

Erarbeitung eines Verkehrslenkungs- & -beruhigungskonzepts für die Altstadt: 4. Sitzung des Arbeitskreises

12.12.2017, 16.30 – 21.00 Uhr,
Neuer Sitzungssaal, Rathaus HD

Moderation: Jakob Lenz, team ewen GbR



Inhalt

TOP 1 Begrüßung und Einführung

TOP 2 Vortrag Teil 1 – Skizze des Forschungsprojektes „City Logistik“ durch Prof. Manz, TU Kaiserslautern. Rückfragen und Diskussion

TOP 3 Vortrag Teil 2 - Vorstellung Verkehrslenkung- und -Beruhigungskonzept für die Heidelberger Altstadt durch Hr. Welsch, SSP Consult

TOP 4 Sammlung und Diskussion offener Fragestellungen im Plenum

TOP 5 Diskussion von ergänzenden Maßnahmen in vier räumlich-bezogenen Arbeitsgruppen

TOP 5 Zuschauer-Sequenz

TOP 6 Weitere Themen

TOP 7 Abschluss und Ausblick

Anlagen (zu finden auf Projektwebsite):

Präsentation der Moderation (1)

Präsentation Hr. Prof. Manz (TU Kaiserslautern) (2)

Präsentation Hr. Welsch (SSP Consult) (3)

Top 1 Begrüßung und Einführung

Die Moderation begrüßt die Anwesenden und führt in die Sitzung ein. Zu Beginn verortet sie die heutige Sitzung im Gesamtprozess: *Vorstellung Vorschläge für City-Logistik-Konzept durch Prof. Manz, Entwicklung & Bewertung von Lösungsvorschlägen zum Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzepts durch das Verkehrsbüro– Teil 2*. Im Anschluss stellt sie die Agenda der vierten Sitzung vor, seitens der Teilnehmer gibt es keine Anmerkungen dazu. Auch zur Dokumentation der dritten Sitzung gibt es keine Rückmeldungen. Im Anschluss wird nochmal auf die Spielregeln des Arbeitskreises verwiesen: der Arbeitskreis tagt zwar öffentlich, Beiträge und Rückfragen von Zuschauern sind aber nur innerhalb der dafür vorgesehenen „Zuschauer-Sequenz“ erlaubt.

TOP 2 Vortrag Teil 1 – Skizze des Forschungsprojektes „City Logistik“ durch Prof. Manz, TU Kaiserslautern

Herr Prof. Manz skizziert den Ansatz des geplanten Forschungsprojektes. Projektziel sei es die sog. „letzte Meile“, d. h. die letzte Strecke von Anlieferungen in der Heidelberger Altstadt neu bzw. anders zu organisieren. Aktuell befinde man sich noch in der Phase der Antragsstellung. Herr Prof. Manz unterstreicht, dass es um eine gesamtheitliche Verbesserung der Altstadtsituation gehe:

- Logistik-Verkehre nachhaltig abwickeln,
- Verkehrssicherheit erhöhen,
- wirtschaftliches Betreibermodell,
- neue, nutzerzentrierte Dienstleistungen,
- wiederholte Lieferverkehre durch Digitalisierung vermeiden,
- Attraktivität der Altstadt erhöhen,
- Übertragbarkeit auf andere Situationen.

Die Idee dabei ist: ein digitales, vernetztes und nutzerorientiertes System zu etablieren. Prof. Manz nennt vier zentrale Herausforderungen:

1. Die rechtlichen Rahmenbedingungen,
2. Das digitale System,
3. Das operative System und
4. Beteiligung und Akzeptanz.

Das Projekt gliedert sich in drei Phasen: Planungsphase (2018), Pilotphase (2019) und Evaluation ab (2020). In der anschließenden Diskussion werden folgende Fragenkomplexe angesprochen: Synergieeffekte versus Mehrkosten, Verlängerung der Lieferzeiten, zeitlicher Rahmen des Projektes und rechtliche Zusammenhänge.

