

Erarbeitung eines Verkehrslenkungs- & -beruhigungskonzepts für die Altstadt: 5. Sitzung des Arbeitskreises

29.01.2018, 17.30 – 21.00Uhr,

Palais Prinz Carl, Spiegelsaal (EG)

Moderation: Yvonne Knapstein, team ewen GbR



Agenda

TOP 1 Begrüßung und Einführung

TOP 2 Vorstellung der Neuerungen des Konzepts zur Verkehrslenkung & -beruhigung, Vortrag von Hr. Welsch, SSP Consult

TOP 3 Plenumsdiskussion der vorgestellten Konzeptteile

- Befahrung
- Betrieb und Zugang
- Parkierung
- Logistik
- Schulwegesicherheit
- Lenkung

TOP 4 Vorbereitung der öffentlichen Veranstaltung

TOP 5 Zuschauersequenz

Anlagen (zu finden auf der Projektwebseite):

Präsentation der Moderation (1)

Präsentation zu wesentlichen Anregungen aus 4. Arbeitskreissitzungen und Vorstellung Teilkonzepte (2)

Top 1 Begrüßung und Einführung

Die Moderation begrüßt die Anwesenden und führt in die Sitzung ein. Neben der Vorstellung der Neuerungen des weiterentwickelten Konzepts, gehe es heute darum, das Konzept als Ganzes und vorläufiges Ergebnis in den Blick zu nehmen. Ein zweiter Aspekt ist die Vorbereitung der öffentlichen Veranstaltung Ende Februar, auf der das vorläufige Ergebnis einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert und rückgekoppelt werden solle.

Zu dem Protokoll der vierten Sitzung gibt es eine Änderung zur der dargestellten Diskussion der Ergebnisse der Gruppe Süd-Ost: „Poller sichert Einhaltung der Zufahrt zum Schlossberg: Geltende Regelung zur Art / Anzahl der Busse zunächst strittig, ~~konnte dann aber geklärt werden~~. Ergänzung: Die offenen Punkte werden vom Amt für Verkehrsmanagement geklärt und kommuniziert.

Das letzte Protokoll wird entsprechend aktualisiert.

TOP 2 Vorstellung der Neuerungen zum Konzept zur Verkehrslenkung & -beruhigung

Herr Welsch stellt, aufbauend auf den wesentlichen Anregungen aus der letzten Arbeitskreissitzung, die Neuerungen des Konzeptes vor. Als wesentliche Fortschreibung des Konzeptes wird der stufenweise Ausbau vorgeschlagen. Als Grundausbau des Befahrungskonzeptes werden versenkbare Poller an allen Einfahrten der Altstadt vorgesehen (aufgrund der Kanalsanierung in der Hauptstraße-Ost zunächst nur im Bereich westlich der Mönchgasse). In weiteren Ausbaustufen kann eine Sperrung der Ausfahrten erfolgen bzw. eine Durchfahrtspernung der Hauptstraße. Nach Wirkungsbewertung des Verkehrsverhaltens nach dem Grundausbau erfolgt erforderlichenfalls eine Erweiterung des Befahrungskonzeptes um eine oder beide Ausbaustufen.

Bessere Vereinbarkeit von Lieferzeiten und Sicherheit auf den Wegen zu den vier Schulstandorten, insbesondere zur Theaterstraße

Das Konzept sieht im Grundausbau eine erweiterte Zufahrtsspernung der Theaterstraße sowie eine verbesserte Quersituation von und zu der Friedrich-Ebert-Schule vor. Generell solle eine Nutzungsregelung von Schulwegbereichen und Lieferzonen in der Hauptstraße und Märzgasse eine bessere Vereinbarkeit gewährleisten. In der Landfriedstraße unterstützt das Konzept die Maßnahmenanregung aus dem Sicherheitsaudit, die Parkplätze zugunsten eines einseitig freien, unbeparkten Gehwegbereichs (Nordseite) zu verringern. In der Friedrichstraße solle es, über die sonst geltenden Regelungen hinaus, eingeschränkte freie Zufahrtszeiten für den (Liefer-)Verkehr geben, um den Schulweg sicherer zu gestalten.

Kostenünstigere Lösung mit festen Pollern in Abschnitten der Hauptstraße verursacht unerwünschte Effekte und Konsequenzen

Aufgrund der Einschränkung für Rettungsdienste, städtische Betriebsdienste und Lieferverkehre durch manuell herausnehmbare Poller und erwartete Behinderungen für hohes Fußgängeraufkommen, wird auf feste Poller in der Hauptstraße verzichtet. Um die Längsbefahrung der Hauptstraße dennoch einzuschränken, sieht das überarbeitete Befahrungskonzept eine mögliche Ausbaustufe vor, bei der in der Hauptstraße ebenfalls automatisch versenkbare Poller errichtet werden können.

