

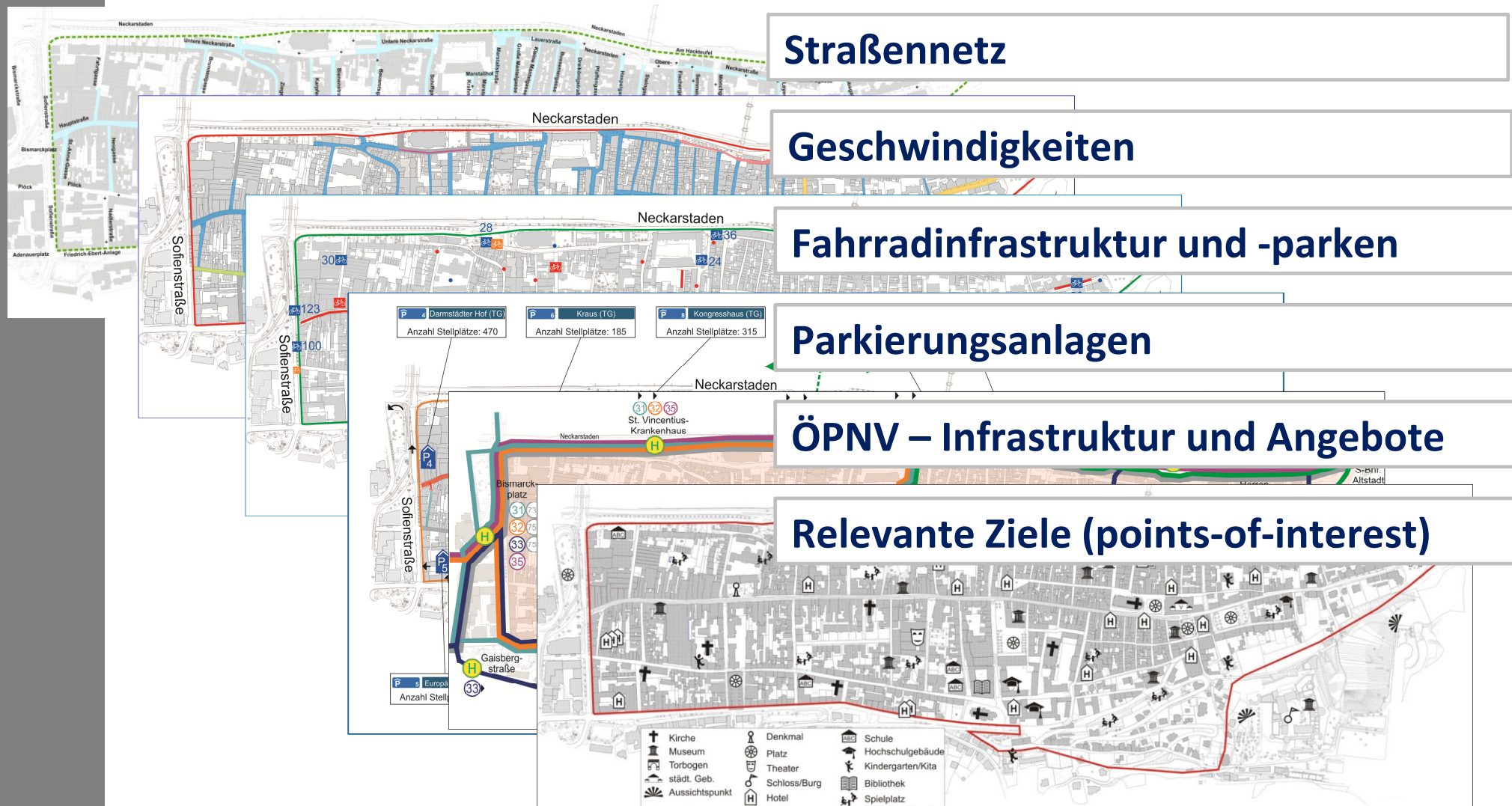
Bürgerforum am 27.02.2018



Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungskonzept für die Altstadt in Heidelberg

