

## 4. Sitzung Arbeitskreis am 12.12.2017



# Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt in Heidelberg

# Wesentliche Beeinträchtigungen in der Altstadt

- Fußgängerzone (FGZ) wird zu erlaubten Anlieferzeit sehr stark von Fahrzeugen frequentiert. Schwieriges Miteinander Fußgänger / Kfz / Rad insbesondere in westlicher Hauptstraße. Überhöhte Geschwindigkeit von Kfz und Rad.
- Flächenaufteilung auch in Seitenstraße der FGZone hinderlich / unsicher für FG und Schüler. Nicht vorhandene oder schmale Gehwege. Hoher Parkdruck.
- Außerhalb FGZ häufig Empfindung von überhöhter Geschwindigkeit durch Kfz und Linien- / Touristenbusse, teilweise auch durch Radfahrer. Straßenquerungen teilweise erschwert und riskant.
- Teilweise Sicherheitsdefizite in besonders sensiblen Bereichen von Schulwegen und im Umfeld von Schulen erkennbar.
- Dominanz der Radfahrer in Fahrradstraße Plöck sehr hoch. Hohe Fahrradgeschwindigkeiten. Abschnitt FG- Zone mit Schule wird häufig widerrechtlich befahren. Querungswille an FG-Überwegen wird häufig nicht beachtet.

# Wesentliche Beeinträchtigungen in der Altstadt

- Parkraumsituation mit Kfz und Fahrrädern im Straßenraum stark überlastet. Höheres Parkaufkommen als mit Sonderregelungen für Anwohner und Berechtigte erlaubt. Punktuell zu wenig Fahrrad-Stellplätze.
- Hohe Frequenz an Lieferfahrzeugen in der FGZ im zeitlichen Erlaubnisbereich. Anschließend freies Halten in den Seitenstraßen, geringe Nutzung der Flächen aus City-Logistik-Konzept.
- Rangier- und Wendevorgänge von KEP-Liefer-Fz und Handwerkern teilweise für FG / Rad gefährlich wg. mangelnder Sicht / Aufmerksamkeit.
- StVO-Beschilderung teilweise beschädigt, unleserlich, uneinheitlich, z.B. Kettengasse von Süd = FGZ ohne Zeitbereich, Schießtorstraße Zufahrt FGZ 6-10 Uhr. Ausweisungen von Geschwindigkeit oder Fahrgeboten fehlen teilweise.

## Zieledefinition aus dem Arbeitskreis

1. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer gewährleisten.
2. Bestehende (Sonder-)Regelungen durchsetzen.
3. Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohner, Lieferanten, Kunden, Handwerker & Rettung gewährleisten.
4. Lebens- und Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher erhalten und verbessern.
5. Stimmiges Gesamtkonzept für alle Verkehre erarbeiten (mit/ohne Poller), mit dem das Kraftfahrzeugaufkommen im Untersuchungsgebiet (auf das notwendige Maß) reduziert wird.
6. Planung, die alle Nutzergruppen der Altstadt berücksichtigt.
7. (Neu-)Regelung des Verkehrs der Touristenbusse finden.
8. Lösungen für eine Verkehrsberuhigung für kritische Bereiche finden.