Ausfahrt nach 11Uhr aus der Altstadt konsequent unterbinden

Dazu beschreibt das Konzept als weitere Ausbaustufe eine vollständig versenkbare Absperrung auch aller Ausfahrtstraßen der Altstadt von Neckarstaden bis Friedrich-Ebert-Anlage, um eine Falschbefahrung (gegen die Einbahnstraße) zu unterbinden und kontrolliertes Ausfahren zu gewährleisten. Die Einbahnstraßenbereiche südlich der Ingramstraße (Krämer-, Apotheke-, Mittelbadgasse) sollen mit manuellen herausnehmbaren Pollern abgesperrt werden. Nur in der Oberbadgasse ist ein versenkbarer Poller vorgesehen.

Poller bei Auffahrt Schloss, Durchfahrt nur für berechnigte Busse

Das Konzept sieht einen versenkbaren Poller am Beginn des Schloßbergs vor. Nur berechnigte Busse erhalten eine Zufahrtberechnigung. In der Klingentorstraße soll eine Bus-Wartemöglichkeit eingerichtet werden, um Gelegenheit zu geben eine Berechnigung einzuholen. Für die Pkws ist eine freie Befahrung des Schloßbergs zu gewährleisten.

Absicherung Friedrich-Ebert-Platz bis Hölderlin Gymnasium

Die vorgeschlagene Umkehr der Einbahnstraßen um den Friedrichs-Ebert-Platz ist aufgrund der bestehenden Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage schwierig umzusetzen und wird netzkonzeptionell nicht verfolgt. Für die Sicherung des Ausgangsbereichs des Hölderlin-Gymnasiums beschreibt das Konzept eine bauliche Einengung in der Plöck und die Schaffung einer Aufenthaltsfläche. Gegebenenfalls könne dadurch der vorhandene manuelle Poller Ecke Märzgasse/Plöck entfallen.

Bestehende Direktbefahrung zwischen Parkhäusern P12 und P13 sollte unterbunden werden

Grundsätzlich wird eine Sperrung des Bereichs Karlsstraße zur Zwingerstraße als sinnvoll für eine städtebauliche Aufwertung der Fußgängerbeziehung zur Bergbahn erachtet. Aufgrund der anstehenden Kanalsanierung in der östlichen Hauptstraße mit Sperrungen zwischen Karlstor und Kornmarkt (Dauer bis voraussichtlich Oktober 2020), steht eine solche verkehrliche Maßnahme derzeit nicht im Fokus; eine Überprüfung - und gegebenenfalls eine sich anschließende Planung - soll im Anschluss und in einem eigenständigen Verfahren erfolgen.

TOP 3 Blick auf das vorläufige Ergebnis - Plenumsdiskussion der vorgestellten Konzeptteile

Herr Welsch fasst die Einzelmaßnahmen in sechs Teilkonzept zusammen und stellt diese vor. In der Diskussion dazu mit dem Arbeitskreis stehen folgende Fragen im Mittelpunkt: Können wir mit dem vorläufigen Ergebnis in die öffentliche Veranstaltung gehen? Was ist aus Sicht des Arbeitskreises noch zu beachten? Inwieweit werden die Ziele des Arbeitskreises durch das Konzept erfüllt? Die Ergebnisse der Diskussion sind im Folgenden dargestellt.

Ergebnisse Befahrungskonzept

Die Diskussion des Befahrungskonzepts orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Der Vorschlag einer stufenweisen Umsetzung in mehreren Ausbaustufen stieß unter den Anwesenden auf breite Zustimmung. So ließe sich die Akzeptanz des Vorhabens steigern, die Realisierbarkeit verbessern und ein möglichst stimmiges Gesamtkonzept erreichen. Nach einem Grundausbau werde man eine Evaluation der zu beobachtenden Wirkungen durchführen. Danach wird entschieden, ob Anpassungen und zusätzliche Maßnahmen notwendig sind. Wünschenswert wäre auch bei der Evaluierung die Einbeziehung des Arbeitskreises und der Bevölkerung. Aus dem Arbeitskreis wird angeregt, die Entscheidungskriterien für die Evaluation sowie die zeitlichen Abstände zwischen weiterem Ausbau und der Evaluation zu definieren.

In der Diskussion des Befahrungskonzepts ging es zunächst um eine Beeinträchtigung der Fußgängerströme durch ausgefahrene Poller in der Hauptstraße in einer Ausbaustufe des Konzeptes. Um diese Beeinträchtigung zu reduzieren, sollten in der Zeit von 11:00 – 6:00, während die Poller um die Altstadt geschlossen sind, die Poller auf der Hauptstraße geöffnet sein. In der Anlieferzeit zwischen 6:00 und 11:00 sind nur die Poller auf der Hauptstraße ausgefahren, um widerrechtliches Befahren entlang der Hauptstraße zu unterbinden. Die Besucherströme sind in dieser Zeit noch relativ gering und werden deshalb kaum beeinträchtigt. Sind an einer Stelle mehrere Poller vorgesehen um den kompletten Straßenquerschnitt abzusperren, sollen nach Möglichkeit alle absenkbar sein. Um Müllabfuhr und Rettungskräften eine ungehinderte Zufahrt zu ermöglichen, muss die Straße bei heruntergefahrenen Pollern mindestens 2,6 m breit sein. Nach Einschätzung der Feuerwehr ist diese Art der Bepollerung sinnvoll, lediglich das Wenden und Zurücksetzen von LKW auf der Hauptstraße stellt eine Gefahr dar und hierfür sind Lösungen zu finden.

