

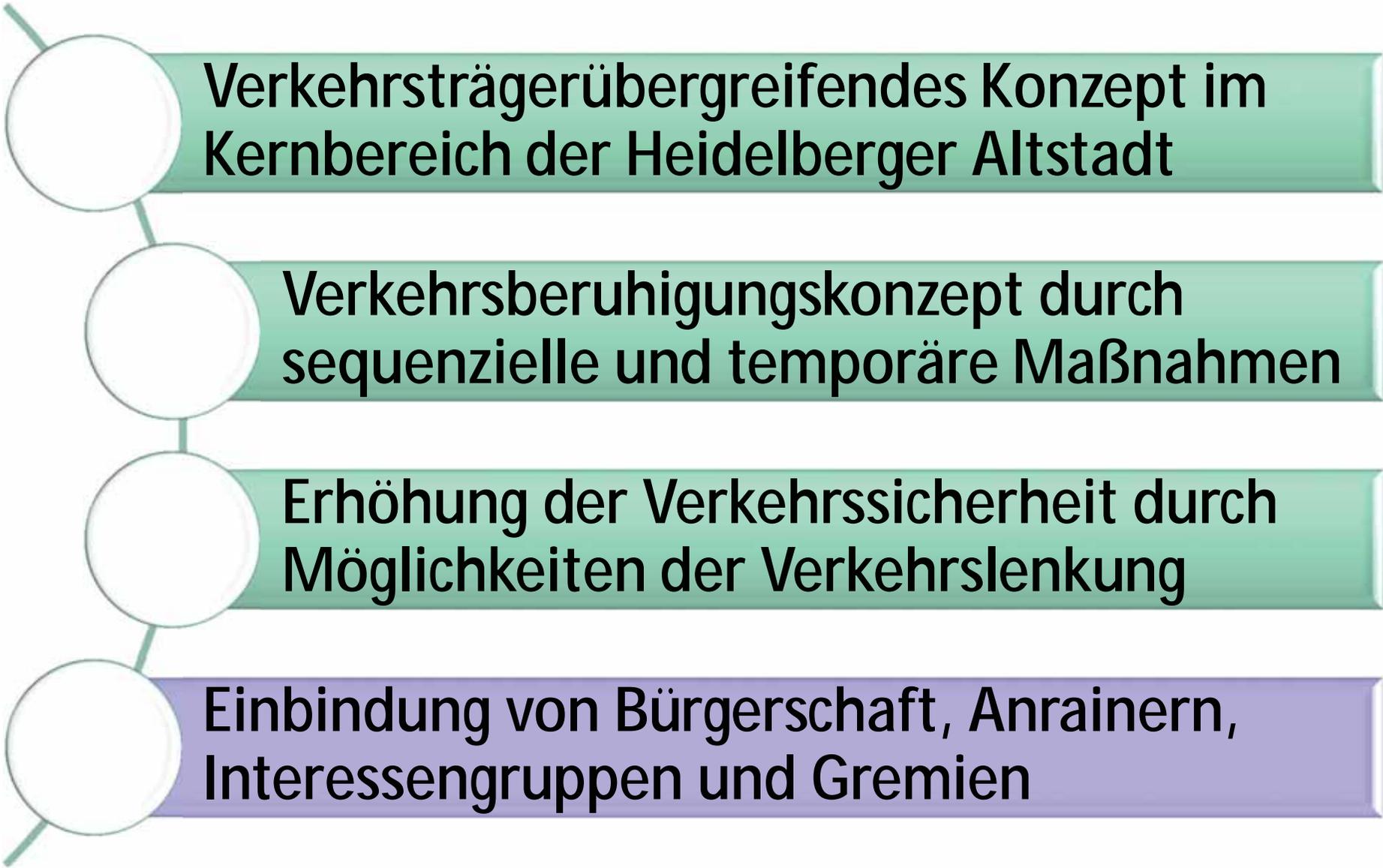
# SEVA-Sitzung am 04.07.2018

Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.07.2018 zu TOP 3.1 öffentlich



## Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt in Heidelberg

# Verkehrskonzept Altstadt Heidelberg – Zielsetzung



**Verkehrsträgerübergreifendes Konzept im Kernbereich der Heidelberger Altstadt**

**Verkehrsberuhigungskonzept durch sequenzielle und temporäre Maßnahmen**

**Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Möglichkeiten der Verkehrslenkung**

**Einbindung von Bürgerschaft, Anrainern, Interessengruppen und Gremien**

# Methodik des Vorgehens

1. Bestands- und Mängelanalyse
2. Maßnahmen und Teilkonzepte
3. Einbindung Beteiligungsprozess
4. Vorschlag Umsetzungsprogramm
5. Empfehlungen aus dem Arbeitskreis

# Beispiel: Hauptstraße



- Fußgängerzone vor 11 Uhr zwischen Neugasse und Fahrtgasse
- Fahrtgasse mit Kurierdienst und weitere Lkw-Zufahrt

