

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0157/2018/BV

Datum:
28.05.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Betreff:

**Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept für die
Altstadt**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	14.06.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	04.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	11.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	24.07.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Altstadt, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- 1. Auf Grundlage des Konzepts, das der Arbeitskreis empfohlen hat (siehe Anlage 01), werden die dort erarbeiteten Maßnahmen im Grundausbau (Einfahrtbeschränkung) zur Ausführungsreife geplant. Hierbei werden die Vorschläge aus dem Arbeitskreis weiterentwickelt, die Erkenntnisse aus dem Sicherheitsaudit fließen in die Planungen ein. Hierfür werden unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2019/2020 200.000 € zur Verfügung gestellt.*
- 2. Die Ausführungsplanung wird - insbesondere auch wegen der Frage der Bedienung und Nutzerberechtigungen - dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.*
- 3. Ein Jahr nach Inbetriebnahme erfolgt eine Evaluierung bezüglich der Wirksamkeit der Maßnahmen vom Grundausbau, um gegebenenfalls nachzujustieren. Der Arbeitskreis wird im Evaluationsprozess eingebunden. Das Evaluationsergebnis wird den politischen Gremien vorgestellt.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Machbarkeitsuntersuchung/Kostenberechnung, Systemvereinfachung/-weiterentwicklung, Vertiefung Betriebs- und Zufahrtskonzept sowie Befahrungskonzept, Evaluationskonzept, Beteiligung Arbeitskreis	200.000 EUR
Einnahmen:	
Keine	-
Finanzierung:	
Die in den Jahren 2019 und 2020 benötigten Mittel müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2019/2020 zur Verfügung gestellt werden	200.000 EUR
Folgekosten:	
Die Abschätzung der jährlichen Folgekosten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Verwaltung wurde am 18. Mai 2017 vom Gemeinderat beauftragt, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kernbereich der Altstadt ein Verkehrsberuhigungskonzept mit den damit verbundenen Anpassungen des Verkehrsnetzes zu entwickeln und die wichtigen Nutzergruppen der Altstadt sowie die Bürgerschaft in die Erarbeitung einzubeziehen. Dabei sollte auch geprüft werden, wie sich eine Installation von automatischen Pollern in den verkehrsberuhigten Zufahrtsstraßen der Altstadt verwirklichen lässt. Das erarbeitete Konzept liegt nun vor. Die Verwaltung sieht zunächst noch einige weitergehende Schritte als erforderlich an, um eine ausreichend fundierte Beschlussempfehlung für den Grundausbau vorzulegen.

Begründung:

1. Rückblick

Der Gemeinderat hat am 23. März 2016 die Durchführung eines Sicherheitsaudits rund um Schulen, Kindergärten, Spielplätze und Senioreneinrichtungen beschlossen und darüber hinaus die Verwaltung beauftragt zu prüfen, wie sich eine Installation von automatischen Pollern in den verkehrsberuhigten Zufahrtsstraßen (unter Umständen auch nicht verkehrsberuhigte Abschnitte wie Plöck zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Märzgasse) der Altstadt verwirklichen lässt (siehe Drucksache 0054/2016/BV). Aufgrund der weitreichenden Folgen wurde die Verwaltung am 18. Mai 2017 vom Gemeinderat beauftragt, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kernbereich der Altstadt, ein Verkehrsberuhigungskonzept mit den damit verbundenen Anpassungen des Verkehrsnetzes zu entwickeln und die Bürgerinnen und Bürger in die Erarbeitung einzubeziehen (siehe Drucksache 0081/2017/BV).

Der Prozess wurden durch das Büro team ewen GbR aus Darmstadt moderiert, die fachplanerische Betreuung erfolgte durch die Firma SSP Consult aus Stuttgart.

2. Bürgerbeteiligung

Entsprechend des Beschlusses des Gemeinderats ist die Öffentlichkeit in die Entwicklung des Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzepts für die Altstadt einbezogen worden. Insgesamt gab es zwei öffentliche Veranstaltungen und sechs Arbeitskreissitzungen. Die Dokumentationen der Sitzungen und beider öffentlicher Veranstaltungen sind im Internet unter „www.heidelberg.de > Entwickeln > Verkehrsprojekte > Verkehr in der Altstadt > Weitere Infos > Bürgerbeteiligung zum Thema“ abrufbar. In der öffentlichen Auftaktveranstaltung haben Experten aus Salzburg und Aachen über ihre Erfahrung zu den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in ihren Städten berichtet und daran anschließend konnten die Bürgerinnen und Bürger Fragen stellen und erste Anregungen einbringen.