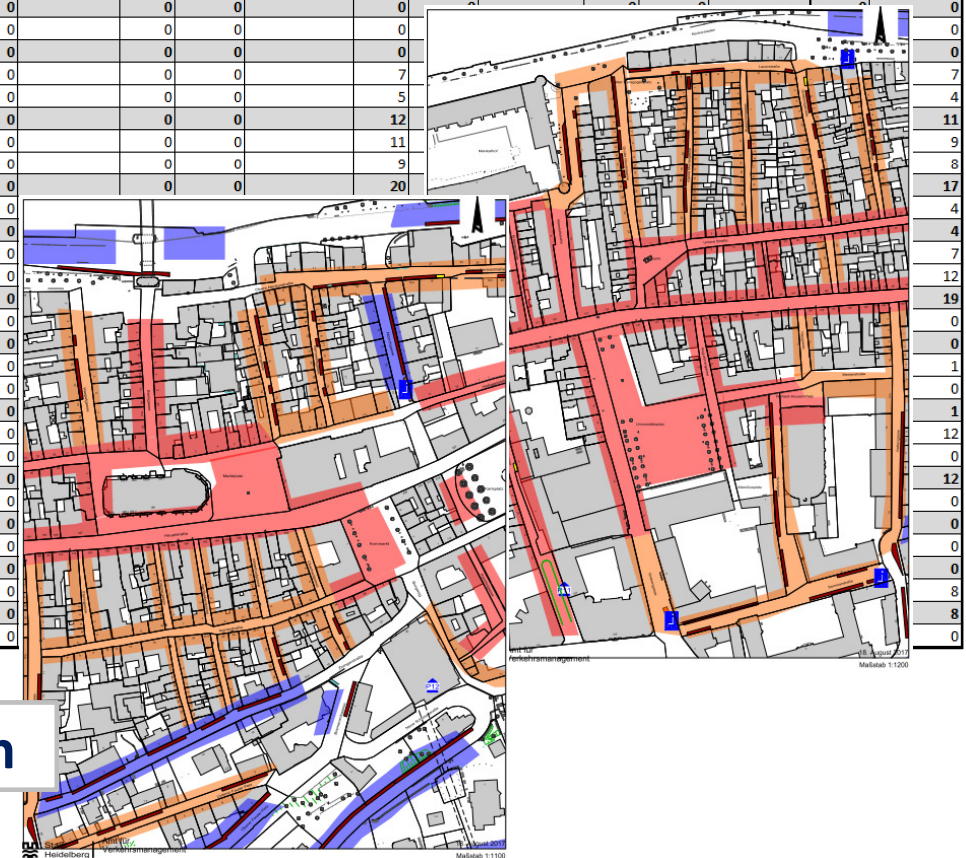
1. Bestandserhebung
2. Zusammenfassende Mängeldarstellung
3. Zieldefinition aus dem Arbeitskreis
4. Maßnahmenkonzepte

Bestandsaufnahmen



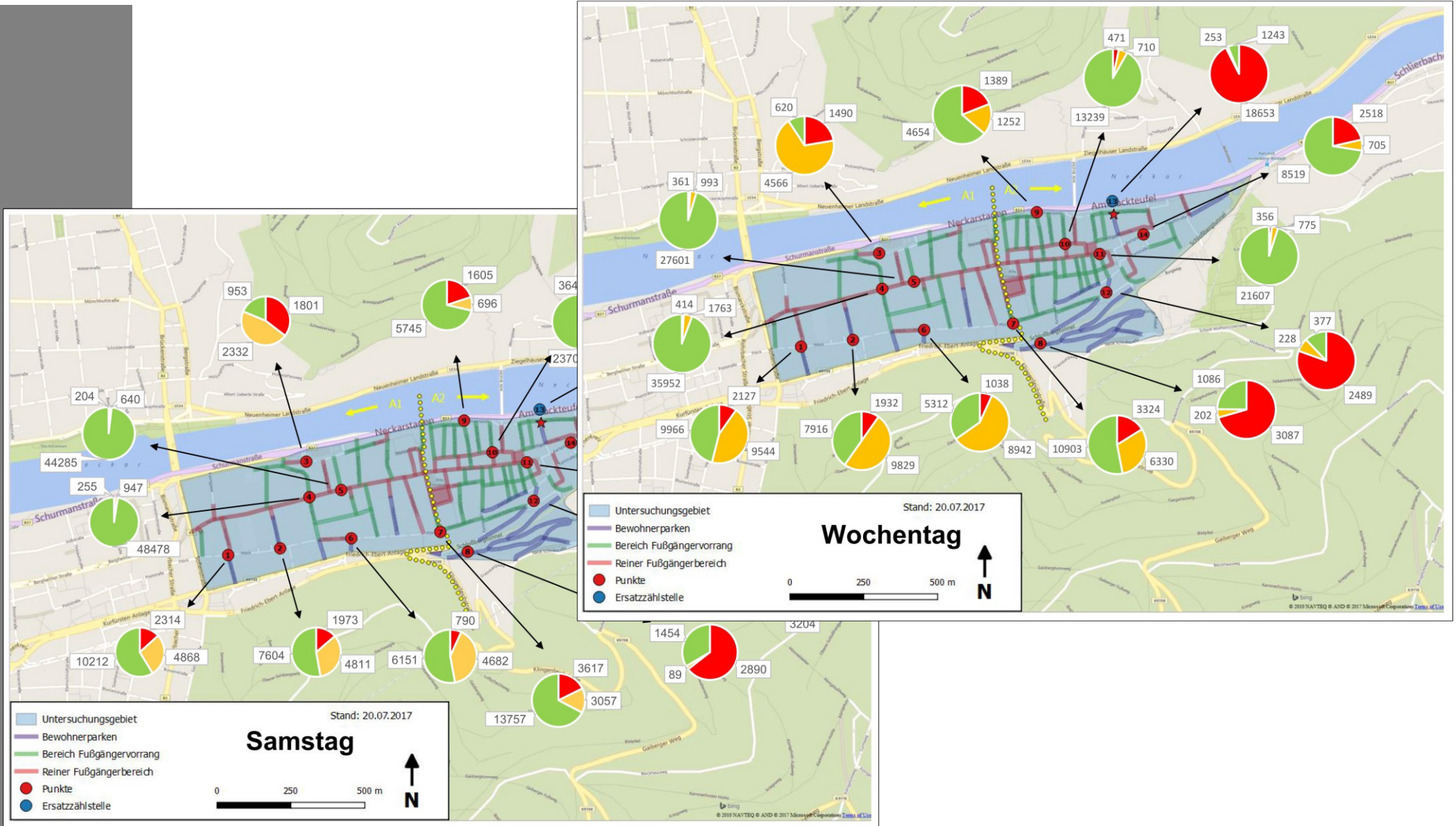
Parkraumerhebung

| Straße | Abschnitt | A | | | A1 | | | A2 | | | I | | | II | | | Bewohnerparkplätze zeitlich unbegrenzt | |
|----------------------|---|----------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|--------------|----------|-----------|--------------|--|-----------|
| | | gezählt | rechtlich | Besonderheit | gezählt | rechtlich | Besonderheit | gezählt | rechtlich | Besonderheit | gezählt | rechtlich | Besonderheit | gezählt | rechtlich | Besonderheit | gezählt | rechtlich |
| Akademiestraße | Hauptstraße - Haus Nr.3 | 0 | 0 | | 10 | 9 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 10 | 9 |
| | >Haus Nr.3 - Plöck | 0 | 0 | | 11 | 10 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 11 | 10 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 21 | 19 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 21 | 19 |
| Am Hackteufel | Alte Brücke - Fischergasse | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| | >Fischergasse - Mönchgasse | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| | >Mönchgasse - Neckarmünzgasse | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 11 | 11 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 11 | 11 |
| | >Neckarmünzgasse - Jakobs-gasse | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| | >Jakobs-gasse - Schlierbacher Landstraße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 23 | 23 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 23 | 23 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 34 | 34 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 34 | 34 |
| Apothekergasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Augustinergasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Bauamtsgasse | Hauptstraße - Jupitergigantensäule | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 7 | 7 | | 0 | 0 | | 7 | 7 |
| | >Jupitergigantensäule - Untere Neckarstraße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 5 | 5 | | 0 | 0 | | 5 | 4 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 12 | 12 | | 0 | 0 | | 12 | 11 |
| Bienenstraße | Untere Neckarstraße - Haus Nr.7 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 11 | 11 | | 0 | 0 | | 11 | 9 |
| | Haus Nr.7 - Hauptstraße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 9 | 9 | | 0 | 0 | | 9 | 8 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 20 | 20 | | 0 | 0 | | 20 | 17 |
| Bremeneckgasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 4 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 4 |
| Brunnengasse | Hauptstraße - Haus Nr. 16 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 7 |
| | >Haus Nr. 16 - Untere Neckarstraße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 12 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 19 |
| Burgweg | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| | Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 |
| Bussemergasse | Lauerstraße - Haus Nr. 16 | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 1 |
| | >Haus Nr. 16 - Untere Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 1 |
| Dreikönigstraße | Neckarstaden - Untere Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 12 |
| | >Untere Straße - Hauptstraße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 12 |
| Eselpfad | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Fahrtgasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |
| Fischergasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 8 |
| Zwischensumme | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 8 |
| Floringasse | Ganze Straße | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 |



