

# Erarbeitung eines Verkehrs- lenkungs- und -beruhigungs- konzept für die Altstadt: Öffentliche Abschlussveranstaltung

27.02.2018, 18.00 – 21.00Uhr,  
Palais Prinz Carl, Spiegelsaal

Moderation: Yvonne Knapstein, Jakob Lenz, team ewen GbR



# Agenda

TOP 1 Begrüßung und Einführung

TOP 2 Rückblick auf den bisherigen Arbeitsprozess im Arbeitskreis durch Moderation und Mitglieder des Arbeitskreises

TOP 3 Vorstellung des Konzeptentwurfs durch Hr. Welsch, Verkehrsgutachter SSP Consult

TOP 4 Vertiefte Diskussion an sechs Ständen mit unterschiedlichen Schwerpunkten/Teilkonzepten

TOP 5 Gesamtschau und Ausblick

TOP 6 Verabschiedung und Dank

Anlagen (zu finden auf der Projektwebseite):

Präsentation der Moderation (1)

Präsentation Verkehrsgutachter SSP Consult (2)

## TOP 1 Begrüßung und Einführung

Herr Thewalt, Leiter Amt für Verkehrsmanagement, begrüßt die Teilnehmenden stellvertretend für den erkrankten Ersten Bürgermeister, Herrn Odszuck. Er dankt allen Teilnehmern für ihr Interesse und ordnet die heutige Sitzung in den übergeordneten städtischen Kontext ein: nach dem tragischen Unfall in der Theaterstraße vor 2 Jahren habe man ein umfangreiches Sicherheitsaudit für die gesamte Stadt rund um Schulen, Kindergärten, Spielplätzen und Senioreneinrichtungen in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Beschlussvorlage zum Sicherheitsaudit sei vom Gemeinderat auch der Auftrag an die Verwaltung gegangen, zu prüfen ob und wie sich eine Installation von automatischen Pollern in den verkehrsberuhigten Zufahrtsstraßen - unter Umständen auch nicht verkehrsberuhigte Abschnitte wie Plöck - der Altstadt verwirklichen lässt. Am 18.5.17 beschloss der Gemeinderat dann, dass ein Verkehrsberuhigungskonzept mit den damit verbundenen Anpassungen des Verkehrsnetzes entwickelt wird und Bürgerinnen und Bürger, Anwohner und Nutzer der Altstadt, Gewerbetreibende, Institutionen und Interessensgruppen aus der Altstadt einbezogen werden sollen. Dazu war ein Arbeitskreis einzurichten, der gemeinsam mit einem Verkehrsplanungsbüro SSP Consult einen Vorschlag für ein entsprechendes Konzept und der damit verbundenen Anpassung des Verkehrsnetzes erarbeiten soll.

Nach fünf Arbeitskreissitzungen liegt nun ein Konzeptentwurf zur Verkehrsberuhigung und -lenkung in der Altstadt vor. An der heutigen Veranstaltung soll dieses Konzept vorgestellt, Hinweise und Anregungen der Bürger aufgenommen und in einer weiteren Sitzung des Arbeitskreises rückgekoppelt werden.

## TOP 2 Rückblick auf den bisherigen Arbeitsprozess im Arbeitskreis durch Moderation und Mitglieder des Arbeitskreises

Die Moderation gibt einen kurzen Rückblick auf die Arbeitsweise im Arbeitskreis (siehe Anlage 1): man habe in fünf Sitzungen fortlaufend das Konzept weiterentwickelt. Zu Beginn sei im Arbeitskreis ein Zielekatalog entwickelt worden, der für die spätere Bewertung der Maßnahmen diene. Der eigentlichen Konzeptentwicklung sei eine Bestandsaufnahme und Mängelanalyse vorangegangen. Fachlich sei das Konzept durch den Verkehrsgutachter von SSP Consult erstellt worden, der in den Sitzungen des Arbeitskreises die Arbeitsstände vorstellte und Hinweise und Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis aufgenommen habe.

Zielsetzung des Arbeitskreises sei *ein möglichst breit getragenes Konzept zur Verkehrslenkung und –beruhigung in der Altstadt.*

Beteiligungsgegenstand sei *die Anpassungen des Verkehrsnetzes, das Setzen von versenkbaren Pollern, der Lieferverkehr (City-Logistik-Konzept) und der ruhende Verkehr unter Sicherheitsaspekten.*

Im Anschluss stellte die Moderation die Mitglieder des Arbeitskreises vor. Anschließend berichteten zwei Vertreter des Arbeitskreises von ihren Eindrücken aus der Arbeit im Arbeitskreis: Herr Guntermann (Bezirksbeirat Altstadt) lobte den vorliegenden Entwurf, er selbst habe schon vor Jahren auf die Notwendigkeit einer solchen Befahrungsbeschränkung durch Poller hingewiesen. Herr Wagner (Initiative LindA) erklärte, dass er zu Beginn Sorge hatte, dass zu wenige Bürger im Arbeitskreis vertreten seien. Diese Sorge habe sich aber als unberechtigt erwiesen. Beide Vertreter zeigten sich positiv überrascht wie zielorientiert und konstruktiv man sich im Arbeitskreis auf einen gemeinsamen Weg und eine inhaltliche Richtung verständigte.

