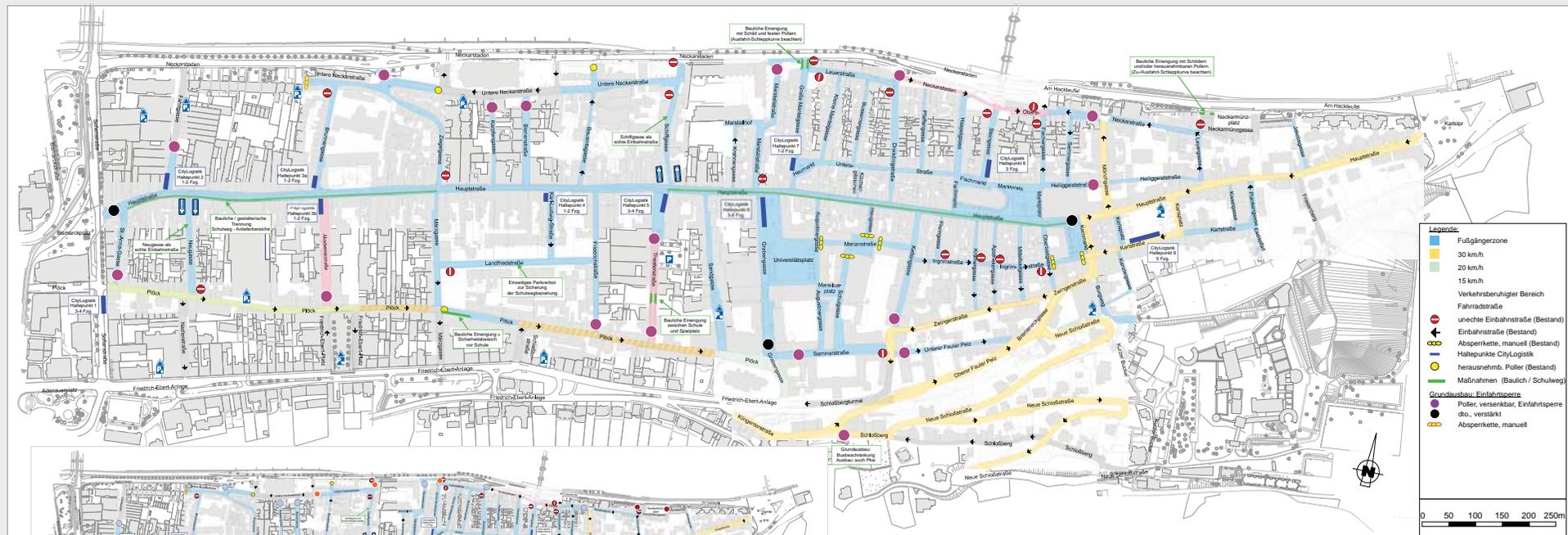


# Altstadt in Heidelberg - Verkehrs- und Verkehrsberuhigungskonzept

Anlage 01 zur Drucksache 0119/2021/IV (nur digital verfügbar)

- |  |   |   |   |   |  |
|--|---|---|---|---|--|
| <h3>Befahrungskonzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zielsetzung ist eine reglementierte Befahrung der Altstadt</li> <li>Herstellung einer temporär geschlossenen Altstadtzufahrt</li> <li>Steuerbare Absperrung der Zufahrtsstraßen</li> <li>Optional: Steuerbare Absperrung der Ausfahrtsstraßen und Absperken gemäß Berechtigung oder automatisch bei Fahrzeug-Annäherung aus Richtung Altstadt</li> <li>Optional: Steuerbare Unterbindung der Längsbefahrung Hauptstraße</li> <li>Einbindung automatisch versenkbarer Fahrgassen-Sperrsysteme (Poller) zur Ausgrenzung von Fahrzeugverkehr (Pkw / Lieferfahrzeuge), aber Sicherstellung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr</li> <li>Steuerbare Zufahrtsperrung in der Schloßberg für Reisebusse zum Alten Schloss</li> <li>Punktuell unterschiedliche Systemausführungen:             <ul style="list-style-type: none"> <li> feste Installation zur permanenten Durchfahrtsperre (manuell herausnehmbar im Bedarfsfall)</li> <li> Bobehaltung vorhandener Absperketten in schwach frequentierten Bereichen</li> <li> automatisch versenkbare Poller zur Abgrenzung unberechtigter Zu-/Ausfahrten</li> <li> baulich verstärkte automatische Poller im Bereich der Gefährdungsvervorsorge</li> </ul> </li> <li>Flexibles Berechtigungssystem zur Befahrung durch unterschiedliche Nutzergruppen bzw. zu definierten Zeitbereichen</li> <li>Möglichkeit einer stufenweisen Umsetzung mit Wirkungsanalyse:             <ol style="list-style-type: none"> <li>Absperrung aller Zufahrtsstraßen Bereich westlich Hohenstauffenweg / Kanalinselierung Hauptstraße-Dot</li> <li>Bewertung der widerrechtlichen Befahrung von nicht abgesperrten Straßen, ggf. Absperrung auch aller Ausfahrtsstraßen zu einem geschlossenen System Altstadt</li> <li>Bewertung der Durchfahrt in der Hauptstraße in Ost-West-Achse, ggf. sequentielle Absperrung der Hauptstraße</li> <li>Ausweitung auf Bereich östlich Mönchgasse bei Bedarf bzw. nach Bauende Kanalinselierung</li> </ol> </li> </ul> | <h3>Betriebs- / Zufahrtskonzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Regelfall sind Poller der Zufahrtsstraßen ausgefahren und optionale Poller der Hauptstraße versenkt.</li> <li>Zeitgesteuert automatische Zufahrtsperrung aller flächendeckende Anlieferung durch Versenken aller Poller in den Zufahrtsstraßen</li> <li>Anlieferzeiten / freie Befahrbarkeit zwischen 6 und 11 Uhr.</li> <li>Gleichzeitig optional und zeitgesteuert automatische Durchfahrtsperre Hauptstraße durch Ausfahren der Poller in der Hauptstraße.</li> <li>Ausschließlich manuelle Ansteuerung für besonders sensible Bereiche, z.B. Schulmühl Theaterstraße, Zufahrt Friedrichstraße von Postplatz</li> <li>Im Regelfall außerhalb Lieferzeiten Zufahrt nur mit Berechtigung, keine / geringelte Einfahrt für Reisebusse.</li> <li>Bei geschlossenem System keine freie Ausfahrt zwischen 11 und 6 Uhr, Ausfahrtsbereich durch Falschfahrer bei Service11 oder Leitzentrale einzuholen, ggf. Straßengrube.</li> <li>Unterschiedliche Befahrungsberechtigungen (Kennezeichenbasierter), z.B.             <ul style="list-style-type: none"> <li>Dauerhafte Befahrungsberechtigung, z.B. Anwohner, Beschäftigte</li> <li>Befristete Befahrungsberechtigung, z.B. Handwerker, Sonder-Lieferanten, Service- und Pflegedienste</li> <li>Einmalige Befahrungsberechtigung, z.B. Hotelgäste, Taxen</li> <li>Sonderberechtigungen, z.B. Linienbusse, statische Touristenbusse, Rettungsdienste, städtische Dienste</li> </ul> </li> <li>Komfortable / flexible technische Umsetzung der Zufahrtkontrolle/-freigabe             <ul style="list-style-type: none"> <li>Berührungsgelose Nahbereichskommunikation (z.B. RFID-Chip im Fahrzeug verklebt, Chip-Karte)</li> <li>Berührungsgelose Nahbereichskommunikation per Smartphone, z.B. Bluetooth, RFID-Chip, App-Ansteuerung</li> <li>Namensschilderkennung per Videokamera</li> <li>Manuelle Eingabe von Nummerncode über Tastatur</li> <li>Direktkommunikation mit Betriebszentrale per Ruf taste</li> <li>Daueraktivierung per Schlüssel (z.B. durch Rettungsdienste)</li> </ul> </li> <li>Einrichtung Service-Stelle für planmäßige Beantragung / Verwaltung von Zufahrtsberechtigungen</li> <li>Einrichtung einer Leitzentrale im Dauerbetrieb für Service, Störungsbehebung und Einzelfreigabe der Zufahrt im Sonderfall</li> <li>Einrichtung einer komfortablen Online-Buchungsmöglichkeit für dauerhafte oder einmalige Befahrungsberechtigungen</li> <li>Manuelle / teilautomatisierte Überwachung / Kontrolle der Aufenthaltsberechtigung von Fahrzeugen durch mobile Kennzeichenauswertung und Datenabgleich per Fernkommunikation (z.B. durch Vollzugskräfte der Smartphone-Kamera mit Auswertesoftware zur Leitzentrale)</li> </ul> | <h3>Logistikkonzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anlieferung im Zeitbereich 6 bis 11 Uhr bei geöffnetem Pollersystem in den Zufahrtsstraßen (und ggf. Ausfahrtsstraßen).</li> <li>Anlieferung in unmittelbare Umgebung aller Zielorte gemäß vordefiniertem Routennetz mit Quersung bzw. kurzweiliger Befahrung der Hauptstraße (nur 6 – 11 Uhr).</li> <li>Anlieferung standardmäßig mit Lieferfahrzeugen (bis Sprinter-Klasse), Ausnahmen für Groß-Fahrzeuge nach Anmeldung (ggf. beschränktes Routennetz).</li> <li>Ggf. Definition von Anlieferbereichen in der Hauptstraße zur sicheren Trennung ggü. Schulweg</li> <li>Ggf. abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße)</li> <li>Bei Durchfahrtsperre Hauptstraße (optional) sind Windbereiche für einbahnseitige Lieferfahrzeuge vorzusehen, die eine ausreichende Absicherung ggü. Radverkehr und Fußgänger gewährleisten.</li> <li>Änderung des Befahrungsverkehrs (z.B. Lastenrad, Lieferroboter) erfordert Fortschreibung des Logistik- und Befahrungskonzeptes.</li> <li>Ggf. Bestandteile des separaten Forschungsprojektes</li> <li>Anlieferung zwischen 11 und 6 Uhr nur mit Befahrungsberechtigung möglich und über Routen bzw. an Haltepunkten der CityLogistik vorgesehen.</li> <li>Derzeitige Haltepunkte aus CityLogistik sind zu prüfen, da z.B. Befahrung der Theaterstraße stark beschränkt werden soll (Erreichbarkeit Haltepunkt S erschwert).</li> <li>Abschluss eines Befahrungskonzeptes mit der Fa. tegut im Schulwegbereich der Theaterstraße.</li> <li>Quersung und Befahrung Hauptstraße außerhalb 6 – 11 Uhr nur für Akademiestr. / Brunnenstraße, Fahrgasse / Neugasse und Grabenstraße / Heumarkt gestattet.