# Beispiel: Brunnengasse / Untere Neckarstraße



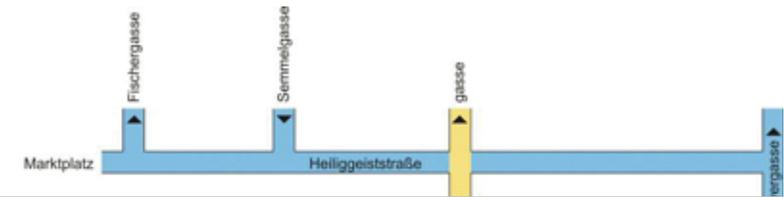
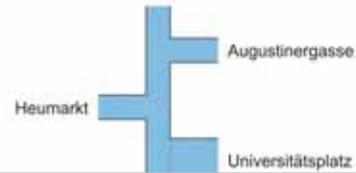
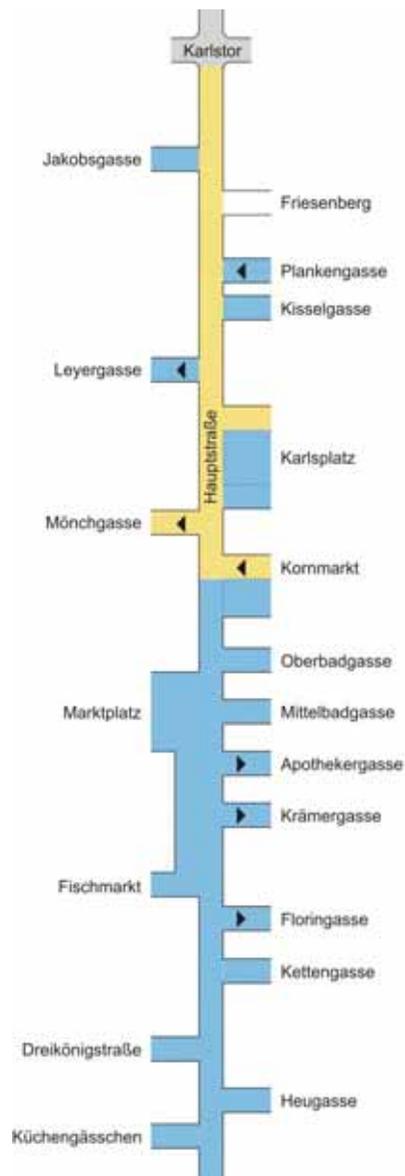
- Brunnengasse:  
Unerlaubte Zufahrt, Lieferverkehr, Parken
- Untere Neckarstraße:  
Ladevorgänge im Haltverbot nach 11 Uhr

# Beispiel: Bauamtsgasse, Krahnengasse, Marstallstraße

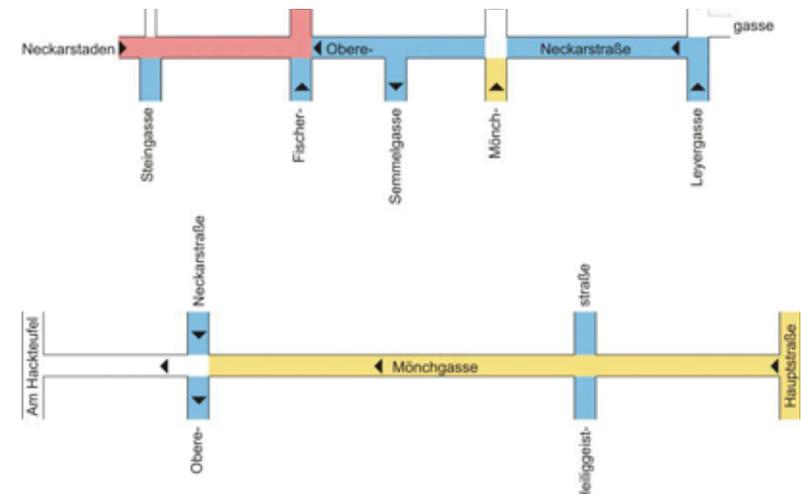
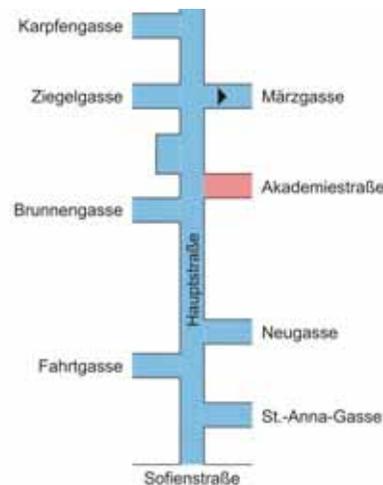


- Bauamtsgasse: Konflikt Parkverkehr und Fußgängermassen, Entladen nach 11 Uhr
- Marstallstraße und Krahnengasse: Entladen im Konflikt mit Fußgängern und Bus

# Bestandsaufnahme Straßengeometrie, -aufbau, Mängel



- Schematische Darstellung als Streckenband für über 60 Straßen
- Darstellung detaillierter Angaben / Mängel
- Einfärbung nach Oberfläche oder Nutzung
- Angaben zu Breiten, Gehwege, Radwege



# Befragung / Fachgespräche mit Gewerbetreibenden

- Unterscheidung Waren / Kunden / Post-oder Pakete
- Lieferhäufigkeit und Stückzahlen
- Lieferzeiten
- Welche Dienstleister
- Primäre Stellplätze / Entfernung vom Betrieb
- Probleme / Anregungen
- Auswirkung Zufahrtssperre

Verkehrskonzept Altstadt Heidelberg – Erhebungsbogen Lieferverkehr - Kunden

Für die Altstadt von Heidelberg soll eine Erweiterung des City-Logistik-Konzeptes zur Steigerung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität erfolgen. Dazu wird eine konsequente Zufahrtssperre außerhalb der zeitlichen Erlaubnisbereiche geplant.

Zur Abwägung der Maßnahmen und Folgen erfolgt eine Umfrage zur Betroffenheit der Gewerbetreibenden in der Altstadt mit diesem Fragebogen.

**Ihre Unterstützung hilft uns weiter. Dafür bedanken wir uns bei Ihnen!**

Name des Betriebes	
Adresse	
Branche / Marke	
<b>Warenanlieferung</b>	
Häufigkeit Warenanlieferung	<input type="checkbox"/> mehrmals täglich <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> _____
In welchen Zeiträumen finden Anlieferungen statt? (Uhrzeit)	
Art / Umfang / Größe der Anlieferungen?	
Ort / Parkplatz für die Anlieferungen?	<input type="checkbox"/> unmittelbar vor dem Betrieb <input type="checkbox"/> in näherer Umgebung <input type="checkbox"/> an einem Sammelpunkt <input type="checkbox"/> ca. Meter <input type="checkbox"/> zu weit weg
Entfernung von Firma / Geschäft?	
<b>Kundenbesuche</b>	
Häufigkeit Kundenbesuche	<input type="checkbox"/> mehrmals täglich <input type="checkbox"/> täglich <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> _____
In welchen Zeiträumen finden Kundenbesuche statt? (Uhrzeit)	
Art / Anzahl der Kundenbesuche?	<input type="checkbox"/> ca. insgesamt am Tag <input type="checkbox"/> Einkauf / Auswahl <input type="checkbox"/> Essen / Trinken <input type="checkbox"/> Beratung / Information
Anteiliges Mobilitätsverhalten der Kunden (geschätzt)?	<input type="checkbox"/> % Pkw <input type="checkbox"/> % Bus <input type="checkbox"/> % Rad <input type="checkbox"/> % zu Fuß

