

Altstadt in Heidelberg - Verkehrsleistungs- und Verkehrsberuhigungskonzept

Anlage 01 zur Drucksache: 0157/2018/BV

Befahrungskonzept

- Zielsetzung ist eine reglementierte Befahrung der Altstadt
- Herstellung einer temporär geschlossenen Altstadtzufahrt
- Steuerbare Absperrung der Zufahrtsstraßen
- Optional: Steuerbare Absperrung der Ausfahrtsstraßen und Absperren gemäß Berechtigung oder automatisch bei Fahrzeug-Annäherung aus Richtung Altstadt
- Optional: Steuerbare Unterbindung der Längsbefahrung Hauptstraße
- Einbindung automatisch versenkbarer Fahrgassen-Sperrsysteme (Poller) zur Ausgrenzung von Fahrzeugverkehr (Pickup / Lieferfahrzeuge), aber Sicherstellung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Steuerbare Zufahrtssperre in der Schöberg für Reisebusse zum Alten Schloss
- Punktuell unterschiedliche Systemumfahrungen:
 - feste Installation zur permanenten Durchfahrtsperre (manuell herausnehmbar im Bedarfsfall)
 - Beibehaltung vorhandener Absperkettensysteme in schwach frequentierten Bereichen
 - automatisch versenkbarer Poller zur Abgrenzung unberechtigter Zu-/Ausfahrten
 - baulich verstärkte automatische Poller im Bereich der Gefahrvorsorge
- Flexibles Berechtigungssystem zur Befahrung durch unterschiedliche Nutzergruppen bzw. zu definierten Zeitbereichen
- Möglichkeit einer stufenweisen Umsetzung mit Wirkungsanalyse:
 - Absperrung aller Zufahrtsstraßen Bereich westlich Mönchgasse
 - Absperrung Hauptstraße-Ost
 - Bewertung der wiederkehrenden Befahrung von nicht abgesperrten Straßen, ggf. Absperrung auch aller Ausfahrtsstraßen zu einem geschlossenen System Altstadt
 - Bewertung der Durchfahrt in der Hauptstraße in Ost-West-Achse, ggf. segmentale Absperrung der Hauptstraße
 - Ausweitung auf Bereich östlich Mönchgasse bei Bedarf bzw. nach Bauende Kanalsanierung

Betriebs- / Zufahrtskonzept

- Im Regelfall sind Poller der Zufahrtsstraßen ausfahren und optionale Poller der Hauptstraße versenken
- Zeitgesteuert automatische Zufahrtstregler für flüchtende Anlieferung durch Versenken aller Poller in den Zufahrtsstraßen
- Anlieferzeiten / freie Befahrbarkeit zwischen 6 und 11 Uhr
- Gleichzeitig optional und zeitgesteuert automatische Durchfahrtsperre Hauptstraße durch Ausfahren der Poller in der Hauptstraße
- Ausschließlich manuelle Ansteuerung für besonders sensible Bereiche, z.B. Schulmilch Theaterstraße, Zufahrt Friedrichstraße von Pöck
- Im Regelfall außerhalb Lieferzeiten Zufahrt nur mit Berechtigung, keine / geringe Einfahrt für Reisebusse
- Bei geschlossenem System keine freie Ausfahrt zwischen 11 und 6 Uhr, Ausfahrtberechtigung durch Fahrlinien bei Servicetelefon und Leitzentrale einzuholen, ggf. Stadtbüro
- Unterschiedliche Befahrungsberechtigungen (Kenntnisbasiert), z.B.
 - Dauerhafte Befahrungsberechtigung, z.B. Anwohner, Beschäftigte
 - Befristete Befahrungsberechtigung, z.B. Handwerker, Sonder-Lieferanten, Service- und Pflegedienste
 - Einmalige Befahrungsberechtigung, z.B. Hotelgäste, Taxen
 - Sonderberechtigungen, z.B. Linienbusse, städtische Touristenbusse, Rettungsdienste, städtische Dienste
- Komfortable / flexible technische Umsetzung der Zufahrtkontrolle/-freigabe
 - Berührungsfreie Nahbereichskommunikation (z.B. RFID-Chip im Fahrzeug verklebt, Chip-Karte)
 - Berührungsfreie Nahbereichskommunikation per Smartphone, z.B. Bluetooth, RFID-Chip, App-Anwendung
 - Nummernschilderkennung per Videokamera
 - Manuelle Eingabe von Nummerncode über Tastatur
 - Direktkommunikation mit Betriebszentrale per Rufnummern
 - Daueraktivierung per Schlüssel (z.B. durch Rettungsdienste)
- Einrichtung Service-Stelle für planmäßige Beantragung / Verwaltung von Zufahrtberechtigungen
- Einrichtung einer Leitzentrale im Dauerbetrieb für Service, Störungsbehebung und Einzelfreigabe der Zufahrt im Sonderfall
- Einrichtung einer komfortablen Online-Buchungsmöglichkeit für dauerhafte oder einmalige Befahrungsberechtigungen
- Manuelle / teleautomatisierte Überwachung / Kontrolle der Aufenthaltsberechtigung von Fahrzeugen durch mobile Kennzeichnerauswertung und Datenabgleich per Fernkommunikation (z.B. durch Vollzugskette per Smartphone-Kamera mit Auswertungssoftware zur Leitzentrale)