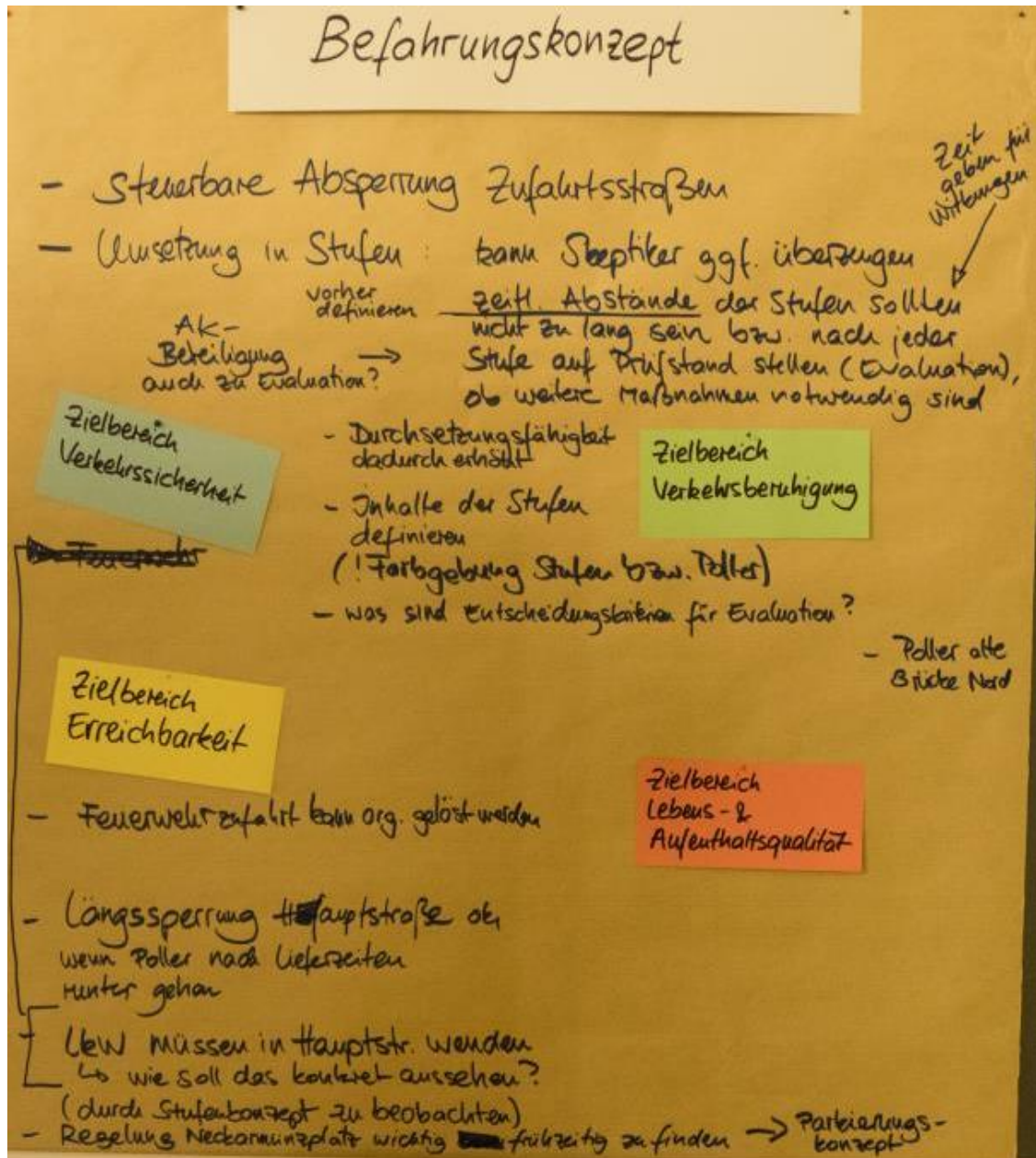


Abbildung 1: Befahrungskonzept

Ergebnisse Betriebs- und Zufahrtskonzept

Die Diskussion des Betriebs- und Zufahrtskonzepts orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Bei der Diskussion des Betriebs- und Zufahrtskonzepts gab es eine große Zustimmung für eine Strafgebühr zur Ahndung von Falschfahrern außerhalb der freien Ausfahrtszeit zwischen 11:00 und 6:00. Die Möglichkeiten des IT-gestützten Befahrungskonzepts sollen in einer Ausbaustufe der Ausfahrtbeschränkung dazu genutzt werden. Fahrzeuge von Handwerkern sollen nur unter bestimmten Voraussetzungen Einfahrtberechtigungen außerhalb der üblichen „Einsatzzeiten“ bekommen. Handwerkern nur die Einfahrt über eine „ideale“ Route zu ermöglichen, wurde aufgrund des hohen Verwaltungsaufwands kritisch gesehen. Um Handwerkern den spontanen Fahrzeugwechsel zu ermöglichen, sollte zur Reduktion des Verwaltungsaufwandes ebenfalls auf eine IT-gestützte Lösung gesetzt werden. Für Sondergenehmigungen soll eine Gebühr erhoben werden.