1 / 2

Verkehrskonzept Altstadt Heidelberg – Erhebungsbogen Lieferverkehr und KEP-Dienstleister

unmittelbar vor Betrieb:  
 in näherer Umgebung:  
 an einem Sammelpunkt:

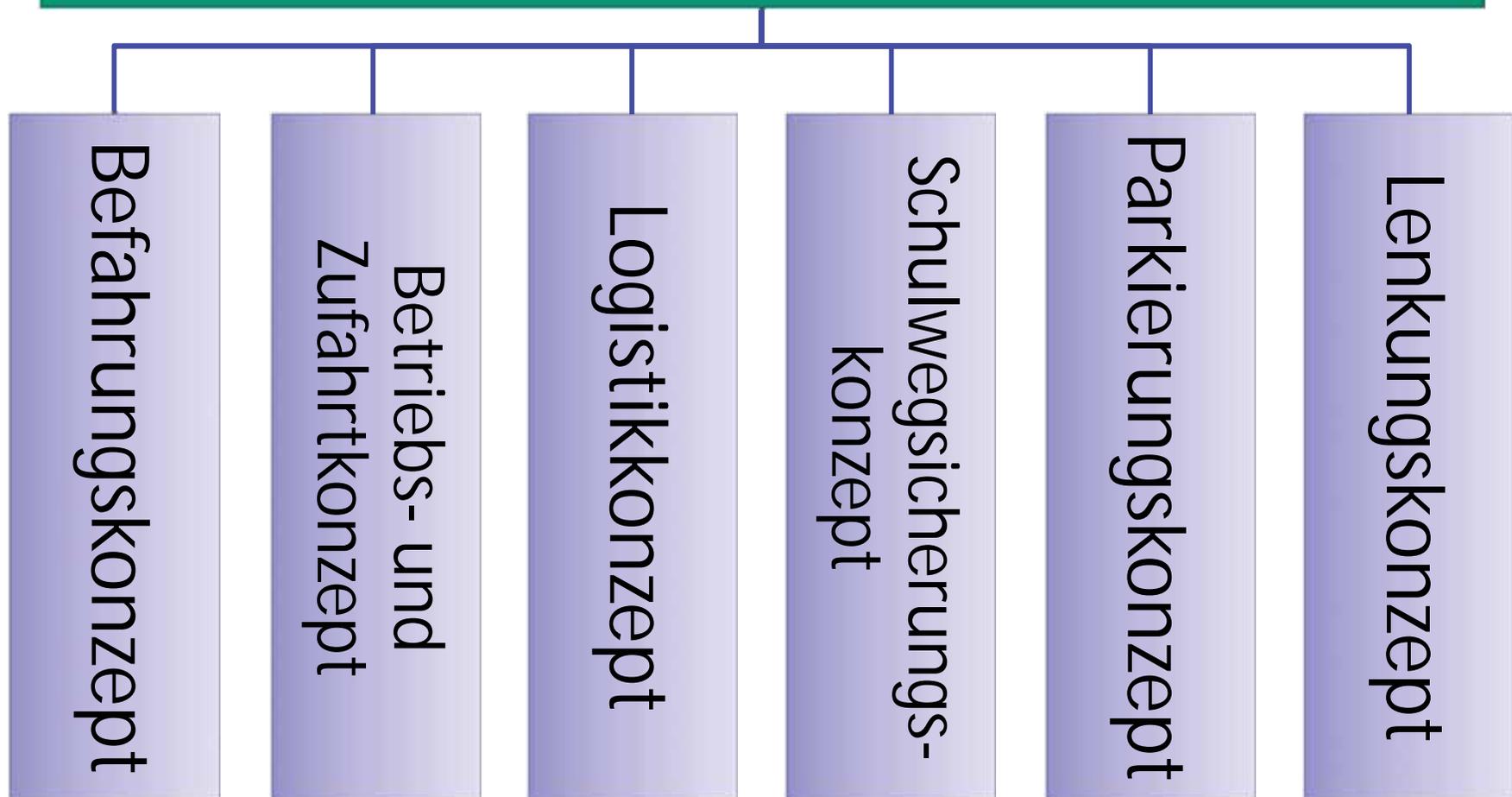
ca. Meter  
zu weit weg

personal zurück.

adresse.

# Thematische Gliederung von Einzelmaßnahmen

## Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept Altstadt



# Befahrungskonzept

- Reglementierte Befahrung durch temporär geschlossene Altstadtzufahrt
- Technischer Lösungsansatz:  
Einbindung manueller und automatisch versenkbarer Fahrgassen-Sperren (Poller) in allen Einfahrten, Sicherstellung von Rad- und Fußverkehr
- Grundausbau:
  - Automatische Poller gegen unberechtigte Einfahrten
  - Baulich verstärkte Poller zur Gefahrenvorsorge



- Ergänzung manuelle Pfosten / Ketten
- Ausbaustufen:
  - Poller in Ausfahrten
  - Längssperrung Hauptstraße

# Betriebs- und Zufahrtskonzept

- Im Regelfall sind Poller der Einfahrtstraßen ausgefahren  
Automatische Einfahrtfreigabe für Anlieferung (6 und 11 Uhr)
- Ausschließlich manuelle Ansteuerung für besonders sensible Bereiche, z.B. Schulumfeld Theaterstraße
- Außerhalb Lieferzeit Einfahrt nur mit Berechtigung, keine oder nur geregelte Einfahrt für Reisebusse
- **Unterschiedliche Befahrungsberechtigungen**, z.B.
  - Dauerhafte / befristete / einmalige Befahrungsberechtigung, Sonderberechtigung -> alles Kennzeichenbasiert
- **Komfortable / flexible technische Umsetzung der Zufahrtkontrolle und -freigabe**, z.B.
  - Berührungslose Kommunikation (z.B. Chip im Fahrzeug, Chip-Karte), manuelle Eingabe von Nummerncode über Tastatur
- Einrichtung einer komfortablen Online-Buchungsmöglichkeit für dauerhafte oder einmalige Befahrungsberechtigungen