</li> <li>Überwachung der zeitlichen Einhaltung des CityLogistik-Konzeptes durch protokollierte Befahrung außerhalb der morgendlichen Anlieferzeit möglich.</li> </ul> | <h3>Schulwegesicherungskonzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maßnahmenübertragung Schulwegesicherheit aus Sicherheitsaudit.</li> <li>Verlagerung Schulweg von Hauptstraße über Märgasse in die Land-Friedrichstraße und Friedrichstraße bis Theaterstraße.</li> <li>Einsseitiges Parkverbot in Landfriedrichstraße zur Verbesserung neue Schulwegbeziehung.</li> <li>Besondere Befahrungsbegrenzung in der Theaterstraße, nur für Sonderberechtigte (z.B. Anwohner, Theater, Fa. tegut).</li> <li>Abstimmung und Koordinierung des Befahrungskonzeptes der Fa. tegut im Schulwegbereich Theaterstraße.</li> <li>Einengung der Straßenbreite im Quersungsbereich Spielplatz – Schulgelände in Theaterstraße</li> <li>Abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr, in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße, Schloßbergstraße).</li> <li>Bauliche Vorbereitung Gehweg und Einseitigkeit der Straße Plock vor Einengungsbereich Hölzler Gymnasium zur Schaffung einer geschützten Aufenthaltsfläche bzw. eines Schutzraums für Schüler (auch ggü. Fahrradverkehr)</li> <li>Befahrungsbegrenzung Schulweg Plock in Bereichen Friedrich-Ebert-Platz, Schloßbergstraße.</li> <li>Explizite Ausweisung von Anlieferbereichen in der Hauptstraße und Trennung von Schulwegbereichen</li> <li>Fortschreibung des Feldversuchs einer gesicherten Schulwegbegrenzung in der Hauptstraße (Teil mit „Flatterband“), Koordination mit städtebaulichen und gestalterischen Belangen, z.B. durch mobile Befahrung, Stadtmodellierung, Außenbewirtschaftung von Geschäften in der Hauptstraße.</li> <li>Ggf. unterstützende Orientierung am Verlauf der Masten der Straßenbeleuchtung / Brunnenanlage, Außenbewirtschaftung von Geschäften in der Hauptstraße.</li> <li>Ggf. unterstützende Orientierung am Verlauf der Masten der Straßenbeleuchtung / Brunnenanlage, Außenbewirtschaftung von Geschäften in der Hauptstraße.</li> </ul> | <h3>Parkierungskonzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kartierung und Bilanzierung vorhandener Parkplätze und erforderlicher Plätze für Nutzergruppen (in 2017 teilweise erfolgt).</li> <li>Fortschreibung eines Parkraummanagementsystems in der Altstadt.</li> <li>Zuordnung von Parkplätzen für Anwohner (ggf. zeitlich beschränkt, z.B. 19 bis 6 Uhr).</li> <li>Einschränkung von Parkplätzen aufgrund Sonderbelange, z.B. Schulweggefährdung Landfriedrichstraße</li> <li>Ausweisung von Parkplätzen / Stellflächen für Anlieferung 11 bis 6 Uhr (siehe CityLogistik).</li> <li>Regulierung der Fahrzeugengung in der Altstadt über Befahrungskonzept und Zufahrtberechtigung führt zu verringertem Fahrzeugengung im Altstadtbereich und zu geringem Parkdruck bzw. größerem Parken im Tagesverkehr.</li> <li>Parkbereiche für Stadtbewohner ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern, keine Berechtigung für abgesperrte Altstadt.</li> <li>Parkbereiche für Gäste und Kunden auf verfügbaren firmeneigenen Stellplätzen, ansonsten öffentliche Parkhäuser. Zufahrtberechtigung in Verantwortung der betreffenden Betriebe (z.B. Hotels).</li> <li>Prüfen und Bewerten eines regelgerechten Ein- und Auslasses der Reisebus-Fahrgasse im Bereich Neckarumflung, ggf. Maßnahmen zur Sicherstellung der Haltestellenverfügbarkeit für Linienbetrieb untersuchen.</li> <li>Prüfung einer Ausweisung von Reisebus-Parkplätzen außerhalb kritischer Bereiche als Sammelplätze, z.B. bei S-Bahn/HB-Altstadt, ZOB Bauhaus Kurfürsten-Anlage, ehem. Kasernenanlage Speyerer Straße.</li> <li>Neuordnung und Organisation des teilweise übermaligen Fahrradparkens durch Fortschreibung eines Rad-Parkierungskonzeptes mit definierten Angeboten / Regeln / Gebühren.</li> <li>Ggf. verpflichtende Anmelde- und Kennzeichnung von Fahrern zur Identifikation bei Fehlverhalten (z.B. aufgeklebter RFID-Chip oder Barcode).</li> <li>Ggf. Umwidmung von einzelnen Pkw-Parkplätzen oder Parkhaus-Bereichen zu Fahrrad-Stellplätzen in Schwerpunktgebieten, z.B. Umfeld Uni-Bibliothek.</li> <li>Ggf. bauliche Einengung von Einbahnstraßen und Schaffung seitlicher Stellplätze für Fahrrad, z.B. Plock.</li> <li>Systematische Ausstattung mit Fahrrad-Bügeln oder einfachen Befahrungsmöglichkeiten.</li> <li>Errichtung von Fahrrad-Parkhäusern in besonders belasteten Bereichen von Uni-Bibliothek und Grabengasse, ggf. bewirtschaftet.</li> <li>Verdichtete Überwachung und Abminderung von Parkverstoßen aller Verkehrsteilnehmer (Kfz, Busse, Fahrräder).</li> </ul> | <h3>Lenkungs-konzept</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>Überarbeitung bzw. Modernisierung des Park- und Verkehrsleitensystems im weiteren Umfeld der Altstadt.</li> <li>Prüfung Schildstandorte auf Erkennbarkeit und eindeutige Lenkungsentscheidung.</li> <li>Prüfung Schildgestaltung in Bezug auf moderne Gestaltungselemente und ausreichende dynamische Richtungs-/Befahrungsinformationen.</li> <li>Zielgerichtete Lenkung Pkw-Verkehr über direkte Wegbeziehungen und unter Vermeidung einer Altstadt-Befahrung.</li> <li>Lenkende Hinweisbeschilderung in Bezug auf Befahrungsbegrenzung Altstadt und anzuwandernde Parkhäuser für ortsunabhängige Besucher.</li> <li>Keine Lenkung Pkw-Verkehr zwischen P12 und P13 über Zwischengasse und Karmarkt. Besser Führung zwischen Friedrich-Ebert-Anlage und Kartort durch Schloßbergumflung, ggf. städtebauliche Neuordnung Bereich Karlsplatz bis Parkhaus P13 mit Aufwertung Bergbahn-Abbindung zum Schloss.</li> <li>Festlegung bzw. Fortschreibung Routenplanung und Haltepunkte für Lieferverkehr in der Altstadt im Morgenbereich und gemäß CityLogistik.</li> <li>Ggf. Einbindung oder separates Lenkungs-konzept für Reisebusse in Anlehnung an identifizierte Stellplatzbereiche.</li> <li>Fortschreibung Fußgänger- / Touristenleitensystem von Haltestellen über relevante Altstadtbereiche bis zur Bergbahn.</li> <li>Ggf. Lenkungs-konzept für Radverkehr in Bezug auf gewünschte Fahrtrouten und größere Stellplatzbereiche (z.B. Rad-Parkhaus, Kfz-Parkhausbereiche).</li> <li>Fortschreibung der Schulwegplanung und Ausweisung von geschützten Bereichen und Verhaltensregeln, Verbrüderung über Schulen und Multiplikatoren. Einbindung Ergebnisse aus Sicherheitsaudit.</li> </ul> |
|--|---|---|---|---|--|



- ### 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/Einfahrtszeiten)
    - 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 Falschfahrten (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“.