Rückfragen aus dem Teilnehmerkreis gibt zu folgenden Aspekten:

Synergien versus Mehraufwand

Herr Prof. Manz erklärt, dass die Altstadt als Ganzes profitieren soll. Es könne zwar Mehraufwände beim Umpacken geben, aber das kleinteilige Zustellen kann durch das neue Konzept auch effizienter sein (z. B. schnelleres, direktes Beliefern, keine Umwege, keine Parkplatzsuche).

Verlängerung der Lieferzeiten als Folge

Nicht unbedingt, aber grundsätzlich möglich. Auch eine Anpassung der Lieferzeiten ist denkbar.

Rechtliche Rahmenbedingungen und Rolle der Stadt Heidelberg

Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement erklärt, dass eine finanzielle Beteiligung der Stadt Heidelberg noch nicht geklärt ist bzw. dann im Gemeinderat entschieden werden muss. Aktuell wird gemeinsam mit der TU Kaiserslautern der Förderantrag an das Land gestellt. Herr Zimmermann (Koordinierungsstelle für Beteiligung) unterstreicht nochmal, dass man bisher lediglich in der Phase der Antragserstellung sei. Ob eine Förderung durch das Land und damit zu einem Projekt komme, sei noch offen und entscheide sich in 2018. Das gelte auch für die Frage, ob und in welcher Form es dazu nochmal eine spezifische Bürgerbeteiligung geben wird.

Verzahnung von Förderprojekt City Logistik und Verkehrsberuhigungskonzept

Herr Beyene vom Amt für Verkehrsmanagement erklärt die Zusammenhänge: Das hier im Arbeitskreis zu erstellende Verkehrsberuhigungskonzept ist dem Förderprojekt der City Logistik zeitlich vorgelagert. Ein neues System der City Logistik hat sich dann den neuen verkehrlichen Begebenheiten anzupassen.

TOP 3 Vorstellung Verkehrslenkung- und -beruhigungskonzept für die Heidelberger Altstadt durch Hr. Welsch, SSP Consult

Herr Welsch (SSP Consult) stellt den aktuellen Stand des Befahrungskonzeptes für die Heidelberger Altstadt vor. Aufbauend auf den in der letzten Arbeitskreissitzung vorgestellten Maßnahmengruppen, schlägt er eine Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkung durch die Einsetzung von Pollern vor. Gegenüber herkömmlichen Zufahrtsbeschränkungen (Schranken/Ketten) haben die Poller den Vorteil, dass eine Befahrung durch Kleinfahrzeuge, z. B. Lastenfahräder möglich sei. Im Betriebskonzept der Poller kann dann geregelt werden, welche Nutzergruppe welche Befahrungsrechte erhält:

- Anwohner mit Dauer-Parkberechtigung: Zufahrtberechtigung fahrzeugbezogen (z.B. RfID an Scheibe geklebt, ggf. Kennzeichenerfassung)
- Logistiker, Handwerker mit regelmäßiger Befahrung: Zufahrtberechtigung fahrzeugbezogen (z.B. RfID-Chipkarte)
- Gewerbetreibende mit regelmäßiger Befahrung: Zufahrtberechtigung fahrzeugbezogen (z.B. RfID-Chipkarte)
- Kunden / Gäste mit einmaliger / unregelmäßiger Befahrung: Einmal-Berechtigung nach Anmeldung (z.B. Nummern-Code, Smartphone + Bluetooth, ggf. Kennzeichenerfassung)
- Laufkundschaft / Einkaufen: Öffentliche frei zufahrbare Parkhäuser / Tiefgaragen
- Rettungsdienste / städtische Dienste: RfID, Chipkarte, Schlüssel

Im Anschluss zeigt Herr Welsch anhand einer Altstadtkarte an welchen Stellen welche Art von Pollern angedacht sind. Für die spätere Gruppenarbeit stehen die Karten nochmal vergrößert zur Verfügung und können im Detail diskutiert werden. Einige Mitglieder des Arbeitskreises machen nochmal darauf aufmerksam, dass das widerrechtliche Befahren von vielen Bereichen der Altstadt aktuell das Kernproblem darstelle und in den Folien deutlicher herausgestellt werden muss.