# Logistikkonzept

- **Anlieferung im Zeitbereich 6 bis 11 Uhr bei geöffneten Einfahrtstraßen**
- Anlieferung in unmittelbare Umgebung aller Zielorte über vordefiniertes Routennetz mit Querung bzw. kurzwegiger Befahrung der Hauptstraße (nur 6 – 11 Uhr), danach nur mit Befahrungsberechtigung
- Ggf. abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr, in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße).
- Querung und Befahrung Hauptstraße nach 11 Uhr nur über definierte Wege.
- Überwachung der zeitlichen Einhaltung des CityLogistik-Konzeptes durch protokollierte Befahrung außerhalb der morgendlichen Anlieferzeit
- Änderung des Belieferungsverkehrs (z.B. Lastenrad, Lieferroboter) ggf. als Bestandteil des separat laufenden Forschungsprojektes



# Schulwegsicherungskonzept

- Maßnahmenübertragung Schulwegsicherheit aus Sicherheitsaudit.
- Verlagerung Schulweg von Hauptstraße über Märzgasse in die Landfriedstraße und Friedrichstraße bis Theaterstraße.
- Einseitiges Parkverbot in Landfriedstraße zur Verbesserung neue Schulwegbeziehung.
- Besondere Befahrungsbeschränkung in der Theaterstraße, nur für Sonderberechtigte (z.B. Anwohner, Theater, Fa. tegut).
- Verbreiterung Gehweg in der Plöck vor Eingangsbereich Hölderlin Gymnasium als Schutzraum für Schüler (auch ggü. Fahrradverkehr).
- Explizite Ausweisung von Anlieferbereichen in der Hauptstraße und Trennung von Schulwegbereichen.
- Gesicherte Schulwegabgrenzung in der Hauptstraße (Fortschreibung Feldversuch mit „Flutterband“)



# 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. 19 bis 6 Uhr).
- Parkbereiche für Stadtbesucher (Touristen) ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern, keine Berechtigung für abgesperrte Altstadt.
- Parkbereiche für Gäste und Kunden auf verfügbaren firmeneigenen Stellplätzen, ansonsten öffentliche Parkhäuser.
- Befahrungskonzept und Zufahrtberechtigungen führen zu verringerter Fahrzeugmenge und bieten geordneteres Parken.
- Neuordnung und Organisation des teilweise übermäßigen Fahrradparkens durch Fortschreibung eines Rad-Parkierungskonzeptes.



# Lenkungskonzept

- Überarbeitung bzw. Modernisierung des Park- und Verkehrsleitsystems im weiteren Umfeld der Altstadt.
- Zielgerichtete Lenkung Parksuchverkehr und Gäste über direkte Wegebeziehungen und unter Vermeidung einer Altstadt-Befahrung.
- Lenkende Hinweisbeschilderung in Bezug auf Befahrungsbeschränkungen Altstadt und anzufahrende Parkhäuser für ortsunkundige Besucher.
- Ggf. Einbindung oder separates Lenkungskonzept für Reisebusse in Anlehnung an identifizierte Stellplatzbereiche.
- Ggf. städtebauliche Neuordnung Bereich Karlsplatz bis Parkhaus P13 mit Aufwertung fußläufige Bergbahn-Anbindung zum Schloss.
- Fortschreibung der Schulwege-Planung und Ausweisung von gesicherten Routen und Verhaltensregeln. Verbreitung über Schulen und Multiplikatoren. Einbindung Ergebnisse aus Sicherheitsaudit.



# Einbindung eines projektbegleitenden Arbeitskreises

- Breit gefächerte Zusammensetzung aus Anwohnerschaft, Interessenvertretern (Handel, Gastronomie, Hotellerie, Tourismus, Logistik, Schule, Mobilität etc.), Einsatz- und Rettungsdienste, städtische Dienste, Verwaltung und Politik
- Mitwirkung in 6 Arbeitskreissitzungen
- Definition eines 8 Punkte umfassenden Zielekataloges
- Iterative Bewertung und Ergänzung der Arbeitsergebnisse aus Bestands- und Mängelanalyse, Maßnahmenvorschlägen und Teilkonzepten
- Diskussion und Festlegung möglicher Ausbaustufen und eines Evaluierungsprozesses
- Vorbereitung Konzeptdarstellung für Abschlussveranstaltung
- Abschließende Diskussion und Formulierung einer Empfehlung

