

Inhalt

TOP 1 Begrüßung und neue Entwicklungen

TOP 2 Vortrag Teil 1 – weitere Ergebnisse zur Bestandsaufnahme, Teil 2 – erste Lösungsvorschläge des Verkehrsgutachters

TOP 3 Bewertung der Lösungsvorschläge anhand der übergeordneten Ziele des Arbeitskreises

TOP 4 Weitere Themen

Top 5 Zuschauer-Sequenz

Top 6 Termine

Top 7 Teilnehmerliste

Anlagen (zu finden auf Projektwebsite):

Präsentation der Moderation (1)

Präsentation der Stadt zu Neuigkeiten zum Lieferverkehr (2)

Präsentation weitere Ergebnisse Bestandsaufnahme, erste Lösungsvorschläge des Verkehrsgutachters (3)

Präsentation Verkehrszählungen (4)

Bewertung der Maßnahmenvorschläge des Verkehrsgutachter (SSP Consult) anhand der übergeordneten Ziele des Arbeitskreises Verkehrslenkung und -beruhigung für die Altstadt (5)

Präsentation Exkursion Hr. Kern (6)

Top 1 Begrüßung und neue Entwicklungen

Die Moderation begrüßt die Anwesenden und führt in die Sitzung ein. Zu Beginn verortet sie die heutige Sitzung im Gesamtprozess: „*Abstimmung Bewertungsraster (Zielekatalog), Zwischenergebnis Bestandsaufnahme, Sammlung erster Lösungsvorschläge / Empfehlungen, Bewertung erster Lösungsvorschläge anhand des Zielekatalogs*“. Im Anschluss stellt sie die Agenda der dritten Sitzung vor, seitens der Teilnehmer gibt es keine Anmerkungen dazu.

Im Anschluss berichtet Herr Beyene, dass dem Thema „City-Logistik-Konzept“ nun zusätzlich Aufmerksamkeit geschenkt wird (siehe Anlage 2). Das Verkehrsministerium des Landes habe unter Haushaltsvorbehalt ab 2018 Fördermittel für dieses Thema in Aussicht gestellt und die Stadt Heidelberg aufgerufen einen Antrag abzugeben. Projektziel sei es die sog. „letzte Meile“, d. h. die letzte Strecke von Anlieferungen in der Heidelberger Altstadt neu bzw. anders zu organisieren. Für die Erarbeitung des Antrags, der möglichst konkret ein Konzept beschreiben solle, wurde mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Manz vom Institut für Mobilität und Verkehr (imove) der TU Kaiserslautern bereits ein lokaler Partner gefunden, der das Pilotprojekt hinsichtlich der Forschungsaspekte betreuen würde. Da Lieferverkehr auch zu dem Beteiligungsgegenstand des Arbeitskreises „Verkehrslenkung und -beruhigung der Heidelberger Altstadt“ gehört und eine enge Abstimmung mit dem Konzept zur Verkehrslenkung und -beruhigung stattfinden muss, ist eine weitere Sitzung des Arbeitskreises notwendig. Die weitere Zeitschiene stellt sich wie folgt dar:

4. Sitzung (Nov/Dez 2017): Vorstellung von Ansätzen/Vorschlägen für das City-Logistik-Konzept durch Prof. Manz, Entwicklung & Bewertung von Lösungsvorschlägen des Verkehrsgutachters anhand der Ziele des Arbeitskreises – Teil 2

5. Sitzung (Jan/Feb 2018): Diskussion des Konzeptentwurfs des Verkehrsgutachters, ggf. ergänzende Empfehlungen des Arbeitskreises

Öffentliche Veranstaltung (Feb 2018): Vorstellung Konzeptentwurf des Verkehrsgutachters, ggf. ergänzende Empfehlungen des Arbeitskreises, Rückkopplung mit der Öffentlichkeit

6. Sitzung (März 2018): Einarbeitung Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit in Konzeptentwurf und ggf. ergänzende Empfehlungen des Arbeitskreises

Neben den Ergebnissen des Sicherheitsaudits für den Bereich der Altstadt ist nun eine weitere Schnittstelle zu dem City-Logistik-Konzept gut mit dem Konzept zur Verkehrslenkung und -beruhigung gut abzustimmen.