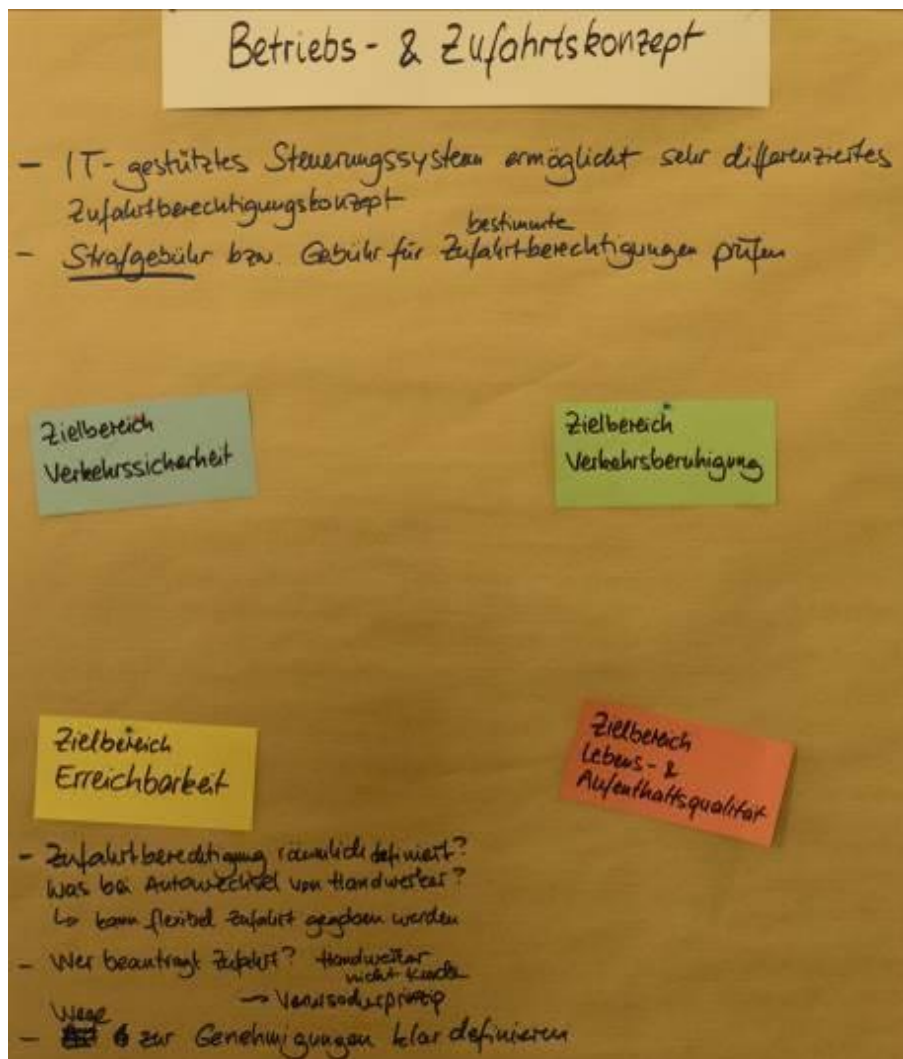


Abbildung 2: Betriebs und Zugangskonzept

Ergebnisse Logistikkonzept

Die Diskussion des Logistikkonzepts orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Das Logistikkonzept ist eng verknüpft mit dem künftigen Citylogistik-Konzept, das im Rahmen eines beantragten Forschungsvorhabens erarbeitet werden soll. Die bereits vorhandenen und weiterhin vorgesehenen Haltepunkte für Lieferfahrzeuge standen deshalb an dieser Stelle nicht zur Diskussion. Sie sollten aber in der Evaluation berücksichtigt und an den möglicherweise veränderten Bedarf angepasst werden. Derzeit wird etwa die Hälfte aller Pakete in die Hauptstraße geliefert. Würde diese nun mit Pollern gesperrt, sorgten die nötigen Umwege für zusätzlichen Verkehr. Der Heumarkt sollte ebenfalls noch Beachtung finden. Er ist als Haltepunkt im Citylogistik Konzept vorgesehen, wird aber häufig widerrechtlich von PKW zugeparkt. Zudem sollte der Anfahrtsweg nicht die Überführung der Hauptstraße erforderlich machen.