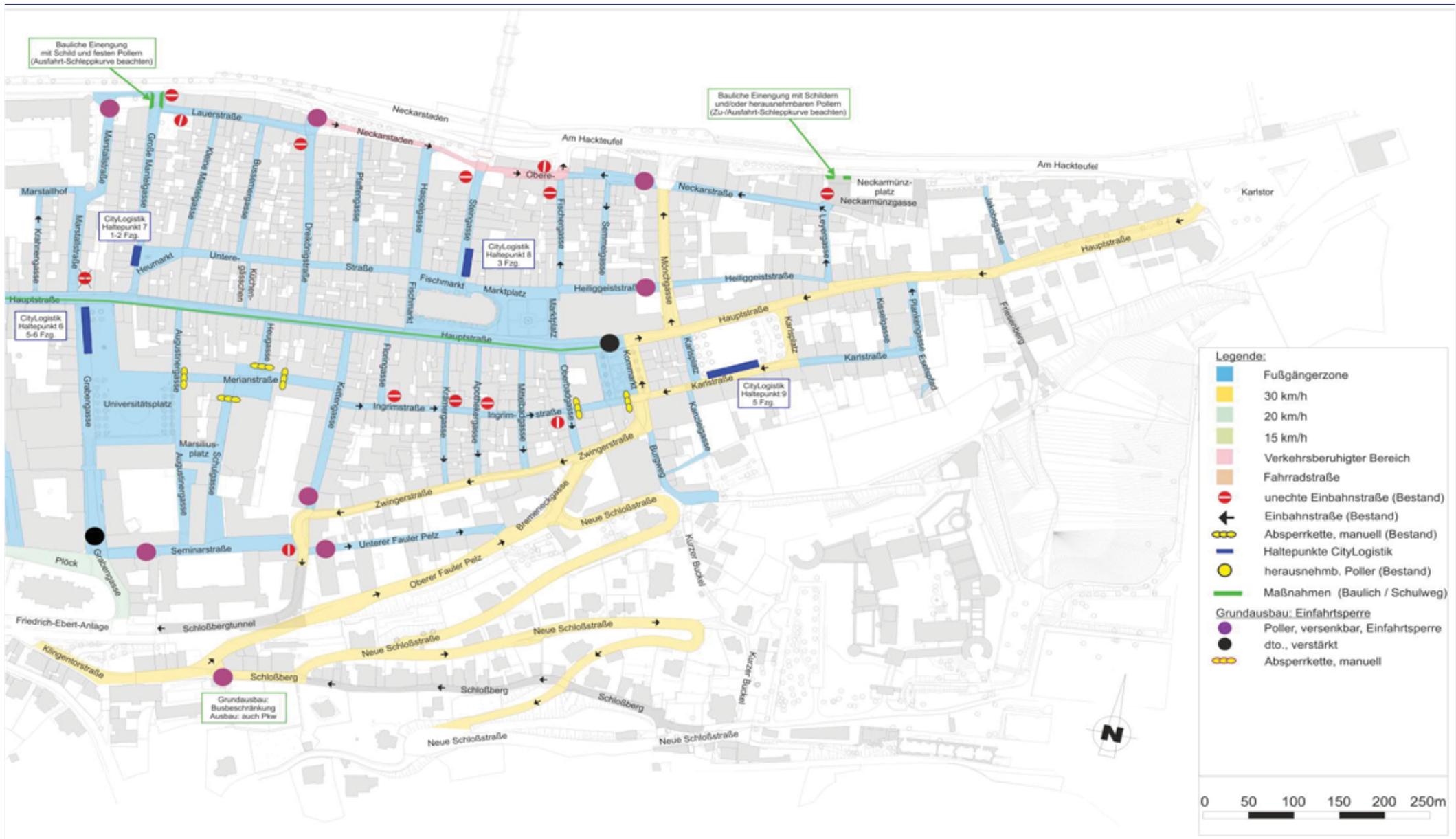
# Anregungen aus der städtischen Bürgerschaft

- Ergebnisse der Projektvorstellung für interessierte Bürger von Heidelberg:
  - Vorziehen von Ausfahrt-Pollern in den Grundausbau wg. Falschfahrern, insbesondere: Große Mantelgasse
  - Zusätzlicher Pkw-Poller Schlossberg in Ausbaustufe wird kritisch gesehen, da zu viele Sonderregelungen
  - Sorgfältige Ausarbeitung des Betriebskonzeptes für die verschiedenen Interessen und Berechtigungen
  - Verstärkte Kontrolle und Überwachung während der Grundausbaustufe, um Schlupflöcher und widerrechtliches Befahren zu ahnden
  - Stärkere Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Altstadt

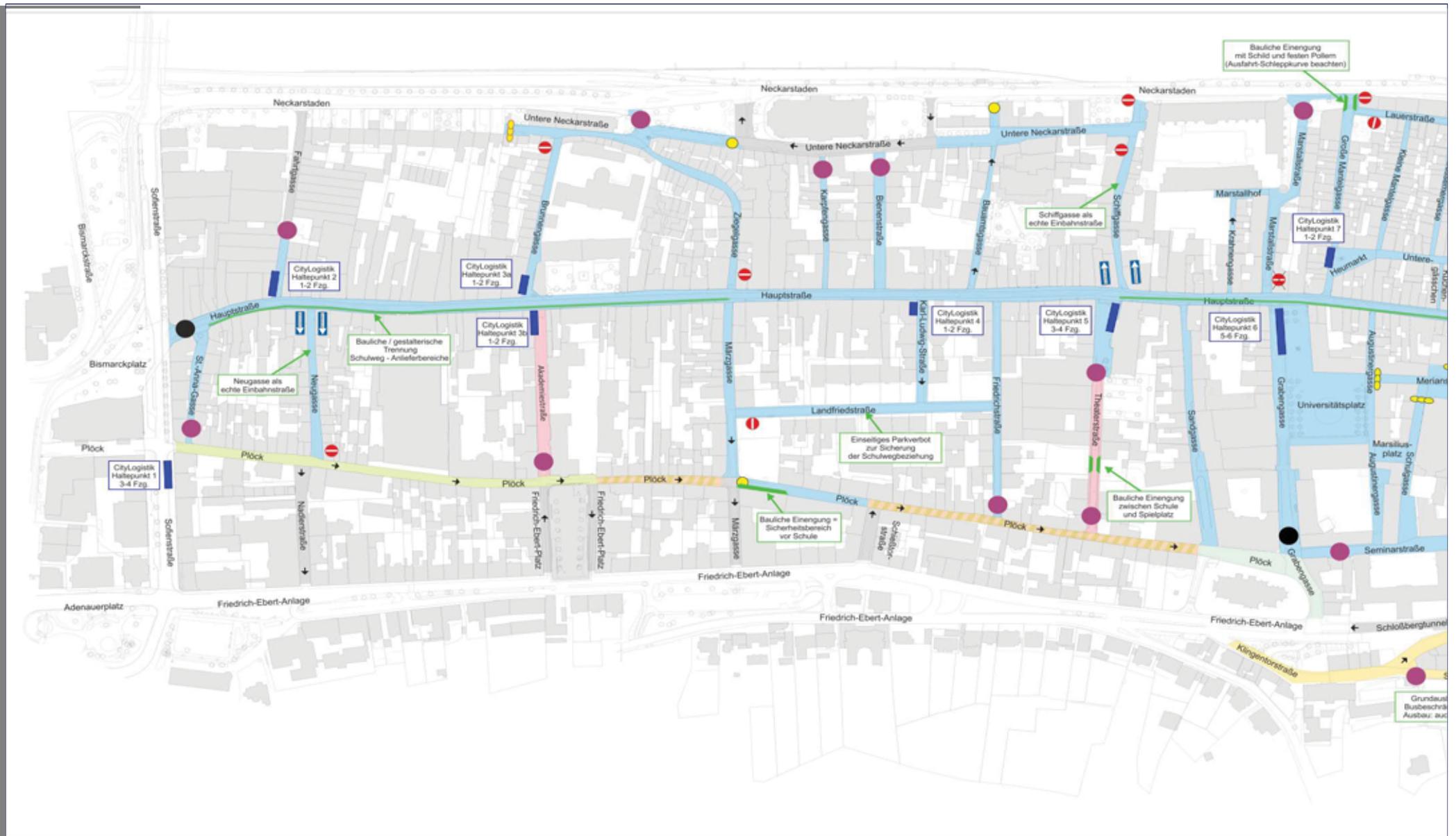
## Ergänzende Anregungen aus der Verwaltung

