

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Verkehrsversuch Deutzer Freiheit**

### Beschlussorgan

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.12.2021

### Beschluss:

Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung eines Verkehrsversuchs in der Deutzer Freiheit in folgender Ausführung:

1. Die Deutzer Freiheit wird zwischen Siegburger Straße und Luisenstraße autofrei (Abschnitte 1, 2 und 3). Der querende Kfz-Verkehr der Nebenstraßen in Nord-Süd-Richtung bleibt erhalten.
2. Zwischen Neuhöfferstraße und Graf-Geßler-Straße (Abschnitt 4) werden die Kurzzeitparkstände abgeschafft. Ein Teil dieser Stellplätze wird bedarfsgerecht in Ladezonen oder Fahrradabstellplätze umgewandelt.
3. Die Deutzer Freiheit wird in den autofreien Bereichen zur Fußgängerzone mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ sowie ggf. zeitlich begrenzter Freigabe für den Lieferverkehr.
4. Der Verkehrsversuch wird für eine Dauer von 12 Monaten angelegt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, den Verkehrsversuch zeitnah umzusetzen. Die Öffentlichkeit wird über das Vorhaben in geeigneter Form informiert.

### Alternative:

Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung eines Verkehrsversuchs in der Deutzer Freiheit in folgender Ausführung:

1. Die Deutzer Freiheit wird zwischen Siegburger Straße und Luisenstraße autofrei (Abschnitte 1, 2 und 3). Der Abschnitt zwischen Graf-Geßler-Straße und Gotenring (Abschnitt 5) wird zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Gotenring. Der querende Kfz-Verkehr der Nebenstraßen in Nord-Süd-Richtung bleibt erhalten. Sofern die begleitenden Maßnahmen für den Abschnitt 5 längere Zeit zur Umsetzung beanspruchen, beginnt der Verkehrsversuch zunächst in den Abschnitten 1-3.
2. Zwischen Neuhöfferstraße und Gotenring (Abschnitte 4 und 5) werden die Kurzzeitparkstände abgeschafft. Ein Teil dieser Stellplätze wird bedarfsgerecht in Ladezonen oder Fahrradabstellplätze umgewandelt.
3. Die Deutzer Freiheit wird zur Fahrradstraße. In den autofreien Bereichen erfolgt ggf. eine zeitlich begrenzte Freigabe für den Lieferverkehr.
4. Der Verkehrsversuch wird für eine Dauer von 12 Monaten angelegt.
5. Es wird zunächst eine Öffentlichkeitsbeteiligung über das Konzept durchgeführt. Die gegebenenfalls nach der Öffentlichkeitsbeteiligung angepasste Planung wird der Bezirksvertretung Innenstadt zum Umsetzungsbeschluss erneut vorgelegt.

Hinweis: Die Textbausteine 3 und 5 sind auch mit den anderen Textbausteinen aus Beschlussvor-

schlag bzw. Alternative kombinierbar.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____ €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>78.600</u> €	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

**Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer

\_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

**Begründung:**

Die Bürgerinitiative „Deutzer (Auto)Freiheit“ hat einen Verkehrsversuch beantragt, nach dem die Deutzer Freiheit autofrei werden soll. Sie verfolgt dabei das Ziel „zu testen, wie sich eine autofreie Deutzer Freiheit auf die Lebensqualität der Anwohner\*innen in Deutz, auf die zukunftsfähige Entwicklung des Veedels und auf die Belebung der Geschäfte und Gastronomie auswirkt.“ Das Konzept sieht dabei vor, dass die querenden Nebenstraßen in Nord-Süd-Richtung weiterhin befahrbar bleiben, also die Deutzer Freiheit vom Kfz-Verkehr von Anlieger\*innen gequert werden kann.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat die Verwaltung in der Sitzung vom 04.06.2020, TOP 4.4, damit beauftragt, eine entsprechende Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Diese wurde beschlussgemäß in einem gemeinsamen Termin mit der Bürgerinitiative, weiteren Interessensgemeinschaften aus Deutz, der Bezirksvertretung und Vertreter\*innen der Verwaltung vorgestellt.

In der Übersichtskarte (Anlage 1) ist die Deutzer Freiheit in fünf Abschnitte unterteilt, auf den die Begründung ebenfalls Bezug nimmt.