Straßenparkplätze, tabellarisch / grafisch

Verkehrserhebung



Steckbriefe Straßengeometrie, -aufbau, Analyse

Hauptstraße (Teil 4)

| | |
|---------------------------------|---|
| Länge | Ca. 470m (von ca. 1,81m) |
| Straßentyp/Nutzung | Erschließung, Parken, Fußgängerv., Radverkehr |
| Straßenbelag | Pflaster |
| Geschwindigkeitsbegrenzung/Zone | 30 km/h |
| Gehweg | beidseitig |
| Gehwegbreite | |
| Einbahnstraße | Zw. Karlostor u. Karlsplatz (Rad frei), zw. Kornmarkt u. Mönchgasse |

Untere Neckarstraße 1

| | | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|-----------------|------|
| Länge | Ca. 290 m | Verkehrsmäßig | Park |
| Straßentyp/Nutzung | Fußgängerverkehr, Radverkehr, Parken | Bewirtschaftung | Park |
| Straßenbelag | | Bewirtschaftung | Park |
| Geschwindigkeitsbegrenzung/Zone | 50 km/h und | Bewirtschaftung | Park |

Piöck 2

| | | | |
|-------|-----------|---------------|------|
| Länge | Ca. 460 m | Verkehrsmäßig | Park |
|-------|-----------|---------------|------|

Friedrich-Ebert-Platz

| | | | |
|---------------------------------|----------------|------------------------------|--|
| Länge | Ca. 170 m | Verkehrsberuhigungsmaßnahmen | |
| Straßentyp/Nutzung | MIV | Parkmöglichkeiten | |
| Straßenbelag | Asphalt | Bewirtschaftung | Parken |
| Geschwindigkeitsbegrenzung/Zone | 50 km/h | Radparken | Ca. 40 Stellplätze (Fahrradpoller) |
| Gehweg | Ja, beidseitig | ÖPNV | Haltestelle (Kap) Fr.-Ebert-Platz (Linie 31,32,33) |
| Gehwegbreite | >2,00 m | Bemerkungen | Ein- und Ausfahrt P10 „Fr.-Ebert-Platz“ |
| Einbahnstraße | Ja | | |

Probleme

- Keine Geschwindigkeitsbegrenzungsangabe
- Zu wenig Fahrradstellplätze
- Fahrradparken an Hauswand

Maßnahmen

- Beschilderung für Geschwindigkeitsbegrenzung einführen
- Mehr Fahrradstellplätze schaffen

- Schematische Darstellung als Streckenband für über 70 Straßen
- Darstellung der detaillierten Angaben
- Einfärbung nach Oberfläche oder Nutzung
- Angaben zu Breiten, Gehwege, Radwege
- Mängelaufnahme / Analyse, Maßnahmen

Phase 1: Bestandsaufnahme – Weitere Daten (Auszug)

- Befragungen zu Gefährdungsstellen und Mängeln im Rahmen des **Sicherheitsaudits**
- Informationsvorlagen und Drucksachen GRat
-> z.B. Straßenbahnbau, Altstadtstraßenkonzept, Lastenrad, Citylogistik
- Passantenzählungen, Fahrradstudie / Analyse
Fahrradunfälle, Haushaltsbefragungen, Unfallstatistik
- Weitere verkehrsrechtliche Anordnungen und
Nutzungsbeschränkungen
- Ergebnisse örtlicher
Erhebungen und
Beobachtungen



1. Bestandserhebung
- 2. Zusammenfassende Mängeldarstellung**
3. Zieldefinition aus dem Arbeitskreis
4. Maßnahmenkonzepte

Mängelanalyse - Zusammenfassung

- 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 widerrechtlich befahren.
- Fahrverhalten Linien- und Touristenbusse häufig zu schnell, zu enge Kurvenfahrt oder in Fußgängerzone.



Mängelanalyse - Zusammenfassung

- Parkraumsituation Kfz und Fahrräder häufig stark überlastet.
- Aufmerksamkeitserhöhung auf Schulwegen und im Umfeld von Schulen erforderlich.
- Seitenstraße unsicher für FG und Schüler.
- Nicht vorhandene oder schmale Gehwege.
- Rangier- und Wendevorgänge von Liefer-Fz und Handwerkern gefährlich
- Beschilderung teilweise beschädigt, unleserlich, uneinheitlich – wird ergänzt
- Ausweisung von Geschwindigkeiten wird ergänzt



1. Bestandserhebung
2. Zusammenfassende Mängeldarstellung
- 3. Zieldefinition aus dem Arbeitskreis**
4. Maßnahmenkonzepte

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.

1. Bestandserhebung
2. Zusammenfassende Mängeldarstellung
3. Zieldefinition aus dem Arbeitskreis
- 4. Maßnahmenkonzepte**

Thematische Zusammenfassung der Einzelmaßnahmen

Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept Altstadt

Befahrungskonzept

Betriebs- und
Zufahrtkonzept

Logistikkonzept

Schulwegsicherungs-
konzept

Parkierungskonzept

Lenkungskonzept

Vorstellung Teilkonzepte

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



Befahrungskonzept

- Zielsetzung ist eine reglementierte Befahrung der Altstadt durch Herstellung einer temporär geschlossenen Altstadtzufahrt
- Steuerbare Absperrung der Einfahrtstraßen
- **Technischer Lösungsansatz:**
Einbindung automatisch versenkbarer Fahrgassen-Sperrsysteme (Poller) zur Ausgrenzung von Fahrzeugverkehr (Pkw / Lieferfahrzeuge) in allen Einfahrten, aber Sicherstellung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr
- Grundausbau:
 - Automatisch versenkbare Poller, ergänzt durch Bediensystem, zur Abgrenzung unberechtigter Zufahrten,
 - Baulich verstärkte Poller im Bereich der Gefahrenvorsorge

Befahrungskonzept - Grundausbau



Befahrungskonzept - Ausbaustufen

■ Ausbaustufen:

- Steuerbare Absperrung der Ausfahrtstraßen und Absenken gemäß Berechtigung aus Richtung Altstadt
- Steuerbare Unterbindung der Längsbefahrung in der Hauptstraße
- Ergänzende Absperrungen in den Randbereichen



Vorstellung Teilkonzepte

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



Betriebs- / Zufahrtskonzept

- **Im Regelfall sind Poller der Einfahrtstraßen ausgefahren**
Zeitgesteuert automatische Einfahrtfreigabe für flächendeckende Anlieferung (6 und 11) durch Versenken aller Poller in den Zufahrtstraßen.
- Ausschließlich manuelle Ansteuerung für besonders sensible Bereiche, z.B. Schulumfeld Theaterstraße, Einfahrt Friedrichstraße von Plöck.
- Im Regelfall außerhalb Lieferzeiten Zufahrt nur mit Berechtigung, keine / geregelte Einfahrt für Reisebusse
- **Unterschiedliche Befahrungsberechtigungen** (Kennzeichenbasiert), z.B.
 - Dauerhafte / befristete / einmalige Befahrungsberechtigung, Sonderberechtigung
- **Komfortable / flexible technische Umsetzung der Zufahrtkontrolle/-freigabe**
 - Berührungslose Kommunikation (z.B. RFID-Chip im Fahrzeug, Chip-Karte), manuelle Eingabe von Nummerncode über Tastatur, Smartphone
- Einrichtung einer komfortablen Online-Buchungsmöglichkeit für dauerhafte oder einmalige Befahrungsberechtigungen

Vorstellung Teilkonzepte

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



Logistikkonzept

- **Anlieferung im Zeitbereich 6 bis 11 Uhr bei geöffnetem System in den Einfahrtstraße** (Ausbaustufe: auch Ausfahrtstraße).
- Anlieferung in unmittelbare Umgebung aller Zielorte gemäß vordefiniertem Routennetz mit Querung bzw. kurzwegiger Befahrung der Hauptstraße (nur 6 – 11 Uhr), danach nur mit Befahrungsberechtigung
- Ggf. abweichende Anlieferzeit, z.B. 8 bis 11 Uhr in schulwegkritischen Bereichen (z.B. Friedrichstraße).
- Änderung des Belieferungsverkehrs (z.B. Lastenrad, Lieferroboter) erfordert Fortschreibung des Logistik- und Befahrungskonzeptes. Ggf. Bestandteil des separaten Forschungsprojektes.
- Querung und Befahrung Hauptstraße außerhalb 6 – 11 Uhr nur für Akademiestr. / Brunnengasse, Fahrtgasse / Neugasse und Grabenstraße / Heumarkt gestattet.
- Überwachung der zeitlichen Einhaltung des CityLogistik-Konzeptes durch protokollierte Befahrung außerhalb der morgendlichen Anlieferzeit

Vorstellung Teilkonzepte

1. Befahrungskonzept
2. Betriebs- und Zufahrtrk.
3. Logistikkonzept
- 4. Schulwegsicherungskonzept**
5. Parkierungskonzept
6. Lenkungskonzept



Schulwegsicherungskonzept

- **Maßnahmenübertragung Schulwegsicherheit aus Sicherheitsaudit.**
- Verlagerung Schulweg von Hauptstraße über Märzgasse in die Landfriedstraße und Friedrichstraße bis Theaterstraße.
- Einseitiges Parkverbot in Landfriedstraße zur Verbesserung neue Schulwegbeziehung.
- Besondere Befahrungsbeschränkung in der Theaterstraße, nur für Sonderberechtigte (z.B. Anwohner, Theater, Fa. tegut).
- Bauliche Verbreiterung Gehweg und Einstreifigkeit der Straße Plöck vor Eingangsbereich Hölderlin Gymnasium zur Schaffung einer gesicherten Aufenthaltsfläche bzw. eines Schutzraums für Schüler (auch ggü. Fahrradverkehr).
- Explizite Ausweisung von Anlieferbereichen in der Hauptstraße und Trennung von Schulwegbereichen.
- Fortschreibung Feldversuchs einer gesicherten Schulwegabgrenzung in der Hauptstraße (Test mit „Flutterband“)

Vorstellung Teilkonzepte

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



Parkierungskonzept

- Kartierung und Bilanzierung vorhandener Parkplätze und erforderlicher Plätze für Nutzergruppen (in 2017 teilweise erfolgt).
- Fortschreibung eines Parkraummanagementsystems in der Altstadt.
- Zuordnung von Parkplätzen für Anwohner (ggf. zeitlich beschränkt, z.B. 19 bis 6 Uhr).
- Reglementierung der Fahrzeugmengen in der Altstadt über Befahrungskonzept und Zufahrtberechtigungen führt zu verringerter Fahrzeugmenge im Altstadtbereich und zu geringerem Parkdruck bzw. geordneterem Parken im Tagesverlauf.
- Parkbereiche für Stadtbesucher ausschließlich in öffentlichen Parkhäusern, keine Berechtigung für abgesperrte Altstadt.
- Parkbereiche für Gäste und Kunden auf verfügbaren firmeneigenen Stellplätzen, ansonsten öffentliche Parkhäuser. Zufahrtberechtigung in Verantwortlichkeit der betroffenen Betriebe (z.B. Hotels).
- Neuordnung und Organisation des teilweise übermäßigen Fahrradparkens durch Fortschreibung eines Rad-Parkierungskonzeptes.

Vorstellung Teilkonzepte

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



Lenkungskonzept

- Überarbeitung bzw. Modernisierung des Park- und Verkehrsleitsystems im weiteren Umfeld der Altstadt.
- Zielgerichtete Lenkung Parksuchverkehr über direkte Wegebeziehungen und unter Vermeidung einer Altstadt-Befahrung.
- Ggf. städtebauliche Neuordnung Bereich Karlsplatz bis Parkhaus P13 mit Aufwertung Bergbahn-Anbindung zum Schloss.
- Lenkende Hinweisbeschilderung in Bezug auf Befahrungsbeschränkungen Altstadt und anzufahrende Parkhäuser für ortsunkundige Besucher.
- Ggf. Einbindung oder separates Lenkungskonzept für Reisebusse in Anlehnung an identifizierte Stellplatzbereiche.
- Fortschreibung der Schulwegplanung und Ausweisung von gesicherten Bereichen und Verhaltensregeln. Verbreitung über Schulen und Multiplikatoren. Einbindung Ergebnisse aus Sicherheitsaudit.

Ende

- Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit