

## 5. Sitzung Arbeitskreis am 29.01.2018



# Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt in Heidelberg

## Inhalte und Ergebnisse der 4. Sitzung Arbeitskreis

- Vorstellung der Konzeptansätze und Beschreibung von Einzelmaßnahmen für alle einbezogenen Straßen
- Darstellung der Maßnahmen und Maßnahmenblöcke in vier Quadranten und Kartenausschnitten der Altstadt
- Einarbeitung in die vorgeschlagenen Maßnahmen und Diskussion in vier Quadranten-bezogenen Arbeitsgruppen
- Ergänzungen aus dem Arbeitskreis um weitere Aspekte und Argumente sowie Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Bessere Vereinbarkeit von Lieferzeiten und Sicherheit auf den Wegen zu den vier Schulstandorten, insbesondere zur Theaterstraße:**
  - Vorgabe von strikter Zufahrtbeschränkung in besonders kritischen Bereichen, insbesondere in der Theaterstraße.
  - Prüfung von Ausnahmeregelungen nur für Anwohner, Theater und neue Marktansiedlung Fa. Tegut
  - Sichere Trennung von Anlieferung und Schulweg
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Erweiterte Zufahrtsperrung der Theaterstraße und Verbesserung der Querungssituation
  - Nutzungsregelung von Schulwegbereichen und Lieferzonen in Hauptstraße und Märzgasse, Parkregelung in Landfriedstraße
  - Einschränkung der Zufahrtzeiten in Friedrichstraße, nur Sonderzufahrt in der Theaterstraße

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Feste Poller in Abschnitten der Hauptstraße verursachen unerwünschte Effekte und Konsequenzen**
  - Starke zeitliche und räumliche Einschränkung mit festen Pollern für Lieferverkehr
  - Anlieferung von Sperrgut in abgesperrte Bereiche erhöht Lieferzeiten und Logistikaufwand
  - Höherer Zeitaufwand für berechtigte Befahrung durch Rettungsdienste und städtische Betriebsdienste
  - Feste Poller störend bei hohem Fußgängeraufkommen
  - Längssperren nur ausfahren bei morgendlicher freier Befahrung der Altstadt in der Anlieferzeit, ansonsten abgesenkte Poller in der Hauptstraße, aber Zufahrtbeschränkung zum Altstadtbereich
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Umplanung der Beschränkung Längsbefahrung Hauptstraße
  - Nur einzelne, aber automatische Poller in jedem Abschnitt

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Ausfahrt aus Altstadtbereich nach 11.00 Uhr konsequent unterbinden**
  - Unterbindung von unberechtigtem Verkehr außerhalb Anlieferzeiten bzw. „Räumung“ des Gebietes nach 11 Uhr
  - Vorgesehene Zufahrtbeschränkungen auch auf Ausfahrten und Einbahnstraßen ausdehnen, sonst wird widerrechtlich eingefahren bzw. frei ausgefahren
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Vollständige versenkbare Absperrung aller Straßen der Altstadt von Neckarstaden und Friedrich-Ebert-Anlage aus
  - Sperrung der Einbahnstraßenbereiche südlich der Ingrimstraße mit manuellen Pollern (Krämer-, Apotheker-, Mittelbadgasse). Nur in Oberbadgasse automatische Poller

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Poller bei Auffahrt Schloss, Durchfahrt nur für berechtigte Busse**
  - Konflikt durch hohe Zahl an Touristen-Reisebussen und wenige Bus-Parkplätze beim Alten Schloß
  - Zufahrtbeschränkung derzeit zeitweise mit Personal. Künftig soll automatische Sperrung erfolgen und Freigabe bei Berechtigung
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Montage eines versenkbaren Pollers am Beginn der Schloßberg
  - Einrichtung einer Bus-Wartemöglichkeit in der Klingentorstraße zur Einholung einer Berechtigung
  - Freie Befahrbarkeit der Schloßberg für Pkw gewährleisten