- Abschnitt 1 zwischen Siegburger Straße und Theodor-Babilon-Straße/Tempelstraße,

- Abschnitt 2 zwischen Theodor-Babilon-Straße/Tempelstraße und Mathildenstraße/Düppelstraße,
- Abschnitt 3 zwischen Mathildenstraße/Düppelstraße und Neuhöfferstraße/Luisenstraße einschließlich Luisenstraße,
- Abschnitt 4 zwischen Neuhöfferstraße/Luisenstraße und Reischplatz/Graf-Geßler-Straße,
- Abschnitt 5 zwischen Reischplatz/Graf-Geßler-Straße und Justinianstraße/Gotenring.

### Grundsätzliche Machbarkeit

Die Verwaltung hat geprüft, ob die Erschließung aller Straßen im Quartier auch bei Wegfall der Deutzer Freiheit für den Kfz-Verkehr erhalten bleibt. Dies trifft für die Bereiche zwischen Siegburger Straße und Luisenstraße (Abschnitte 1, 2 und 3) sowie zwischen Graf-Geßler-Straße und Gotenring (Abschnitt 5) zu.

Dagegen kann der Abschnitt zwischen Neuhöfferstraße und Graf-Geßler-Straße (Abschnitt 4) nicht ohne bauliche Maßnahmen in einen autofreien Bereich umgestaltet werden. Die Geometrie der Kreuzungen auf der Deutzer Freiheit ist baulich auf die heutige Verkehrsführung ausgelegt. Während alle anderen Kreuzungen in Nord-Süd-Richtung befahrbar sind, trifft das auf die Kreuzung mit der Neuhöfferstraße und der Luisenstraße nicht zu. In der Neuhöfferstraße befinden sich zahlreiche Garagenzufahrten, öffentliche Parkstände (Kurzzeitparken mit Rotem Punkt) sowie eine Ladezone. Die Verkehre aus dieser Straße können nur über die Deutzer Freiheit abfließen.

Der Abschnitt zwischen Graf-Geßler-Straße und Gotenring (Abschnitt 5) weist eine bauliche Ausgestaltung mit breiter, für Zweirichtungsverkehr ausgelegter Fahrbahn sowie einem weitläufigem freilauenden Rechtsabbieger zum Gotenring auf. Aus diesem Grund sieht die Verwaltung einen autofreier Abschnitt 5 als Verkehrsversuch ohne Umbau des Straßenraums kritisch. Denkbar ist allerdings die Sperrung der Fahrbeziehung aus der Deutz-Kalker-Straße in die Deutzer Freiheit Richtung Graf-Geßler-Straße, bei dem der Abschnitt 5 zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Gotenring werden würde.

### Verkehrsverlagerungen

Aufgrund des Wegfalls der Deutzer Freiheit für den Kfz-Verkehr verlagert sich dieser auf andere Quartiersstraßen. Die Zufahrt vom Hauptstraßennetz zu einzelnen Quartiersstraßen bzw. die Ausfahrt aus diesen verlängert sich um bis zu 400 Meter.

Die Verlagerungen der Kfz-Verkehre wurden im makroskopischen Verkehrsmodell der Stadt Köln simuliert. Demnach erfährt die Theodor-Babilon-Straße eine stärkere Zunahme der Kfz-Verkehrsmengen. Sofern auch der Abschnitt 5 als in beide Fahrtrichtung autofrei umgesetzt wird, sind auch Zunahmen des Verkehrs auf dem Von-Sandt-Platz zu erwarten. Dies wird von der Verwaltung kritisch gesehen, da dort ein verkehrsberuhigter Bereich mit Kopfsteinpflaster betroffen ist und dieser keinen Durchgangsverkehr aufnehmen soll und auch gemäß StVO nicht darf. Hierzu müssten Lösungen erarbeitet und geprüft werden, um dem entgegenzutreten. Ggf. würde die Kasemattenstraße zwischen Graf-Geßler-Straße und Justinianstraße gedreht, sodass der Verkehr über diese Straße zur Justinianstraße abfließen kann. Auch auf dem Reischplatz, ebenfalls ein Platz mit Kopfsteinpflaster und Kinderspielplatz, könnte der Kfz-Verkehr, insbesondere auch Wirtschaftsverkehr zunehmen. Letzteres ist auch bei einer Einbahnstraßenregelung im Abschnitt 5 zu erwarten.

Darüber hinaus sind dem Verkehrsmodell der Stadt Köln nach einige weitere Straßen von einer geringfügigen Zunahme des Kfz-Verkehrs betroffen. Diese können dem Plan in Anlage 3 bzw. Anlage 4 entnommen werden. Das Verkehrsmodell berücksichtigt nicht den möglichen Effekt, dass die Kfz-Verkehrsmenge im Quartier durch die Maßnahmen insgesamt sinkt (Verlagerung auf andere Verkehrsmittel).

