

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0164/2018/IV

Datum:
18.09.2018

Federführung:
Dezernat IV, Bürger- und Ordnungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Umsetzbarkeit der Beschlüsse des Gemeinderates
vom 24.07.2018 in Ergänzung des Erlasses einer
neuen Sperrzeitverordnung für einen Teilbereich der
östlichen Altstadt**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 09. November 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Altstadt	27.09.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Altstadt, und der Haupt- und Finanzausschuss nehmen die Ergebnisse zur Umsetzbarkeit der Beschlüsse des Gemeinderates vom 24.07.2018 in Ergänzung des Erlasses einer neuen Sperrzeitverordnung für einen Teilbereich der östlichen Altstadt zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	180.000 €
drei Mitarbeitende KOD	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Beschlüsse des Gemeinderats im Zusammenhang mit dem Erlass der neuen Sperrzeitverordnung für einen Teilbereich der östlichen Altstadt wurden auf ihre kurzfristige Umsetzbarkeit geprüft.

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 27.09.2018

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 07.11.2018

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Im Rahmen der Beratungen zum Erlass einer neuen Sperrzeitverordnung für einen Teilbereich der östlichen Altstadt hat der Gemeinderat am 24.07.2018 folgenden Beschluss gefasst:

- 1.) Die Sperrzeit beginnt in Nächten zum Montag, zum Dienstag, zum Mittwoch und zum Donnerstag um 1 Uhr, in der Nacht zum Freitag um 3 Uhr und in den Nächten zum Samstag und zum Sonntag um 4 Uhr.
- 2.) Flankierend soll die Stadt im Einzelnen diese Maßnahmen umsetzen:
 - a.) Aufstockung des Kommunalen Ordnungsdienstes (KOD) um weitere 3 Stellen
 - b.) Permanenter Einsatz des KOD in Problembereichen
 - c.) Bereitstellung von Bildschirmen zur Moonliner-Abfahrt
 - d.) Zentralisierung der Moonliner-Abfahrt am Universitätsplatz
 - e.) Bereitstellung von Sicherheitspersonal zur Moonliner-Abfahrt
 - f.) Einrichtung von Verantwortungszonen vor Kneipen/Bars
 - g.) Schaffung der Stelle eines Lärmbeauftragten

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prüfung aufgeführt.

a.) Aufstockung des Kommunalen Ordnungsdienstes (KOD) um weitere 3 Stellen

Antragsbegründung:

Der Kommunale Ordnungsdienst (KOD) wurde bereits auf mittlerweile 16 Stellen aufgestockt. Die letzte Aufstockung ist erst kürzlich wirksam geworden, so dass sie zum Zeitpunkt des Urteils des VGH Mannheim noch keinen Effekt entfalten konnte. Schon von dieser Aufstockung versprechen wir uns eine merkbare Verbesserung der Lärmentwicklung sowie des sonstigen Verhaltens an den Brennpunkten. Für eine ständige Altstadtstreife auch in der Nachtzeit am Wochenende ist nach Aussage der Stadt eine weitere Aufstockung des KOD um 3 Stellen nötig, die hiermit beantragt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Sicherheitspartnerschaft mit dem Land Baden-Württemberg ist eine Verstärkung des Kommunalen Ordnungsdienstes von 16 auf 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vereinbart worden. Die vom Gemeinderat, speziell für den Aufgabenbereich „Lärmreduzierung in der Altstadt“ beschlossenen drei weiteren KOD-Stellen sollen noch dazukommen.

Jede personelle wie organisatorische Maßnahme die dem KOD zugutekommt, ist eine Investition in die Sicherheit der Heidelberger Bürgerinnen und Bürger. Die Kosten betragen pro Mitarbeiter circa 60.000 €. Inkludiert sind Personalkosten (circa 50.000 €), Erstausrüstung, Ersatzbeschaffungen und laufender Bedarf sowie Fortbildungsmaßnahmen. Die erforderliche Schaffung von drei Stellen und die Abbildung der entsprechenden Personalaufwendungen werden in die Beratungen zum Doppelhaushalt 2019/2020 eingebracht.