TOP 4 Sammlung und Diskussion offener Fragestellungen im Plenum

Nach einer kurzen Pause eröffnet die Moderation die Diskussion zum Befahrungskonzept, deren wichtigste Ergebnisse auf Laptop dokumentiert werden:

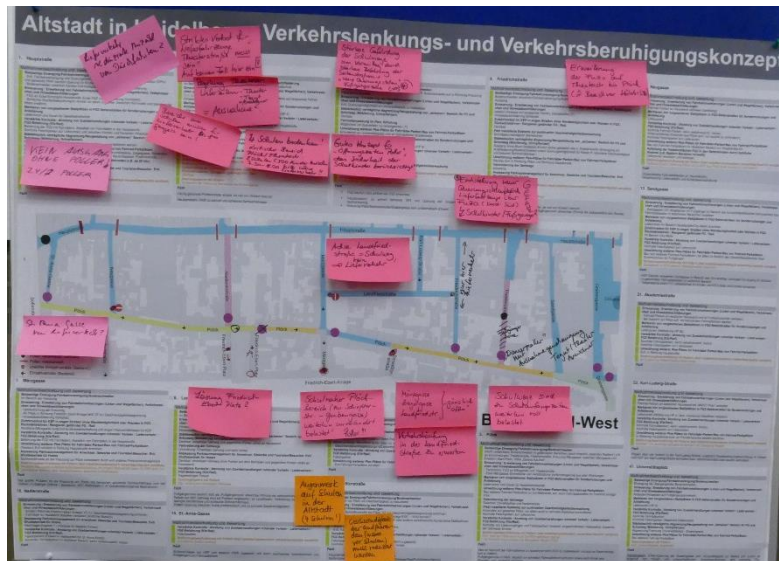
<p>Verständnisfragen:</p>	<p>Betriebskonzept: Zugang der Laufkundschaft zur Altstadt? - Die Laufkundschaft wird in die Parkierungseinrichtungen geleitet.</p> <p>Wie können Menschen mit Sonder-Zufahrtsberechtigung an Orte in der Altstadt (insb. Hauptstraße) kommen? – Es muss geprüft und mit den entsprechenden Interessensvertretern abgestimmt werden, wie das Betriebskonzept hier aussehen müsste.</p>
<p>Hinweise/Fragen zur Umsetzung:</p>	<p>Werden die vorgeschlagenen Maßnahmen auch wirklich die bestehenden Regeln durchsetzen? Wie umgehen mit widerrechtlichem Verhalten? – Vorschläge: Schlupflöcher dichtmachen (auch Poller am Ende von Einbahnstraßen), Sanktionen.</p> <p>Welche Maßnahmen regeln Geschwindigkeiten? – In Präsentation nur Übersicht, an Stellwänden gleich mehr dazu.</p> <p>Unterscheidung zwischen Verkehren tagsüber und nachts berücksichtigen.</p> <p>Wie könnte das Befahrungskonzept zeitlich umgesetzt werden? Staffelung oder alles auf einmal? – Ob und in welchem Zeithorizont das Befahrungskonzept tatsächlich umgesetzt wird, ist in den politischen Gremien zu entscheiden.</p> <p>Ist die Hinweisbeschilderung und Ampelanlage vor den Pollern tatsächlich im vorgestellten Umfang notwendig? – Das ist abzuwägen je nach spezifischer Ein-/Ausfahrtsituation.</p> <p>Ausdehnung der Sperrzeiten prüfen (derzeit Kollision der Lieferzeiten mit Schulwegzeiten am Morgen).</p> <p>Lieferverkehr: Müssen so viele Querungen der Hauptstraße für den Lieferverkehr erlaubt sein?</p> <p>Rückmeldung der Feuerwehr: Anfahrt in der Regel von der Sofienstraße. Die mechanischen Poller in der Hauptstraße sind ein Problem für die Feuerwehr.</p> <p>Notablass für automatische Poller ist notwendig (für Notfälle).</p> <p>Zufahrtsberechtigung darf nicht auf einzelne Fahrzeuge bezogen sein, sie sollte flexibel ausgestellt werden (z. B. Handwerker mit mehreren Dienstfahrzeugen). Vorschlag: z. B. Sensor, Zugangscodes.</p>