Zentraler Bestandteil des Beteiligungskonzepts war der Arbeitskreis, in dem neben Vertreterinnen und Vertretern von Interessengruppen, Initiativen und Institutionen auch Bürgerinnen und Bürger vertreten waren. Beteiligungsgegenstand waren die Anpassungen des Verkehrsnetzes, das Setzen von versenkbaren Pollern und der Lieferverkehr (City-Logistik-Konzept). Der ruhende Verkehr war lediglich unter dem Sicherheitsaspekt Beteiligungsgegenstand. Die bestehenden Regelungen zum Parken in der Altstadt waren dagegen nicht Beteiligungsgegenstand. Der Arbeitskreis hat unter der fachlichen Leitung des Amts für Verkehrsmanagement und SSP Consult Stuttgart zwischen Juni 2017 und Februar 2018 einen Konzeptentwurf zur Verkehrslenkung- und -beruhigung in der Altstadt erarbeitet. Zunächst verständigte sich der Arbeitskreis auf Ziele, die mit dem Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept erreicht werden sollten (vergleiche Anlage 02). Darauf aufbauend wurden Lösungsvorschläge gesammelt und bewertet. Dabei wurde deutlich, dass ein Konzept, das die Installation von versenkbaren Pollern beinhaltet, am besten dazu beitragen kann, die Ziele einer Verkehrsberuhigung zu erreichen und künftig die Einhaltung bestehender Regelungen erwarten lässt.

Von den Mitgliedern des Arbeitskreises wurde die konstruktive Zusammenarbeit im Rahmen der Sitzungen geschätzt, die ungeachtet der heterogenen Zusammensetzung gelungen ist. Die meisten Mitglieder haben regelmäßig an den Sitzungen teilgenommen.

Bei der zweiten öffentlichen Veranstaltung am 27. Februar 2018 diskutierten mehr als 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Interessensvertreter zum Beispiel vom

Einzelhandel, Feuerwehr und Stadtmarketing die vorgestellten Planungen und gaben ihre Anregungen dazu ab. Das Konzept, das durch bauliche Maßnahmen die Einhaltung der schon bestehenden Regelungen für die Zufahrt zur Altstadt unterstützt, stieß in seinen Grundzügen bei der überwiegenden Zahl der Anwesenden auf Zustimmung (siehe Anlage 03 - Dokumentation der Abschlussveranstaltung).

Die Anregungen aus dieser zweiten öffentlichen Veranstaltung wurden anschließend fachlich geprüft und danach noch einmal im Arbeitskreis in seiner sechsten Sitzung diskutiert. Die Ergebnisse aus der öffentlichen Veranstaltung sind in die Weiterentwicklung des Konzeptes eingeflossen. Die entsprechende Dokumentation ist als Anlage 04 beigefügt - Dokumentation der 6. Arbeitskreissitzung.

3. Inhalt des Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzepts für die Altstadt

Der unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitete Konzeptentwurf (siehe Anlage 01) wird in den folgenden Abschnitten erläutert.

3.1. Grundausbau

Im Grundausbau sind an 20 Stellen automatisch versenkbare Poller vorgesehen. Dadurch wird an 18 Standorten für Alle die Einfahrt zum Kerngebiet der Altstadt beschränkt. An zwei der 20 Standorte, die keine direkte Zufahrt in das Kerngebiet beschränken, haben die Poller folgende Funktion:

Am westlichen Ende der Straße Unterer Fauler Pelz soll die Zufahrt so geregelt werden, dass nur Anlieger einfahren können. Am Schlossberg dient die Maßnahme an der vorgesehenen Stelle zur Beschränkung der Zufahrt von Bussen in Richtung Neue Schlosstraße.

An den drei folgenden Standorten sollen die Poller in verstärkter Bauweise ausgeführt werden: Hauptstraße / Sofienstraße, Hauptstraße / Kornmarkt und Grabengasse nördlich der Plöck. Die Neugasse und die Schiffgasse sollen von der Hauptstraße wegführend jeweils auf ihrer gesamten Länge als Einbahnstraßen ausgeschildert werden. Gegenwärtig ist lediglich jeweils die Einfahrt aus der Plöck beziehungsweise der Unteren Neckarstraße als „unechte Einbahnstraße“ verboten.

Während der morgendlichen Anlieferungszeit an Werktagen zwischen 6 und 11 Uhr bleibt das Gebiet weiterhin entsprechend der bisherigen Regelung zugänglich.

Der Grundausbau hat das Ziel, das Kraftverkehrsaufkommen im Kernbereich der Altstadt zu reduzieren. Nach der Umsetzung des Grundaubaus soll das Verkehrsverhalten beobachtet werden, als Grundlage für Entscheidungen über mögliche Erweiterungen der Regelungen in Form der bereits angedachten Ausbaustufen.