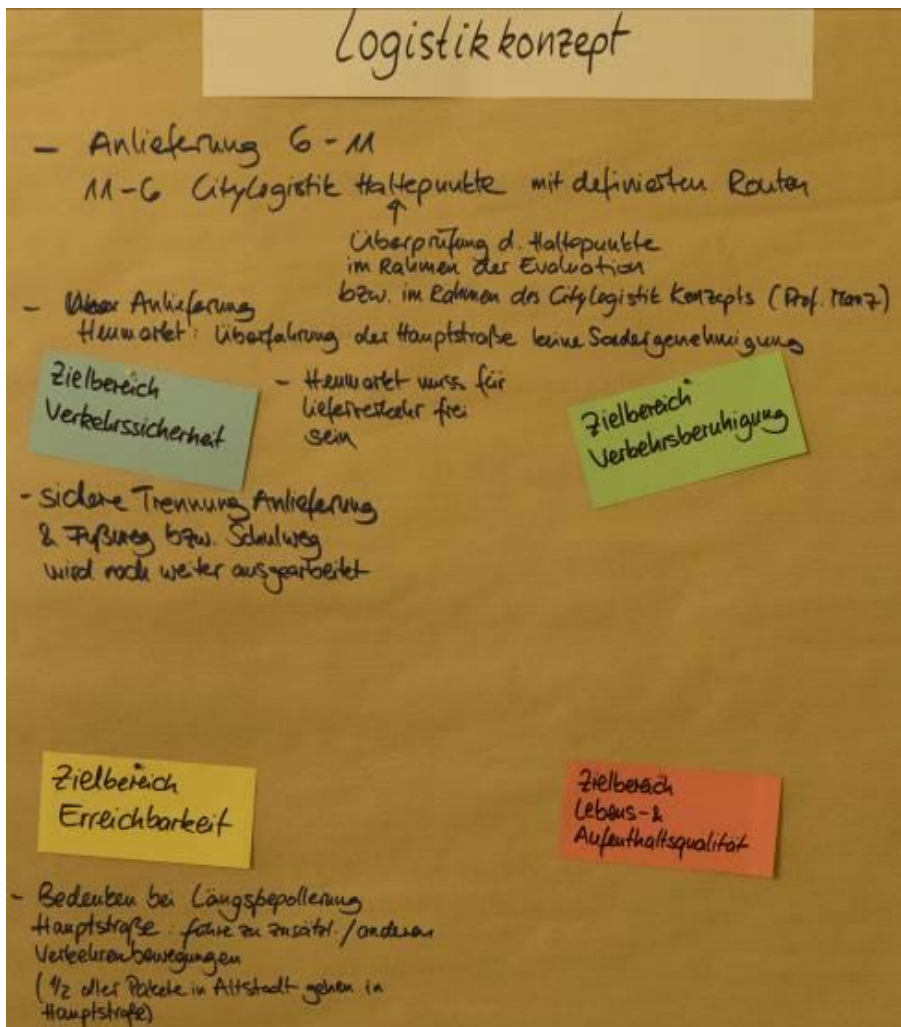


Abbildung 3: Logistikkonzept

Ergebnisse Schulwegesicherungskonzept

Die Diskussion des Schulwegsicherungskonzeptes orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Beim Thema Schulwegsicherheit sehen die Anwesenden die Ziele des Arbeitskreises weitgehend erfüllt. Ein weiterer Hinweis macht auf eine Behinderung der Schulwege durch den Kartonmüll der Geschäfte auf der Hauptstraße aufmerksam. Die Stadtreinigung ist durchaus bemüht, diesen möglichst schnell einzusammeln, hat dafür aber nur ein sehr begrenztes Zeitfenster am Morgen. Die Müllsammlung am Abend würde, trotz kleiner Fahrzeuge, häufig durch die vielen Fußgänger behindert, bzw. würde ein zusätzliches Gefahrenpotenzial für Fußgänger mit sich bringen, deshalb wird davon Abstand genommen. Es wird als positiv bewertet, dass die Zufahrt zur Theaterstraße bereits in der ersten Ausbaustufe an beiden Straßenenden jeweils mit einem Poller beschränkt wird. Auch die geplanten Maßnahmen in der Friedrichsstraße sind von großer Bedeutung, da diese von dem Schulweg gequert wird. Eine noch offene Frage sei, wie der Schulweg aus Richtung Osten noch sicherer gestaltet werden kann.