## TOP 3 Vorstellung des Konzeptentwurfs durch Hr. Welsch, Verkehrsgutachter SSP Consult

Herr Welsch präsentiert den aktuellen Arbeitsstand des Konzeptentwurfes (siehe Anlage 2). Zu Beginn fasst er die wichtigsten Ergebnisse der Mängelanalyse zusammen:

- Hohes Fahrzeugaufkommen in der Fußgängerzone Hauptstraße
- Schwieriges Miteinander Fußgänger / Kfz / Rad
- Überhöhte Geschwindigkeit von Kfz und Rad
- Empfindung von überhöhter Geschwindigkeit durch Kfz und Busse, teilweise durch Radfahrer
- Hohe Frequenz an Lieferfahrzeugen in der FGZ im zeitlichen Erlaubnisbereich
- Hohe Fahrradgeschwindigkeiten in Fahrradstraße Plöck
- Straßenquerungen erschwert und riskant
- Fußgängerzone wird widerrechtlich befahren
- Fahrverhalten Linien- und Touristenbusse häufig zu schnell, zu enge Kurvenfahrt oder in Fußgängerzone
- Parkraumsituation Kfz und Fahrräder häufig stark überlastet

- Aufmerksamkeitserhöhung auf Schulwegen und im Umfeld von Schulen erforderlich
- Seitenstraße unsicher für Fußgänger und Schüler
- Nicht vorhandene oder schmale Gehwege
- Rangier- und Wendevorgänge von Liefer-Fahrzeugen und Handwerkern gefährlich
- Beschilderung teilweise beschädigt, unleserlich, uneinheitlich
- Ausweisung von Geschwindigkeiten fehlt teilweise

Danach stellt Herr Welsch die sechs Teilkonzepte vor:

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

Zielsetzung sei, die schon bestehende reglementierte Befahrung der Altstadt durch bauliche Zufahrtsbeschränkungsmaßnahmen zu unterstützen / tatsächlich durchzusetzen. Das Konzept sehe aktuell drei Ausbaustufen vor:

Grundausbau:

- Automatisch versenkbare Poller an den Zufahrten zur Hauptstraße
- Ergänzt durch ein komfortables Bediensystem, zur Abgrenzung unberechtigter Zufahrten,
- Baulich verstärkte Poller im Bereich der Gefahrenvorsorge

Ausbaustufen:

- Steuerbare Absperrung der Ausfahrtstraßen (von der Hauptstraße wegführende Einbahnstraßen)
- Steuerbare Unterbindung der Längsbefahrung in der Hauptstraße
- Ergänzende Absperrungen in den Randbereichen

Im Anschluss wurden folgende Fragen aus dem Publikum gestellt:

Ob die Möglichkeit bestünde, zusätzliche Parkplätze außerhalb der Altstadt zu schaffen und durch einen Shuttle Service in die Altstadt zu bringen? Herr Welsch erklärt, dass im Rahmen der Logistikbetrachtung in der Altstadt mögliche Flächen untersucht wurden. Es herrsche insgesamt eine Flächenknappheit, außerdem seien die vorhandenen Parkhausplätze ausreichend bzw. nicht voll ausgelastet und ein Shuttle Transport würde zusätzliches Verkehrsaufkommen bedeuten.

Ein weiterer Anwohner fragt, ob es besondere Unfallschwerpunkte in der Altstadt gäbe und diese Frage betrachtet worden sei? Herr Welsch erklärt, dass die Daten zur Unfallstatistik in die Bestandsaufnahme miteingeflossen seien, dabei jedoch keine Auffälligkeiten im Sinne eines „Unfalls Hot-Spots“ erkannt wurden.

Eine weitere Nachfrage betrifft die Situation zwischen 6 und 11 Uhr. Diese Problematik würde durch die Befahrungsbeschränkung ja nicht gelöst, die Altstadt wäre in diesem Zeitraum weiterhin frei befahrbar? Grundsätzlich ja, antwortet Herr Welsch, aber es seien zusätzliche Maßnahmen im Konzept vorgesehen: klarer abgegrenzte Fußgängerbereiche und andere bauliche Maßnahmen. Außerdem wird für besonders sensible Schulbereiche empfohlen, die Anlieferungszeiten der City Logistik auf die Zeit nach Schulbeginn zu verschieben (z.B. 8-11 Uhr).

Ob die Große Mantelgasse denn durch das Befahrungskonzept nicht reglementiert sei, so eine weitere Frage. Die Große Mantelgasse sei nach wie vor Einbahnstraße, eine Ausfahrtsbeschränkung durch einen Poller sei erst in der Ausbaustufe des Konzeptes vorgesehen, so die Antwort des Verkehrsgutachters.

Die Theaterstraße und die Sicherheit von Schülern und Kindern sei ihm ein zentrales Anliegen, führt ein weiterer Anwohner aus. Neben der Befahrungsbeschränkung brauche es weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in diesem Bereich. Der angesprochene Bereich zwischen Schule und Spielplatz würde neben der Befahrungsbeschränkung auch baulich geschützt durch eine Einengung der Fahrbahn an dieser Stelle, so dass an dieser Stelle keine Begegnung von Kraftfahrzeugen möglich ist, erklärt Herr Welsch. Zusätzlich sehe das Konzept vor, die Befahrung in diesem Bereich noch stärker zu reglementieren als in den übrigen Zufahrtsstraßen zur Hauptstraße.