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Absicherung Bereich Friedrich-Ebert-Platz bis Hölderlin-Gymnasium**
  - Prüfung einer Umkehr der Einbahnstraßen Friedrich-Ebert-Platz
  - Abänderung der Pollerpositionen und Absicherung des Schulbereichs
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Umkehr der Befahrung schwierig wg. Zu-/Ausfahrt Tiefgarage
  - Sicherung des Ausgangsbereichs Schule durch bauliche Einengungen in der Plöck und Schaffung einer Aufenthaltsfläche
  - Ggf. Entfall manueller Poller Ecke Märzgasse / Plöck

## Wesentliche Anregungen aus 4. Sitzung Arbeitskreis

- **Bestehende Direktbefahrung zwischen Parkhäusern P12 und P13 sollte unterbunden werden**
  - (Temporäre) Sperrung Bereich Karlstraße zu Zwingerstraße
  - Keine Befahrungssachse vom Oberen Faulen Pelz zur Mönchgasse und nicht zwischen den beiden Parkhäusern
  - Es wird ein Konflikt gesehen zwischen der Befahrbarkeit dieser Achse und der Fußgängerbeziehung zur Bergbahn
- **Fortschreibung / Berücksichtigung im Befahrungskonzept:**
  - Grundsätzliche Diskussion über Sperrung dieser Achse sinnvoll für städtebauliche Aufwertung der Bergbahn
  - Zeitliche Verschiebung einer Entscheidung aufgrund anstehender Kanalsanierung mit Sperrungen in der Hauptstraße zwischen Karlstor und Kornmarkt

# Ende Vortrags-Teil 1

- Fragen und Anregungen?

# Abstimmungen im Arbeitskreis 5. Sitzung

- 4. Arbeitskreis:
  - Räumliche Konkretisierung von Maßnahmenvorschlägen
  - Fortschreibung Konzept Befahrungsbeschränkungen
  - Entwicklung & Bewertung von Lösungsvorschlägen des Verkehrsbüros
  
- 5. Arbeitskreis:
  - Fortschreibung und Neuerungen zum Konzept zur Verkehrslenkung & -beruhigung
  - Konzept zur Verkehrslenkung & -beruhigung:  
Blick auf vorläufiges Ergebnis und Anlegen der AK-Ziele
  - Vorbereitung der öffentlichen Veranstaltung 27.02.2018

# Thematische Zusammenfassung der Einzelmaßnahmen

## Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept Altstadt

Befahrungskonzept

Betriebs- und  
Zufahrtkonzept

Logistikkonzept

Schulwegsicherungs-  
konzept

Parkierungskonzept

Lenkungskonzept

# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtkonzept
3. Logistikkonzept
4. Schulwegsicherungskonzept
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept

# Befahrungskonzept

- **Zielsetzung ist eine reglementierte Befahrung der Altstadt durch Herstellung einer temporär geschlossenen Altstadtzufahrt**
- Steuerbare Absperrung der Zufahrtstraßen
- **Anregung 4. Arbeitskreissitzung:**  
Ggf. steuerbare Absperrung der Ausfahrtstraßen und Absenken gemäß Berechtigung oder automatisch bei Fahrzeug-Annäherung aus Richtung Altstadt
- **Anregung 4. Arbeitskreissitzung:**  
Ggf. steuerbare Unterbindung der Längsbefahrung in der Hauptstraße
- **Technischer Lösungsansatz:**  
Einbindung automatisch versenkbarer Fahrgassen-Sperrsysteme (Poller) zur Ausgrenzung von Fahrzeugverkehr (Pkw / Lieferfahrzeuge) in allen Zufahrten, aber Sicherstellung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Steuerbare Zufahrtsperrung in der „Schloßberg“ für Reisebusse zum Alten Schloss

# Befahrungskonzept

- **Punktuell unterschiedliche Systemausführungen:**
  - feste Installation zur permanenten Durchfahrtsperre (manuell herausnehmbar im Bedarfsfall)
  - Beibehaltung vorhandener Absperrketten in schwach frequentierten Bereichen
  - automatisch versenkbare Poller zur Abgrenzung unberechtigter Zu-/Ausfahrten,
  - baulich verstärkte automatische Poller im Bereich der Gefahrenvorsorge
- Flexibles Berechtigungssystem zur Befahrung durch unterschiedliche Nutzergruppen bzw. zu definierten Zeitbereichen