	<p>Vorgelegt wurden zwei unabhängige Pollersysteme: 1. Netzunterbrechungen auf der Hauptstraße, betrifft v.a. Lieferverkehr, 2. Zufahrt in die Altstadt von außen (betrifft alle)</p> <p>Einfahrtsbeschränkungen: Viele (Sonder-)Regelungen sind nicht fahrzeugbezogen, das muss berücksichtigt werden im Betriebskonzept.</p> <p>Bei der Ausführung der Poller muss es sich um langfristig funktionierende Systeme handeln.</p> <p>Rückmeldung der Müllabfuhr: Mechanische Poller sind ein Problem. – Vorschlag: besser versenkbar automatische Poller auch auf der Hauptstraße.</p>
Nordost	Wie verändern Poller die Fahrwege von nächtlich an- und abfahrenden Kneipenbesuchern?
Südwest	Theaterstraße / Landfriedstraße: Muss hier Lieferverkehr sein? Nicht jede Straße muss vom Lieferverkehr befahrbar sein.
Südost	<p>These: Busparkplatz am Schloss ist nicht mehr notwendig, da die Bergbahn inzwischen behindertengerecht umgebaut und im Eintrittspreis inkludiert. Gegenargument: Mit Rollatoren/Kinderwagen ist die Nutzung der Bergbahn immer noch schwierig, außerdem reiche die Kapazität der Bergbahn nicht aus.</p> <p>Östliche Altstadt: Zwischen P12 und P13 braucht es auch verkehrsberuhigende Maßnahmen.</p>

TOP 5 Diskussion von ergänzenden Maßnahmen in vier räumlich-bezogenen Arbeitsgruppen

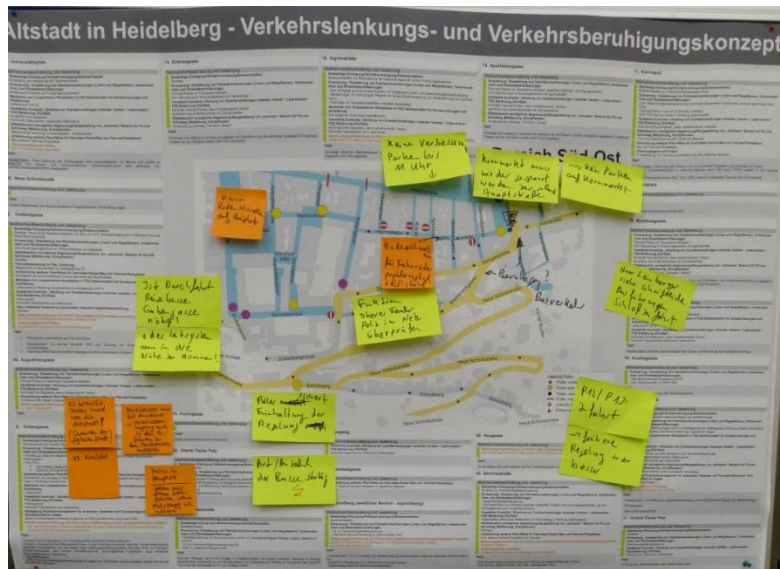
Die Moderation erklärt, dass die noch offenen Detailfragen in vier räumlich bezogenen Arbeitsgruppen vertieft werden können. Es geht nicht darum, jede einzelne Maßnahme zu diskutieren und zu bewerten, sondern abzuschätzen, wie sich der Verkehr nach Umsetzung dieses Maßnahmenstrahles in diesem Quadranten entwickeln würde und wie das mit den Zielen des Arbeitskreises korrespondiert. Herr Welsch erläutert daraufhin die Legende der Karte. Die Plakate finden Sie größer im Anhang. Die formulierten Hinweise und Anregungen aus der Sitzung finden Sie als Stichpunkte unter den abfotografierten Stellwänden.