## Vorgeschlagene Maßnahmengruppen

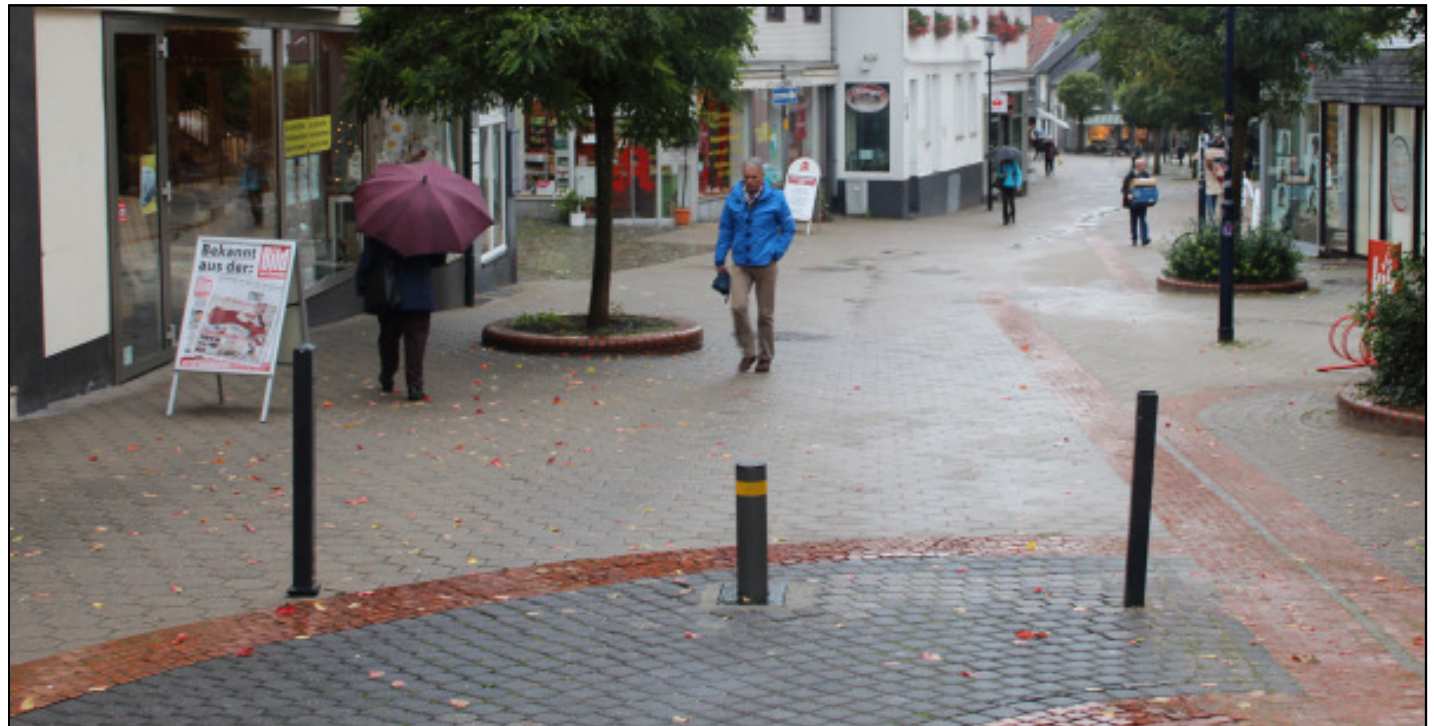
- **Aufteilung der Verkehrsflächen FGZone und in den Seitenstraßen durch bauliche / farbliche Akzente mit Einbindung Altstadtstraßenkonzept**
- **Markieren von vorgesehenen Stellplätzen in FGZonen-Seitenstraßen für Sondernutzungen und Anlieferung**
- **Städtebaulich verträgliche Aufwertung von Spiel- und Schulbereichen außerhalb FGZone, z.B. durch Einengung und Aufpflasterung**
- **Ausweitung organisatorischer und baulicher Maßnahmen für den Fahrradverkehr in der Altstadt**
- **Neuorganisation Lieferverkehr in Fußgängerzonen in Kooperation mit KEP-Dienstleistern und Betrieben.**

## Vorgeschlagene Maßnahmengruppen

- **Erneuerung / Erweiterung / Dynamisierung von Leitsystemen für Parksuchverkehr (zu Parkhäusern) und (Reise-)Busverkehr (z.B. zum Schloss), Beschilderung erneuern**
- **Anpassung Parkraummanagement für Anwohner, Gewerbe und Touristen/Besucher. Evtl. Shuttlebetrieb für Hotels**
- **Erweiterte Verkehrsüberwachung, evtl. privatwirtschaftlich (unklare Rechtslage!), Geschwindigkeitsüberwachung, Kontrolle / Ahndung**
- **Erneuerung / Erweiterung / Prüfung von Verkehrseinrichtungen Ampeln, Markierungen, Verkehrszeichen und Beschilderungen auf Vollständigkeit, Beschädigungen, Beschmutzungen**
- **Befahrungsbeschränkungen mit Schranken / Pollern -> Befahrung über Seitenstraßen (Einbahnstraßen) / Durchfahrtsperren FGZone**

# Poller als Zufahrt- und Durchfahrtbeschränkung

- Zufahrtsbeschränkung Altstadtbereich mit automatischen versenkbaren Pollern zur Einzelfahrzeug-Durchfahrt
- Unterbrechung der Längsbefahrung Hauptstraße evtl. mit mechanischen herausnehmbaren Pfosten oder Mischbetrieb mit Automatikpollern (für z.B. Müllabfuhr)



# Maßnahme Poller als Zufahrtbeschränkung

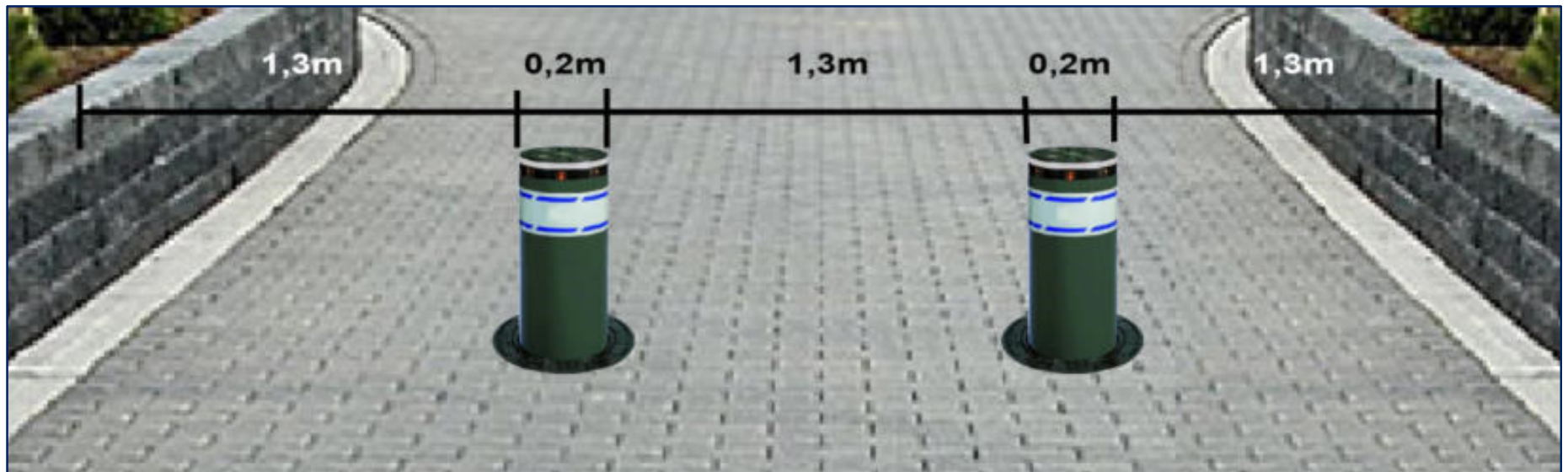
- Vorteil Poller ggü. Schranken:
  - Durchfahrtsperre für Pkw und Lkw, aber Befahrung mit Kleinfahrzeugen (z.B. Lastenrad für Stadtreinigung, Paket- und Postzustellung) möglich





# Maßnahme Poller als Zufahrtbeschränkung

- Vorteil Poller ggü. Schranken:
  - Geringere Durchfahrt-Barriere für Radfahrer, Fußgänger sowie Kinderwägen und Rollstühle



- Optisch besser in städtebauliche Gestaltung einbindbar

# Maßnahme Poller als Zufahrtbeschränkung

- Mehrere Ausführungsformen einsetzbar:
  - Automatisch versenkbare Poller zur Abgrenzung unberechtigter Zufahrten in den Seitenstraßen der Altstadt



- Baulich verstärkte automatische Poller im Bereich mit höchsten Sicherheitsanforderungen (z.B. Zufahrten Hauptstraße)

# Maßnahme Poller als Zufahrtbeschränkung

- Mehrere Ausführungsformen einsetzbar:
  - Evtl. Ausführung in Kautschuk zur Verminderung von Anprallschäden
  - Feste Installation zur permanenten Durchfahrtsperre (manuell herausnehmbar im Einsatzfall)



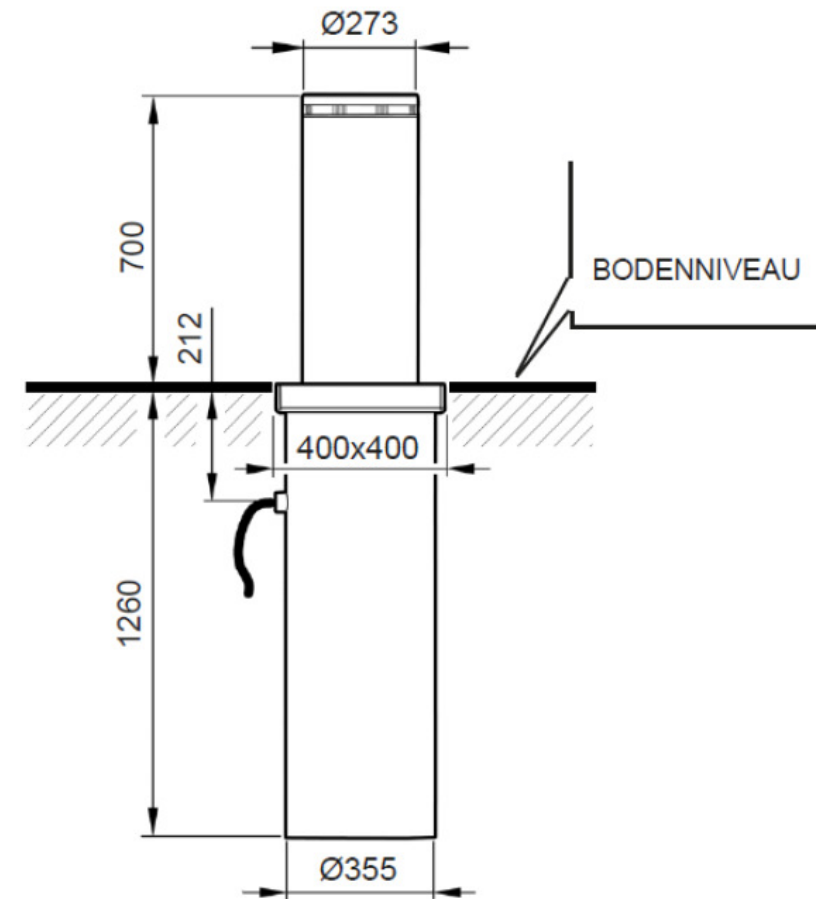
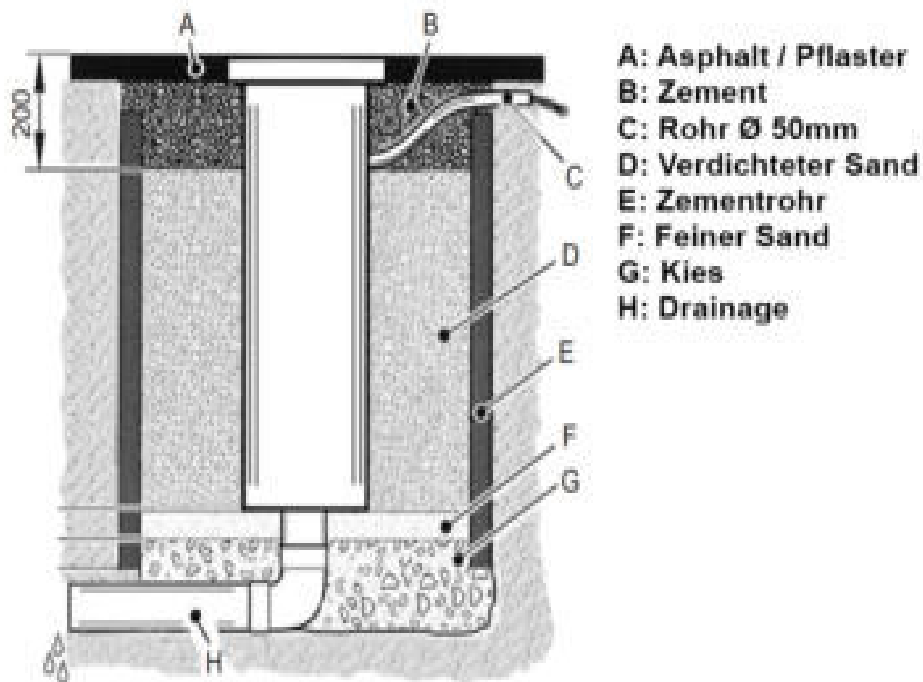
# Bedienung und Auslösung