Das Auswahlverfahren sowie die Schulung und Ausbildung der künftigen KOD Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist sehr zeitintensiv. Die Aufstockung des KOD kann ihre volle Wirkung daher erst Mitte bis Ende 2019 entfalten

Die Aufstockung des KOD um drei weitere Stellen kann gewährleisten, dass bestehende Örtlichkeiten stärker bestreift werden und lage- und anlassbedingte Sonderstreifen ohne Schwächung anderer Kontrollpunkte erfolgen können. Drei weitere Stellen bedeuten konkret eine Erhöhung der Personalstärke um ein weiteres Streifenteam im Bereich der Altstadt und die Stärkung eines bestehenden Teams um eine/n weitere/n Mitarbeiter/in. Der KOD kann daher künftig noch konsequenter gegen lagetypische Ordnungsstörungen (Überwachung der gaststättenrechtlichen Auflagen, Urinieren in der Öffentlichkeit, Verstöße gegen die Straßen- und Anlagenpolizeiverordnung der Stadt Heidelberg, punktuelle Ruhestörungen, etc.) im Bereich der Altstadt vorgehen.

b.) Permanenter Einsatz des KOD in Problembereichen

Antragsbegründung:

Der KOD soll seinen Einsatzbereich insbesondere in den Zeiten des Beginns der Sperrstunde auf die Bereiche mit dem größten Besucherandrang konzentrieren. Hierbei soll er für ein zügiges Abfließen des Publikumsverkehrs aus den Straßen der Kneipen- und Barstandorte zu den Bus- und Taxihaltstellen sorgen. Ordnungswidrigkeiten (Grölen, Urinieren, etc.) sind dabei konsequent zu verfolgen. Größere Gruppen wie Fußballfans und Junggesellenabschiede sollen durch eine präventive Ansprache seitens des KOD diszipliniert werden, ggf. durch eine präventive Erfassung von Personalien eines Hauptverantwortlichen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der KOD bestreift die Altstadt bereits primär. Durch die Aufstockung kann die Präsenz in der Altstadt gesteigert werden womit zugleich ein wichtiger Beitrag für das subjektive Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger geleistet werden kann. In der Tagschicht befindet sich mindestens ein Team im Einsatz; die Nachtschicht wird in der Regel von zwei Teams im Kernbereich geleistet.

Die Sachverhaltsermittlungen sowie Aufnahmen von Ordnungswidrigkeiten binden jedoch personelle Kapazitäten in besonderem Maße sodass der KOD währenddessen für die Bürgerinnen und Bürger nicht sichtbar ist, obwohl er aktiv gegen Ordnungsstörungen einschreitet.

Darüber hinaus erfolgen lage- und anlassbedingte Sonderstreifen, die nicht in den üblichen Problembereichen stattfinden. Diese Schwerpunkteinsätze können nur durch den Abzug anderer Teams gewährleistet werden.

c.) Bereitstellung von Bildschirmen zur Moonliner-Abfahrt

Antragsbegründung:

Den Kneipen und Bars sollen Bildschirme zur Verfügung gestellt werden, welche die Abfahrtszeiten der Moonliner anzeigen. Dadurch soll erreicht werden, dass die Wartezeit der Gäste in den Innenraum verlegt wird und alkoholisierte Gäste sich in der Wartezeit nach Möglichkeit nicht im Freien aufhalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung wird Gespräche mit den Gaststätten zur Umsetzung dieses Beschlusses führen. Nach Ermittlung des dafür notwendigen (auch finanziellen) Aufwandes wird der Gemeinderat mit einer gesonderten Vorlage informiert.

d.) Zentralisierung der Moonliner-Abfahrt am Universitätsplatz

Antragsbegründung:

Die Abfahrt der Moonliner wird am Universitätsplatz zentralisiert. Davon soll auch die Linie 4 mit Ziel Ziegelhausen erfasst werden. Dementsprechend würden entgegen der bisherigen Linienführung die Haltestellen Marstallstraße und Alte Brücke entfallen. So kann verhindert werden, dass der Publikumsverkehr aus der Unteren Straße und dem Marktplatz über die kleinen Seitenstraßen oder in Richtung Bismarckplatz oder Karlstorbahnhof über die Hauptstraße abfließt und hier die Nachtruhe der Bewohner gestört wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Abfahrten der Moonlinerlinien 2 und 5 sind bereits heute zentralisiert. Beide Linien fahren zur Minute 00' und 30' ab der Haltestelle Universitätsplatz. Allerdings verläuft die Moonlinerlinie 5 in Richtung östliche Altstadt über die Friedrich-Ebert-Anlage zur Haltestelle Peterskirche, bedient nicht den Universitätsplatz und fährt über den Schlossbergtunnel zum S-Bahnhof Altstadt. Zurück verkehrt diese Linie über die B 37 Neckarstaden biegt nach der Haltestelle Marstallstraße in Richtung Universitätsplatz ab, um dann über die Friedrich-Ebert-Anlage zum Bismarckplatz zu gelangen.