3.2. Mögliche Ausbaustufen

Die angedachten Ausbaustufen haben hinsichtlich einer möglichen Umsetzung keine vorbestimmte Reihenfolge. Ihre mögliche Umsetzung hängt von den Erfahrungen ab, die etwa ein Jahr nach dem Grundausbau evaluiert werden sollen. Aus Sicht des Arbeitskreises soll ein geschlossenes System für die Altstadt angestrebt werden, das sowohl Zu- als auch Ausfahrtsstraßen baulich beschränkt. Erste Überlegungen zur Evaluation sind unter 3.4 dargelegt.

3.2.1. Ausfahrtbeschränkung

Bei der Stufe der Ausfahrtbeschränkung geht es darum, an sieben Stellen die Ausfahrten aus der Altstadt mit automatisch versenkbaren Pollern zu beschränken. Zudem sind am Süden

der Krämer-, Apotheker- und Mittelbadgasse fest installierte und manuell herausnehmbare Poller vorgesehen. Mit dieser Ausbaustufe entsteht ein geschlossenes Gebiet, so dass Falschzufahrten gegen die Einbahnstraßen verhindert werden. Bei dieser Ausbaustufe besteht die Möglichkeit, jeden unberechtigten Aufenthalt im Gebiet außerhalb der Anlieferungszeit zu sanktionieren, um ihn auf Dauer zu verhindern.

3.2.2. Ergänzungen

Mit zusätzlichen automatisch versenkbaren Pollern könnte in weiteren Bereichen der Altstadt an sieben Stellen die Befahrung mit Kraftfahrzeugen weiter beschränkt werden. Die Standorte der möglichen Ergänzungen könnten sein:

- Auf der Plöck direkt östlich des Friedrich-Ebert-Platzes
- Auf der Schießtorstraße direkt nördlich der Friedrich-Ebert-Anlage
- Am Schlossberg zur zusätzlichen Einschränkung der Zufahrt Richtung Neue Schlossstraße für unberechtigte Personenkraftwagen
- Südlich des Kornmarkts als Ersatz für die bestehende östliche Kette
- Drei Stellen in der Nähe des Neckarmünzplatzes zwecks Einschränkung der Befahrung in diesem Bereich

3.2.3. Durchfahrtsperre Hauptstraße

Die Idee der Durchfahrtsperre auf der Hauptstraße sieht dort sieben Standorte für automatisch versenkbare Poller vor. Diese Ergänzungen könnten die Durchfahrt der Hauptstraße in Längsrichtung zwischen 6 und 11 Uhr beschränken, sodass in der Zeit der Lieferverkehr von zuführenden Straßen auf kurzem Weg zu ausführenden Straßen gelenkt wird, die in der Zeit offen sind. In der Zeit zwischen 11 und 6 Uhr wären diese Poller dann unten.

3.3. Teilkonzepte

In einzelnen Teilkonzepten, die teilweise zueinander gewisse Zusammenhänge aufweisen, wird auf unterschiedliche Aspekte beziehungsweise Ansätze des Konzepts eingegangen, die jeweils eine entsprechende Vertiefung darstellen. Im Folgenden wird die Essenz der Teilkonzepte erläutert. Die Inhalte beziehungsweise Zusammenhänge können aus Anlage 01 entnommen werden.

3.3.1. Befahrungskonzept

Im Befahrungskonzept wird auf die verkehrslenkenden Gesichtspunkte eingegangen. Es wird auf Optionen hinsichtlich der Ausbaustufen beziehungsweise die Möglichkeit einer stufenweisen Umsetzung eingegangen. Zudem wird unter anderem zum Beispiel auf die Art des Berechtigungssystems und die unterschiedlichen Systemausführungen eingegangen.

3.3.2. Betriebs- / Zufahrtskonzept

Das Betriebs- und Zufahrtskonzept geht auf die unterschiedlichen Befahrungsberechtigungen sowie die Umsetzung der Zufahrtkontrolle ein. Es beschreibt unter anderem wie die Kontrollen und abhängig von der Uhrzeit die entsprechenden Regelungen sein sollen.

3.3.3. Logistikkonzept

Das Logistikkonzept befasst sich mit dem Lieferverkehr und geht dabei auf die Ausprägung beziehungsweise den Umgang unterschiedlicher Ansätze hinsichtlich Anlieferzeitbereiche, Lieferorte und -routen sowie Fahrzeugarten ein. Es wird auf mögliche Abweichungen gegenüber dem Bestand eingegangen und auf das Forschungsprojekt zur City-Logistik für die Heidelberger Altstadt hingewiesen (siehe Drucksache 0020/2018/IV).