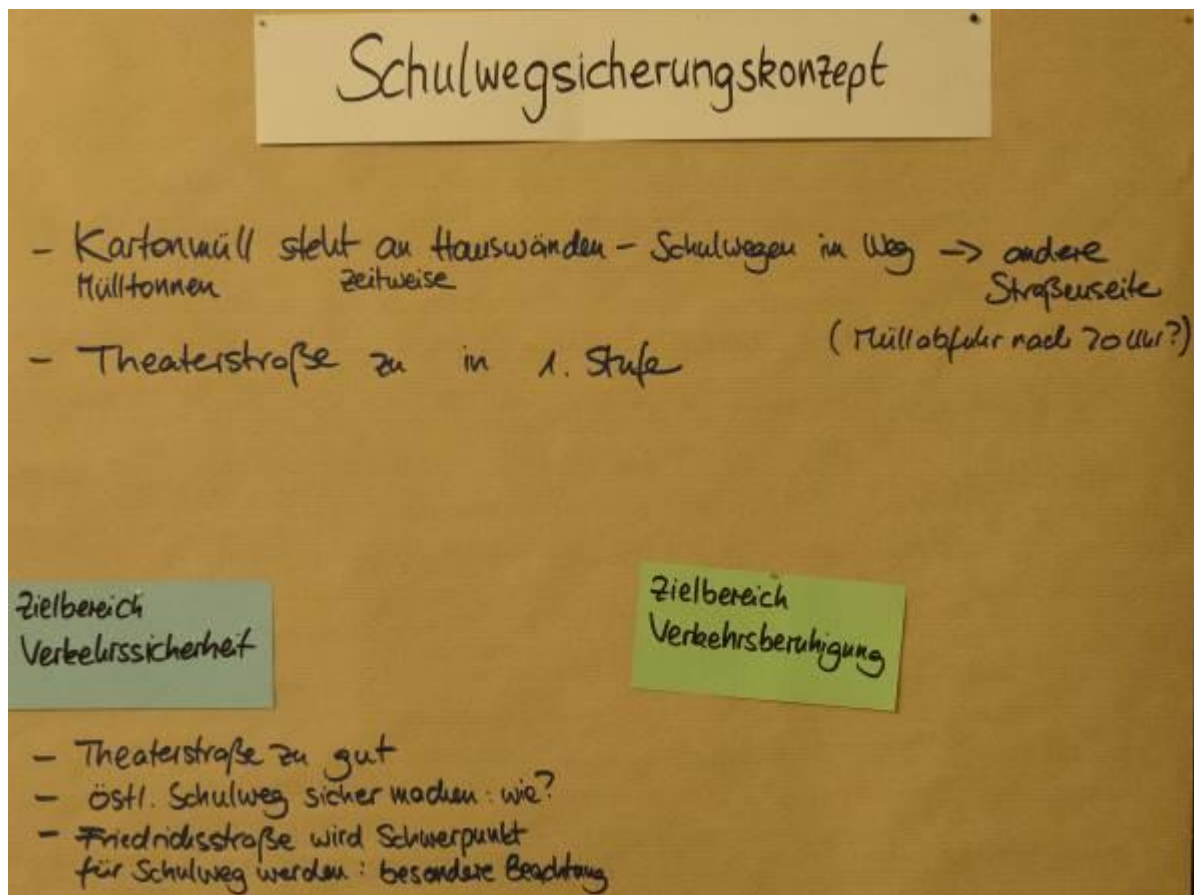


Abbildung 4: Schulwegsicherungskonzept

Ergebnisse Parkierungskonzept

Die Diskussion des Parkierungskonzepts orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Aktuell findet eine Erfassung der nutzerberechtigten Parkplätze innerhalb des Untersuchungsgebiets statt. Durch einen zuverlässigen Ausschluss von Fremdparkern durch Poller, könne ggf. mit einem Rückgang des Parkdrucks gerechnet werden, der auch die wegfallenden Parkplätze kompensieren könnte. Der Bau von Pollern würde die bisherigen Parkausweise durch Zufahrtsberechtigungen ersetzen. Die Vergabe von Besucherausweisen ist im Zuge dessen zu überdenken. Ein wichtiges Thema sei auch weiterhin die stetige Kontrolle von Falschparkern. Diese dürfe wegen der Poller nicht reduziert werden. Es wird diskutiert, inwieweit eine Kontrolle von Falschparkern bei Fahrrädern sinnvoll und machbar erscheint. Möglicherweise könnten in den Nebenstraßen weitere geeignete Abstellbereiche mit Bügeln zum Anschließen für Fahrräder entstehen. In jedem Falle sollten sowohl die Parkplätze für PKW, wie auch die Ladezonen des Citylogistik Konzeptes, deutlich gekennzeichnet sein.

Zu dem Thema der Reisebusse sei es wichtig, einen Weg zu finden, dass Reisebusse die Gäste innenstadtnah absetzen können und während des Besuchs von Heidelberg geordnet an vorgegebenen Stellen parken können. Nach Aussagen von Stadtmarketing werden die Ausweichparkplätze für Reisebusse beispielweise beim Bauhaus oder in der Nähe der S-Bahn bereits genutzt.