Dann wird der vorgesehene Poller an der Schlossstraße angesprochen: wie denn die Institutionen oberhalb des Pollers erreicht werden können? Dieser Poller betreffe in der Grundausbaustufe nur Reisebusse, die nach dem Konzept nur noch nach dem Erwerb einer Parkgenehmigung für den Parkplatz am Schloss einfahren dürften.

Eine weitere Nachfrage betrifft die Plöck: warum die Plöck im Befahrungskonzept ausgespart bliebe, will ein weiterer Teilnehmer wissen? Die Plöck wurde selbstverständlich mitbetrachtet, erklärt Herr Welsch. In der Ausbaustufe seien auch Poller angedacht.

## **TOP 4 Vertiefte Diskussion an sechs Ständen mit unterschiedlichen Schwerpunkten/Teilkonzepten**

Die Moderation erklärt die Methodik: an insgesamt sechs Ständen könne man sich jetzt vertieft mit dem Konzeptentwurf auseinandersetzen. Insgesamt gebe es drei Runden, man könne sich also zu drei thematischen Schwerpunkten informieren und Hinweise/Anregungen formulieren. An jedem Stand seien Vertreter aus dem Arbeitskreis und der Verwaltung ansprechbar. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse aus den Gruppendiskussionen zusammengefasst, die Ergebnisse im Original finden sich im Anhang.

### **Ergebnisse Befahrungskonzept**

Grundsätzlich wurde das vorgeschlagene Befahrungskonzept positiv angenommen. In der Diskussion um das Stufenmodell wurde empfohlen, man solle die „Ausbaustufen nicht aus den Augen verlieren“ und in absehbarer Zeit die Umsetzung prüfen / umsetzen. Gleichzeitig wurde aber auch auf den finanziellen Aufwand hingewiesen. Auch wurde angeregt, einige Poller der Ausbaustufe (Neckarmünzplatz, Große Mantelgasse, Unterer Fauler Pelz, Untere Neckarstraße, Plöck) bereits im Grundausbau vorzusehen. Darüber hinaus wurden einzelne Hinweise aufgenommen: glatterer Fahrbahnbelag für Radfahrer vorsehen, Anpassung Betriebszeiten Bergbahn auf Öffnungszeiten Schloss, Prüfung ob die Sperrzeiten der Alten Brücke zugunsten der Attraktivität für den Tourismus verlängert werden könnten. In der Diskussion wiesen die fachlichen Ansprechpartner der Verwaltung nochmal darauf hin, dass das Befahrungskonzept keine neuen Verkehrsregeln vorsehe, sondern lediglich vorhandene Regeln effizienter umsetzen wolle.

### **Ergebnisse Betriebskonzept**

Auch in der Arbeitsgruppe Betriebskonzept wurde der vorliegende Entwurf grundsätzlich gelobt und eine schnelle Umsetzung der Ausbaustufen empfohlen. Auch wurde vorgeschlagen, an den Ausfahrtsstraßen Große Mantelgasse, Neckarstaden/Alte Brücke und Neckarmünzplatz bereits im Grundausbau Poller vorzusehen. In der Diskussion wurde deutlich, dass das im Detail noch auszugestaltende Betriebskonzept für eine erfolgreiche Umsetzung des Gesamtkonzeptes entscheidend sei. Hierzu wurden bereits einige Detailfragen angesprochen: Berechtigungen für Car Sharing PKWs und Mietwagen, Kosten für Berechtigungen, Einrichtung der Servicestelle. Die Vertreter der Verwaltung erklärten, man habe diese Detailfragen im Blick, abschließend können diese aber erst nach einem Beschluss für ein Befahrungskonzept abgearbeitet werden. Grundsätzlich gelte auch hier, dass das Betriebskonzept zunächst nur geltende Regelungen/Genehmigungen etc. umsetze.

### **Ergebnisse Logistikkonzept**

In dieser Gruppe wurden sowohl Chancen der neuen Regelung wie auch die möglichen Risiken eingebracht. Man erhoffe sich u.a. weniger externe Einfahrten, eine höhere Aufenthaltsqualität und eine geordnete City Logistik. Es seien allerdings noch Ergänzungen des Konzeptes durch weitere Regelungen zur City Logistik (z.B. Belieferung durch Lastenräder nach 11.00 Uhr) wichtig. Als mögliche Risiken wurden die erwartbaren Kosten der vorgestellten Maßnahmen insgesamt genannt. Im Falle erschwerter Zulieferbedingungen durch das Konzept wurde das Risiko einer möglichen Verlagerung des Handels außerhalb der Altstadt gesehen. Der Wettbewerb zwischen Logistikern wurde als Hemmnis für ein neues, unternehmensübergreifendes Verteilsystem auf der letzten Meile gesehen. Ein neues Verteilsystem würde Flächen für sogenannte Micro-Depots (Sammelabholstationen) benötigen. In der Diskussion machten die Experten nochmal deutlich, dass das bestehende Logistikkonzept zunächst erhalten bleibe. Auch hier gelte die Faustregel: das Konzept fördere die Einhaltung bestehender Regelungen (z.B. keine uneingeschränkte Einfahrt für Logistikfahrzeuge nach 11.00 Uhr).

### **Ergebnisse Schulwegsicherungskonzept**

Auch die Gruppe Schulwegsicherungskonzept begrüßt den Konzeptentwurf und weist auf einige Aspekte hin. So wurde auch in dieser Gruppe davor gewarnt, dass die Ausfahrtsstraßen verstärkt widerrechtlich befahren werden könnten. So müsse der Gemeindevollzugsdienst in der Phase des Grundausbaus verstärkt Kontrollen durchführen, auch sollte in der Hauptstraße Geschwindigkeiten der PKWs überwacht werden. Allgemein werden die überhöhten Geschwindigkeiten als große Gefahr für die Sicherheit der Schulwege erachtet, weitere bauliche Maßnahmen wie Einengungen sollten ergänzt werden. Auch wird darauf hingewiesen, dass die östlich der Altstadt verlaufenden Schulwege im Konzept ergänzt werden müssten.

### **Ergebnisse Parkierungskonzept**

In der Gruppe Parkierungskonzept wurden mögliche Auswirkungen auf das Parken in der Altstadt sehr lebhaft diskutiert. Zunächst ginge es um die Frage, von welchen Zahlen/Fakten zu Parkplätzen in der Altstadt man denn ausgehen würde? Wegfallende Parkplätze müssten an anderer Stelle geschaffen werden oder der Wegfall wäre zeitlich zu entzerren. Grundsätzlich aber wurde der Ansatz im Konzept begrüßt. Auch wurde deutlich, dass Anwohnern das Parken in der Altstadt erleichtert werden müsse bzw. (weiterhin) eine Bevorzugung gegenüber externen Nutzern haben sollten. In diesem Zusammenhang wurde die Regelung zu Besucherparkausweisen in Heidelberg angesprochen. Vertreter der Verwaltung erklärten, dass die Regelung aktuell überprüft werde. Auch wurde der Vorschlag gemacht, dass Anwohnerparkplätze in Parkhäusern ermöglicht werden sollten. Aus dieser Gruppe kam auch der Hinweis, dass das Thema „Umgang mit Radfahrern“ insgesamt im Konzept stärker beleuchtet werden sollte.

### **Ergebnisse Lenkungskonzept**

In dieser Gruppe wurde diskutiert, dass sowohl die Standorte als auch die Höhe der Beschilderungen überprüft werden müsse. Auch müsse die Lenkung des Reisebusverkehrs präzisiert werden. Im Bereich Karl-Ludwig- / Friedrich / Hauptstraße wäre eine bessere Lenkung erforderlich. Insgesamt solle auf Barrierefreiheit für Kinderwagen und Senioren geachtet werden. Im Detail wurde der Zustand in der Leyergasse angesprochen und kritisiert, hier kämen Touristenströme wie auch ein deklariertes Fahrradweg zusammen und der Fahrbahnbelag bestünde aus Kopfsteinpflaster. Insgesamt aber, so auch der Tenor in dieser Gruppe, ziele das Konzept in die richtige Richtung.

## **TOP 5 Gesamtschau und Ausblick**

Die Moderatoren der Arbeitsgruppen stellen die wichtigsten Ergebnisse im Plenum vor. Es wird deutlich, dass eine Befahrungsbeschränkung für die Heidelberger Altstadt durch das Setzen von Pollern von den Teilnehmern insgesamt begrüßt werde. Die wichtigsten Rückmeldungen des Abends werden von der Moderation in vier Punkten zusammengefasst:

1. eine schnelle Umsetzung der Ausbaustufen und ggf. Einbezug weiterer Maßnahmen in Grundausbaustufe,
2. eine sorgfältige Ausarbeitung des Betriebskonzeptes unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und Berechtigungen,
3. eine verstärkte Kontrolle und Überwachung während der Grundausbaustufe, um Schlupflöcher und widerrechtliches Befahren zu ahnden.
4. eine stärkere Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Altstadt, sowohl in der Fußgängerzone / Hauptstraße als auch in den Seitenstraßen.

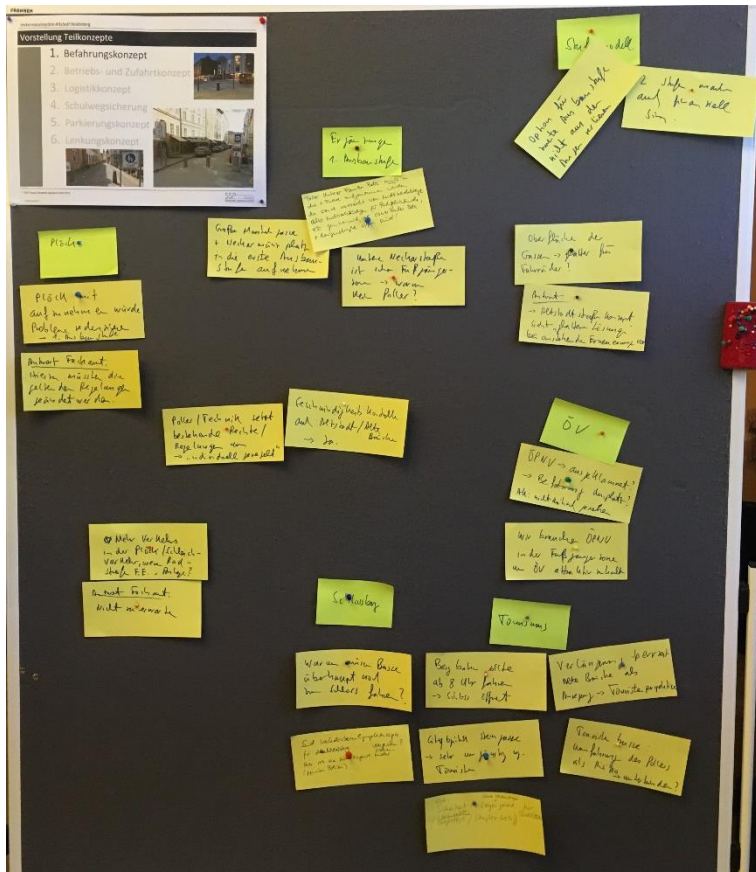
Dann gibt die Moderation einen Ausblick auf das weitere Vorgehen: der Verkehrsgutachter passt das Konzept gegebenenfalls aufgrund der geprüften Hinweise aus der heutigen Veranstaltung an. Am 21.03.2018 werden die Ergebnisse des heutigen Tages im Arbeitskreis besprochen, das fortgeschriebene Konzept gesichtet und der Umgang damit geklärt. Ziel des Arbeitskreises ist, das Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept als Empfehlung an die Verwaltung zu geben, die daraus eine Vorlage für die politischen Gremien erstellt.

## **TOP 6 Verabschiedung und Dank**

Herr Thewalt bedankt sich bei allen Teilnehmern für ihre konstruktive Mitarbeit. Die Fachverwaltung plant nach der letzten Sitzung des Arbeitskreises im März das gegebenenfalls weiter entwickelte Konzept mit einer Beschlussempfehlung dem Gemeinderat vorzulegen. In diesem Falle könnte der Gemeinderat schon im Herbst über den Konzeptentwurf entscheiden. Aus seiner Sicht komme es jetzt auf ein schlüssiges Betriebskonzept an. Eines stünde aus seiner Sicht aber jetzt schon fest: in Richtung lebenswerte Altstadt habe man heute Abend einen Riesenschritt getan.

## Anlage - Ergebnisse der Arbeitsgruppen

### AG 1 – Befahrungskonzept



#### Plöck

- Plöck mit aufzunehmen würde Probleme reduzieren  
→ 1. Ausbaustufe
- **Antwort Fachamt:**  
Hierzu müssten die geltenden Regelungen geändert werden.

#### Ergänzungen 1. Ausbaustufe

- Große Mantelgasse + Neckarmünzplatz in die erste Ausbaustufe aufnehmen
- Poller Unterer Fauler Pelz muss in die 1. Phase aufgenommen werden, da sonst verstärkt von Nichtheidelbergern also Nichtortskundigen für Parkplatzsuche etc. genutzt wird, wenn Oberer Fauler Pelz + Zwingerstraße offen sind.
- Untere Neckarstraße ist schon Fußgängerzone → warum kein Poller?

#### Stufenmodell

- Option für zweite Ausbaustufe nicht aus den Augen verlieren
- 2 Stufen machen auch finanziell Sinn (weitere Ausbaustufen nur bei tatsächlichem Bedarf)
- Oberflächen der Gassen → glatter für Fahrräder?  
**Antwort:**  
→ Altstadtstraßenkonzept sieht glattere Lösungen bei anstehenden Erneuerungen vor
- ÖV
- ÖPNV → ausgeklammert? → Befahrung Uniplatz?



- Antwort: nicht kritisch zu sehen
- Wir brauchen ÖPNV in der Fußgängerzone (Uniplatz) um ÖV attraktiv zu halten
  - Poller / Technik setzt bestehenden Rechte / Regelungen um → Die Zufahrtsrechte unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohner, Handwerker, Lieferdienste, etc.) werden „individuell geregelt“
  - Finden Geschwindigkeitskontrollen auch in der Altstadt / an der Alten Brücke statt → Antwort Fachamt: Ja
  - Mehr Verkehr in der Plöck / Schleichverkehr, wenn Radstreifen F.E. Anlage?
  - Antwort Fachamt: Nicht zu erwarten

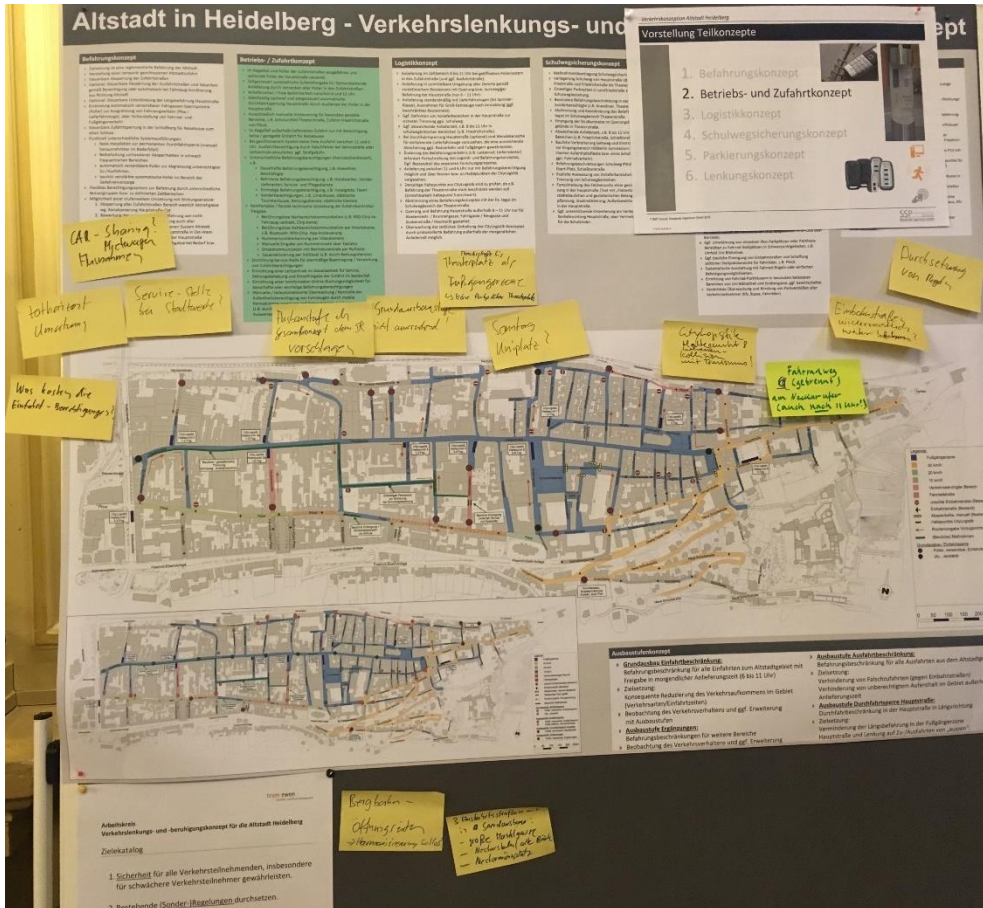
### Schlossberg

- Warum müssen Busse überhaupt noch zum Schloss fahren?
- Sind Verkehrsberuhigungskonzepte für den Schlossberg vorgesehen?

### Tourismus

- Bergbahn sollte ab 8 Uhr fahren → Schloss öffnet zu dieser Zeit
- City Logistik-Standort Steingasse → sehr ungünstig wg. Touristen
- Sicherheit für Fußgänger in der Oberen Neckarstraße + Leyergasse für Touristen unzureichend: (fehlende Bürgersteige/ ungeeigneter Straßenbelag)
- Verlängerung Sperrzeit Alte Brücke als Anregung → Touristenperspektive
- Touristenbusse:  
Umfahrung des Pollers als Risiko → wie unterbinden?

AG 2 – Betriebs- Zufahrtskonzept



- CAR – Sharing?  
Mietwagen Ausnahmen?
- Zeithorizont Umsetzung
- Service – Stelle bei Stadtwerke?
  
- Was kosten die Einfahrt – Berechtigungen?
  
- Ausbaustufe als Gesamtkonzept dem GR vorschlagen
- Grundausbaustufe nicht ausreichend!
- Theaterstraße bis Theaterplatz als Fußgängerzone → keine Parkplätze Theaterplatz
- Sonntag Uniplätze?
  
- City Logistik Haltepunkt!  
Interessen-Kollision mit Tourismus!
- Fahrradweg (getrennt) am Neckarufer (auch nach 11 Uhr!)
- Einbahnstraße widerrechtlich weiter befahren?
- Durchsetzung von Regeln
  
- Bergbahn-Öffnungszeiten → Harmonisierung Schloss
- 3 Ausfahrtstraßen mit in Grundausbau:
  - große Mantelgasse
  - Neckarstaden / alte Brücke
  - Neckarmünzplatz

## AG 3 – Logistikkonzept

Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtskonzept
3. Logistikkonzept
4. Schulwegsicherung
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept

**CHANCEN**

**RISIKEN**

weniger verstopfte Innenstadt

höhere Luftqualität

höhere Aufenthaltsqualität

Lastenradnutzung? (nach 11 Uhr)

Sonderregelung für Lastenräder (Gegensatz zu Privaträdern)

weniger externe Einfahrten? (Navis)

Bsp. Salzburg

Zunahme der Zufriedenheit aller?

erhöhte Umsätze in der Innenstadt?

geordnetere Abläufe in der Logistik

günstiger für Logistik auf „letzter Meile“

zu hohe Ausgaben durch Maßnahmen

Einfahren gegen Einbahnstraßen

enorme Verkehrsbelastung an bestimmten Orten

Wendeflächen in den Ausbaustufen?

Verlagerung des Handels nach außen (wenn Zulieferung nicht möglich)

Wettbewerb zwischen Logistikern

(zusätzlich) alternatives Verteilsystem

Platz für Sammelabholstationen (Mikro-Depots)

informelle Nachbarschaftsdepots

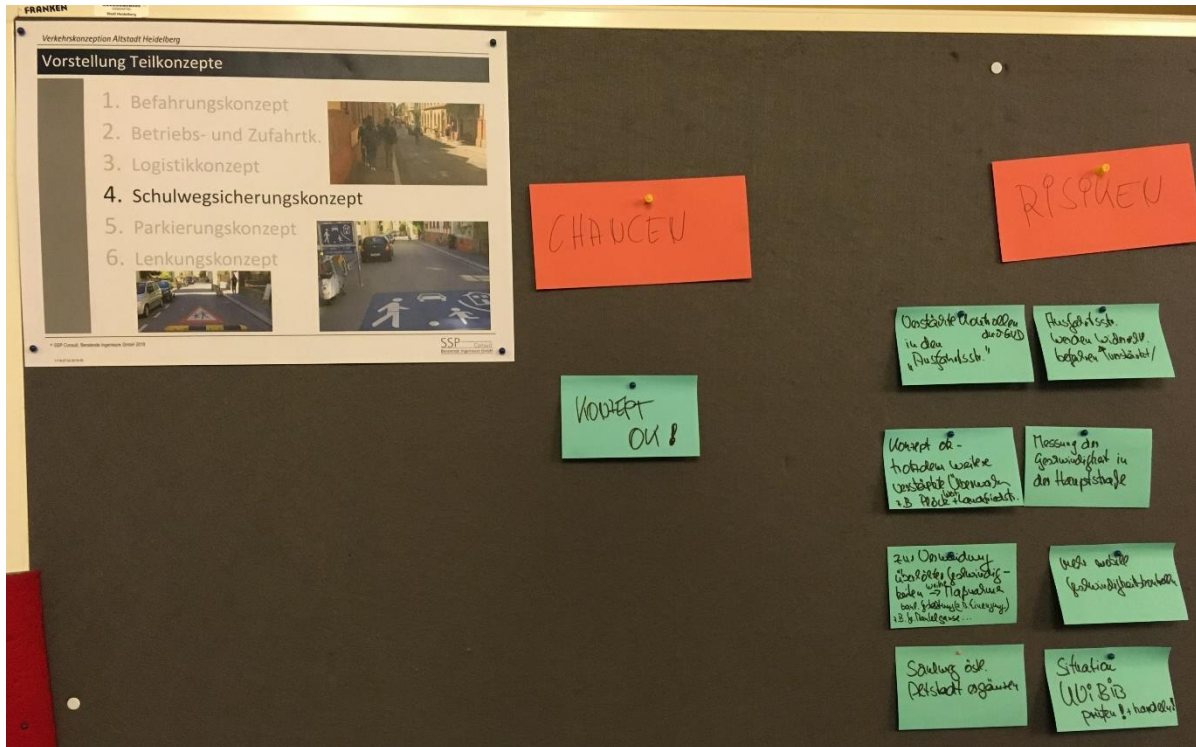
## Chancen

- weniger verstopfte Innenstadt
- höhere Luftqualität
- Lastenradnutzung? (nach 11 Uhr)
- weniger externe Einfahrten? (Navis)
- höhere Aufenthaltsqualität
- Sonderregelung für Lastenräder (im Gegensatz zu Privaträdern)
- Bsp. Salzburg
- Zunahme der Zufriedenheit aller?
- erhöhte Umsätze in der Innenstadt?
- geordnetere Abläufe in der Logistik
- günstiger für Logistik auf „letzter Meile“

## Risiken

- zu hohe Ausgaben durch Maßnahmen
- Einfahren gegen Einbahnstraßen
- enorme Verkehrsbelastung an bestimmten Orten
- Wendeflächen in den Ausbaustufen?
- Verlagerung des Handels nach außen (wenn Zulieferung nicht möglich)
- Wettbewerb zwischen Logistikern
- (zusätzlich) alternatives Verteilsystem
- Platz für Sammelabholstationen (Mikro-Depots)
- informelle Nachbarschaftsdepots

## AG 4 – Schulwegsicherungskonzept



## Chancen

- Konzept ok!

## Risiken

- Verstärkte Kontrollen durch GVD in den „Ausfahrtsstraßen“
- Ausfahrtsstr. werden verstärkt widerrechtlich befahren
- Konzept ok – trotzdem weitere verstärkte Überwachung z. B. Plöck West + Landfriedstraße
- Messung der Geschwindigkeit in der Hauptstraße
- zur Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten → weitere Maßnahmen. bauliche Gestaltung (z. B. Einengungen) z. B. Gr. Mantelgasse ...
- mehr mobile Geschwindigkeitskontrollen
- Schulweg östl. Altstadt ergänzen
- Situation im Bereich der Unibibliothek prüfen! + handeln!

## AG 5 – Parkierungskonzept

**Vorstellung Teilkonzepte**

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

**Arbeitsziele Verkehrslenkungs- und Beruhigungskonzept für die Altstadt Heidelberg**

**Zielkatalog**

1. **Sicherheit** für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer gewährleisten.
2. **Bereitende** Sonderregelungen durchführen.
3. **Erreichbarkeit** der Altstadt für Anwohner, Lieferanten, Kunden, Handwerker & Rettung gewährleisten.
4. **Lebens- und Aufenthaltsqualität** für Anwohner und Besucher erhalten und verbessern.
5. **Stimmigen Gesamtkonzept** für alle Verkehrsteilnehmer erarbeiten (mit/ohne Polizei), mit dem das Kraftfahrzeugverhalten im Untersuchungsgebiet (auf das notwendige Maß) reduziert wird.
6. **Planung**, die alle Nutzergruppen der Altstadt berücksichtigt.
7. **Neu-Belegung** des Verkehrs der Touristenbusse finden.
8. **Lösungen** für eine Verkehrsberuhigung für kritische Bereiche finden.

**Bestand Parkplätze Altstadt?**  
Anzahl & Bedarf Behindertenparkplätze?

**Landfriedstraße** / fast kein Falschparken  
ca. 70/63 Anwohnerparken  
- 35 Parkplätze → wohin?

**Begleitmaßnahme:**  
47 Parkplätze abends für Anwohner (Friedrich-Ebert-Anlage „Feser Allee“)

**Wie Autoverkehr reduzieren?**  
- kostenloser ÖPNV  
- Park & Ride

**Umgang / Kontrolle**  
Zufahrtsberechtigungen bei mehreren Personen, die 1 Parkplatz nutzen (Handwerker/Lieferanten? Schichten)

**Plöcke genauer in Blick nehmen & beruhigen**

**Vorschlag:** zwischen Höldelein – Feser abgekettete Parkplätze → Parkhaus realisieren

**Achtung:** GW-Probleme

**nicht alle Maßnahmen auf einmal** → schrittweise umsetzen

**Parkhaus ca. 900 / Monat**  
Ausweise ca. 30€ / Jahr  
→ finanzielle Aussage richtig gestellt?

**aus Not parkiert man falsch**

**Fahrer RFID**  
hoher Aufwand

**Chancen**

**Ansatz gut**

**Anwohner parken auch illegal**  
→ Kontrolle muss es weiterhin geben (Aufstockung Personal)

**Vorrang Anwohner in städt. Parkhäusern**

**pro Haushalt / Familie 1 Anwohnerausweis**  
(Schwierig Gesetz sagt pro Anwohner)

**Anzahl Besucherparkausweise**  
HD - → Regelung wird überprüft

**Anzahl & Bedarf Behindertenparkplätze?**

**Landfriedstraße ca. 70/63 Anwohnerparken**  
(fast keine Falschparker)  
- 35 Parkplätze → wohin?

**Thema Umgang Radfahrer stärker im Konzept beleuchten**

## Thema Umgang Radfahrer stärker im Konzept beleuchten

## Chancen

- Ansatz gut
- Anwohner parken auch illegal  
→ Kontrolle muss es weiterhin geben (Aufstockung Personal)
- Vorrang Anwohner in städt. Parkhäusern
- pro Haushalt / Familie 1 Anwohnerausweis
- (schwierig Gesetz sagt pro Anwohner)
- Anzahl Besucherparkausweise  
HD - → Regelung wird überprüft
- Bestand Parkplätze Altstadt?  
Anzahl Genehmigungen? Berechtigung  
Anzahl & Bedarf Behindertenparkplätze?
- Landfriedstraße ca. 70/63 Anwohnerparken (fast keine Falschparker)  
- 35 Parkplätze → wohin?
- Begleitmaßnahme:  
47 Parkplätze abends für Anwohner (Friedrich-Ebert-Anlage „Feser Allee“)
- Wie Autoverkehr reduzieren?
  - kostenloser ÖPNV
  - Park & Ride
- Umgang / Kontrolle Zufahrtsberechtigungen bei mehreren Personen, die 1 Parkplatz nutzen (Handwerker/Lieferanten? Schichten)
- Plöcke genauer in Blick nehmen & beruhigen
- Vorschlag: zwischen Höldelein – Feser abgekettete Parkplätze → Parkhaus realisieren  
Achtung: GW-Probleme

- nicht alle Maßnahmen auf einmal → zeitlich entzerren
- Parkhaus ca. 90€ / Monat  
Anwohner ca. 35 € / Jahr  
→ finanzielle Anreize richtig gesetzt?
- „aus Not parkt man falsch“

#### Risiken

- Fahrräder RFID hoher Aufwand
- ausreichend Parkplätze schaffen
  - Anwohnerparkhäuser
  - in bestehenden Parkhäusern Plätze anbieten

AG 6 – Lenkungskonzept



- Standorte / Höhe Beschilderung
- Barrierefreiheit
  - Senioren
  - Kinderwagen
- Präzisierung Lenkung + Organisation Reisebusverkehr
  
- Karl-Ludwig- / Friedrich / Hauptstr. → Lenkung erforderlich
- Poller „Schlossberg“:  
Skepsis, wie Besucherzufahrt gewährleistet wird
  
- Levergasse
  - Kopfsteinpflaster
  - gegen Einbahnstr. geparkt und gefahren
- „Touristengasse“ Levergasse  
Kopfsteinpflaster Bodenbelag
- Levergasse:
  - Deklarierte Radroute
  - große Fußgängerströme
    - kritisch

**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