünen (Anlage 10 zur Drucksache 0295/2023/BV / Tischvorlage)
- Antrag CDU, Die Heidelberger und FDP (Anlage 11 zur Drucksache 0295/2023/BV / Tischvorlage)

Stadtrat Leuzinger meldet sich zur Geschäftsordnung. Da in den Anträgen jeweils eine Verweisung in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität enthalten sei, sollte hier nicht diskutiert, sondern direkt über den Verweisungsantrag abgestimmt werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt daraufhin den **Geschäftsordnungsantrag**

auf Verweisung in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

zu Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 27 : 15 : 1 Stimmen

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner hält fest, dass der Tagesordnungspunkt damit in den Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität verwiesen ist. Die vorliegenden Anträge werden dann bei der dortigen Beratung mit behandelt.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: verwiesen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Ja 27 Nein 15 Enthaltung 1

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 21.02.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 21.02.2024

6 **Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur** Beschlussvorlage 0295/2023/BV

Bürgermeister Schmidt-Lamontain führt in den Tagesordnungspunkt ein.

Bei der anschließenden Diskussion melden sich zu Wort:

Stadtrat Eckert, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Heldner, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Rothfuß

Folgende Punkte und Fragen werden angesprochen:

- Die Stellungnahmen der Blaulicht-Fraktion seien eindeutig. Es werden allergrößte Bedenken geäußert.
- Gefahr für Leib und Leben sollte für alle ein deutliches Zeichen sein, diesen Verkehrsversuch nicht zu unternehmen.
- Der Aspekt des Umbaus der Dossenheimer Landstraße und der damit verbundene Ausweichverkehr sei nicht ausreichend berücksichtigt.
- Der Umgang der Verwaltung mit den Stellungnahmen und den geäußerten Bedenken sei wenig respektvoll.
- Die Vorenthaltung der Stellungnahmen unter der Annahme, dass die Stadträte diese falsch auslegen würden, sei ein Unding.
- Die Freigabe des Gehwegs für Radfahrer erhöhe für alle Beteiligten die Unfallgefahr.
- Die Situation sei aktuell für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend.
- Die Stellungnahmen bestätigten die Befürchtungen der Auswirkungen des Verkehrsversuchs. Der Versuch stelle einen massiven Eingriff in den Verkehr, die Verkehrssicherheit und die Erreichbarkeit wichtiger Standorte in Heidelberg dar.
- Die Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer sei wichtig. Es brauche aber andere Lösungen als einen Verkehrsversuch. Daher sei es begrüßenswert, dass mit der Gneisenaubrücke bereits das erste Stück zur Lösung im Bau ist.
- Im Gemeinderat sei in der Fragezeit am 01. Februar 2024 vom Amt für Mobilität klar kommuniziert worden, dass keine Rechtskonformität bezüglich des Fuß- und Radwegenetzes bestehe.

- Es entstehe der Eindruck, dass die Benutzung der geplanten Radspur als schneller Rettungsweg für Rettungskräfte in den Stellungnahmen keine Beachtung fand. Die Erfahrungen in anderen Städten zeigten, dass durch die Nutzung der Radwege durch Rettungskräfte die Anfahrtszeiten dieser erheblich verkürzt werden konnten. Dies sei auch auf die Mittermaierstraße übertragbar, da aktuell die Rettungskräfte durch den vorhandenen Verkehr auf allen 4 Spuren ausgebremst würden. Mit einer für die Rettungskräfte freigegebenen Radspur bestünde dieses Hindernis nicht mehr.
- Verschiedene Maßnahmen, wie Tempo 30, Abbiegeverbote und bestimmte Ampelschaltungen werden diskutiert.
- Ein Verkehrsversuch sei ein Versuch, also eine Möglichkeit etwas auszuprobieren.
- Ist schon absehbar, wann die Aufhebung der Radwegsbenutzungspflicht kommt?
- Es gehe nicht darum, dass ein Rettungswagen möglichst schnell und mit höchster Geschwindigkeit durch die Stadt fährt. Es gehe zuerst um die Sicherheit und dann um die Geschwindigkeit. In Deutschland gelte das Prinzip „Stay and play“, was bedeute, dass der Patient zuerst an Ort und Stelle stabilisiert werde, soweit dies nötig sei. Aus diesem Grund sei ein Notarzt mit vor Ort. Es werde nicht losgefahren, während reanimiert wird. Im Gegensatz dazu gelte in den USA das Prinzip „scoop and run“, was bedeute, dass der Patient möglichst schnell ins Krankenhaus transportiert wird, ohne vorher durch einen Notarzt stabilisiert zu werden. Das auch in Deutschland nach dem scoop-and-run-Prinzip gearbeitet werde, sei ein weit verbreiteter Irrglaube.
- Radfahrer seien im Vergleich zu Autos hochbeweglich, da sie anhalten und absteigen und sich so auf den Gehweg begeben könnten um Platz für ein Rettungsfahrzeug zu machen.
- Es sei zu erwarten, dass zu den Hochverkehrszeiten Staus auftreten werden.
- Ein Teilabriss der zum Teil sehr alten Gebäude sollte ebenfalls zur Diskussion stehen.
- Es sei zu bedenken, dass der Verkehrsversuch zu einem Rückstau in die Berliner Straße führen könnte, sodass Rettungswagen die in südlicher Richtung unterwegs wären dort im Stau stehen könnten.
- Kommen die Fernbusse um die Kurve in der Bergheimer Straße, wenn der Verkehrsversuch stattfindet?