3.3.4. Schulwegsicherungskonzept

Im Schulwegsicherungskonzept wird neben der generellen Maßnahmenübertragung aus dem Sicherheitsaudit auf konkrete Maßnahmen eingegangen. Bei den Vorschlägen dazu handelt es sich um bauliche und organisatorische sowie regulierende Maßnahmen.

3.3.5. Parkierungskonzept

Das Parkierungskonzept beschäftigt sich mit dem ruhenden Verkehr von Autos, Bussen und Fahrrädern. Es beinhaltet Vorschläge zu der Ausweisung, Einschränkung, Umwidmung und Zuordnung von Parkplätzen sowie zu baulichen und organisatorischen Maßnahmen. Bezüglich der Reisebusse werden Prüfaufträge formuliert. Dieses Teilkonzept weist zudem auf Synergieeffekte aus bestimmten anderen Teilkonzepten hin.

3.3.6. Lenkungskonzept

Das Lenkungskonzept geht auf die Wegweisung und das Parkleitsystem ein. In diesem Teilkonzept wird hinsichtlich des Gesamtkonzepts auf das Erfordernis unterschiedlicher Anpassungen und Überarbeitungen eingegangen. Dabei geht es um Ansätze zur Lenkung von Fußgängern, Reisebussen sowie Rad-, Parksuch- und Lieferverkehr.

3.4. Evaluation

Wie bereits dargelegt soll aus Sicht des Arbeitskreises ein geschlossenes System für die Altstadt angestrebt werden, das sowohl Zu- als auch Ausfahrtsstraßen baulich beschränkt. Die Umsetzung dieses Konzepts soll stufenweise erfolgen, wobei die Wirkungen der Maßnahmen des Grundausbau beobachtet und evaluiert werden sollen. Der Arbeitskreis bittet darum, dass dazu von der Verwaltung ein Evaluationskonzept vorgelegt wird, das eine Einbindung der Öffentlichkeit inklusive des Arbeitskreises vorsieht. Die Evaluation soll spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Grundausbau durchgeführt werden, um anschließend auf Basis der Evaluationsergebnisse eine Entscheidung herbeizuführen, welche Anpassungen / weiteren Maßnahmen vorgenommen / umgesetzt werden sollen.

4. Weiteres Vorgehen aus Sicht der Verwaltung (ab 2019)

Auf Grundlage des vorliegenden Konzeptvorschlags sieht die Verwaltung zunächst noch die folgenden weitergehenden Schritte als erforderlich an, um eine ausreichend fundierte Beschlussempfehlung für den Grundausbau vorzulegen:

- Weiterentwicklung sowie Vereinfachung des Systems beziehungsweise des Befahrungskonzepts mit dem Ziel, die Anzahl von Aus- und Zufahrtmöglichkeiten aus der sowie in die Altstadt so zu bündeln beziehungsweise zu reduzieren, dass weitere Standorte mit festen statt automatisch versenkbaren Pollern eingerichtet werden können, um Kosten (insbesondere Unterhaltungskosten) zu reduzieren.
- Erarbeitung einer Empfehlung bezüglich der Nutzung der Hauptstraße durch Radfahrende
- Vertiefung des Betriebs- und Zufahrtkonzept hinsichtlich einer angedachten kennzeichenbasierten Umsetzung der unterschiedlichen Befahrungsberechtigungen zuzüglich der Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen
- Digital- und bautechnische Machbarkeitsuntersuchung mit Kostenberechnung aller relevanten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Evaluationskonzepts unter Einbindung des Arbeitskreises, öffentliche Veranstaltungen sind aus Zeit- und Kostengründen nicht vorgesehen.

5. Kosten/Folgekosten

Für den weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess werden Mittel in Höhe von 200.000 Euro benötigt. Die ab 2019 benötigten Mittel müssen unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit im Doppelhaushalt 2019/2020 zur Verfügung gestellt werden.

Eine Folgekostenangabe ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Erst wenn bei der Machbarkeitsuntersuchung die Investitionskosten ermittelt und die Betriebskosten abgeschätzt wurden, können Aussagen zu Folgekosten gemacht werden.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Vertretung des Beirats von Menschen mit Behinderungen war als Mitglied des Arbeitskreises eingebunden.

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Das Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept für die Altstadt soll die Durchsetzung sowie Einhaltung bestehender Verkehrsregeln unterstützen und die Verkehrssicherheit erhöhen.
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Durch das Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept wird im Kernbereich der Altstadt eine Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs erwartet.
QU 3	+	Bürger/innenbeteiligung und Dialogkultur fördern Begründung: Es erfolgte sowohl eine Einbindung wichtiger Nutzergruppen der Altstadt, als auch der Bürgerschaft.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt
02	Zielekatalog
03	Dokumentation der Abschlussveranstaltung
04	Dokumentation der 6. Arbeitskreissitzung