- Prüfung möglicher Einsparpotenziale:
  - Automatische Poller durch Ketten oder feste Einbauten ersetzen
  - Erweiterung des Einbahnstraßensystems durch Umwandlung in echte Einbahnstraße
- Genaue Position der Poller prüfen, um „Behinderungen“ zu minimieren
- Festlegung von Routen / Wegen, die den Nutzern / Anliegern / Lieferanten vorgegeben werden, ggf. mit/ohne Querung der Hauptstraße

# Grundausbau Ost



# Grundausbau West



# Große Mantelgasse – Interimslösung im Grundausbau

- Verdeutlichung des Zufahrtverbots durch Einengung mit Beschilderung
- Ausfahrt nur einstreifig erforderlich
- Abbiegeradien in Neckarstaden beachten



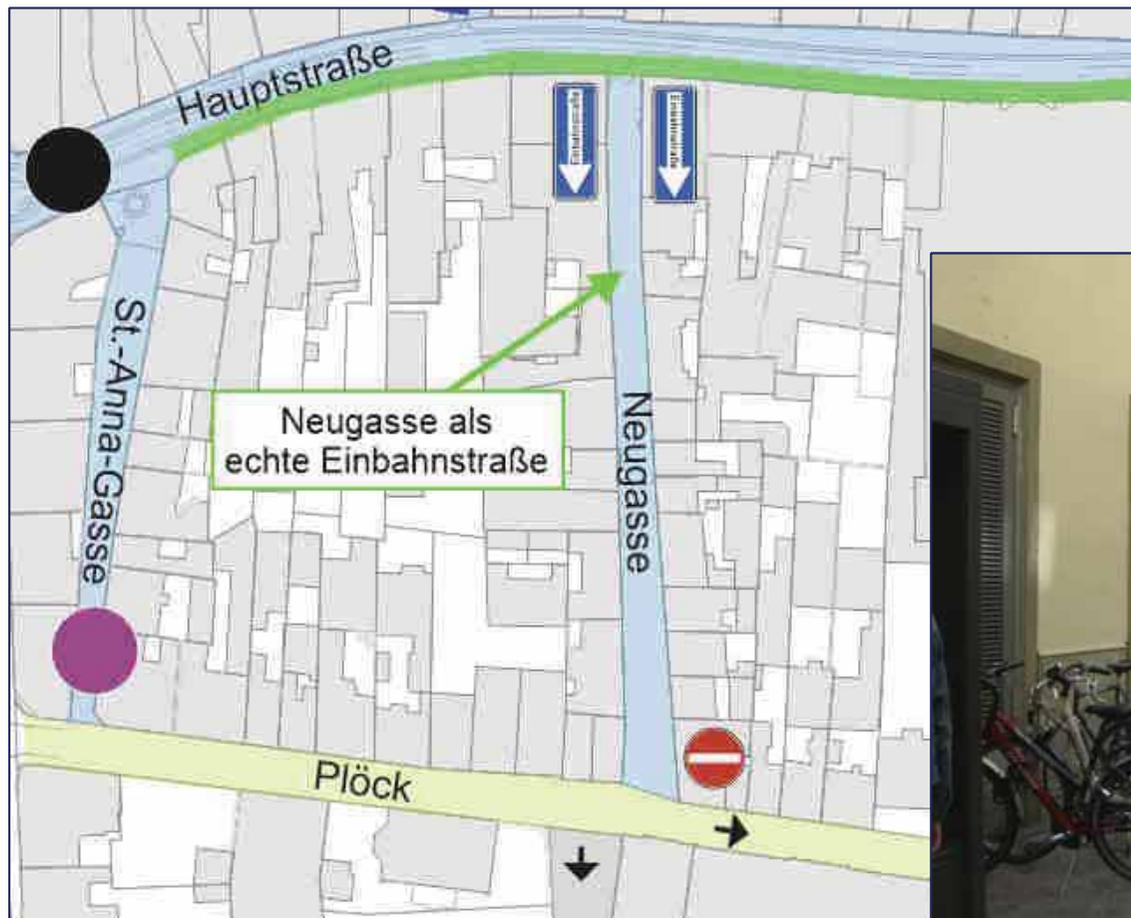
Bestand



Vorschlag

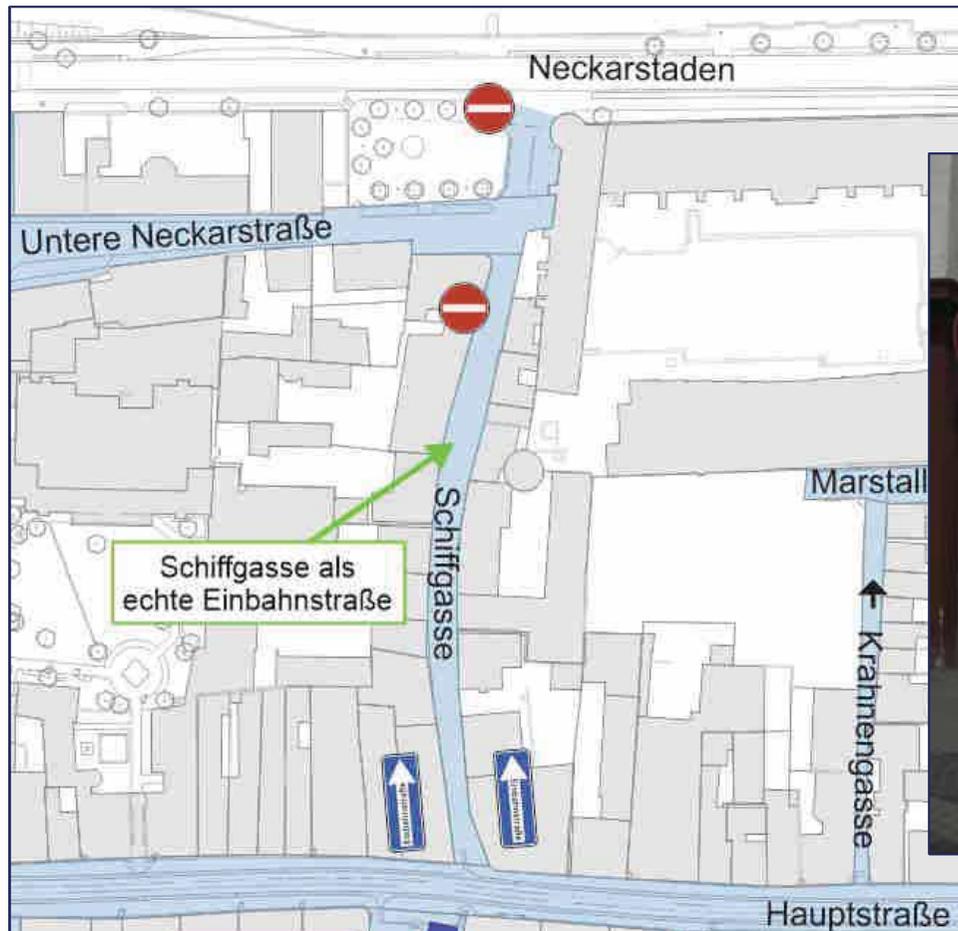
# Interimslösung: Anpassung Einbahnstraßen

- Potential: Kurzfristige Verbesserung als Vorstufe zur Ausbaustufe Ausfahrtssperre
- Neugasse nur von Nord nach Süd
- Zufahrt von Fahrtgasse oder St. Anna-Gasse (wie Bestand)