Der nicht realisierbare Abschnitt 4 profitiert ebenfalls von dem Verkehrsversuch, da die Verkehrsmengen dort durch die Sperrung der Abschnitte 1, 2 und 3 sinken. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, auf einer Straßenseite die Parkstände zu entfernen und so ebenfalls nutzbare Fläche für eine Aufwertung zu gewinnen.

## Varianten

Aus der Bewertung der Machbarkeit und Auswirkungen der einzelnen Abschnitte ergeben sich zwei mögliche Varianten für die räumliche Ausdehnung des Verkehrsversuchs:

1. Verkehrsversuch mit autofreien Abschnitten 1, 2 und 3 (vgl. Anlage 3)
2. Verkehrsversuch mit autofreien Abschnitten 1, 2 und 3 sowie Einrichtung einer Einbahnstraße im Abschnitt 5 (vgl. Anlage 4)

Aus Sicht der Verwaltung ist die erste Variante die Vorzugsvariante. Insgesamt sind bei Variante 2 Auswirkungen auf sensible Bereiche zu erwarten. Des Weiteren genießt die erste Variante eine höhere Akzeptanz bei den Geschäftstreibenden. Die IG Deutz, die am gemeinsamen Termin zur Vorstellung der Prüfergebnisse mit teilgenommen hat, führt aus, dass der Verkehrsversuch in den Abschnitten 1-3 ohne Abschnitt 5 für die dem Versuch kritisch entgegenstehenden Kaufleute ein guter Kompromiss ist.

Vorteil einer Einbahnstraßenregelung im Abschnitt 5 in Fahrtrichtung Gotenring wäre, dass damit können auch dort Flächen gewonnen werden, ohne den Von-Sandt-Platz stärker zu belasten. Durch den Einrichtungsverkehr würde der Verkehr in dem Bereich weiter entzerrt. Jedoch könnte dadurch der Reichplatz stärker belastet werden. Es wird vorgeschlagen, diese Option während des Verkehrsversuchs zu prüfen und ggf. in einem weiteren Schritt umzusetzen.

## Fußgängerzone oder Fahrradstraße

Im Radverkehrskonzept Innenstadt ist die Deutzer Freiheit auf der Achse Deutzer Brücke – Deutzer Freiheit – Deutz-Kalker-Straße als Teil einer Radhauptroute festgeschrieben. Die Bedeutung der Radverkehrsachse über die Deutzer Freiheit soll weiter gestärkt werden, da eine direkte Zufahrt von der Deutzer Brücke in die Deutzer Freiheit Richtung stadtauswärts (analog zur linken Rheinseite) sowie Radfahrstreifen auf der Gummersbacher Straße geplant ist. Zählungen ergaben bis zu 3.700 Radfahrende pro 24 Stunden. Durchschnittlich sind 7.000 Fußgänger\*innen pro 24 Stunden im Querschnitt auf der Deutzer Freiheit unterwegs.

Die Verwaltung stellt nachfolgend für die autofreien Abschnitte die Optionen „Fußgängerzone mit Radfahrer frei“ (a) sowie Fahrradstraße (b) dar und bewertet insbesondere auch die zu erwartenden Konflikte im Fuß-/Radverkehr.

- a) Mit einer Fußgängerzone entsteht eine verkehrsrechtlich einheitliche Regelung „von Hauswand zu Hauswand“. Die zu Fuß Gehenden dürfen die gesamte Fläche, also auch die Fläche der heutigen Fahrbahn und Kfz-Parkstände, nutzen. Ist durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für eine andere Verkehrsart erlaubt, muss diese auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren (vgl. StVO, Anlage 3, zu Verkehrszeichen 242.1 Nr. 2). Ob die Schrittgeschwindigkeit auf einer Hauptachse des Radverkehrs eingehalten wird, ist fraglich, jedoch würden die (bei einer Fußgängerzone zulässigerweise) auf der gesamten Fahrbahnbreite zu Fuß Gehenden den Radverkehr zu langsameren Geschwindigkeiten zwingen. Dies wäre auch für die Sicherheit der Blinden und Sehbehinderten von Vorteil. Die Fußgänger\*innen werden also priorisiert und die Geschwindigkeit des Radverkehrs reduziert. Letzteres stellt einen Zielkonflikt mit dem beschlossenen Radhaupttroutennetz des RVKI dar.
- b) Mit einer Fahrradstraße bliebe die verkehrsrechtliche Trennung zwischen der ausgebildeten Fahrbahn und den Gehbereichen bestehen. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Eine Senkung der Geschwindigkeit durch weitere Verkehrszeichen ist in Fahrradstraßen nach der StVO nicht zulässig. Mit einer Fahrradstraße hat der Radverkehr auf der Fahrbahn vollen Vorrang. Dies steht aufgrund der häufigen Querungen, die es typischerweise in Geschäftsstraßen wie der Deutzer Freiheit gibt, im Konflikt mit den zu Fuß Gehenden. Daher sieht das Radverkehrskonzept Innenstadt in Geschäftsstraßen explizit keine Fahrradstraßen vor. Die für die Fußver-