# Befahrungskonzept

- **Umsetzung in mehreren Ausbaustufen:**
  - Grundausbau: automatische Poller an allen Zufahrten zur Altstadt
  - Einschränkung: aufgrund Kanalsanierung Hauptstraße-Ost zunächst nur im Bereich westlich der Mönchgasse
  - Ausbaustufe: Prüfung der Auswirkungen Bereich Hauptstraße, ggf. Ergänzung der Längssperrungen
  - Ausbaustufe: Prüfung der Falschbefahrung von Ausfahrtstraßen, ggf. Ergänzung zum geschlossenen System
  - Ausbaustufe: Ggf. Ausdehnung auch Bereich östlich Mönchgasse nach Ende Kanalsanierung
- Stufenausbau ermöglicht „Anwendungstest“ und Justierbarkeit des technisch und betrieblich komplexen Systems

# Ergebnisdarstellung - Kartenübersicht



# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
- 2. Betriebs- und Zufahrtkonzept**
3. Logistikkonzept
4. Schulwegsicherungskonzept
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept

# Betriebs- / Zufahrtskonzept

- **Im Regelfall sind Poller der Zufahrtstraßen ausgefahren und optionale Poller der Hauptstraße versenkt.**
- Zeitgesteuert automatische Zufahrtfreigabe für flächendeckende Anlieferung durch Versenken aller Poller in den Zufahrtstraßen.
- Anlieferzeiten / freie Befahrbarkeit zwischen 6 und 11 Uhr.
- Gleichzeitig optional und zeitgesteuert automatische Durchfahrt-sperrung Hauptstraße durch Ausfahren der Poller in der Hauptstraße.
- Ausschließlich manuelle Ansteuerung für besonders sensible Bereiche, z.B. Schulumfeld Theaterstraße, Zufahrt Friedrichstraße von Plöck.
- Im Regelfall außerhalb Lieferzeiten Zufahrt nur mit Berechtigung, keine / geregelte Einfahrt für Reisebusse
- Bei geschlossenem System keine freie Ausfahrt zwischen 11 und 6 Uhr. Ausfahrtberechtigung durch Falschfahrer bei Servicestelle oder Leitzentrale einzuholen, ggf. Strafgebühr.

# Betriebs- / Zufahrtskonzept

- **Unterschiedliche Befahrungsberechtigungen** (Kennzeichenbasiert), 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**
  - Berührungslose Nahbereichskommunikation per Smartphone, z.B. Bluetooth, RFID-Chip im Mobile, App-Ansteuerung
  - Berührungslose Kommunikation (z.B. RFID-Chip im Fahrzeug, Chip-Karte)
  - Nummernschilderkennung per Videokamera
  - Manuelle Eingabe von Nummerncode über Tastatur
  - Direktkommunikation mit Betriebszentrale per Ruftaste
  - Daueraktivierung per Schlüssel (z.B. durch Rettungsdienste)

## Betriebs- / Zufahrtskonzept

- Einrichtung Service-Stelle für planmäßige Beantragung / Verwaltung von Zufahrtberechtigungen
- Einrichtung einer Leitzentrale im Dauerbetrieb für Service, Störung-behebung und Einzelfreigabe der Zufahrt im Sonderfall
- Einrichtung einer komfortablen Online-Buchungsmöglichkeit für dauerhafte oder einmalige Befahrungsberechtigungen
- **Manuelle / teilautomatisierte Überwachung** / Kontrolle der Aufenthaltsberechtigung von Fahrzeugen durch mobile Kennzeichenauswertung und Datenabgleich per Fernkommunikation (z.B. durch Vollzugskräfte per Smartphone-Kamera mit Auswertesoftware zur Leitzentrale)

# Ergebnisdarstellung - Kartenübersicht



# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtkonzept
- 3. Logistikkonzept**
4. Schulwegsicherungskonzept
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept

# Logistikkonzept

- **Anlieferung im Zeitbereich 6 bis 11 Uhr bei geöffnetem Pollersystem in den Zufahrtstraße** (und ggf. Ausfahrtstraße).
- Anlieferung in unmittelbare Umgebung aller Zielorte gemäß vordefiniertem Routennetz mit Querung bzw. kurzwegiger Befahrung der Hauptstraße (nur 6 – 11 Uhr).
- Anlieferung standardmäßig mit Lieferfahrzeugen (bis Sprinter-Klasse), Ausnahmen für Groß-Fahrzeuge nach Anmeldung (ggf. beschränktes Routennetz).
- Ggf. Definition von Anlieferbereichen in der Hauptstraße zur sicheren Trennung ggü. Fußgängern bzw. Schulweg.
- Ggf. abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße).
- Bei Durchfahrtspernung Hauptstraße (optional) sind Wendebereiche für einfahrende Lieferfahrzeuge vorzusehen, die eine ausreichende Absicherung ggü. Radverkehr und Fußgängern gewährleisten.

# Logistikkonzept

- Änderung des Belieferungsverkehrs (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 (Erreichbarkeit Haltepunkt 5 erschwert).
- Abstimmung eines Belieferungskonzeptes mit der Fa. tegut im Schulwegbereich der Theaterstraße.
- Querung und Befahrung Hauptstraße außerhalb 6 – 11 Uhr nur für Akademiestr. / Brunnengasse, Fahrtgasse / Neugasse und Grabenstraße / Heumarkt gestattet.
- Überwachung der zeitlichen Einhaltung des CityLogistik-Konzeptes durch protokollierte Befahrung außerhalb der morgendlichen Anlieferzeit



# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtkonzept
3. Logistikkonzept
- 4. Schulwegsicherungskonzept**
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept

# 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).
- Abstimmung und Koordinierung des Belieferungskonzeptes der Fa. tegut im Schulwegbereich Theaterstraße.
- Einengung der Straßenbreite im Querungsbereich Spielplatz – Schulgelände in Theaterstraße.
- Bauliche Verbreiterung Gehweg und Einstreifigkeit der Straße Plöck vor Eingangsbereich Hölderlin Gymnasium zur Schaffung einer gesicherten Aufenthaltsfläche bzw. eines Schutzraums für Schüler (auch ggü. Fahrradverkehr).

# Schulwegsicherungskonzept

- Abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr, in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße, Schießtorstraße).
- Befahrungsbeschränkungen Schulweg Plöck in Bereichen Friedrich-Ebert-Straße, Schießtorstraße.
- Explizite Ausweisung von Anlieferbereichen in der Hauptstraße und Trennung von Schulwegbereichen.
- Fortschreibung des Feldversuchs einer gesicherten Schulwegabgrenzung in der Hauptstraße (Test mit „Flutterband“), Koordinierung mit städtebaulichen und gestalterischen Belangen, z.B. durch mobile Bepflanzung, Stadtmöblierung, Außenbewirtschaftung von Geschäften in der Hauptstraße.
- Ggf. unterstützende Orientierung am Verlauf der Masten der Straßenbeleuchtung Hauptstraße, aber Vermeidung von Seitenwechsel für die Schulkinder.

# Ergebnisdarstellung - Kartenübersicht



# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtkonzept
3. Logistikkonzept
4. Schulwegsicherungskonzept
- 5. Parkierungskonzept**
6. Lenkungskonzept

# 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).
- Einschränkung von Parkplätzen aufgrund Sonderbelange, z.B. Schulwegsicherung Landfriedstraße.
- Ausweisung von Parkplätzen / Stellflächen für Anlieferung 11 bis 6 Uhr (siehe CityLogistik).
- Reglementierung der Fahrzeugmengen in der Altstadt über Befahrungskonzept und Zufahrtberechtigungen führt zu verringerter Fahrzeugmenge im Altstadtbereich und zu geringerem Parkdruck bzw. geordneterem Parken im Tagesverlauf.
- Parkbereiche für Stadtbesucher ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern, keine Berechtigung für abgesperrte Altstadt.

# Parkierungskonzept

- Parkbereiche für Gäste und Kunden auf verfügbaren firmeneigenen Stellplätzen, ansonsten öffentliche Parkhäuser. Zufahrtberechtigung in Verantwortlichkeit der betroffenen Betriebe (z.B. Hotels).
- Prüfen und Bewerten eines regelgerechten Ein- und Ausstiegs der Reisebus-Fahrgäste im Bereich Neckarmünzplatz. 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 HD-Altstadt, ZOB Bauhaus Kurfürsten-Anlage, ehem. Kaserne Speyerer Straße.
- Neuordnung und Organisation des teilweise übermäßigen Fahrradparkens durch Fortschreibung eines Rad-Parkierungskonzeptes mit definierten Angeboten / Regeln / Gebühren.
- Ggf. verpflichtende Anmeldung und Kennzeichnung von Fahrrädern zur Identifikation bei Fehlverhalten (z.B. aufgeklebter RFID-Chip oder Barcode).

# Parkierungskonzept

- Ggf. Umwidmung von einzelnen Pkw-Parkplätzen oder Parkhaus-Bereichen zu Fahrrad-Stellplätzen in Schwerpunktgebieten, z.B. Umfeld Uni-Bibliothek.
- Ggf. bauliche Einengung von Einbahnstraßen und Schaffung seitlicher Stellplatzbereiche für Fahrräder, z.B. Plöck.
- 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 Ahndung von Parkverstößen aller Verkehrsteilnehmer (Kfz, Busse, Fahrräder)

# Ergebnisdarstellung - Kartenübersicht



# Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtkonzept
3. Logistikkonzept
4. Schulwegsicherungskonzept
5. Parkierungskonzept
- 6. Lenkungskonzept**

# Lenkungskonzept

- Überarbeitung bzw. Modernisierung des Park- und Verkehrsleitsystems im weiteren Umfeld der Altstadt.
- Prüfung Schildstandorte auf Erkennbarkeit und eindeutige Lenkungsentscheidung.
- Prüfung Schildgestaltung in Bezug auf moderne Gestaltungselemente und ausreichende dynamische Richtungs-/ Belegungsinformationen.
- Zielgerichtete Lenkung Parksuchverkehr über direkte Wegebeziehungen und unter Vermeidung einer Altstadt-Befahrung.
- Keine Lenkung Parksuchverkehr zwischen P12 und P13 über Zwingerstraße und Kornmarkt. Besser frühzeitig zwischen Friedrich-Ebert-Anlage und Karlstor durch Schloßbergtunnel.
- Ggf. städtebauliche Neuordnung Bereich Karlsplatz bis Parkhaus P13 mit Aufwertung Bergbahn-Anbindung zum Schloss.

# Lenkungskonzept

- Lenkende Hinweisbeschilderung in Bezug auf Befahrungsbeschränkungen Altstadt und anzufahrende Parkhäuser für ortsunkundige Besucher.
- Festlegung bzw. Fortschreibung Routenplanung und Haltepunkte für Lieferverkehr in der Altstadt im Morgenbereich und gemäß CityLogistik.
- Ggf. Einbindung oder separates Lenkungskonzept für Reisebusse in Anlehnung an identifizierte Stellplatzbereiche.
- Fortschreibung Fußgänger- / Touristenleitsystem von Haltestellen über relevante Altstadtbereiche bis zur Bergbahn.
- Ggf. Lenkungskonzept für Radverkehr in Bezug auf gewünschte Fahrtrouten und größere Stellplatzbereiche (z.B. Rad-Parkhaus, Kfz-Parkhausebene).
- Fortschreibung der Schulwegplanung und Ausweisung von gesicherten Bereichen und Verhaltensregeln. Verbreitung über Schulen und Multiplikatoren. Einbindung Ergebnisse aus Sicherheitsaudit.

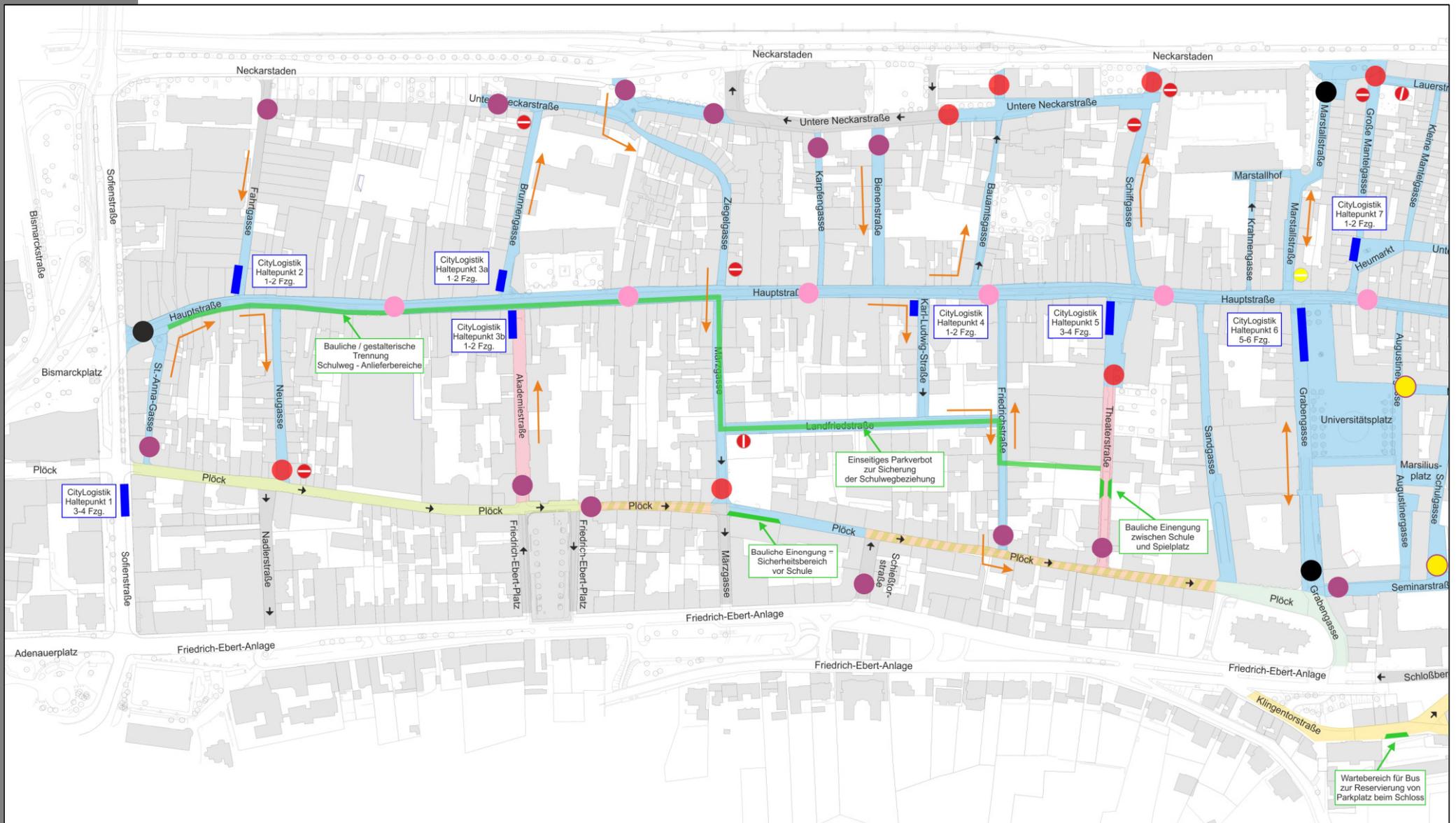
# Ergebnisdarstellung - Kartenübersicht



# Ende Vortrags-Teil 2

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

# Ergebnisdarstellung – Kartenübersicht West



# Ergebnisdarstellung – Kartenübersicht Ost