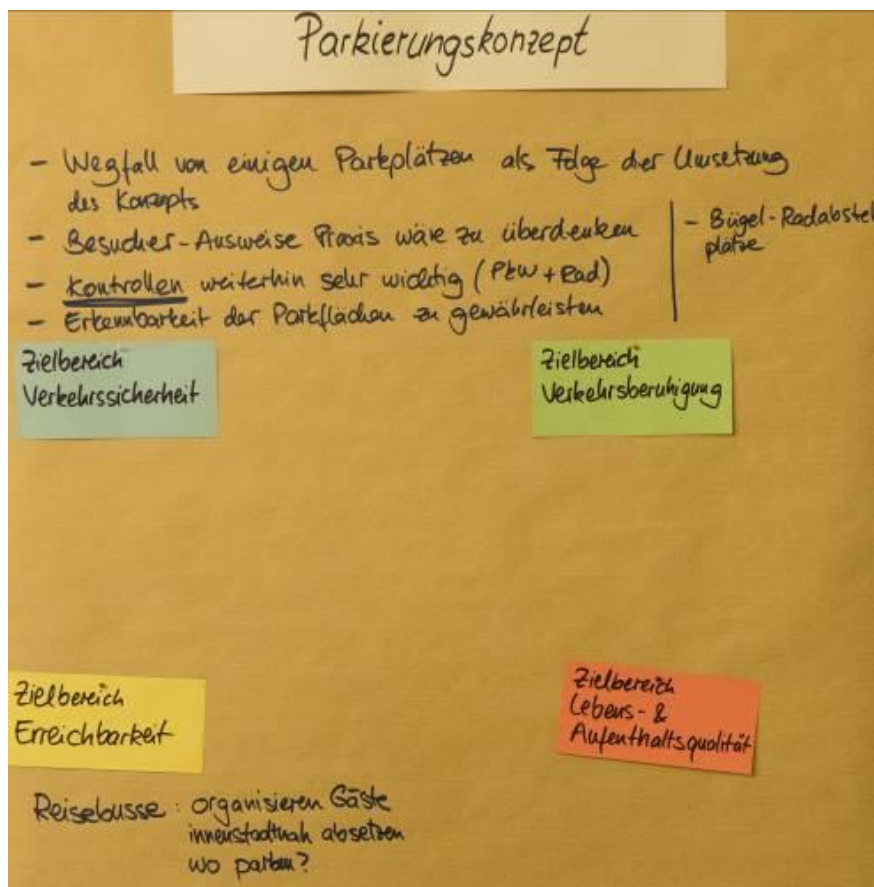


Abbildung 5: Parkierungskonzept

Ergebnisse Lenkungskonzept

Die Diskussion des Lenkungskonzepts orientierte sich an folgenden vom Arbeitskreis definierten Zielbereichen:

- Verkehrsberuhigung
- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit
- Lebens- und Aufenthaltsqualität

Eine Anpassung des Lenkungskonzepts sollte in jedem Falle frühzeitig angegangen werden, egal ob Poller gebaut werden, oder nicht. Dabei soll die Überschneidung der verschiedenen Konzeptteile bedacht und ggf. müssen Anpassungen vorgenommen werden.