kehrsmengen zu schmalen Gehbereiche können mit einer Anordnung als Fahrradstraße nicht verbreitert werden, da die Fußgänger\*innen die Fahrbahn nicht entlanggehen dürfen.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die einzelnen Verkehrsträger empfiehlt die Verwaltung die Einrichtung einer Fußgängerzone mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Hierdurch kann für den Fußverkehr eine Verbesserung erzielt und die freigewordenen Flächen flexibler genutzt werden. In Anbetracht der häufigen Querungen der Straßenseite, wie sie typischerweise in Geschäftsstraßen vorkommen, sowie des allgemein hohen Fußgänger\*innenaufkommens, ist eine geringere Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs angemessener. Auch die Bürgerinitiative „Deutzer (Auto)Freiheit“ bevorzugt aufgrund des Ziels der Nutzung der freigewordenen Flächen eine Fußgängerzone.

Darüber hinaus bietet sich mit der Einrichtung einer Fußgängerzone in der Deutzer Freiheit die Chance, die Führungsform Fußgängerzone im Vergleich zur autofreien Fahrradstraße im Eigelstein zu evaluieren.

Die Luisenstraße soll als Fahrradstraße eingerichtet werden, auch wenn die Deutzer Freiheit zur Fußgängerzone wird. Dies geschieht im Vorgriff auf die Einrichtung der Fahrradstraßenachse Neuhöferstraße-Luisenstraße-Helenenwallstraße aus dem Radverkehrskonzept Innenstadt.

### Radverkehrsführung zur Siegburger Straße

Der Radverkehr gegen die Richtung der Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr wird grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt. Zwischen Theodor-Babilon-Straße und Siegburger Straße (Abschnitt 1) besteht derzeit eine Führung im Seitenraum, da die Kreuzung zur Siegburger Straße dies erfordert. In Vorbereitung auf den Verkehrsversuch soll die Verschwenkung von der Fahrbahn auf die Nebenanlagen auf den Bereich unmittelbar vor der Kreuzung zur Siegburger Straße verlegt und der bauliche Radweg weitestgehend zurückgebaut werden. Hierfür sind geringfügige bauliche Maßnahmen erforderlich. Damit kann der Radverkehr auch im Abschnitt 1 in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt werden. Diese Verbesserung für den Radverkehr kann auch nach Abschluss des Verkehrsversuchs weiter entwickelt werden.

### Ruhender Verkehr

In der Deutzer Freiheit besteht werktags von 9-23 Uhr die Parkregelung „Kurzzeitparken ohne Roten Punkt“, d. h. die Parkstände sind Besucher\*innen mit Parkschein vorbehalten. Durch den Verkehrsversuch würden bis zu 66 dieser Parkstände wegfallen, von denen aktuell bereits bis zu elf durch Außengastronomie belegt sind. Durch Bewohner nutzbare Parkstände fallen nicht weg, jedoch ist zu erwarten, dass sich der Parkdruck im Quartier weiter erhöht, wenn Besucher\*innen in Nebenstraßen parken.

Des Weiteren wird aktuell unabhängig vom Verkehrsversuch Deutzer Freiheit der Parkraum in Deutz überplant mit dem Ziel, mehr reserviertes Bewohnerparken einzurichten (vgl. Vorlage AN/0244/2019). Aufgrund der Belange der Feuerwehr und der Rettungsdienste wird zudem geprüft, ob überall eine ausreichende Restfahrbahnbreite vorhanden ist. Im Rahmen dessen könnten ebenfalls Stellplätze betroffen sein.

### Bespielung der Flächen

Während des Verkehrsversuchs sollen die Flächen, die vom Ruhenden Verkehr befreit werden, anderweitig genutzt werden. Die Verwaltung prüft, ob freibleibende ehemalige Parkplatzbereiche gemeinsam mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW mit sog. ‚Stadterassen‘ aufgewertet werden. Darüber hinaus wurde seitens der örtlichen Interessensvertretungen Interesse bekundet an der Bespielung der Flächen mitzuwirken.

### Zeitdauer und Evaluation

Die Verwaltung schlägt vor, den Verkehrsversuch für eine Dauer von 12 Monaten anzusetzen. Damit könnten die Effekte des Verkehrsversuchs über alle Jahreszeiten hinweg beobachtet werden.

Schließlich erlaubt die längere Dauer auch eine ausreichende Eingewöhnungszeit und damit eine zuverlässigere Beurteilung durch die Anlieger\*innen.

Der Verkehrsversuch soll quantitativ und qualitativ evaluiert werden. An geeigneten Stellen auf der Deutzer Freiheit und den Nebenstraßen werden vor und nach Einrichtung des Verkehrsversuchs die Verkehre gezählt. Damit soll die Erkenntnis gewonnen werden, wohin sich die Verkehre verlagern, wenn die Deutzer Freiheit für den Kfz-Verkehr gesperrt wird. Darüber hinaus sollen mittels datenschutzkonformer Videoaufnahmen die Straßennutzung und die Konflikte zwischen Fußgänger\*innen, Radfahrenden und Kfz-Fahrer\*innen auf der Deutzer Freiheit vorher und nachher untersucht werden. Schließlich soll mit geeigneten Methoden, z. B. Befragungen, das Meinungsbild von Anwohner\*innen, Geschäftstreibenden, Besucher\*innen etc. zum Verkehrsversuch eingeholt werden.

### Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen Verkehrsversuch, der mit einer entsprechenden Evaluation verbunden ist. Daher sieht die Verwaltung keine Notwendigkeit einer zusätzlichen, vorgelagerten Öffentlichkeitsbeteiligung. Darüber hinaus wurden im Vorfeld über die IG Deutz sowie weitere Bürgerinitiativen bzw. –vereine Vertreter\*innen der Anlieger\*innen in Deutz beteiligt, unter anderem im gemeinsamen Fachgespräch.

Als Alternative zum Beschlussvorschlag kann die Bezirksvertretung Innenstadt eine vorgelagerte Öffentlichkeitsbeteiligung beschließen. Hierfür würde die Verwaltung analog zum Verkehrsführungskonzept Ehrenstraße/Apostelviertel eine entsprechende Seite auf dem Online-Beteiligungsportal [meinungfuer.koeln](http://meinungfuer.koeln) einrichten. Die Verwaltung würde der Bezirksvertretung Innenstadt eine Auswertung der eingegangenen Meinungen und eine ggf. daran angepasste Planung zum Umsetzungsbeschluss vorlegen. Der geschätzte Zeitbedarf hierfür beträgt vier Monate.

### Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Beschilderung des Verkehrsversuchs einschließlich dem Rückbau nach 12 Monaten belaufen sich auf ca. 19.000 € im Fall der Variante 1 bzw. auf ca. 26.000 € im Fall der Variante 2. Der Umbau der Radverkehrsführung im Abschnitt 1 kostet ca. 35.000 €, wird jedoch als dauerhafte Verbesserung des Radverkehrs auch nach dem Verkehrsversuch erhalten bleiben. Die Kosten für Verkehrserhebungen vor und während des Verkehrsversuchs betragen ca. 17.600 €. Teilweise können die erhobenen Daten auch für andere Zwecke verwendet werden. Die für die Umsetzung der Maßnahme erforderlichen konsumtiven Finanzmittel in Höhe von rund ca. 78.600 € stehen im Haushaltsplan 2022 (inkl. Mittelfristplanung) im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze (Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) zur Verfügung.

Aufgrund des Wegfalls von Kurzzeitparkständen ohne Roten Punkt auf der Deutzer Freiheit entfallen jährliche Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung in Höhe von bis zu ca. 154.100 €. Davon werden ca. 26.400 € im Abschnitt 4 und ca. 10.300 € im Abschnitt 5 eingenommen und entfallen nicht, wenn diese Stellplätze erhalten bleiben.

### Auswirkungen für den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme trägt dazu bei die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Gleichzeitig wird der Umweltverbund im Bereich Rad- und Fußverkehr gestärkt und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

### Begründung der Dringlichkeit

Um den angestrebten Zeitplan einzuhalten und die von der Bezirksvertretung Innenstadt beabsichtigte möglichst zeitnahe Umsetzung des Projekts zu ermöglichen, ist ein Beschluss der Planungen einschließlich eventueller Änderungen in der nächsten Sitzung erforderlich. Aufgrund der notwendigen Abstimmungen war ein früheres Einbringen der Vorlage nicht möglich.

#### Anlagen

1. Bestandsplan Verkehrsführung
2. Übersichtsplan Abschnitte
3. Variante Verkehrsversuch in den Abschnitten 1+2+3
4. Variante Verkehrsversuch in den Abschnitten 1+2+3+5