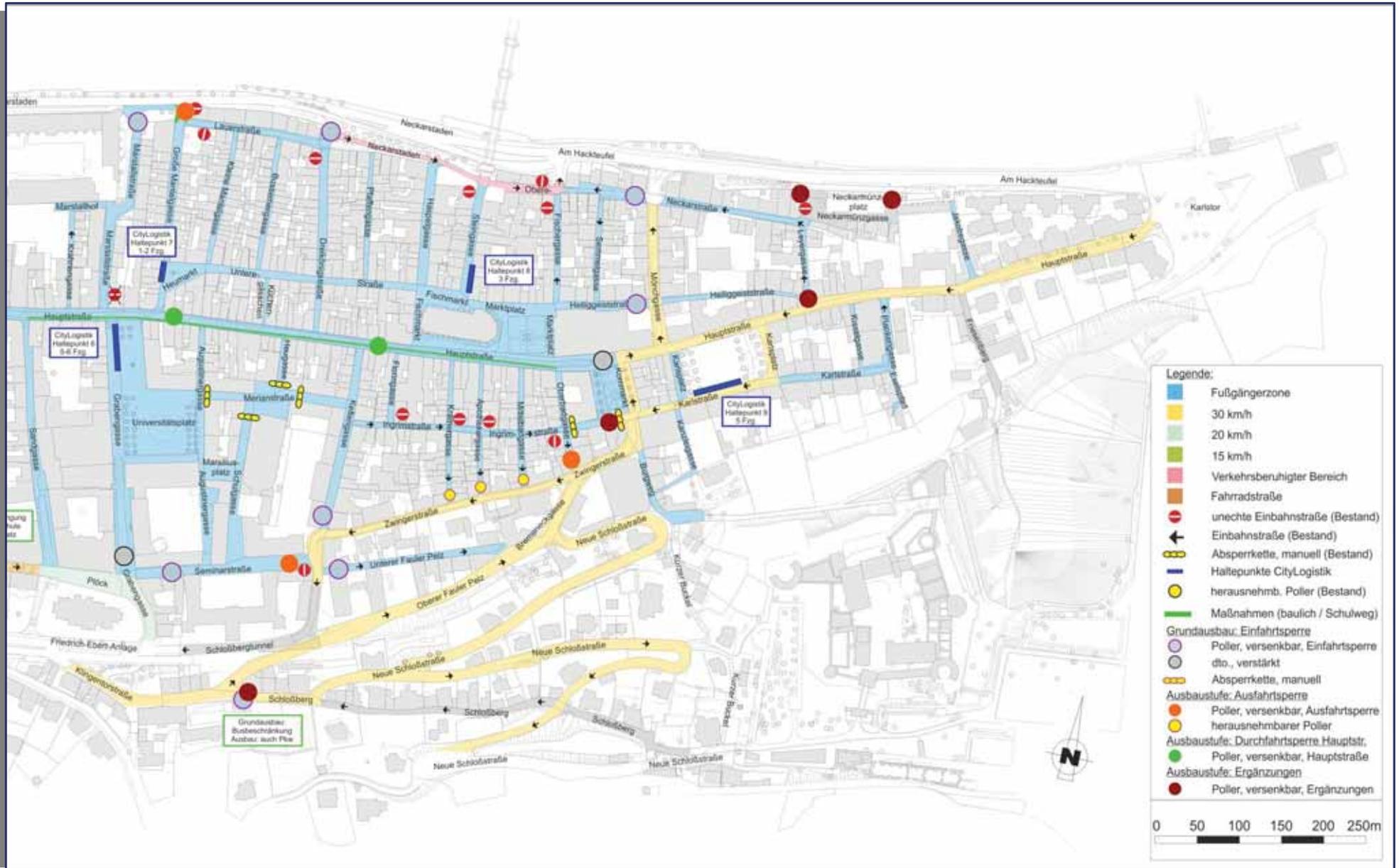


# Interimslösung: Anpassung Einbahnstraßen

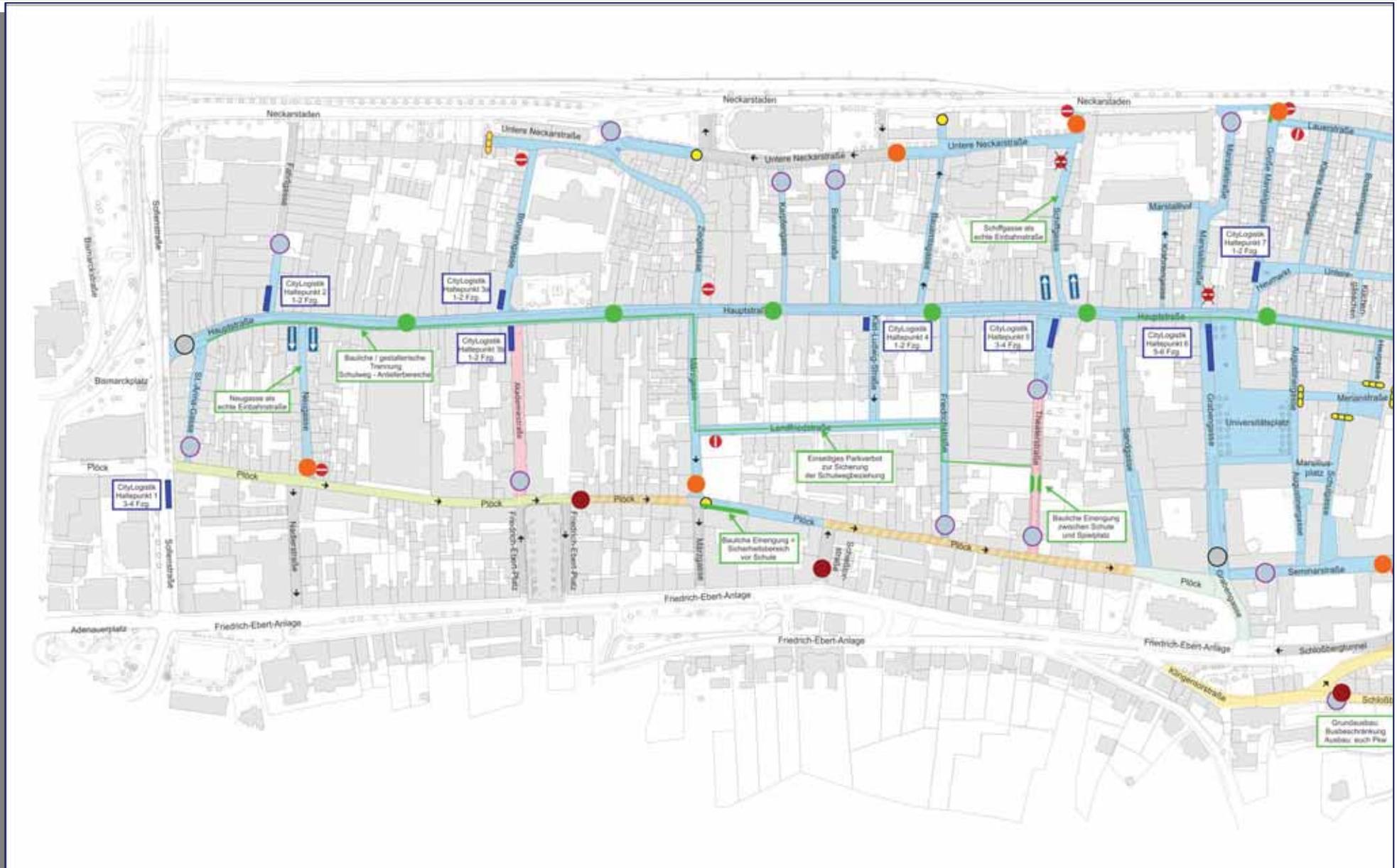
- Potential: Kurzfristige Verbesserung als Vorstufe zur Ausbaustufe Ausfahrtsperre
- Schiffgasse nur von Süd nach Nord (weg von Hauptstraße)
- Zufahrt von Theaterstraße (!) oder Friedrichstraße (wie Bestand)



# Ausbaustufen Ost



# Ausbaustufen West



# Abschließende Empfehlungen des Arbeitskreis (Auszug)

- Empfohlen wird die Umsetzung des Konzeptes zur Einhaltung der schon bestehenden Verkehrsregeln durch Aufbau eines geschlossenen Systems, das Zu- und Ausfahrtsstraßen baulich beschränkt.
- Die Umsetzung soll dem Konzept entsprechend stufenweise erfolgen, aber:
- die Wirkungen der Maßnahmen der ersten Stufe sollen beobachtet und evaluiert werden. Die Stadt Heidelberg wird gebeten,
  - dazu ein Evaluationskonzept vorzulegen, das auch eine Einbindung der Öffentlichkeit vorsieht (der bestehende Arbeitskreis möchte berücksichtigt werden),
  - die Evaluation spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der ersten Ausbaustufe durchzuführen und
  - anschließend auf Basis der Evaluationsergebnisse eine Entscheidung herbeizuführen, wie weitere Anpassungen und Maßnahmen umgesetzt werden sollen.
- Zusätzlich wird empfohlen, in der Altstadt verstärkte Zufahrts- und Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

# Fragen? Anmerkungen?

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit