

Vorlage Nr.: 2023/1167

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle:
Stadtplanungsamt

Fortschreibung Verkehrskonzept 2000 Altstadt Durlach

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Durlach Ausschuss II	23.11.2023	1	N	Vorberatung
Ortschaftsrat Durlach	13.12.2023	2	Ö	Entscheidung

1. Der Ortschaftsrat nimmt die Ausführungen zur Fortschreibung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes 2000 für Durlach zur Kenntnis.
2. Der Ortschaftsrat beschließt das vorgeschlagene Gesamtkonzept und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Stufen 1 und 2.
3. Für die Umsetzungsstufen 3 und 4 sind weitere Erhebungen notwendig. Diese können erst im Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen aus den Stufen 1 und 2 erfolgen und dem Ortschaftsrat zum weiteren Beschluss vorgelegt werden.

Für die Einzelmaßnahmen aus dem Umsetzungskonzept sind gegebenenfalls weitere Beschlüsse zu fassen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input checked="" type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 20.-50.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit VBK

Erläuterungen

Hintergrund:

Die Verkehrsführung in der Durlacher Altstadt ist Bestandteil und Ergebnis des Sanierungsgebietes "SEP Durlach-Altstadt", das zwischen 1984 bis 2003 auch die verkehrlichen Fragestellungen im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Altstadt in Form eines "Verkehrskonzeptes Durlach 2000" beinhaltet.

Das Verkehrskonzept wurde damals intensiv mit dem seinerzeitigen Ortschaftsrat abgestimmt und verfolgt im Kern eine abgestufte Hierarchisierung des Straßennetzes von innen nach außen: Im Inneren liegt die Fußgängerzone umgeben von den verkehrsberuhigten Bereichen, gefolgt von den Tempo-30-Zonen und dem äußeren Hauptverkehrsnetz. Eine solche Gebietsaufteilung sorgt für Begreifbarkeit bei allen Verkehrsteilnehmern.

Je näher man sich in Richtung Zentrum und die Fußgängerzone bewegt, um so langsamer wird die zulässige Geschwindigkeit für die Kraftfahrzeuge.



Ende 2020 hat der Ortschaftsrat in einer Klausurtagung zusammen mit der Verwaltung über die verkehrliche Situation in Durlach beraten, nachdem in den vergangenen Jahren diverse Anträge und Anfragen hierzu gestellt wurden. Es bestand große Übereinstimmung, die verschiedenen Fragestellungen wie

- eine Anpassung der Verkehrsführung im Altstadtbereich,
- ein Unterbinden des Durchfahrtsverkehrs durch die Fußgängerzone,
- mögliche Änderungen beim Parkierungskonzept wegen Parksuchverkehr,
- zu hohe Verkehrsmengen in den verkehrsberuhigten Bereichen des Altstadttrings,
- eine Verkehrsberuhigung um die Schlossschule
- und die Erschließung der an die Fußgängerzone einmündenden Straßen

im Rahmen einer Aktualisierung des Verkehrskonzeptes unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Akteure zu untersuchen und verschiedene Optionen bewerten zu lassen.

Im Anschluss wurde im Ortschaftsrat ein interfraktioneller Antrag zur „Erweiterung der autofreien Bereiche im östlichen Altstadtbereich Durlachs“ gestellt und im März 2021 auch mehrheitlich beschlossen, dieses Konzept als Verkehrsversuch vorab umzusetzen.

Wegen vieler Abhängigkeiten, umfangreicher Begleitmaßnahmen und der angestrebten Akzeptanz der Maßnahmen sollte ein ganzheitliches Gesamtkonzept entwickelt werden. Das langfristige Ziel ist eine dauerhafte Beibehaltung der erweiterten Fußgängerzone. Der Ortschaftsrat ist im Juli 2021 dem Vorschlag der Projektskizze der Verwaltung gefolgt. Die Fortschreibung des bestehenden Verkehrskonzeptes „Altstadt Durlach 2000“ wird durch ein Umsetzungskonzept zur Erweiterung der Fußgängerzone im östlichen Altstadtbereich ergänzt.

Verkehrserhebungen:

Alle notwendigen Verkehrserhebungen zur Evaluierung sowie Bewertung der diskutierten Maßnahmen (Knotenstromzählungen und Parkraumanalysen) wurden extern vergeben und durchgeführt. Sie haben sich aufgrund der pandemischen Situation etwas verzögert. Im Einzelnen wurden folgende Erhebungen durchgeführt:

Erhebung	Methode	Untersuchungsergebnis
qualitative Parkraumerhebung im Altstadtring	Werktags und samstags Anonymisierte Einzelerfassung aller Fahrzeuge im 15 min-Intervall	Wie viele Fahrzeuge parken hier? Wie lange wird geparkt? Wieviel Verkehr entsteht dadurch?
Parkraumerhebung in der kompletten Altstadt	Werktags und samstags Zählung der abgestellten Fahrzeuge in der Mittags- und Nachmittagszeit sowie in den Abendstunden	Reicht das Parkplatzangebot in der Altstadt aus?
Knotenpunktzählungen	Werktags und samstags	Wie viel kann an den Knotenpunkten abgewickelt werden? Gibt es Schleichverkehr? Welche Verkehrsverlagerungen sind durch die Änderungen zu erwarten?

Die Ergebnisse liegen dem Ortschaftsrat vor. Sie wurden dem technischen Ausschuss Durlach im Frühjahr 2023 vorgestellt und dort diskutiert.

Parkraumerhebungen und Schlussfolgerungen:

Der Werktag ist mit 188 Kurzzeitparkern im Altstadtring der maßgebende Tag. Es parken maximal 20 bis 25 Fahrzeuge gleichzeitig, die restlichen Stellplätze sind durch Dauerparker oder Anwohnende belegt. In den Parkhäusern Scheck-In (240P) und Amalienbad-Garage (90/70P) gibt es ausreichend Reserven für Kurzzeitparken. Die Auslastung der Parkplätze in der Altstadt ist nachts am höchsten. Daraus ergibt sich ein gewisser Bedarf für Dauermietende und Bewohnende.

Fazit: Die Bewohnerparkzonen sollten überarbeitet und zusammengelegt werden.

Knotenpunktszählungen und Schlussfolgerungen:

Im Altstadtring sind die Verkehrsmengen in 3 von 4 Abschnitten zu hoch für den Erhalt der verkehrsberuhigten Bereiche. Ein Lösungsansatz ist, die Kurzzeitparkplätze aufzugeben. Dies führt aber nicht in allen Abschnitten zu einer ausreichend starken Verkehrsreduktion.

Die Schleichverbindung zwischen der Pfinz- und Pfinztalstraße über die Lederstraße ist zu kappen. Zusätzlich muss die Zufahrt zur Pfinztalstraße ab Sebold-/Palmaienstraße unterbunden werden.

Eine Unterbrechung des Rings ist verkehrlich nicht geeignet um die Kfz- Verkehre zu reduzieren, da hierbei zusätzlicher Umwegverkehr entsteht. Die Erweiterung der Fußgängerzone Richtung Westen ist daher verkehrlich notwendig. Die bestehenden Bewohnerparkzonen nördlich und südlich der Pfinztalstraße sollten zusammengelegt werden, um zusätzlich Parksuchverkehr zu reduzieren.

Die Erweiterung der Fußgängerzone Richtung Osten bis zur Karlsburgstraße, sowie die Verlagerung von Kfz-Verkehren weg von der Schlossschule, sind verkehrlich und rechtlich möglich. Den Beginn der Fußgängerzone müsste man vom Knotenpunkt abrücken, damit dies rechtlich und von der Erkennbarkeit eindeutig ist und der Vorrang der Straßenbahn erhalten werden kann.

Bei einer Verlängerung der Fußgängerzone Richtung Osten ergeben sich Mehrverkehre am Knotenpunkt B 3 / Marstallstraße. Die Anzahl der Rechtsabbieger von der B3 wird steigen. Für die Linkseinbieger aus der Marstallstraße ergeben sich dadurch Störungen und somit längere Wartezeiten. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes mit „Lückenampel“ und integrierter Fußgängerampel zur Querung der B3 kann hier Abhilfe schaffen. Dies ist jedoch ein mittelfristiges Projekt. Bis dahin ist wegen der Verkehrsmengen am Knotenpunkt B 3 / Marstallstraße eine Zusatzmaßnahme bis zum endgültigen Umbau am Knotenpunkt notwendig. Die Prinzessenstraße ist als zusätzliche Abflussmöglichkeit für die Verkehre vom Scheck-In als Einbahnstraße Richtung Osten einzurichten. Es sollte geprüft werden, ob die Verlagerung des Elternhalts auf die Nordseite zur Schule hin möglich ist und eine Ausweisung als Fahrradstraße „Kfz frei“ Richtung Osten erfolgen kann, um die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu vermindern.

Damit die vorherigen Untersuchungen und die beschriebenen Maßnahmen für die Fußgängerzone und den Altstadtring zu einem sinnvollen Gesamtkonzept werden, müssen auch die Querstraßen zur Fußgängerzone betrachtet werden, damit keine Schleichverkehre und querende Verkehre in der Fußgängerzone entstehen. Die Querstraßen müssen einheitlich als Sackgassen ohne Wendemöglichkeit, Rad- und Fußverkehr frei, ausgewiesen werden.

Um Parken am Fahrbahnrand zu ermöglichen, müssen neben den Parkplätzen 4 Meter Fahrgasse, übrigbleiben, damit sich beim Rückwärtsfahren Rad Fahrende, zu Fuß Gehende und Autos begegnen können. In den meisten Querstraßen ergibt sich bei diesem Vorgehen nur geringfügige Unterschiede zur heutigen Parkierung. In der Marstallstraße entfällt durch eine Verlängerung der Fußgängerzone bis zur Prinzessenstraße das bewirtschaftete Parken.

Fortschreibung Verkehrskonzept 2000



Beteiligung:

Die Beteiligung der Jugend erfolgte unter anderem über das Schulprojekt MGG. Die Ergebnisse wurden dem Ortschaftsrat im Juli 2022 vorgestellt.

Im Rahmen eines Workshops wurden Stakeholder wie Anwohnende und Geschäftswelt sowie Bürgerschaft auf Grundlage der erhobenen Daten im März 2023 beteiligt.

Im Juni 2023 wurde im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung eine Passantenumfrage durchgeführt, die nahezu im gleichen Zeitraum wie die letzte Durlacher Passantenumfrage aus dem Jahr 2013 durchgeführt werden konnte. In Bezug auf das Thema Mobilität ergeben sich daraus Veränderungen bei der Anreise. Es kommen mehr Verkehrsteilnehmer:innen mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV in die Durlacher Innenstadt als 2013. Der Anteil der Verkehrsteilnehmer:innen mit Kfz-Nutzung reduziert sich von 28,3 auf 21,4 Prozent. Gleichzeitig ist die Schwierigkeit einen geeigneten Pkw-Stellplatz zu finden um 10 Prozentpunkte auf 27,5 Prozent gestiegen. Die Erreichbarkeit der Durlacher Innenstadt ist aus Sicht der Zielgruppe mit dem ÖPNV und dem Fahrrad am besten; diese Einschätzung hat sich im Verhältnis zu 2013 nicht grundlegend geändert. Der stärkste Faktor für die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität sind die durchfahrenden und parkenden Autos, gefolgt von parkenden Autos, E-Scootern, der Straßenbahn und den Fahrrädern. Wollten 2013 noch 85 Prozent eine Beibehaltung der Fußgängerzone wie im Bestand, sind es jetzt noch rund 69 Prozent. Im gleichen Maß sind die Befürworter für eine Ausdehnung der Fußgängerzone von 15 auf rund 30 Prozent gestiegen. Weitere Auswertungen der Passantenumfrage werden -sobald abgeschlossen- zeitnah den Gremien vorgelegt.

Im September 2023 erfolgte eine Bürgerinformation über den Gesamtprozess, das Ergebnis der Verkehrserhebungen, die verkehrlichen Rückschlüsse für die Fortschreibung des „Verkehrskonzeptes Durlach 2000“ und das Umsetzungskonzept. Im Rahmen dieser öffentlichen Veranstaltung hatten die Bürgerschaft ausgiebig die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen, ihre Meinung oder Bedenken zu äußern und Anregungen zu tätigen. Es gab kritische Äußerungen durch die Geschäftswelt in Bezug auf einen möglichen Entfall von Stellplätzen im Altstadtring als Standortfaktor, die auch im Workshop Thema waren. Es wurden Bedenken zur Erweiterung der Fußgängerzone Richtung Osten, solange die Baustelle der Schlossschule besteht und die Prinzessenstraße nicht als Abfluss der Kfz-Verkehre wieder geöffnet ist, geäußert, da weitere Umsatzeinbußen befürchtet werden. Eine Gefährdung des Scheck-In als „Ankergeschäft“ für den Einzelhandel sollte vermieden werden.

Anmerkungen der Bürgerschaft gab es zur Schulwegsicherheit, mehr Fahrradparken, Verringerung der Kfz-Verkehre in der Durlacher Altstadt, der Sicherung des Bewohnerparkens für die bestehende Bebauung, die Lederstraße muss funktionieren, sowie kein Abfluss der Kfz-Verkehre des BMD-Areals über Sebold- und Lederstraße, bis hin zur Zustimmung zum vorgeschlagenen Verkehrskonzept und dem Umsetzungskonzept.

Verkehrliches Fazit zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und den dafür notwendigen Maßnahmen:

- Eine Erweiterung und Stärkung der Fußgängerzone ist verkehrlich möglich.
- Eine Verminderung des Schleichverkehrs durch die Fußgängerzone ist wahrscheinlich, da durch die Erweiterung der Fußgängerzone sowie der Einführung der Sackgassen eine Umfahrung der Altstadt deutlich attraktiver wird.
- Die Beibehaltung der verkehrsberuhigten Bereiche im Altstadtring ist möglich und es vermindern sich die Parksuchverkehre in der Altstadt.
- Der Entfall von Kurzzeitparkern im Altstadtring ist zunächst nicht notwendig.
- Die City-Route für den Radverkehr kann beibehalten werden.
- Die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes ist für alle Verkehrsteilnehmenden einheitlich und begreifbar.

Umsetzungskonzept:

Auf Grund der bestehenden Randbedingungen (Baustellen, notwendige Umbauten, Finanzen) und der verkehrlichen Zusammenhänge der Maßnahmen empfiehlt die Verwaltung ein stufenweises Vorgehen bei der Umsetzung.

Stufe 1: frühestens Ende 2024

Nach Abschluss des straßenrechtlichen Verfahrens erfolgt die Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Seboldstraße. Die Erschließung der Querstraßen erfolgt nicht mehr von der Fußgängerzone aus. Der Kfz-Verkehr darf die Fußgängerzone nur noch im Zuge des Altstadtringes queren. Es entfallen keine Kurzzeitparkplätzen im Altstadtring. Die Beschilderungs- und Umsetzungsplanung übernimmt die Verwaltung, dazu gehören u. a. die räumliche Anpassung der Satzung sowie die Anwohnerinformation/-kommunikation. Die Anpassung der Satzung muss durch den Gemeinderat erfolgen. Die Umsetzung steht daher unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Gemeinderat.

Die Erweiterung der Fußgängerzone bis zur Karlsburgstraße und Prinzessenstraße ist verkehrlich in Stufe 1 möglich, da es baustellenbedingt bereits eine provisorische Lückenampel am Knotenpunkt B3/Marstallstraße gibt. Es gibt trotz verkehrlichem Nachweis jedoch erhebliche Bedenken seitens Scheck-In in Bezug auf Umsatzeinbußen durch weitere Einschränkungen in der Erreichbarkeit des Scheck-In Parkhauses bis zur Öffnung der Prinzessenstraße nach Baustellenende der Schlossschule. Die zeitliche Umsetzung würde daher nach erneuter Abstimmung je nach zukünftiger Baustellensituation erfolgen.

Stufe 2: nach Beendigung Baustelle Schlossschule

Die Stufe 2 beinhaltet die Eröffnung der Prinzessenstraße nach Beendigung der Baumaßnahmen der Schlossschule als Fahrradstraße, mit KFZ Richtung Osten frei, sowie die Prüfung des Standortes für den Elternhalt.

Stufe 3: Beginn Verkehrserhebungen nach Öffnung Prinzessenstraße

Die Stufe 3 sieht eine Zusammenlegung/Anpassung der Bewohnerparkzonen gegebenenfalls in Verbindung mit einer privaten Quartiersgarage Festhalle für Anwohnende und Dauermietende vor, je nach zukünftigen Nutzungsüberlegungen für die Festhalle.

In diesem Stadium ist die Überprüfung der Verkehrsmengen im Altstadtring sinnvoll. Falls eine Aufhebung / Eingrenzung der Kurzzeitparker im Ring verkehrlich als notwendig erachtet wird, sollte eine Maßnahmenentscheidung durch eine erneute Beschlussfassung im Ortschaftsrat erfolgen, um den derzeitigen Bedenken der Geschäftswelt Rechnung tragen zu können.

Stufe 4: frühestens, wenn die Sanierung des Knotenpunktes B3/Marstallstraße ansteht

In der letzten Stufe ist die Umgestaltung Knotenpunkt B3 / Marstallstraße mit Lückenampel und Querung für zu Fuß Gehende vorgesehen.

Im Anschluss an den Umbau wird eine Prüfung empfohlen, ob die Ausweisung der Prinzessenstraße als reine Fahrradstraße denkbar ist. Auch hier sind eine Vorstellung des Ergebnisses und Beschlussfassung im Ortschaftsrat sinnvoll, um den Bedenken der Geschäftswelt Rechnung tragen zu können.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Die Umsetzung des Verkehrskonzeptes bis Stufe 3 bedingt nur Kosten für Beschilderung und Fahrradständer. Diese sind über den Ergebnishaushalt beziehungsweise die Sammelkonten des Tiefbauamtes gedeckt. Stufe 4 erfolgt erst wenn der Knotenpunkt B3/Marstallstraße zur Straßensanierung ansteht. Dies ist aufgrund des Straßenzustandes noch nicht in einen Doppelhaushalt eingeplant.

Die Planung und Beschlussfassung zur Umgestaltung Knotenpunkt B3 / Marstallstraße mit Lückenampel und Querung für zu Fuß Gehende erfolgt mittelfristig, sobald die Sanierung des Knotenpunktes ansteht.

Beschluss:

1. Der Ortschaftsrat nimmt die Ausführungen zur Fortschreibung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes 2000 für Durlach zur Kenntnis.
2. Der Ortschaftsrat beschließt das vorgeschlagene Gesamtkonzept und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Schritte 1 und 2.
3. Für die Umsetzungsschritte 3 und 4 sind weitere Erhebungen notwendig. Diese können erst im Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen aus den Schritten 1 und 2 erfolgen und dem Ortschaftsrat zum weiteren Beschluss vorgelegt werden.

Für die Einzelmaßnahmen aus dem Umsetzungskonzept sind gegebenenfalls weitere Beschlüsse zu fassen.