- Funkfernsteuerung
- Tastatur (Zugangscode für Hotelgäste)
- Schlüsselschalter (Daueröffnung, z.B. Notrettung, Feuerwehr)
- Nahbereichskommunikation (RFID-Chip)
- Bluetooth oder App (per Smartphone)
- Video-Kennzeichenerfassung als automatische Fahrzeugidentifikation.



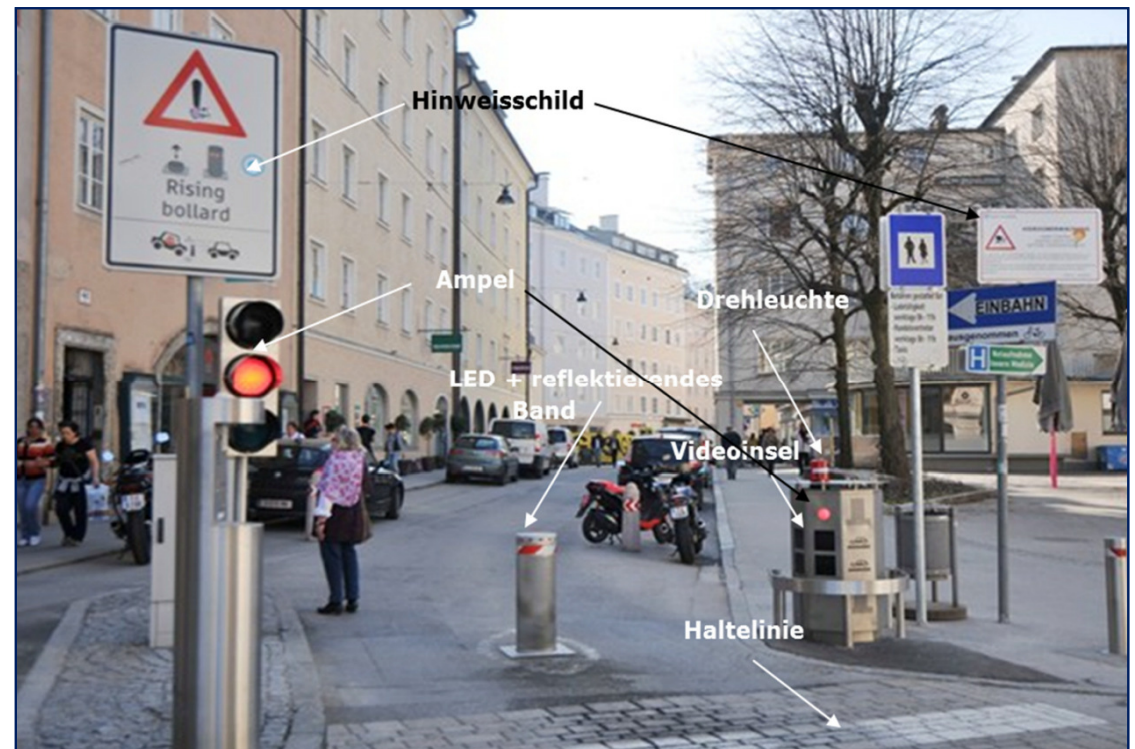
# Montageaufwand für automatisch versenkbare Poller

- Wartungsarme, gekapselte Poller- und Absenksysteme ohne Eis- / Frostempfindlichkeit
- Anschluss an Entwässerung vermindert Wartungsaufwand und erhöht Funktionsfähigkeit
- Stromzufuhr erforderlich



# Ausstattungsmerkmale Poller-Anlage

- Ausstattungsumfang:  
Poller mit Absenktechnik, Steuer- / Anmeldeeinheit (Funkempfänger, Tastatur, Sprechanlage, Schlüsselschalter), Signalanlage Rot-Gelb, Haltlinie(n), Warn- / Hinweisbeschilderung, Zentraleinheit / Server / Betriebsstelle, Videoüberwachung



# Betriebskonzept Poller-Anlage – Berechtigungen (Auswahl)

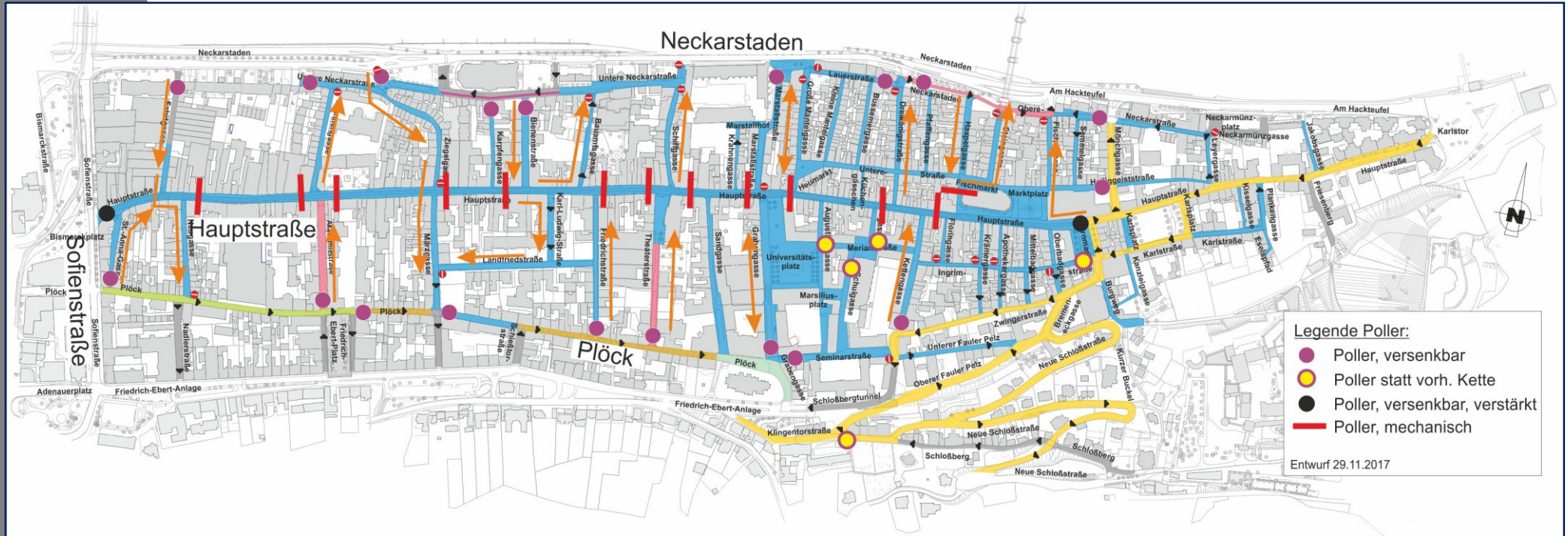
- Anwohner mit Dauer-Parkberechtigung:  
Zufahrtberechtigung fahrzeugbezogen (z.B. RFID an Scheibe geklebt, ggf. Kennzeichenerfassung)
- Logistiker, Handwerker mit regelmäßiger Befahrung:  
Zufahrtberechtigung fahrzeugbezogen (z.B. RFID-Chipkarte)
- Gewerbetreibende mit regelmäßiger Befahrung :  
Zufahrtberechtigung 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

# Poller-Anlage – Betriebliche Einrichtungen

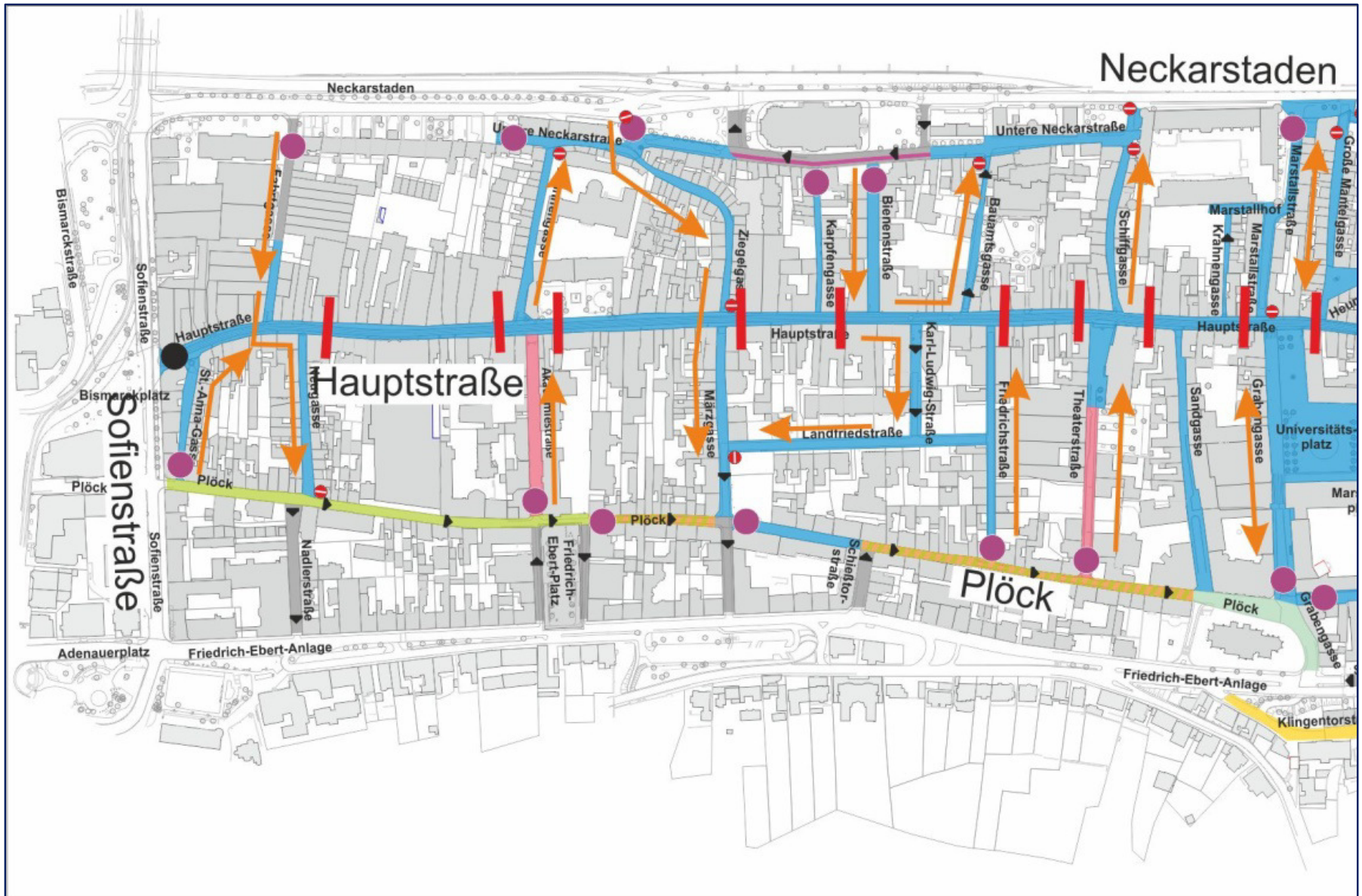
- Service-Stelle:  
für persönliche / telefonische / elektronische Verwaltung von Dauer- und Tagesberechtigungen (evtl. Bürgerbüro)
- Notruf-Stelle:  
als Ansprechpartner bei Rückfragen bzw. anwendungsbezogenen oder technischen Schwierigkeiten vor Ort (evtl. Leitstelle mit 24/7-Betrieb)
- Wartungseinheit:  
für regelmäßige oder spontane Wartungsarbeiten, einschl. Notdienst bei Störungen
- Technische Betriebs-Zentrale:  
Räumliche und technische Ausstattung mit Zentralen-Einrichtungen für das gesamte System (Steuerrechner, Bedieneinheit, Datenkommunikation, ggf. Videosystem)



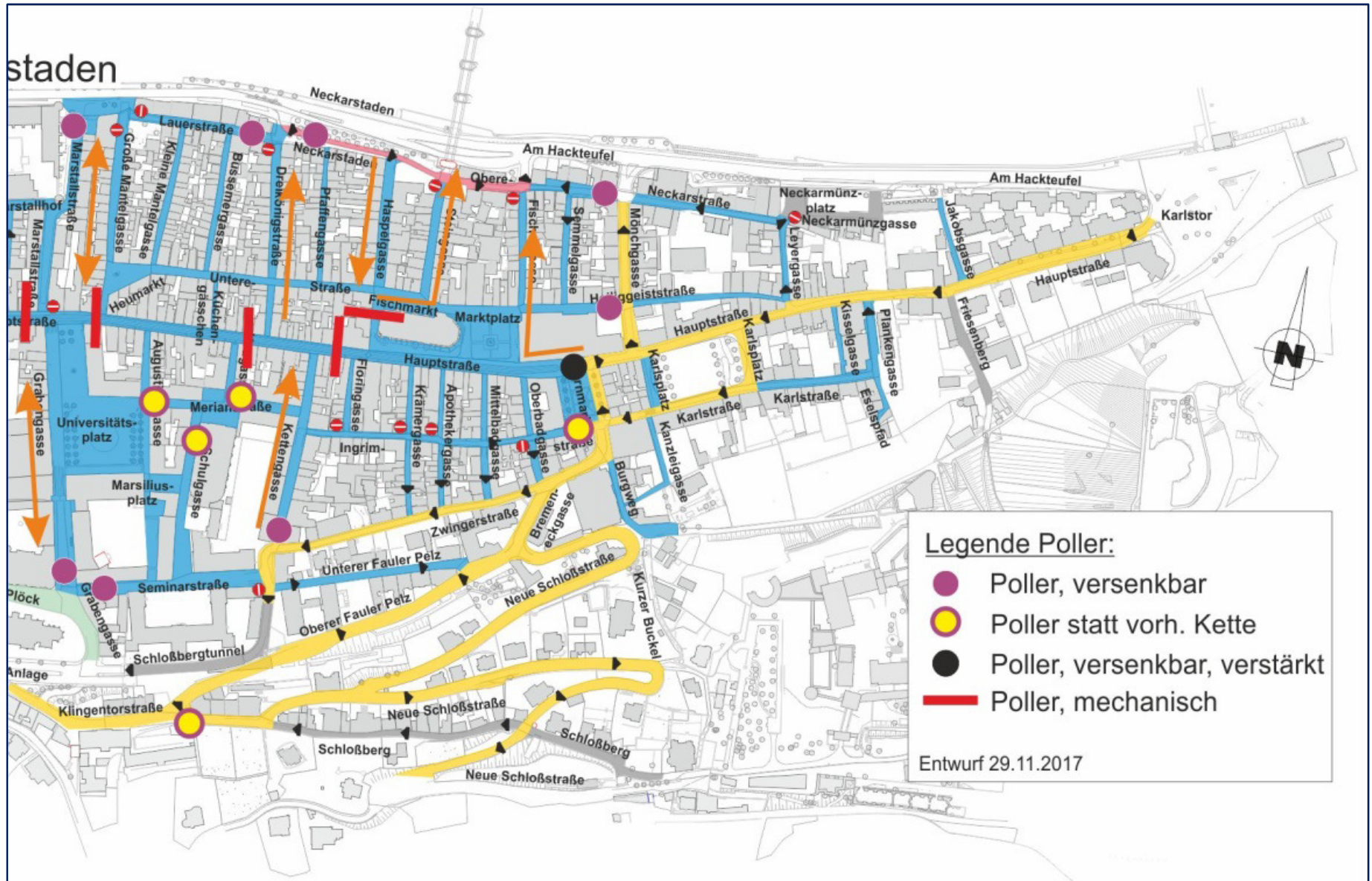
# Poller als Zufahrtbeschränkung - Übersichtsplan



# Poller als Zufahrtbeschränkung – Übersichtsplan West



# Poller als Zufahrtbeschränkung – Übersichtsplan Ost



# Ende Vortrags-Teil 1

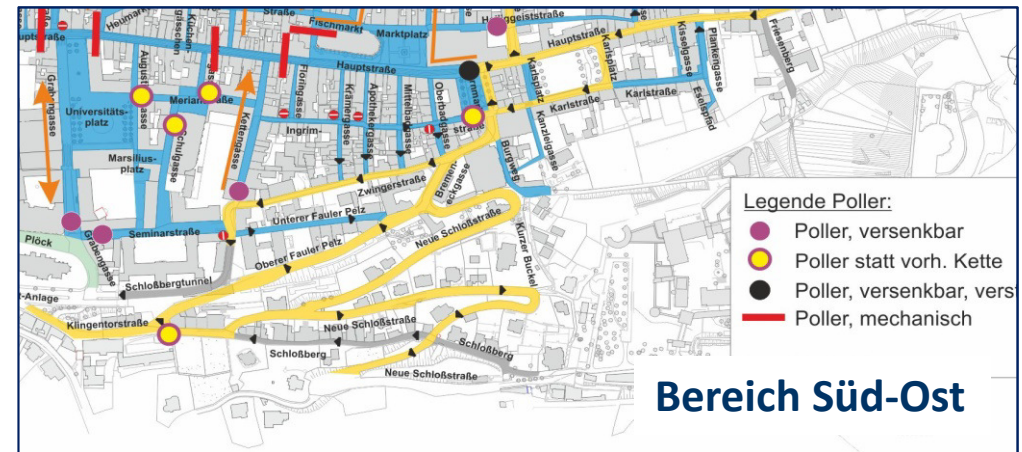
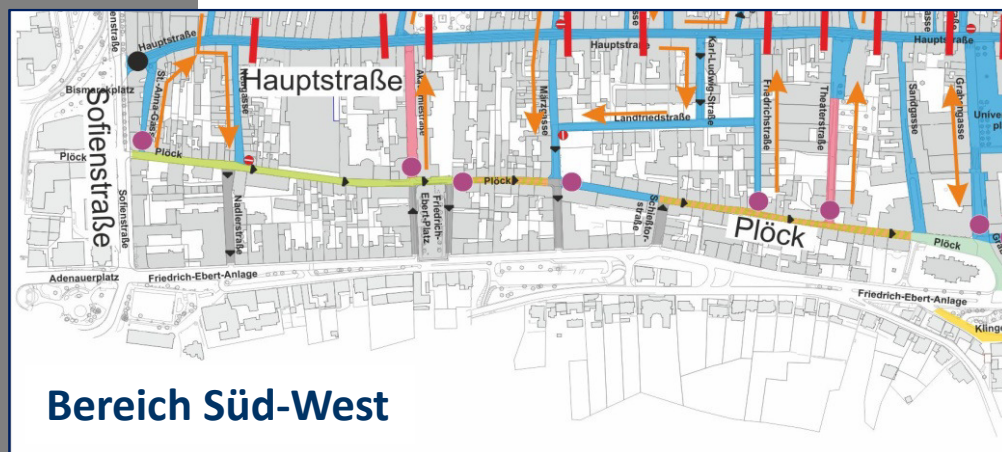
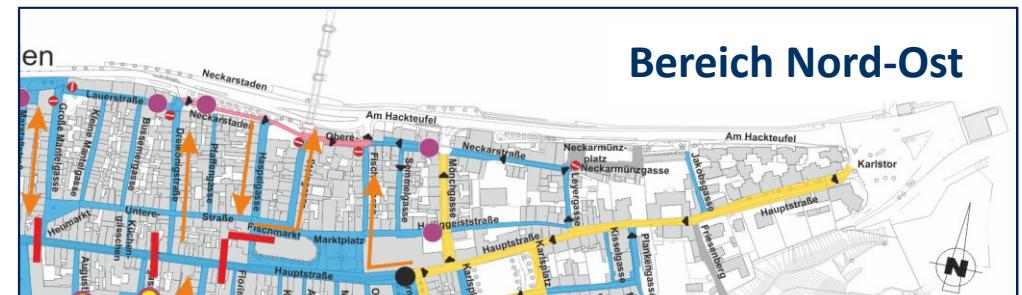
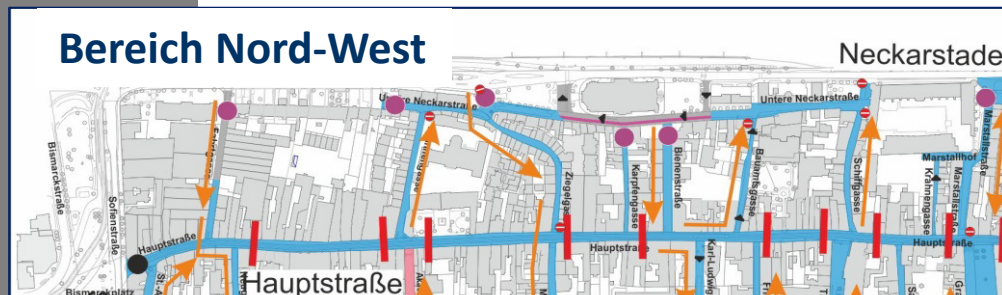
- Fragen und Anregungen?

# Abstimmungen im Arbeitskreis 4. Sitzung

- 3. Arbeitskreis:
  - Vorkonzept von Maßnahmengruppen
  - Vorkonzept Befahrungsbeschränkungen
  - Entwicklung & Bewertung von Lösungsvorschlägen des Verkehrsbüros anhand der Ziele des Arbeitskreises (Bewertungsraster) – Teil 1
- 4. Arbeitskreis:
  - Räumliche Konkretisierung von Maßnahmenvorschlägen
  - Fortschreibung Konzept Befahrungsbeschränkungen
  - Entwicklung & Bewertung von Lösungsvorschlägen des Verkehrsbüros – Teil 2

# Abstimmungen im Arbeitskreis 4. Sitzung

- Aufteilung in vier Arbeitsgruppen
  - Gliederung der Altstadt in vier Quadranten
  - Maßnahmandarstellung und Planausschnitt für jede Arbeitsgruppe



# Ende Vortrags-Teil 2



■ Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit  
und viel Erfolg in den Diskussionsrunden