TOP 2 Vortrag Teil 1 – weitere Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Herr Welsch (SSP Consult) stellt die Ergebnisse der Parkraumerhebung durch die Stadt Heidelberg vor (siehe Anlage 3). Insgesamt wurden etwa 3.440 Parkplätze in der Altstadt erhoben, von denen 2.320 in den Parkhäusern und Tiefgaragen liegen. Von den übrigen Parkplätzen stehen ca. 500 für Bewohner und Betriebe in den Seitenbereichen der Fußgängerzone (A1/A2) sowie ca. 400 Plätze außerhalb der Fußgängerzonen (I/II) zur Verfügung. Die Auswertung zeige auch, dass auf etwa 60 Prozent der Straßenzüge Parkplätze ausgewiesen sind. Für über 80 Straßenbereiche werden Steckbriefe zur Straßengeometrie (z. B. Verfügbarkeit von Geh-, Radweg, Nutzung der Flächen und Analyse der Mängel) erstellt. Die Mängelanalyse stellt er zusammenfassend dar:

- Fußgängerzone (FGZ) zur Anlieferzeit sehr stark von Lieferfahrzeugen frequentiert. Anschließend geringe Nutzung der Flächen aus City-Logistik.
- Schwieriges Miteinander von Fußgängern/Kfz/Rad insbesondere in der westlichen Hauptstraße. Überhöhte Geschwindigkeit von Kfz und Rad.
- Verkehrsaufkommen FGZ Achse Marstallstraße – Grabengasse relativ hoch.
- Flächenaufteilung auch in Seitenstraßen der FGZ hinderlich/unsicher für Fußgänger und Schüler aufgrund nicht vorhandener oder schmaler Gehwege
- Außerhalb FGZ häufig Empfindung von überhöhter Geschwindigkeit durch Kfz und Busse, teilweise durch Radfahrer. Straßenquerungen teilweise erschwert und riskant.
- Dominanz der Radfahrer und Geschwindigkeit in Fahrradstraße Plöck sehr hoch. Abschnitt FGZ wird widerrechtlich befahren. Ordnungswille an Fußgängerquerungen wird oft übersehen.
- Fahrverhalten der Linien- und Touristenbusse im erlaubten Netz häufig unangemessen: zu schnell, zu enge Kurvenfahrt, in unerlaubten FGZ-Bereichen

- Parkraumsituation Kfz und Fahrräder im Straßenraum stark überlastet.
- Beschilderung teilweise beschädigt, unleserlich, uneinheitlich
- Ausweisung von Geschwindigkeiten fehlt teilweise. Es gilt dann unangemessene 50km/h z. B. nördlich der Fahrtgasse, untere Neckarstraße (Stadthalle), Schießtorstraße, südliche Kettengasse, nördlicher Schlossberg

Herr Beyene (Amt für Verkehrsmanagement) stellt anschließend in Anlehnung an den Auswertungsergebnissen vom 20.07.2017 zum Radverkehr in der Hauptstraße weitere Ergebnisse der Zählstellenauswertung für Autos und Lieferfahrzeuge an ausgewählten Knotenpunkten vor (siehe Anlage 4). In der Fußgängerzone ist an Werktagen der Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen 6 und 11 Uhr erlaubnisfrei, und zu den Zeiten zwischen 11 und 6 Uhr ist eine Dauererlaubnis erforderlich. Die Auswertungen zeigen unter anderem, dass in der Hauptstraße 75% des täglichen Lieferfahrzeugaufkommens in der Lieferzeit von 6-11Uhr die Fußgängerzone befährt; bei den Autos beträgt in dieser Zeit der Anteil 50-60% des täglichen Aufkommens. An ausgewählten eher peripher gelegenen Knotenpunkten im östlichen Bereich der Altstadt ist ein Großteil der Autos (75-80%) zwischen 11 und 6 Uhr unterwegs. Bei den Lieferverkehren wurde dort etwa die Hälfte des täglichen Fahrzeugaufkommens zwischen 6 und 11Uhr erfasst; die andere Hälfte fuhr von 11-6 Uhr.

In der sich anschließenden Diskussion wird die Frage zu der Anzahl der bestehenden Sondergenehmigungen für Pkw, Lieferverkehre und die Touristenbusse in der Fußgängerzone gestellt. Außerdem wird der Hinweis gegeben, dass ein Vertreter der Ortspolizei im Arbeitskreis vertreten sein sollte. Zudem seien auch Taxis häufig zu schnell in der Fußgängerzone unterwegs. Die Bedeutung von subjektiven Empfindungen zum Verkehr in der Altstadt wird kontrovers im Arbeitskreis diskutiert. Es wird vereinbart, dass sowohl subjektive, als auch objektive Fakten ihre Berechtigung haben. Ziel müsse sein, dass subjektive Empfindungen durch Ergebnisse der Bestandsaufnahme objektiviert werden. Herr Welsch macht deutlich, dass die Bestandsaufnahme viele Aspekte umfasse und sehr komplex sei. Circa 80-90% der Bestandsaufnahme seien derzeit abgeschlossen.