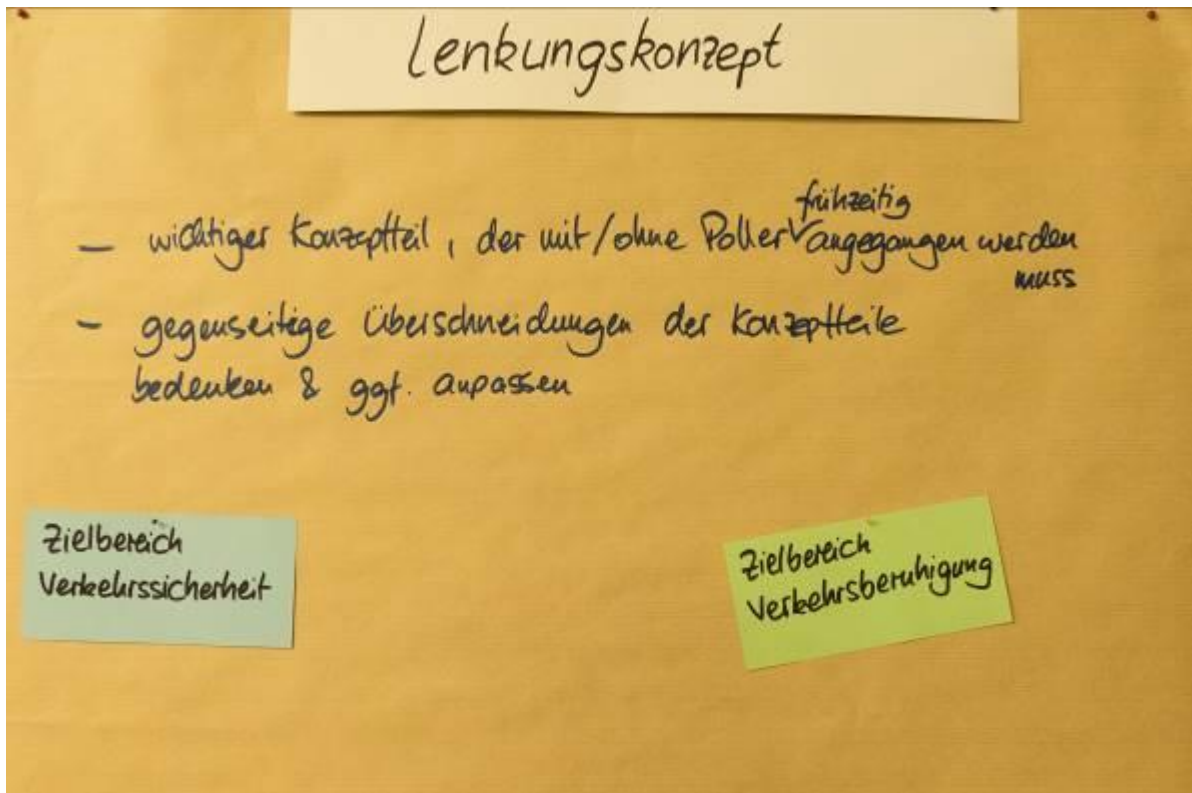


Abbildung 6: Lenkungskonzept

TOP 4 Vorbereitung der öffentlichen Veranstaltung

Zur Vorbereitung der Veranstaltung stellt Frau Knapstein die Zielsetzung und einen Vorschlag zum Ablauf der Veranstaltung vor. Neben der Vorstellung des Arbeitskreises und des begleitenden Prozesses zur Konzepterarbeitung steht die Vorstellung des Entwurfs des Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzepts für die Altstadt sowie die Aufnahme von Hinweisen und Anregungen im Mittelpunkt der öffentlichen Veranstaltung. Die Anwesenden nehmen den vorgeschlagenen Ablauf an. Zur aktiven Beteiligung des Arbeitskreises im Rahmen der Veranstaltung melden sich einige Mitglieder. Offene Rollen werden - soweit gewünscht - im Nachgang der Sitzung noch besetzt. Um die frühzeitige Ankündigung der Veranstaltung in den regionalen Medien wird gebeten. Die Mitglieder des Arbeitskreises sind aufgerufen, bei der Bewerbung der Veranstaltung zu unterstützen. Das Veranstaltungsplakat wird ihnen als pdf-Datei zur Weiterreichung zur Verfügung gestellt.

TOP 5 Zuschauersequenz

Aus den Reihen der Zuschauer kam der Vorschlag, den Innenhof der Universitätsbibliothek zum Abstellen von Fahrrädern zu nutzen. Dies sei seitens der Universität allerdings nicht gewünscht, so ein Mitglied des Arbeitskreises.

Ein weiteres Thema war die Zufahrt zum Schloss. Hier kam der Vorschlag, die vorhandene Schranke ebenfalls durch einen versenkbaren Poller zu ersetzen. Die vorgeschlagene Bus-Haltemöglichkeit am Fuße des Schlossbergs wird kritisch gesehen.

Vor dem Hintergrund des Umbaus des Hölderlin-Gymnasiums und der damit verbundene Umzug von Schulklassen in Container auf dem Parkplatz/Mittelstreife der Friedrich-Ebert-Anlage, wird auf mögliche Sicherheitsprobleme hingewiesen.

An der Kreuzung Kettengasse und Unterer Fauler Pelz solle ein zusätzlicher Poller vorgesehen werden.

Abschließend lobte ein Zuschauer die Arbeit und die Ergebnisse des Arbeitskreises.

TOP 6 Termine

Frau Knapstein bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und stellt die nächsten Termine für Sitzungen des Arbeitskreises vor:

- Öffentliche Veranstaltung: 27. Februar 2018, 18-21Uhr, Palais Prinz Carl, Spiegelsaal
- 6. und letzte Sitzung des Arbeitskreises: 21. März 2018, 17.30 – 21.00Uhr, Palais Prinz Carl, Spiegelsaal

Teilnehmerliste:

Name	Vorname	Institution
Bayer	Elke	Amt für Stadtentwicklung und Statistik (12)
Beyene	Gli	Amt für Verkehrsmanagement (81) - Konzeptionelle Verkehrsplanung / ÖPNV
Fitzau	Thomas	Feuerwehr (37)
Gruber	Hans-Peter	Interessensgemeinschaft Verkehr
Guntermann	Petra	Bürgerin 2 Altstadt
Guntermann	Gerd	Bezirksrat Altstadt
Hemler	Werner	Bürger 3 Altstadt
Jörg	Claudia	Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald
Kern	Albrecht	Bürger 5 Handschuhsheim
Kettemann	Kay	Amt für Verkehrsmanagement (81) - Verkehrsangelegenheiten
Knapstein	Yvonne	team ewen GbR
Koinegg	Christian	Elternvertretung Kindertagesstätten
Möller	Ellen	Kinderbeauftragte
Ott	Elke	Elternvertretung Weiterführende Schulen
Pöschko	Thomas	Heidelberg Marketing GmbH
Rauch	Jakob	team ewen GbR
Rubel	Swen	Handelsverband Nordbaden e.V.
Schweizer	Isabell	Elternvertretung Friedrich-Ebert-Grundschule (Vertretung für Frau Schöneborn)
Seber	Gerd	Bundesverband Paket & Express Logistik BIEK e.V.
Visevic	Nikolina	Pro Heidelberg Citymarketing e. V.
Wagner	Gerd	LindA - Bürgerinitiative Leben in der Altstadt von Heidelberg
Wall	Stefanie	Grundschule (Friedrich-Ebert)

Name	Vorname	Institution
Werner-Jensen	Dr. Karin	Verein Alt-Heidelberg e. V.
Wissing	Jana	Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (70)
Zimmermann	Frank	Amt für Stadtentwicklung und Statistik (12)
Zinn	Andrea	Feuerwehr (37)

Drucksache

Odianiam ut faccupuquam idestio strundu ciendanduci

Impressum**Stadt Heidelberg**

Musterstraße 1
XXXXX Heidelberg

Bearbeitung und Koordination

Musteramt A

Text

Musteramt B

Layout

Musteramt C

Fotos

Titelseite, Seite X, X, X, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX: Steffen Diemer

Seite XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX, XX: Stadt Heidelberg

Auflage

1. Auflage, Juli 2016