Logistikkonzept

- Anlieferung im Zeitbereich 6 bis 11 Uhr bei geöffnetem Pollersystem in den Zufahrtsstraßen (und ggf. Ausfahrtsstraßen)
- Anlieferung in unmittelbarer Umgebung aller Zielorte gemäß vordefiniertem Routennetz mit Quering bzw. kurzweiger Befahrung der Hauptstraße (nur 6–11 Uhr)
- Anlieferung standardmäßig mit Lieferfahrzeugen (bis Sprinter-Klasse), Ausnahmen für Groß-Fahrzeuge nach Anmeldung (ggf. beschränkter Routennetz)
- Ggf. abweichende Anlieferzeiten, z.B. 8 bis 11 Uhr in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße)
- Bei Durchfahrtsperre Hauptstraße (optional) sind Windenbereiche für einfließende Lieferfahrzeuge vorzusehen, die eine ausreichende Absicherung ggü. Radverkehr und Fußgänger gewährleisten
- Änderung des Lieferverkehrs (z.B. Lastenrad, Lieferroboter) erfordert Fortschreibung des Logistik- und Befahrungskonzeptes
- Ggf. Bestandteil des separaten Forschungsprojektes
- Anlieferung zwischen 11 und 6 Uhr nur mit Befahrungsberechtigung möglich und über Routen bzw. an Haltepunkten der CityLogistik vorgesehen
- Derzeitige Haltepunkte aus CityLogistik sind zu prüfen, da z.B. Befahrung der Theaterstraße stark beschränkt werden soll (Sonderbarkeit Haltepunkt 5 erschwert)
- Abstimmung eines Befahrungskonzeptes mit der Fa. tegut im Schulwegbereich der Theaterstraße
- Quering und Befahrung Hauptstraße außerhalb 6–11 Uhr nur für Akademiestr. / Brunnenanlage, Fahrgasse / Neugasse und Grabenstraße / Heumarkt gestattet
- Überwachung der zeitlichen Einhaltung des CityLogistik-Konzeptes durch protokollierte Befahrung außerhalb der morgendlichen Anlieferzeit möglich

Schulwegsicherungskonzept

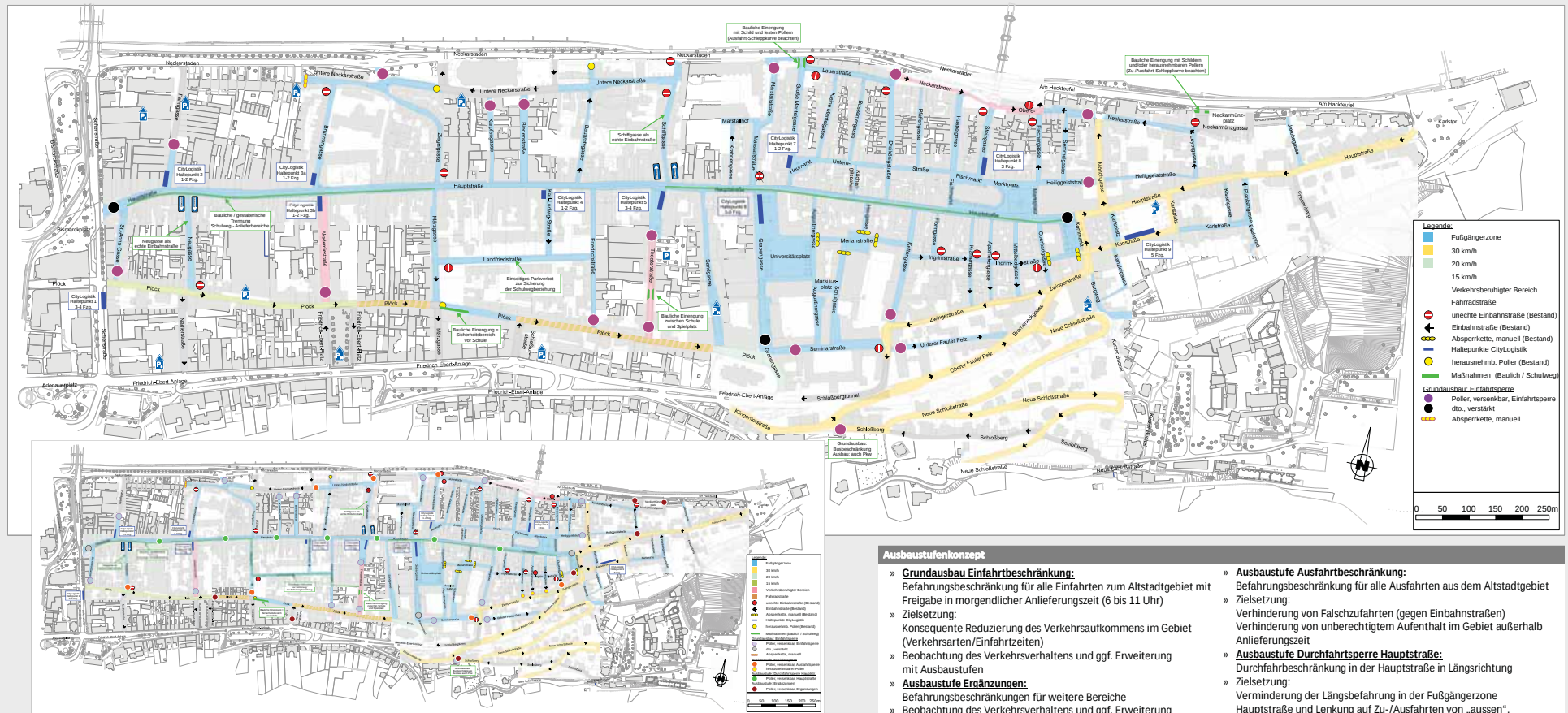
- Maßnahmenübertragung Schulwegsicherheit aus Sicherheitsaudit
- Verlagerung Schulweg von Hauptstraße über Märgasse in die Land-Friedrichstraße bis Theaterstraße
- Einseitiges Parkverbot in Landfriedstraße zur Verbesserung des Schulweges
- Besondere Befahrungsbegrenzung in der Theaterstraße, nur für Sonderberechtigte (z.B. Anwohner, Theater, Fa. tegut)
- Abstimmung und Koordinierung des Befahrungskonzeptes der Fa. tegut im Schulwegbereich Theaterstraße
- Einengung der Straßenbreite im Queringsbereich Spielplatz – Schulgelände in Theaterstraße
- Abweichende Anlieferzeiten, z.B. 8 bis 11 Uhr, in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße, Schillerstraße)
- Bauliche Verbreiterung Gehweg und Einseitigkeit der Straße Pöck vor Eingangsbereich Hölderlin Gymnasium zur Schaffung einer gesicherten Aufenthaltsfläche bzw. eines Schutzraums für Schüler (auch ggü. Fahrradverkehr)
- Bestandsaufnahme des Schulwegs Pöck in Bereichen Friedrich-Ebert-Platz, Schillerstraße
- Explizite Ausweisung von Anlieferbereichen in der Hauptstraße und Trennung von Schulwegbereichen
- Fortschreibung des Feldversuchs einer gesicherten Schulwegabgrenzung in der Hauptstraße (Test mit „Flatterband“), Koordinierung mit städtebaulichen und gestalterischen Belangen, z.B. durch mobile Befahrung, Stadtmobilität, Außenbewirtschaftung von Geschäften in der Hauptstraße
- Ggf. unterstützende Orientierung am Verlauf der Masten der Straßenbeleuchtung Hauptstraße, aber Vermeidung von Seitenwechsel für die Schulkinder

Parkierungskonzept

- Kartierung und Bilanzierung vorhandener Parkplätze und erforderlicher Plätze für Nutzergruppen (in 2017 teilweise erfolgt)
- Fortschreibung eines Parkraummanagementsystems in der Altstadt
- Zuordnung von Parkplätzen für Anwohner / ggf. zeitlich beschränkt, z.B. 13 bis 6 Uhr
- Einschränkung von Parkplätzen aufgrund Sonderbelange, z.B. Schulwegbereich Landfriedstraße
- Ausweisung von Parkplätzen / Stellflächen für Anlieferung 11 bis 6 Uhr (siehe CityLogistik)
- Reglementierung der Fahrzeugtypen in der Altstadt über Befahrungskonzept und Zufahrtberechtigungen führt zu veringerten Fahrzeugtypen im Altstadtbereich und zu geringem Parkdruck bzw. geordnetem Parken im Tagesverlauf
- Parkbereiche für Stadtbewohner ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern, keine Berechtigung für abgesperrte Altstadt
- Parkbereiche für Gäste und Kunden auf verfügbaren firmeneigenen Stellplätzen, ansonsten öffentliche Parkhäuser, Zufahrtberechtigung in Verantwortung der betreffenden Betriebe (z.B. Hotels)
- Prüfen und Bewerten eines regelgerechten Ein- und Ausstiegs der Reisebus-Fahrgäste im Bereich Neckarmühlplatz, Ggf. Maßnahmen zur Sicherstellung der Haltestellenverfügbarkeit für Linienbetrieb untersuchen
- Prüfung einer Ausweisung von Reisebus-Parkplätzen außerhalb kritischer Bereiche als Sammelplätze, z.B. bei S-Bahnhof Hb-Altstadt, ZOB Bauhaus Kurfürsten-Anlage, ehem. Kasernenanlage Speyerer Straße
- Neuordnung und Organisation des teilweise überlappenden Fahrradparkens durch Fortschreibung eines Rad-Parkierungskonzeptes mit definierten Angeboten / Regeln / Gebieten
- Ggf. verpflichtende Anmelde- und Kennzeichnung von Fahrrädern zur Identifikation bei Fehlverhalten (z.B. aufgekletterter RFID-Chip oder Barcode)
- Ggf. Umwidmung von einzelnen Pickup-Parkplätzen oder Parkhäusern zu Fahrrad-Stellplätzen in Schwerpunktgebieten, z.B. Umfeld Uni-Bibliothek
- Ggf. bauliche Einengung von Einbahnstraßen und Schaffung seitlicher Stellplatzbereiche für Fahrräder, z.B. Pöck
- Systematische Ausstattung mit Fahrrad-Bügeln oder einfachen Befestigungsmöglichkeiten
- Errichtung von Fahrrad-Parkhäusern in besonders belasteten Bereichen von Uni-Bibliothek und Grabengasse, ggf. bewirtschaftet
- Verdichtete Überwachung und Abblendung von Parkverboten aller Verkehrsteilnehmer (Kfz, Busse, Fahrräder)

Lenkungs-konzept

- Überarbeitung bzw. Modernisierung des Park- und Verkehrsleistungssystems im weiteren Umfeld der Altstadt
- Prüfung Schildstandorte auf Erkennbarkeit und eindeutige Lenkungsentscheidung
- Prüfung Schildgestaltung in Bezug auf moderne Gestaltungselemente und ausreichende dynamische Richtungs-/Befahrungsinformationen
- Zielgerichtete Lenkung Parksuchverkehr über direkte Wegebeziehungen und unter Vermeidung einer Altstadt-Befahrung
- Lenkende Hinweisbeschriftung in Bezug auf Befahrungsbegrenzungen Altstadt und anzuzeigende Parkhäuser für ortsunkundige Besucher
- Keine Lenkung Parksuchverkehr zwischen P12 und P13 über Zwischengasse und Kornmarkt. Besser frühzeitig zwischen Friedrich-Ebert-Anlage und Karlsruher durch Schöbergmühl, Ggf. städtebauliche Neuordnung Bereich Karlsruher bis Parkhaus P13 mit Aufwertung Bergbahn-Abbindung zum Schloss
- Festlegung bzw. Fortschreibung Routenplanung und Haltepunkte für Lieferverkehr in der Altstadt im Morgenbereich und gemäß CityLogistik
- Ggf. Einbindung oder separates Lenkungs-konzept für Reisebusse in Anlehnung an identifizierte Stellplatzbereiche
- Fortschreibung Fußgänger- / Touristenleitsystem von Haltestellen über relevante Altstadtbereiche bis zur Bergbahn
- Ggf. Lenkungs-konzept für Radverkehr in Bezug auf gewünschte Fahrtrouten und größere Stellplatzbereiche (z.B. Rad-Parkhaus, Kfz-Parkhausbecken)
- Fortschreibung der Schulwegplanung und Ausweisung von gesicherten Bereichen und Verhaltensregeln, Verbreiterung über Schulen und Multiplikatoren, Einbindung Ergebnisse aus Sicherheitsaudit



Ausbaustufenkonzept

- **Grundausbau Einfahrtbeschränkung:**
 - Befahrungsbegrenzung für alle Einfahrten zum Altstadtgebiet mit Freigabe in morgendlicher Anlieferungszeit (6 bis 11 Uhr)
 - Zielsetzung: Konsequente Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Gebiet (Verkehrsarten/Einfahrzeiten)
 - Beobachtung des Verkehrsverhaltens und ggf. Erweiterung mit Ausbaustufen
- **Ausbaustufe Ergänzungen:**
 - Befahrungsbegrenzungen für weitere Bereiche
 - Beobachtung des Verkehrsverhaltens und ggf. Erweiterung
- **Ausbaustufe Ausfahrtsbeschränkung:**
 - Befahrungsbegrenzung für alle Ausfahrten aus dem Altstadtgebiet
 - Zielsetzung: Verhinderung von Falschzufahrten (gegen Einbahnstraßen) Verhinderung von unberechtigtem Aufenthalt im Gebiet außerhalb Anlieferungszeit
- **Ausbaustufe Durchfahrtsperre Hauptstraße:**
 - Durchfahrtsbeschränkung in der Hauptstraße in Längsrichtung
 - Zielsetzung: Verminderung der Längsbefahrung in der Fußgängerzone Hauptstraße und Lenkung auf Zu-/Ausfahrten von „außen“.