TOP 2 Vortrag Teil 2 – erste Lösungsvorschläge des Verkehrsgutachters

Herr Welsch (SSP Consult) stellt ein erstes Maßnahmenkonzept in Form inhaltlich gruppierter Themenblöcke vor sowie Erstüberlegungen zur Maßnahme von Pollern als Zufahrtsbeschränkung bzw. Gedanken zur City Logistik (siehe Anlage 2).

TOP 3 Bewertung der Lösungsvorschläge anhand der übergeordneten Ziele des Arbeitskreises

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge mit den diskutierten Aspekten und dem Meinungsbild dargestellt, inwieweit die Maßnahme die einzelnen Ziele des Arbeitskreises erfüllt.

1. Aufteilung der Verkehrs- und Aufenthaltsflächen in der Fußgängerzone bzw. den Seitenstraßen durch bauliche/farbliche Gestaltungselemente

Herr Welsch erläutert, dass im Rahmen des Altstadtstraßenkonzeptes aus dem Jahr 2008 Gestaltungsvorschläge vorliegen, die mit dem Denkmalschutz abgestimmt sind. Dieser bestehende Beschluss sollte bei konkreten Maßnahmen beachtet werden. Dem Arbeitskreis war es wichtig, dass die verschiedenen Nutzungen der (Verkehrs-)Flächen dabei berücksichtigt werden. Über die Ausgestaltung der Maßnahme betonten einige Mitglieder, dass nur bauliche Elemente einen Effekt erzielen würden (Bewertungspunkte sind mit B gekennzeichnet).

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

2. Markieren von vorgesehenen Stellplätzen in Seitenstraßen für Sondernutzung und Anlieferung (Liefer-Verkehre)

Auch hierzu besteht die Meinung, dass eine farbliche Markierung allein wenig bringe und bauliche Lösungen, wie Schranken oder Poller für die Umsetzung besser funktionieren. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsdauer wird eine flexible Nutzung der Stellplätze vorgeschlagen, die Stellplätze in Sonderfällen (z.B.

Rettungszufahrten) dauerhaft freihält, aber in anderen Fällen eine andere Belegung auch erlaubt. Eine optimale Nutzung der vorhandenen Stellplätze soll damit erreicht werden.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme die meisten Ziele **gut** erfüllt. Vereinzelt sehen manche, dass die Maßnahme einigen Zielen **entgegensteht**.

3. Städtebaulich verträgliche Aufwertung von Spiel- und Schulbereichen außerhalb der Fußgängerzone z.B. durch Einengung, Aufpflasterungen, Markierungen

Auch hierzu wird in der Diskussion deutlich, dass Markierungen und bauliche Maßnahmen unterschiedliche Qualitäten haben: farbliche Markierungen unterstützen positives Verhalten, bauliche Maßnahmen dagegen verhindern negatives Verhalten. Dies sei in der weiteren Ausgestaltung der Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

4. Ausweitung organisatorischer und baulicher Maßnahmen für den Fahrradverkehr (im Sinne einer Verbesserung für den Radverkehr)

Herr Welsch nennt als Beispiele für organisatorische Maßnahmen Chips an Rädern zu befestigen, über die man mehr über die Radrouten erfahren könne und danach die Maßnahmen für den Radverkehr besser fokussieren bzw. koordinieren könne. Oder auch, dass Radfahren nachts in der Fußgängerzone erlaubt ist. Beispiele für bauliche Maßnahmen sind Fahrradstellplätze oder die Einrichtung von Angebots-/ Schutzstreifen auf den Straßen.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

5. Neuorganisation Lieferverkehr in Fußgängerzone in Kooperation mit Dienstleistern und Betrieben

Hierzu erläutert der Vertreter des Bundesverbandes Paket & Express Logistik (BIEK) die unterschiedlichen Anforderungen der Lieferanten z.B. Getränkeliieferungen an Gastronomie, Pakete an Privatpersonen, Lieferungen an den Handel. Damit hänge auch die Frage zusammen, wann jeder seine Lieferung erhalten möchte bzw. muss. Dies sei zwingend zu berücksichtigen bei einer Neuorganisation des Lieferverkehrs. Eine alleinige Veränderung des Lieferzeitfensters würde aus seiner Sicht nicht funktionieren. Zudem seien die unterschiedlichen Größen der Lieferfahrzeuge zu berücksichtigen.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt. Vereinzelt sehen manche, dass die Maßnahme einigen Zielen **entgegensteht** wie z.B. dem Ziel die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher zu verbessern oder dem Ziel alle Nutzergruppen bei der Planung zu berücksichtigen.

6. Befahrungsbeschränkungen mit Schranken /Pollern >> Befahrung über Seitenstraßen (Einbahnstraßen) / Durchfahrtssperren Fußgängerzone

Diese Maßnahme betreffe alle Fahrzeugverkehre, so Welsch. Die Hauptfunktion sei eine Beruhigung der Fußgängerzone während der Lieferzeiten und eine Reglementierung der Zufahrt für alle Verkehre. Es wären nur eine Querung oder kurzwegige Befahrung der Fußgängerzone in der Hauptstraße möglich. Ein Entlangfahren der Hauptstraße wäre dann nicht mehr erlaubt. Aus dem Arbeitskreis wird die Gefahr einer Überlastung der Seitenstraßen gesehen. Es sei wichtig, dass ein Durchkommen ohne Wenden zu müssen unterstützt wird. Außerdem wird der Hinweis formuliert, dass es bereits heute ein Fahren gegen Einbahnstraßen gebe und die Regelung durchzusetzen sei. Radfahren sei weiterhin, wenn erlaubt, auch gegen Einbahnstraßen möglich, so Welsch. Als eine Konsequenz der Maßnahme werden aus dem Kreis mehr parkende Autos auf dem Schlossberg befürchtet.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt. Vereinzelt sehen manche, dass die Maßnahme einigen Zielen **entgegensteht** wie z.B. dem Ziel Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohner, Lieferanten, Kunden, Handwerker & Rettungsdienste zu gewährleisten oder dem Ziel alle Nutzergruppen bei der Planung zu berücksichtigen.

7. Erweiterung / Dynamisierung von Leitsystemen für Parksuchverkehr und (Reise-)Busverkehr, Beschilderung erneuern

Diese Maßnahme sei im Kontext mit Maßnahme Nr. 6 Befahrungsbeschränkungen der Fußgängerzone zu sehen, erläutert Welsch. Aus dem Arbeitskreis heraus wird kritisch hinterfragt, warum eine Querung der Fußgängerzone durch Reisebusse erlaubt sei und dazu Erlaubnisse bestehen? Routen für Reisebusse vorzugeben, wird befürwortet.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

8. Organisation Parkraumorganisation/-management für Anwohner, Gewerbe und Touristen / Besucher, evtl. Shuttlebus für Hotels

Zu klärende Fragen sind die Anzahl der Anwohnerparkausweise und vor allem der Besucherparkausweise, die nachgekauft werden können. Hier seien Beschränkungen denkbar. Ebenfalls zu klären, sei die Anzahl der Parkausweise für Gewerbe.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

9. Personell / technisch erweiterte Verkehrsüberwachung evtl. privatwirtschaftlich (unklare Rechtslage!), Geschwindigkeitsüberwachung, Kontrolle / Ahndung

Die Vergabe von Strafzetteln nach Ermessenssache werde häufig fehlerhaft angewendet, so die Meinung aus dem Arbeitskreis. Dies sei im Bereich der Altstadt nicht angebracht z.B. auf dem Uniplatz.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

10. (Erneuerung) ~~Erweiterung~~ Anpassung und Reflektion von Verkehrseinrichtungen (z.B. Ampeln, Markierungen, Verkehrszeichen, Beschilderungen)

Zu der Maßnahme wird in der Diskussion deutlich, dass es um keine Erweiterung der bestehenden Verkehrseinrichtungen gehen sollte, sondern um eine Anpassung und Überprüfung ihrer Notwendigkeit.

Die Bewertung hinsichtlich der übergeordneten Ziele zeigt, dass die Maßnahme einen Großteil der Ziele **gut** bis **sehr gut** erfüllt.

Insgesamt betrachtet erfüllen die vorgeschlagenen Maßnahmen die übergeordneten Ziele des Arbeitskreises. Im nächsten Schritt müssen diese konkreter ausformuliert und räumlich verortet werden. Die Bewertungen der Maßnahmenvorschläge anhand der übergeordneten Ziele des Arbeitskreises sind in Anlage 5 dargestellt.

TOP 4 Weitere Themen

Unter TOP 4 stellt Herr Kern, Bürger aus Handschuhsheim und Mitglied des AK, seine Eindrücke zu den Themen City-Logistik, Einsatz von Pollern, Gestaltung von Radwegen und Lösungen für den ruhenden Radverkehr einer Exkursion in die Städte Tübingen, Freiburg, Konstanz, Straßburg und Mainz vor (siehe Anlage 6).