Ergebnisse Gruppe Süd-West



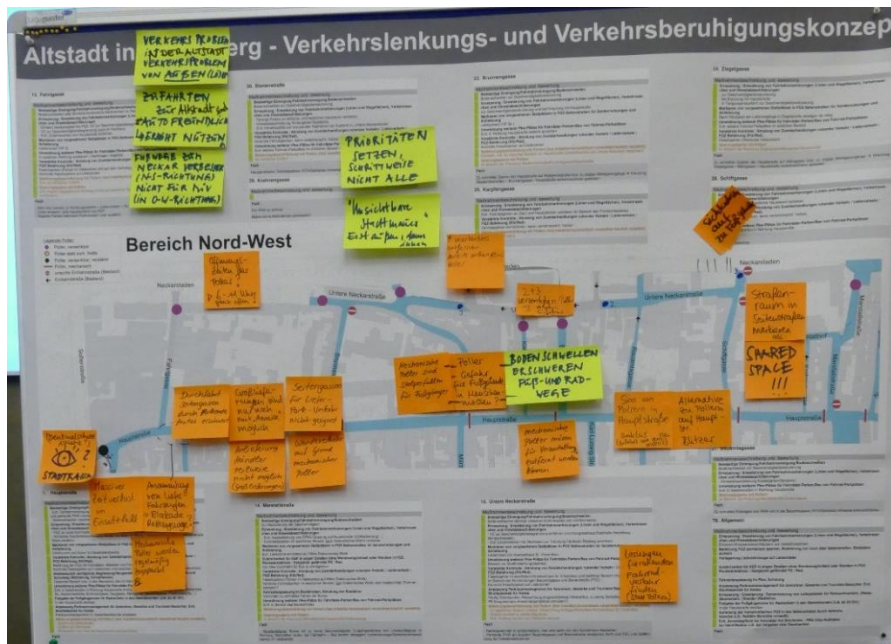
- Lieferverkehr: Ist insgesamt eine reduzierte Anzahl von Durchfahrten möglich?
- Striktes Verbot für Lieferfahrzeuge in der Theaterstraße muss sein!
- Es braucht eine Sonderregelung für die zeitliche Belieferung der Institutionen in der Theaterstraße:
 - Theater
 - Tegut (neuer Supermarkt)
 - Anwohner
 - Ausnahme?
- Bereiche um Schulen müssen für Lieferverkehr bis 8:00 geregelt sein!
- 4 Schulen bedenken! Kritischer Bereich Plöck/ Theaterstraße: 2 Schulen (500 Kinder zwischen 7:30 – 8:00) Bitte ohne Lieferverkehr!!
- Stärkere Gefährdung der Schulwege am Vormittag durch stärkere Befahrung der Seitenstraßen und „neue Querungsstellen“ Fußgängerzone
- Gutes Konzept für „Öffnungszeiten Poller“ das Sicherheit der Schulkinder berücksichtigt!
- Achse Landfriedstraße = Schulweg => Kein Lieferverkehr
- Kein Ausgang ohne Poller! 24/7 Poller
- St. Anna Straße kein Lieferverkehr?
- Lösung Friedrich-Ebert-Platz?
- Schulnaher Plöck Bereich (zw. Schießstorstr. – Grabengasse) bleibt durch das vorgeschlagene Konzept weiterhin unverändert belastet! Hier braucht es einen zusätzlichen Poller!!
- Märzgasse, Ziegelgasse, Landfriedstr. → gänzlich öffnen
- Augenmerk auf Schulen in der Altstadt (4 Schulen!)
- Geschwindigkeit der Radfahrenden (insbesondere vor Schulen muss reduziert werden)
- Schulwege sind zu Schulanfangszeiten weiterhin voll belastet
- Entstehung neuer Querungsstellen durch Lieferfahrzeuge über Fußgängerzone (Nord-Süd) Gefahr: Schulkinder/ Fußgänger
- **Zentrales Diskussionsergebnis: Grundsätzlich wird die Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkung durch Poller begrüßt. Es gibt Bedenken, dass durch ein neues Befahrungskonzept mit Pollern der Lieferverkehr innerhalb der Lieferzeiten zunehmen wird. Deshalb wird empfohlen, die Lieferzeiten auf nach 08.00 Uhr morgens zu verschieben, um die Schulwegzeiten frei von Verkehr zu halten. Auch wurde in der Gruppe vorgeschlagen, dass die Poller im inneren Bereich (Hauptstraße) nur dann oben sind, wenn die Zufahrtspoller im äußeren Bereich unten sind.**

Ergebnisse Gruppe Süd-Ost



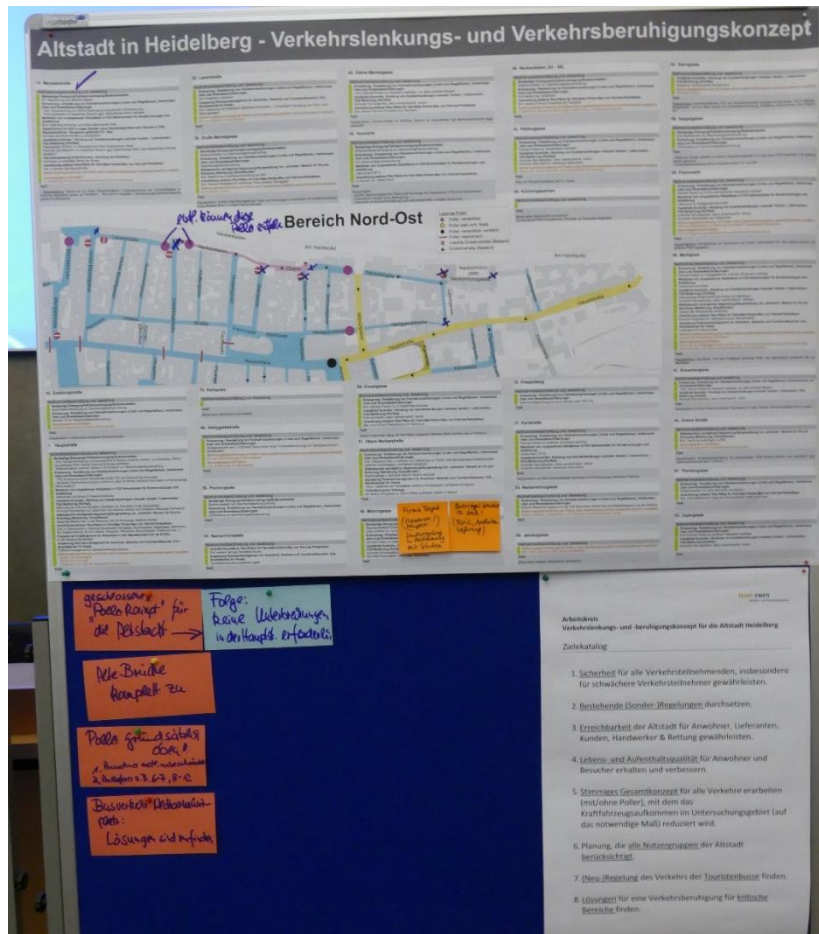
- Keine Verbesserung Parken bis 11 Uhr
- Kornmarkt muss wieder gesperrt werden zur Hauptstraße → frühere Sitzbank hatte diese Funktion und wurde offenbar entfernt
- Kein Parken auf Kornmarkt
- Bodenschwellen für Fahrräder und Rollstühle problematisch
- Keine Bodenschwelle auf Uniplatz
- Ist Durchfahrt Reisebusse Grabengasse nötig? Oder Leitsystem um in die Nähe zu kommen?
- Es braucht Poller um die Altstadt! (Chancen der digitalen Stadt) vs. Freiheit
- Idee: Parkhäuser nur für Anwohner → Verkehrsberuhigung auch in den Zufahrten zu den Parkhäusern möglich?
- Poller in Hauptstr. – Idee: Sollten nur dann hochfahren, wenn Fahrzeuge sich nähern
- Poller sichert Einhaltung der Zufahrt zum Schlossberg: Geltende Regelung zur Art/ Anzahl der Busse zunächst strittig, konnte dann aber geklärt werden.
- Diskussionsergebnis: Technisch sicherstellen, dass künftig nur die Busse hochfahren dürfen, die auch einen Parkplatz am Schloss reserviert haben.
- P12/P13: Zufahrt → Frühere Regelung war besser: Prüfauftrag an das Verkehrsmanagement: welche Änderungen gab es und wie könnte eine künftige Regelung aussehen? Dabei auch Funktion oberer Fauler Pelz im Netz überprüfen
- Herr Leinberger: Siehe Schriftliche Ausführung zum Thema Schlosszufahrt im Anhang

Ergebnisse Gruppe Nord-West



- Um die Verkehrsprobleme in der Altstadt zu lösen, müssen die Verkehrsprobleme von außen gelöst werden.
- Zufahrten zur Altstadt sind zu autofreundlich → das führt zur erhöhten Nutzung der Zufahrten
- Fußwege zum Neckar verbessern (N-S Richtung, von der Altstadt aus über die B37 zum Neckarufer), nicht für MIV (in O-W Richtung); dabei Sichtachsen auf Zufußgehende einrichten (Sicherheit)
- Welche Öffnungszeiten der Poller sind vorgesehen? 6-11 Uhr ganz offen oder nur für Lieferverkehr?
- Prioritäten setzen, schrittweise, nicht alle (auf einmal)
- „Unsichtbare Stadtmauer“ erst außen, dann innen
- (vgl. Karte: 1) (Problem:) Unerlaubtes Entfernen bereits vorhandener Poller
- (vgl. Karte: 2+3) versenkbare Poller wegen verbotenen Einfahrens
- Bodenschwellen erschweren Fuß- und Radwege
- Mechanische Poller sind Stolperfallen für Fußgänger
- Stellen Poller eine Gefahr für Fußgehende in Menschenmassen dar?
- Mechanische Poller müssen für Veranstaltungen entfernt werden können
- Sinn von Pollern in Hauptstraße unklar (Zufahrt von außen wäre doch schon gesperrt)
- Alternative zu Poller auf Hauptstr.: Blitzer
- Straßenraum in Seitenstraßen markieren als Shared Space!
- Lösungen für ruhenden Fahrradverkehr finden (statt Pollern)
- Durchfahrt in den Seitengassen durch parkende Autos erschwert (insbes. für Feuerwehr und Müllabfuhr)
- Seitengassen für Liefer-Park-Verkehr nicht geeignet
- im Falle einer Einführung des Pollervorschlags sind Großlieferungen sind nur noch mit „Ameise“ möglich
- Anlieferungen für Händler teilweise nicht möglich (Großlieferungen)
- Wendeverkehr aufgrund mechanische Poller
- Werden die Poller den Belangen des Denkmalschutzes gerecht werden? Passen die Poller in die Ästhetik des Stadtraums?
- Am Anfang der Hauptstraße (aus Richtung Sofienstr.): Massiver Zeitverlust im Einzelfall durch Poller
- Am Anfang der Hauptstraße (aus Richtung Sofienstr.): Kann eine Ansammlung von Lieferfahrzeugen hier zur Blockade der Rettungswege führen?
- Mechanische Poller werden regelmäßig zugesperrt

Ergebnisse Gruppe Nord-Ost



- Firma Tegut (Theaterstr./ Hauptstr.): Sonderregelung in Abstimmung mit Schulen
- Querriegel braucht es doch! (Taxis, Apothekenlieferung)
- Geschlossenes „Pollerkonzept“ für die Altstadt Folge →: keine Unterbrechungen in der Hauptstraße erforderlich
- Alte Brücke komplett zu Poller grundsätzlich oben!
- Anwohner teilweise unbeschränkt
- Anlieferung z.B. 6-7, 8-12
- Busverkehr Neckarmünzplatz: Lösungen sind zu finden

TOP 5 Zuschauer-Sequenz

Zum Schluss der Sitzung erhalten die Zuschauer die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Anmerkungen zu machen. Folgende Aspekte werden angesprochen:

1. Es braucht eine Unterscheidung zwischen Paket- und Lieferdienst. Es gibt bereits ein Logistikkonzept, das nicht funktioniert.
2. Es braucht zusätzliche Kontrollen, auch wenn die Poller kommen.

TOP 6 Weitere Themen

Es wird vorgeschlagen, in einer der nächsten Sitzungen das für das Sicherheitsaudit zuständige Büro Leven nochmals in den Arbeitskreis einzuladen (u.a. wegen Ergebnissen Schulbefragung zu Unfallstatistiken). Es wird entgegnet, dass das Büro bereits seine Ergebnisse im Arbeitskreis vorgestellt habe. Herr Zimmermann schlägt einen Kompromiss vor: der Austausch kann auch direkt zwischen Herrn Welsch und dem Büro Leven erfolgen. Herr Welsch berichtet dann darüber im Arbeitskreis.

Auch wird nochmal darauf hingewiesen, relevante Unterlagen für die Sitzung möglichst frühzeitig vor den kommenden Sitzungen zu verschicken.

Top 7 Termine

Die Moderation bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und nennt die nächsten Termine für Sitzungen des Arbeitskreises:

5. Sitzung	29.01.2018
Öffentliche Veranstaltung	27.02.2018
6. Sitzung	noch offen

8 Teilnehmerliste:

Name	Vorname	Institution	Unterschrift
Bartholomé	Franz	Bezirksbeirat Altstadt	anwesend
Bayer	Elke	Amt für Stadtentwicklung und Statistik (12)	anwesend
Beyene	Gli	Amt für Verkehrsmanagement (81) - Konzeptionelle Verkehrsplanung / ÖPNV	anwesend
Dressler	Thomas	HWK Neckar-Odenwald	anwesend
Faust-Exarchos	Gabriele	Bürger 1 Altstadt	anwesend
Favorat	Jan	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	anwesend
Gallimore	Daniel	Behindertenverbände	anwesend
Gruber	Hans-Peter	Interessengemeinschaft Verkehr	anwesend
Guntermann	Gerd	Bezirksbeirat Altstadt	anwesend
Guntermann	Petra	Bürger 2 Altstadt	Anwesend
Hemler	Werner	Bürger 3 Altstadt	anwesend
Iso-Kokkila	Krisitiina	Gästeführer/Stadtrundfahrten	anwesend
Kern	Albrecht	Bürger 5 Handschuhsheim	anwesend
Koinegg	Christian	Kindertagesstätten	anwesend
Kraft	Michael	Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (70)	anwesend
Kuch	Jürgen	Bürgeramt (15)	anwesend
Leinberger	Peter	LINDA	anwesend
Lottermann	Rudolf	Bürger 4 Bergheim	anwesend
Manz	Prof. Wilko	TU Kaiserslautern	anwesend
Möller	Ellen	Kinderbeauftragte	anwesend
Mellinger	Nicolas	TU Kaiserslautern	anwesend
Müller	Michael	Stadtplanungsamt (61)	anwesend

Müller	Paul	Verein Alt-Heidelberg e. V.	entschuldigt
Ott	Elke	Elternvertretung Weiterführende Schulen	anwesend
Pöschko	Thomas	Heidelberg Marketing GmbH	anwesend
Schweizer	Isabell	Friedrich-Ebert-Grundschule	anwesend
Seber	Gerd	Bundesverband Paket & Express Logistik BIEK e.V.	anwesend
Thewalt	Alexander	Amt für Verkehrsmanagement	anwesend
Visevic	Nikolina	Pro Heidelberg Citymarketing e. V.	anwesend
Welsch	Michael	SSP Consult	anwesend
Werner-Jensen	Dr. Karin	Vors. Verein Alt-Heidelberg e. V.	anwesend
Wissing	Jana	Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung (70)	anwesend
Zimmermann	Frank	Amt für Stadtentwicklung und Statistik (12)	anwesend
Zinn	Andrea	Feuerwehr (37)	anwesend

Moderation

Jünger	Annkatriin	team ewen GbR	anwesend
Lenz	Jakob	team ewen GbR	anwesend