- Die Variante 2 des Verkehrsversuchs bringe keinem Verkehrsteilnehmer Vorteile.
- Der Fahrradweg sollte auch als Rettungsweg gestaltet werden.
- Kann das Rechtsabbiegen von der Mittermaierstraße in die alte Eppelheimer Straße unterbunden werden?
- Kann ein wechselnder 3-Spuren-Verkehr eingerichtet werden?

Zum Thema des Umgangs mit den Stellungnahmen führt Herr Bürgermeister Schmidt - Lamontain aus, dass bei jedem Verkehrsprojekt die Stellungnahmen zunächst sehr negativ wären. Im Anschluss an das Einholen dieser ersten Stellungnahmen schließe sich ein Prozess des Dialogs an, bei dem viele Bedenken ausgeräumt werden könnten und die verbliebenen in das Planungsverfahren einfließen würden. Es könnten nicht von jeder Stellungnahme alle Forderungen übernommen werden. Es sei vielmehr Teil des üblichen Verfahrens herauszufinden, welche Forderungen für die weitere Planung von Bedeutung sind und welche zurückstehen könnten. Die hier vorgelegten Stellungnahmen bezögen sich zudem zum Teil sehr stark auf eine Demonstration in deren Rahmen ein Pop-up Radweg eingerichtet wurde. Dies sei nicht mit dem geplanten Verkehrsversuch vergleichbar.

Zur Frage, ob schon absehbar sei, wann die Aufhebung der Radwegsbenutzungspflicht komme, führt er aus, dass noch kein konkreter Zeitplan vorliege, die Stadt aber in der Pflicht sei und die Aufhebung auch kommen werde. Es sei noch nicht abschließend geklärt, ob im Zuge der Aufhebung auch ein Tempolimit von 30 km/h für die Mittermaierstraße verhängt werde, es spreche jedoch viel dafür.

Zur Frage ob die Rechtsabbiegebeziehung aufrechterhalten werden führt er aus, dass dies notwendig sei, da sonst die Fernbusse nicht mehr an ihr Ziel gelangen könnten.

Herr Singh vom Amt für Mobilität ergänzt zur Frage, ob die Fernbusse um die Kurve in der Bergheimer Straße kommen, wenn der Verkehrsversuch stattfinden würde, dass diese bereits jetzt nicht in der Bergheimer Straße abbiegen, sondern über die B37 in die Vangerowstraße und von dort nach rechts in die Mittermaierstraße einfahren. Sämtliche Schleppkurven seien ausreichend groß bemessen.

Herr Kinderbeauftragter Kratzer merkt an, dass die Kinder und Jugendlichen in den Stellungnahmen keine Beachtung fänden. Geteilte Geh- und Radwege auf Schulwegen stellten ein Sicherheitsrisiko dar. Der Verkehrsversuch könne ein erster Schritt sein, Verbesserungen zu schaffen.

Herr Brauneisen vom Beirat von Menschen mit Behinderungen gibt zu bedenken, dass dem durchschnittlichen Radfahrer vermutlich nicht bekannt sei, dass ein Rettungswagen auch die Radspur befahren dürfe. Außerdem sei es für die Radfahrer schwierig von der Radspur auf den Gehweg auszuweichen, da durch den Bordstein ein erheblicher Höhenunterschied bestehe. Es sei daher zu befürchten, dass die Radspur mit Radfahrern blockiert sei und damit für Rettungskräfte unpassierbar wäre.

Sodann stellt Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain klar, dass sich die Anträge der SPD-Fraktion vom 12.12.2023 (Anlage 09 zur Drucksache 0295/2023/BV), der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 14.12.2023 (Anlage 10 zur Drucksache 0295/2023/BV), sowie der gemeinsame Antrag der Fraktionen CDU, Heidelberger und FDP vom 14.12.2023 (Anlage 11 zur Drucksache 0295/2023/BV) durch die Beantwortung der darin aufgeworfenen Fragen inhaltlich erledigt haben. Die Antragssteller bestätigen dies und ziehen entsprechend ihre Anträge zurück.

Sodann lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den von Stadtrat Rothfuß im Laufe der Diskussion gestellten Antrag, Punkt 2 des Beschlussvorschlags der Verwaltung wie folgt zu ändern (**Änderungen fett**), abstimmen.

Der Gemeinderat stimmt der **stufenweisen kompletten** Umsetzung des Verkehrsversuchs zu. ~~In der ersten Phase wird eine Radverkehrsspur zwischen der Vangerowstraße und der Bergheimer Straße in der Mittermaierstraße eingerichtet.~~

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 07:03:02 Stimmen

Sodann lässt Bürgermeister Schmidt-Lamontain über den **geänderten (Änderungen fett)** Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen.

Der Bezirksbeirat Bergheim und 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 kompletten** Umsetzung des Verkehrsversuches zu. ~~In der ersten Phase wird eine Radverkehrsspur zwischen der Vangerowstraße und der Berghheimer 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.
5. Die Verwaltung wird gebeten, im nächsten halben Jahr zu prüfen, ob im Falle einer dreispurigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr ein planweiser Richtungswechsel (das heißt morgens 2 Spuren Richtung Norden, abends 2 Spuren Richtung Süden) eingerichtet werden kann und im Falle eines positiven Prüfergebnisses entsprechend den Entwurf des Verkehrsversuches anzupassen.
6. Die Umsetzung des Verkehrsversuches Mittermaierstraße soll spätestens im Jahr 2025 erfolgen.
7. Der Verkehrsversuch soll statt drei Monate einen Zeitraum von sechs Monaten umfassen, damit Jahreszeitenwechsel berücksichtigt werden.
8. Es soll zudem prioritär intelligente Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise eine veränderte Ampelsteuerung geprüft werden.
9. Es wird geprüft, ob die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den motorisierten Individualverkehr künftig von Norden kommend aus der Mittermaierstraße in die Alte Eppelheimer Straße wegfallen kann. Fernbuss sollen dann über die Karl-Metz-Straße zur Haltestelle in der Alten Eppelheimer Straße fahren.
10. Bis zur nächsten Gemeinderatssitzung werden bezüglich des Verkehrsversuchs die schriftlichen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr, dem deutschen roten Kreuz und dem Universitätsklinikum eingeholt.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 07:03:02 Stimmen

Beschlussempfehlung des Gremiums oder Beschluss des Gremiums:

Der Bezirksbeirat Bergheim und 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 kompletten Umsetzung des Verkehrsversuches zu.
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.
5. Die Verwaltung wird gebeten, im nächsten halben Jahr zu prüfen, ob im Falle einer dreispurigen Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr ein planweiser Richtungswechsel (das heißt morgens 2 Spuren Richtung Norden, abends 2 Spuren Richtung Süden) eingerichtet werden kann und im Falle eines positiven Prüfergebnisses entsprechend den Entwurf des Verkehrsversuches anzupassen.
6. Die Umsetzung des Verkehrsversuches Mittermaierstraße soll spätestens im Jahr 2025 erfolgen.
7. Der Verkehrsversuch soll statt drei Monate einen Zeitraum von sechs Monaten umfassen, damit Jahreszeitenwechsel berücksichtigt werden.
8. Es soll zudem prioritär intelligente Konzepte zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie beispielsweise eine veränderte Ampelsteuerung geprüft werden.
9. Es wird geprüft, ob die Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den motorisierten Individualverkehr künftig von Norden kommend aus der Mittermaierstraße in die Alte Eppelheimer Straße wegfallen kann. Fernbuss sollen dann über die Karl-Metz-Straße zur Haltestelle in der Alten Eppelheimer Straße fahren.
10. Bis zur nächsten Gemeinderatssitzung werden bezüglich des Verkehrsversuchs die schriftlichen Stellungnahmen von Polizei, Feuerwehr, dem deutschen roten Kreuz und dem Universitätsklinikum eingeholt.

Zusätzlich ergeht folgender Arbeitsauftrag:

Die Verwaltung wird gebeten, die Rechtsabbiegebeziehung in die Alte Eppelheimer Straße sowohl in östlicher als auch in westlicher Richtung zu überprüfen.

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister

Ergebnis: beschlossen mit Änderung und Arbeitsauftrag an die Verwaltung
Ja 07 Nein 03 Enthaltung 02

Sitzung des Gemeinderates vom 14.03.2024

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 14.03.2024

13 **Verkehrsversuch Mittermaierstraße: Umwandlung einer Fahrspur in eine Fahrradspur** Beschlussvorlage 0295/2023/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf das Beratungsergebnis des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 21.02.2024.

Stadtrat Steinbrenner meldet sich zur **Geschäftsordnung** und beantragt

Begrenzung der Redezeit auf drei, hilfsweise vier Minuten.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster meldet sich zur **Geschäftsordnung** und hält **Gegenrede**. Das Thema interessiere große Teile der Bevölkerung und eine Einschränkung der Redezeit halte sie nicht für angebracht.

Stadtrat Kutsch meldet sich zur **Geschäftsordnung** und beantragt – wie auch Stadtrat Cofie-Nunoo und Stadtrat Rothfuß im weiteren Diskussionsverlauf –

namentliche Abstimmung.

Es findet sich genügend Unterstützung im Gremium für den **Antrag** auf Redezeitbegrenzung von vier Minuten, daher wird dieser zur **Abstimmung** aufgerufen.

Begrenzung der Redezeit auf vier Minuten.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 20 : 16 Stimmen

Stadtrat Rothfuß bringt im Laufe der Diskussion für **Bündnis 90/Die Grünen** folgenden als Tischvorlage verteilten **Antrag** (Anlage 14 zur Drucksache 0295/2023/BV) ein und begründet diesen.

Die temporäre Fahrradspur in Richtung Süden wird in Abstimmung mit Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten so gestaltet, dass sie von den Rettungskräften im Einsatzfall gut passiert werden kann und somit eine Verbesserung der Hilfsfristen zu erwarten ist.

An der Diskussion beteiligen sich Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Leuzinger, Stadträtin Winter-Horn, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Butt, Stadtrat Geschinski, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Eckert, Stadtrat Rehberger, Stadtrat Zieger, Stadtrat Teztiker, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Breer, Stadträtin Mirow, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Emer, Stadträtin Dr. Nipp-Stolzenburg, Stadtrat Dr. Lutzmann, Stadtrat Pfisterer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz sowie Stadträtin Dr. Röper.

Folgende Argumente werden vorgetragen:

- Die Verteidigung des Status Quo könne keine Lösung sein. Der jetzige Zustand sei bekanntermaßen rechtswidrig. (Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Butt, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Zieger, Stadträtin Mirow, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Emer)
- Die schwächeren Verkehrsteilnehmenden gelte es zu schützen. (Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Teztiker, Stadtrat Rothfuß)
- Der Verkehrsraum müsse neu verteilt werden, Stichwort: fair share und Verkehrs-wende (Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Zieger, Stadträtin Mirow, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz)
- Es sei wünschenswert, die Feuerwehr in die Gestaltung des Radweges einzubeziehen. (Stadtrat Butt, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Dr. Röper)
- Die Absenkung des Bordsteins in der Mittermaierstraße sei sinnvoll. (Stadtrat Butt, Stadträtin Dr. Nipp-Stolzenburg, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz)
- In dem Bereich Bergheimer Straße / Mittermaierstraße existierten bereits drei Bordstein-Absenkungen, die durch farbliche Kennzeichnung besser sichtbar gemacht werden könnten. Zusätzlich könnten Asphalt-Keile helfen, schwere Räder schneller aus dem Weg zu schaffen. (Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Dr. Nipp-Stolzenburg)
- Die Einrichtung von Wechsellspuren sei grundsätzlich eine gute Idee. (Stadtrat Zieger, Stadtrat Michelsburg)
- Man könne auch über das Freihalten einer mittigen Spur zur Nutzung durch die Rettungsfahrzeuge nachdenken. (Stadtrat Michelsburg)
- Eine Politik zur Reduktion der Pendlerverkehre durch Schaffung von Wohnraum sei der richtige Weg. (Stadtrat Zieger)
- Die Zahlen würden belegen, dass der KFZ-Verkehr jährlich abnehme und der Radverkehr zunehme. (Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Michelsburg)
- Die Mitnutzung der Radwege durch Rettungsfahrzeuge zeigten in anderen Städten, dass die Zeiten der Hilfswege sogar verkürzt würden. (Stadtrat Rothfuß)

- Eine verzögerte Reaktionszeit der älteren Verkehrsteilnehmenden könne im Falle von Rettungseinsätzen genauso bei Autofahrenden auftreten wie bei Radfahrenden. (Stadtrat Rothfuß)
- Durch das bevorstehende Ende der Baustelle Rohrbacher Straße werde eine weitere Nord-Süd-Verbindung wieder geöffnet. (Stadtrat Rothfuß)
- Die Baustelle an der Dossenheimer Landstraße habe keine Auswirkungen auf die Mittermaierstraße. (Stadtrat Rothfuß)
- Es handle sich um einen Versuch, der nach einigen Monaten evaluiert werden solle. (Stadträtin Mirow, Stadtrat Michelsburg) Daher plädiere man für einen mutigen Anfang. (Stadträtin Mirow)
- Die Nutzung der Autospur durch Radfahrende im Bereich der Mittermaierstraße sei gefährlich. Denn der vorgeschriebene Abstand vom Auto zum Radfahrenden würde an dieser Stelle kaum einzuhalten sein. (Stadtrat Michelsburg)
- Man habe die Befürchtung, dass der Verkehrsversuch tatsächlich zu großen Staus führen könnte. Daher seien vorbereitende Maßnahmen vielleicht zielführender. Dazu zählten Diskussionsrunden mit allen Beteiligten, aber auch verkehrsrechtliche Entscheidungen wie die Einführung einer Tempo 30 Zone von Ernst-Walz-Brücke bis Hauptbahnhof oder eine Optimierung von Ampelschaltungen. (Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz)
- Die Nutzung der A 5 stelle eine weitere mögliche Nord-Süd-Verbindung für die Autofahrenden dar. (Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz)
- Die Rettungsfahrzeuge würden sich durch lange Rückstaus bereits auf den Zufahrtswegen bis zur Mittermaierstraße kämpfen müssen, was zu immensen Zeitverlusten führe und damit die gesetzlich vorgegebenen Hilfsfristen in Frage stelle. (Stadträtin Winter-Horn)
- Es gebe bei den Rettungsfahrzeugen viele Fahrten ohne den Einsatz von Sondersignalen, die deswegen keine Berechtigung zur Nutzung des Radweges hätten. Aber auch diese zeitkritischen Fahrten könnten sich keine langen Anfahrten erlauben. (Stadträtin Winter-Horn)
- Der Verkehr aus dem Neuenheimer Feld heraus sei schon vor Beginn des Feierabendverkehrs sehr dicht. (Stadtrat Pfisterer, Stadtrat Geschinski) Der ÖPNV habe schon jetzt Probleme und eine Fahrzeit von 30 Minuten in Stoßzeiten, um vom Sportzentrum Nord bis zum Hauptbahnhof zu gelangen. (Stadträtin Winter-Horn)

- Die aktuellen Baustellen im Stadtgebiet beeinträchtigen den Verkehrsfluss in der Gesamtstadt bereits jetzt. (Stadträtin Winter-Horn, Stadtrat Eckert)
- Verkehrsversuche seien grundsätzlich zu begrüßen, aber nicht an dieser Stelle. (Stadträtin Winter-Horn)
- Die Stellungnahmen der Rettungskräfte sei entscheidend, daher sei der Verkehrsversuch abzulehnen. (Stadtrat Kutsch, Stadtrat Eckert)
- Mitarbeitende der Kliniken sowie Patienten kämen von weit her und seien auf das Auto angewiesen. Der prognostizierte Stau sei nicht zumutbar. (Stadtrat Geschinski, Stadtrat Eckert, Stadtrat Pfisterer)
- Die schriftliche Stellungnahme der „Blaulicht-Fraktion“ habe den konkreten Abschnitt von Bergheimer Straße bis Hauptbahnhof nicht beurteilt. (Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Eckert)
- Der Pop-Up-Versuch habe zur falschen Zeit stattgefunden und sei nicht aussagekräftig. (Stadtrat Eckert)
- Es handle sich hier um die wichtigste Nord-Süd-Verbindung, vor allem für den Durchgangsverkehr, bei der kein Durchkommen mehr wäre, wenn der Verkehrsversuch so durchgeführt werde. (Stadtrat Eckert)
- Bei Nutzung des Radweges durch die Rettungsfahrzeuge käme es zu gefährlichen Querungen der Fahrbahn. (Stadtrat Eckert)
- Vergleiche mit anderen Städten taugten wenig, wenn man sich die Topografie Heidelbergs ansehe. Es gebe lediglich zwei Nord-Süd-Verbindungen überhaupt, und im Falle von Unfällen reduziere sich die Nord-Süd-Achse auf eine einzige mögliche Fahrspur, über die die Rettungsfahrzeuge zusätzlich zu fahren hätten. (Stadtrat Rehberger).
- Die Sicherheitsbedenken der „Blaulicht-Fraktion“ müsse ernst genommen werden. (Stadtrat Rehberger)
- Die Baustelle Dossenheimer Landstraße Sorge durchaus für zusätzliche Rückstaus im Bereich des Klinikums, da die große Zahl der Einpendler eben nicht direkt nach Norden abfahren könnten. (Stadtrat Breer)
- Die Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens zum Bau der Radbrücke wäre ein Lösungsansatz. (Stadtrat Breer, Stadtrat Geschinski, Stadtrat Pfisterer)

- Es sei angebracht, die Entscheidung zu vertagen. (Stadtrat Breer, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Emer)
- Man hätte das gesamte Verfahren professioneller, tiefgründiger machen müssen, dann hätte man die Konfrontation verhindern können. (Stadtrat Emer)
- Die Verwaltung habe zu entscheiden, wie die Umsetzung des Verkehrsversuchs konkret passieren werde. (Stadträtin Dr. Röper)

Herr Holler, Leiter der Feuerwehr, räumt ein, dass die vorliegende Stellungnahme insofern nicht mehr ganz aktuell sei, da zum Zeitpunkt der Stellungnahme viele einzelne Ansichten im Raum standen. Heute gehe es konkret um den für den Verkehrsversuch vorgesehenen Bereich.

Die Nutzung der Straßenbahntrasse sei grundsätzlich schon jetzt möglich.

Er skizziert, dass bei einer ungefähren Straßenbreite von circa 5,50 m in diesem Bereich, einer Fahrzeugbreite von 2,55 m und einer damit benötigten Fahrspur von 3 m, plus dem einzuhaltenden Abstand zum Radfahrenden von 1,50 m beinahe fünf Meter erreicht würden, um ein einziges Fahrrad zu passieren.

Die hohen Bordsteine in diesem Straßenabschnitt verhinderten ein schnelles Ausweichen der Radfahrenden, da beispielsweise ältere Menschen oder Lastenrad-Fahrende die Höhe der hohen Bordsteine nicht nehmen könnten. Von daher sei ein Vergleich mit Kopenhagen oder Frankfurt nicht geeignet, denn dort hätten die breiten Radwege das gleiche Niveau wie die Autospuren und somit könnten Radfahrende schneller ausweichen.

In der Diskussion um die grundsätzliche Nutzung von Radwegen durch Rettungsfahrzeuge sei die Feuerwehr in den Fällen offen, wenn es darum gehe, auf Abpollerungen zu verzichten, um die Nutzung der Radwege für Rettungsfahrzeuge zu erleichtern. Die Radweg-Nutzung stelle keineswegs generell die bessere Variante da, es schaffe lediglich mancherorts eine gewisse Flexibilität.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster gibt eine persönliche Erklärung zu ihrem Abstimmungsverhalten ab. Die Debatte sei emotional aufgeladen und die Tatsache, dass heute in dieser Form über den Verkehrsversuch entschieden werden solle, sei ein fataler Fehler. Beide Parteien hätten berechnete Argumente. Es gelte, Akzeptanz zu schaffen. Ausschüsse seien kein geeignetes Format hierfür. Man appelliere an den Gemeinderat und den Oberbürgermeister, die Tür für einen moderierten Dialog zu öffnen. Falls es dennoch zu einer Abstimmung heute komme, werde sie sich enthalten.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain betont, dass beide Seite gute Argumente hätten. Er bestätigt, dass die Planungsprozesse bei der Verkehrsplanung grundsätzlich auch in enger Abstimmung mit der „Blaulicht-Fraktion“ und mit all denen stattfände, die diese Straßen nutzten und auf die man angewiesen sei. Die jeweiligen Stellungnahmen würden in den weiteren Entscheidungsprozess einfließen bis zur Umsetzungsreife.

Stadtrat Dr. Lutzmann meldet sich zur **Geschäftsordnung** und beantragt

Ende der Redeliste.

Es findet sich genügend Unterstützung im Gremium, daher lässt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner über diesen Antrag **abstimmen**.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich beschlossen

Es stehen noch Stadtrat Pfisterer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz sowie Stadträtin Dr. Röper auf der Redeliste.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner resümiert nach dieser Diskussion, dass in heutiger Sitzung keine Entscheidung über den Modellversuch gefasst werden sollte und er selbst diesem auch nicht zustimmen könne.

Er greift das wahrgenommene klare Votum von großen Teilen des Gemeinderates auf und formuliert folgenden Vorschlag:

Es wird ein Arbeitskreis gebildet mit Vertreterinnen und Vertretern des Gemeinderates, der „Blaulicht-Fraktion“ sowie des Universitätsklinikums zur Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts.

Die Verwaltung legt dem Gemeinderat einen entsprechenden Besetzungsvorschlag dieses Arbeitskreises zur Entscheidung vor.

Auf seinen weiteren Vorschlag, hierüber nicht namentlich abzustimmen, erhebt sich kein Widerspruch. Daher ruft Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner zur **Abstimmung über den soeben formulierten Vorschlag auf**.

Über den Antrag von Bündnis 90/Die Grünen wird nicht mehr abgestimmt.

Neuer Beschluss des Gemeinderats:

Es wird ein Arbeitskreis gebildet mit Vertreterinnen und Vertretern des Gemeinderates, der „Blaulicht-Fraktion“ sowie des Universitätsklinikums zur Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts.

Die Verwaltung legt dem Gemeinderat einen entsprechenden Besetzungsvorschlag dieses Arbeitskreises zur Entscheidung vor.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: neuer Beschluss
Ja 26 Nein 19 Enthaltung 1

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 Verstärkung 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 Begründung: 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 digital verfügbar)
02	Lageplan zur Variante 2 (nur digital verfügbar)
03	Präsentation Verkehrsversuch Mittermaierstraße
04	Beantwortung der Anfrage von Frau Stadträtin Winter-Horn
05	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Die Heidelberger vom 21.11.2023 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023
06	Sachantrag der SPD Gemeinderatsfraktion vom 22.11.2023 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023
07	Sachantrag der Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.11.2023 Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 22.11.2023
08	Präsentation Verkehrsversuch Mittermaierstraße
09	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 12.12.2023
10	Sachantrag der Grüne-Fraktion vom 13.12.2023 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023)
11	Gemeinsamer Sachantrag der Fraktionen von CDU, FDP, HD'er vom 14.12.2023 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.12.2023)
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