Die Moderation weist darauf hin, dass jetzt die städtische Projektseite freigeschaltet ist, auf der ab sofort alle relevanten Unterlagen zu finden sind: <http://www.heidelberg.de/hd,1de/HD/Leben/verkehrsberuhigung+altstadt.html>

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. Der öffentliche Nahverkehr sollte zur Reduzierung des Verkehrs mit betrachtet werden. So könnte beispielsweise die Anbindung der emissionsfreien Bergbahn verbessert werden (Schloss öffnet um 8Uhr, Bergbahn erst um 9Uhr).
2. Schlossberg sollte für den Individualverkehr gesperrt werden.
3. In dem Bereich Bergbahn/Kornmarkt Richtung B37 sollte Verkehrsberuhigt werden.
4. Derzeit bestehe eine gemeinsame Routenführung zum Parkhaus P12 (Fauler Pelz) und P13 (Hauptstraße). Diese wird angeregt wieder zu trennen, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren.
5. Wird das Verkehrskonzept vernetzt mit dem Tourismusleitbild betrachtet?

TOP 6 Termine

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

4. Sitzung	12. Dezember 2017
5. Sitzung	Ende Januar 2018
Öffentliche Veranstaltung	Februar / März 2018
6. Sitzung	März 2018

8 Teilnehmerliste:

Name	Vorname	Institution	Unterschrift
Adjemian	Artin	IHK Rhein-Neckar	entschuldigt
Bartholomé	Franz	Bezirksbeirat Altstadt	anwesend
Beyene	Gli	Amt für Verkehrsmanagement (81) - Konzeptionelle Verkehrsplanung / ÖPNV	anwesend
Bross-Geis	Frau Dr.	IHK Rhein-Neckar / Vertreter für A. Adjemian	anwesend
Faust-Exarchos	Gabriele	Bürger 1 Altstadt	entschuldigt
Favorat	Jan	Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung	anwesend
Gallimore	Daniel	Behindertenverbände	anwesend
Guntermann	Gerd	Bürger 2 Altstadt	anwesend
Hemler	Werner	Bürger 3 Altstadt	anwesend
Jörg	Claudia	Handwerkskammer Mannheim Rhein- Neckar-Odenwald	anwesend
Karaaslan	Sahin	Handelsverband Nordbaden e.V.	anwesend
Kern	Albrecht	Bürger 5 Handschuhsheim	anwesend
Kettemann	Kay	Amt für Verkehrsmanagement (81) - Verkehrsangelegenheiten	entschuldigt
Koch	Rolf	Handwerkskammer Mannheim Rhein- Neckar-Odenwald	entschuldigt
Lottermann	Rudolf	Bürger 4 Bergheim	anwesend
Möller	Ellen	Kinderbeauftragte	anwesend
Müller	Michael	Stadtplanungsamt (61)	anwesend
Müller	Paul	Verein Alt-Heidelberg e. V.	entschuldigt
Neuhaus	Maik	DEHOGA Baden-Württemberg e. V.	anwesend
Nikolaus	Harald	Bezirksbeirat Altstadt / Vertreter von F. Bartholomé	anwesend
Ott	Elke	Elternvertretung Weiterführende Schulen	anwesend

Panzini	Bärbel	Vorsitzende Heidelberger Gästeführer e.V.	entschuldigt
Pöschko	Thomas	Heidelberg Marketing GmbH	anwesend
Quaas	Dino	Gästeführer/Stadtrundfahrten	anwesend
Raab	Thomas	Amt für Verkehrsmanagement (81) – Stabstelle Mobilitätsmanagement	anwesend
Schöneborn	Tina	Elternbeiratsvorsitzende Friedrich-Ebert- Grundschule	entschuldigt
Schwanz	Joe	HD-Marketing	anwesend
Seber	Gerd	Bundesverband Paket & Express Logistik BIEK e.V.	anwesend
Visevic	Nikolina	Pro Heidelberg Citymarketing e. V.	anwesend
Völkel	Rüdiger	Interessensgemeinschaft Radverkehr (IG Rad)	anwesend
Vogt	Carsten	Feuerwehr (37) / Vertreter für A. Zinn	anwesend
Wagner	Gerd	Linda - Bürgerinitiative Leben in der Altstadt von Heidelberg	anwesend
Wall	Stefanie	Rektorin Friedrich-Ebert-Grundschule	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
Moderation			
Knapstein	Yvonne	team ewen GbR	anwesend
Lenz	Jakob	team ewen GbR	entschuldigt