Die Moonlinerlinie 4 von und in Richtung Ziegelhausen bedient die östliche Altstadt in beiden Richtungen über die B 37/Neckarstaden ohne direkte Anbindung an die Haltestelle Universitätsplatz. Zudem verkehrt sie in Richtung Bismarckplatz zur Minute 30' ab Marstallstraße. Die Abfahrt in Gegenrichtung erfolgt zur Minute 42'.

Aus Sicht der Verwaltung und der mv könnten sich durch die Forderung der Antragsteller folgende Erschließungsvarianten ergeben, die in ihren Vorteilen und Nachteilen beschreiben werden:

1. Die Moonlinerlinie 4 würde in beiden Richtungen nicht mehr die Bushaltestellen Marstallstraße und Alte Brücke anfahren, sondern führe dann über die Friedrich-Ebert-Anlage und den Schlossbergtunnel in Richtung S-Bahnhof Altstadt. Dabei würde die Haltestelle Universitätsplatz **nicht** angefahren. Die Anbindung des Universitätplatzes müsste über die Haltestelle Peterskirche erfolgen.
 - **Pro:** Haltestellen Marstallstraße und Alte Brücke müssten nicht mehr angefahren werden.
 - **Contra:** Keine zentrale Moonlinerabfahrt an Universitätsplatz möglich. Längere Fußwege aus der Unteren Straße und dem Marktplatz von und in Richtung Peterskirche bzw. S-Bahnhof Altstadt. Verringerung der Attraktivität der Moonlinerlinie und der Akzeptanz bei den Fahrgästen. Längere Fußwege können insbesondere nach Beendigung der Besuche von Kneipen und Bars zu erhöhten Lärmproblemen führen.

Die Umsetzung der Variante 1 kann nicht empfohlen werden.

2. Die Moonlinerlinie 4 verkehrt in beiden Richtungen über Bismarckplatz, B 37, Marstallstraße, Universitätsplatz, Schlossbergtunnel, S-Bahnhof Altstadt in Richtung Schlierbach/Ziegelhausen.

- **Pro:** Zentrale Moonlinerabfahrt an Universitätsplatz theoretisch möglich.
- **Contra:** Längere Fußwege vor allem vom Marktplatz von und in Richtung Marstallstraße und Universitätsplatz. Verringerung der Attraktivität der Moonlinerlinie und der Akzeptanz bei den Fahrgästen. Längere Fußwege können insbesondere nach Beendigung der Besuche von Kneipen und Bars zu mehr Lärmproblemen in der Hauptstraße östlich Universitätsplatz und am Universitätsplatz führen.

Ausschlusskriterium:

Gegenverkehr und gegebenenfalls Begegnungsverkehr Bus-Bus (Gelenkbus) auf Marstallstraße und Linksabbiegen auf die B 37 **nicht** möglich.

Die Umsetzung der Variante 2 ist nicht möglich.

3. Der Linienweg der Moonlinerlinie 4 wird analog zur Moonlinerlinie 5 aufgetrennt. In Richtung S-Bahnhof Altstadt verkehrt die Moonlinerlinie 4 wie in der Variante 1 über Peterskirche ohne Bedienung Universitätsplatz. In der Rückrichtung aus Ziegelhausen kommend bedient die Buslinie die Haltestellen Alte Brücke und Marstallstraße und verkehrt weiter wie die Moonlinerlinie 5 über den Universitätsplatz und die Friedrich-Ebert-Anlage.
 - **Pro:** In Richtung Innenstadt würden die Ziele (Kneipen und Bars) in der östlichen Altstadt direkt erreicht. In der Gegenrichtung, die vorwiegend in den frühen Morgenstunden relevant ist, würden die Haltestellen Alte Brücke und Marstallstraße nicht bedient. Möglicherweise könnte der Lärm, der durch den Publikumsverkehr entsteht und nach dem Besuch der Unteren Straße und des Markplatzes in den Seitenstraßen auftritt, reduziert werden.
 - **Contra:** In Richtung Ziegelhausen entstünden längere Fußwege zu den Haltestellen Peterskirche oder S-Bahnhof Altstadt, was insbesondere nach Beendigung der Besuche von Kneipen und Bars zu erhöhten Lärmproblemen führen könnte. Die Haltestellen Kongresshaus und Vincentius-Krankenhaus hätten in Fahrtrichtung Bismarckplatz keine Bedienung mehr.
 - Die Funktion der Moonlinerlinie 5 ist vielfältig und deswegen nicht mit der Funktion einer Stadtteillinie wie der Moonlinerlinie 4 zu vergleichen. In den frühen Nachtstunden liegt Schwerpunkt der Fahrgastströme von Ziegelhausen/Schlierbach in Richtung Altstadt. In den frühen Morgenstunden liegt der Schwerpunkt der Fahrgastströme aus der Altstadt in Richtung Ziegelhausen/Schlierbach.
 - Für diese Linienänderung auf der Moonlinerlinie 4 ist aufgrund der Fahrzeitverlängerung um ca. drei Minuten der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erforderlich. Das würde zu Mehrkosten in Höhe von rund 40.000 € pro Jahr führen. Darüber hinaus hätte dieses zusätzliche Fahrzeug dann längere Standzeiten in Ziegelhausen zur Folge ohne weiteren Nutzen, was im Rahmen eines Moonliner-Gesamtkonzepts untersucht werden sollte.

Die Umsetzung der Maßnahme mit ausschließlichem betrieblich bedingtem Mehreinsatz eines Fahrzeugs auf der Linie M4 ist daher nicht zu empfehlen.

4. Die Moonlinerlinie 4 wird verkürzt und fährt von Ziegelhausen kommend über Alte Brücke den Universitätsplatz an und endet dort. Zurück fährt sie über den Schlossbergtunnel. Am Universitätsplatz bestünde vom und zum Bismarckplatz ein direkter Anschluss von und zur Linie M2 und M5 (zur Minute 00' bzw. 30').
 - **Pro:** In Richtung Innenstadt werden die Ziele (Kneipen und Bars) in der östlichen Altstadt direkt erreicht. In der Gegenrichtung, die vorwiegend in den frühen Morgenstunden relevant

ist, werden die Haltestellen Alte Brücke und Marstallstraße nicht bedient. Möglicherweise wird der Lärm, der durch den Publikumsverkehr entsteht und nach dem Besuch der Unteren Straße und des Markplatzes in den Seitenstraßen entsteht reduziert.

- Zentralanschluss an Universitätsplatz mit allen 3 Moonlinerlinien, die in der östlichen Altstadt verkehren ist möglich. Mit einmaligem Umstieg an der Haltestelle Universitätsplatz ist die Verknüpfung der Ziegelhäuser Linie mit der Linie nach Pfaffengrund/Eppelheim/Wieblingen möglich. Diese Maßnahme ist kostenneutral umsetzbar.
- **Contra:** Durch die Verkürzung der Linie bis zum Universitätsplatz entfällt die umsteigefreie Anbindung zum und vom Bismarckplatz in und aus Richtung Ziegelhausen. Die Bezirksbeiräte Schlierbach und Ziegelhausen wären hierüber noch zu informieren. Die Verbindung von Rohrbach und Kirchheim (M1 und M3) in Richtung Ziegelhausen (M4) (nur in dieser Richtung) wäre mit längeren Umsteige- und Wartezeiten verbunden.

Die Umsetzung der Maßnahme wird als möglich angesehen.

Aufgrund der Auswirkungen auf den Nachtverkehr von und nach Ziegelhausen und Schlierbach sollten die Bezirksbeiräte (BB Ziegelhausen 28.11.2018 und BB Schlierbach 04.12.2018) informiert werden. Die Umsetzung der kostenneutralen Maßnahme wäre frühestens zum Sommerfahrplanwechsel im Juni 2019 möglich.

Wir verweisen darüber hinaus auf die Informationsvorlage 0030/2018/IV vom 27. März 2018, in der unter Punkt 2 der Begründung (Seite 3.1) festgehalten wurde, dass von Seiten der rnv Änderungen im Nachtverkehr für September 2019 (Ende Baumaßnahme Hbf) vorgesehen sind. Zu diesem Zeitpunkt ist eine Überplanung des Moonliner-Angebots unter Berücksichtigung aller Erfordernisse sinnvoll und möglich. Der Gremienlauf ist im Frühjahr 2019.

e.) Bereitstellung von Sicherheitspersonal zur Moonliner-Abfahrt

Antragsbegründung:

An der neuen zentralisierten Abfahrt der Moonliner am Universitätsplatz soll die rnv Sicherheitspersonal bereitstellen. Dieses Personal hat zu gewährleisten, dass die Wartezeit möglichst ohne Lärmemissionen überbrückt wird.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das von der rnv beauftragte Service&Sicherheitspersonal kann ausschließlich in den Fahrzeugen Hinweise an die Fahrgäste geben. Generell kann die Präsenz des Service&Sicherheitspersonals der rnv in den Moonlinerlinien, die die Haltestelle Universitätsplatz bedienen, zur Verringerung des Lärms beitragen. Aus Sicherheitsgründen wird dieses Personal seit Jahren im Nachtverkehr der rnv eingesetzt.

Allerdings müsste außerhalb der Fahrzeuge und an den Haltestellen im öffentlichen Raum der Kommunale Ordnungsdienst eingesetzt werden, um zu gewährleisten, dass die Wartezeit möglichst ohne Lärmemission überbrückt wird.

f.) Einrichtung von Verantwortungszonen vor Kneipen/Bars

Antragsbegründung:

Mit den Inhabern von Kneipen und Bars sollen, wie schon einmal, Vereinbarungen geschlossen werden, dass diese in Verantwortungszonen von 20 Metern um den Betrieb mit eigenem Personal für Ruhe sorgen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Straßenrechtliche Würdigung

Eine Verantwortung für Gastwirte auf der öffentlichen Verkehrsfläche besteht nur für die von ihnen ausgeübten oder ihnen zurechenbaren Sondernutzungen. Die gemeingebräuchliche Nutzung der Straße (Aufenthalt, Fortbewegung, Kommunikation und auch Konsum mitgebrachter Getränke) ist hingegen jedermann gestattet und kann vom Gastwirt nicht überwacht/geregelt werden, denn hierfür hat er keine straßenrechtliche Eingriffskompetenz. Damit erstreckt sich seine Verantwortlichkeit lediglich auf die Fläche, für die er eine Sondernutzungserlaubnis für eine Außenbewirtschaftung erhalten hat. Darüber hinaus ist er für solche Fälle verantwortlich, bei denen Kunden Getränke aus seinem Betrieb mit nach draußen nehmen und im unmittelbaren Umfeld außerhalb der ihm zugebilligten Fläche verzehren. Eine solche Form des Sofortverzehr ist auf der Straße vor dem jeweiligen Betrieb und den unmittelbar jeweils rechts und links benachbarten Betrieben nicht zulässig, weshalb diesbezüglich eine unerlaubte Sondernutzung durch den Wirt vorliegt. Entsprechende Untersagungsverfügungen, die die Verwaltung bei Verstößen in der Vergangenheit erlassen hat, wurden gerichtlich bestätigt.

Die vorgeschlagene Übertragung eines darüberhinausgehenden Verantwortungsbereiches durch die Verwaltung auf die Gastwirte scheitert an der fehlenden gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage.

Polizei- und ordnungsrechtliche Würdigung

Eine Zusammenarbeit zwischen Kneipen und Bars bzw. der Gastronomen und Wirte und der Stadt Heidelberg in Anknüpfung an die Kooperationen in der Vergangenheit wird ausdrücklich angestrebt. Dazu wird der „Runde Tisch Altstadt“ versuchen ein neues Sicherheitskonzept Altstadt zu erarbeiten.

g.) Schaffung der Stelle eines Lärmbeauftragte

Antragsbegründung:

Die Stadt richtet die Stelle eines Lärmbeauftragten ein, der sich als Ansprechpartner um die Belange von Wirten, Anwohnern und Verwaltung kümmert, diese koordiniert und nach Möglichkeit in Übereinstimmung zu bringen hat. Dem Lärmbeauftragten obliegt außerdem die Ausarbeitung und nach Maßgabe seiner Kompetenzen Implementierung weitere Maßnahmen und Feinabstimmungen zur Lärmreduzierung. Hierbei hat er sich u.a. am 58 Punkte Plan des Runden Tisches Altstadt zu orientieren und dabei insbesondere all jenen Punkten zur Umsetzung zu verhelfen, die auf eine freiwillige Mitarbeit Dritter/Privater angelegt sind, auf welche die Verwaltung mit den ihren Mitteln nur begrenzt einwirken kann. Der Lärmbeauftragte hat seine Aufgaben in enger Abstimmung mit der Verwaltung und dem Gemeinderat auszuüben.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zurzeit wird geprüft welche Konzepte andere Städte bereits ausprobiert haben um dann das Aufgaben - und Anforderungsprofil zu entwickeln. Außerdem hat die Verwaltung den Stadtteilverein gebeten seine Vorstellungen zu entwickeln und die Verwaltung wird auch den Wirten anbieten ihre Vorstellungen dazu darzulegen.

Die Ergebnisse sollen zunächst am Runden Tisch Altstadt vorgestellt und diskutiert werden.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

keine

gezeichnet
Wolfgang Erichson