

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Kenntnis im **Jugendgemeinderat**
zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Rahmenplan Altstadt; Beschluss Verkehrskonzeption
Altstadt**
Bezug: 73/2025; 357/2021; 548/2024; 549/2024
Anlagen: Anlage 1_Erweiterung der Fußgängerzone
Anlage 2_Zufahrtsregelung Fußgängerzone Bereich I und Bereich II
Anlage 3_Radverkehr in der Fußgängerzone
Anlage 4_Neuordnung öffentlicher Bewohner- und Kurzzeitparkplätze

Beschlussantrag:

- 1) Entsprechend der Anlage 1 wird die Erweiterung und Ausweisung der Fußgängerzone in der Altstadt beschlossen. Das nach § 45 Absatz 1b der Straßenverkehrsordnung erforderliche Einvernehmen der Gemeinde zur Kennzeichnung eines Fußgänger-Bereiches wird erteilt.
- 2) Die Regelungen der Zufahrt für die Fußgängerzone Bereich I und Bereich II werden entsprechend Anlage 2 umgesetzt.
- 3) Der Radverkehr wird entsprechend Anlage 3 in der Fußgängerzone Bereich II freigegeben.
- 4) Die verkehrsrechtlichen Regelungen der Erschließungs- und Wohnstraßen außerhalb der Fußgängerzone werden entsprechend Anlage 1 umgesetzt.
- 5) Die Einbahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt Hintere Grabenstraße, der westlichen Jakobsgasse und der Mauerstraße werden als Verkehrsversuch aufgehoben.
- 6) Die öffentlichen Kurzzeit- und Bewohnerparkplätze werden entsprechend Anlage 4 neu geordnet.

Finanzielle Auswirkungen

Die Umsetzung der Verkehrskonzeption erfordert den Einsatz von bestehenden Personalressourcen in den Fachbereichen Verkehrsrecht, Verkehrsplanung, Tiefbau sowie der KST. Die Sachkosten für die Umsetzung werden in einem niedrigen fünfstelligen Bereich erwartet.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 351/2021 wurde die Verwaltung beauftragt, einen Rahmenplanungsprozess zu starten und konkrete Maßnahmen zur Stärkung und Entwicklung der Altstadt zu entwickeln. Zudem nennt das „Klimaschutzprogramm 2020 – 2030“ (KSP) das Ziel, bis 2030 eine Vorrangzone für umweltfreundliche Mobilität im Stadtzentrum zu etablieren. Eine Maßnahmenoption hierfür im KSP ist u. a. die M5; V. „Ausweitung der Fußgängerzone auf die gesamte Altstadt (mit Durchfahrungsachsen für Radverkehr und E-Mikromobilität)“.

Mit Vorlage 73/2025 wird der Rahmenplan Altstadt zu einem Beschluss geführt. Die Verkehrskonzeption ist inhaltlich integraler Bestandteil der Rahmenplanung. Aufgrund der fachlichen Tiefe wird sie aber mit Vorlage 106/2025 als eigenständiger Schwerpunkt zu einem Beschluss geführt. Mit der Vorlage werden gleichfalls die Anträge 548/2024 „Hirschgasse wird verkehrsberuhigter Bereich“ und 549/2024 „Altstadt an Samstagen zur autofreien Zone“ der Fraktion AL/Grüne sowie zahlreiche nicht mehr einzeln aufgeführte ältere Anträge u. a. vom Jugendgemeinderat inhaltlich beantwortet.

Die topographische Lage und der mittelalterliche Stadtgrundriss sind für die heutigen Mobilitätsbedürfnisse der Altstadt eine Herausforderung. Die Altstadt ist Wohn-, Einkaufs-, Kultur-, Freizeit-, Arbeits-, Bildungs- und Tourismusort. Eine Vielzahl an Nutzenden frequentiert und erreicht täglich die Altstadt zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus oder dem Auto. Entsprechend groß sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen an die Erreichbarkeit.

2. Sachstand

2.1 Vorgehen und Prozess

Das Thema Verkehr wurde im Prozess des Rahmenplans Altstadt integral behandelt. In den verschiedenen Beteiligungsformaten wie den Altstadtforen, den Stadtpaziergängen, den großen Workshops im Februar und Juni 2024 wurden Zielbilder zum Verkehr integrativ im Rahmen der Gesamtbeteiligung zum Rahmenplanprozess mit der Öffentlichkeit diskutiert und iterativ weiterentwickelt.

Nach dem Partizipationsprozess zum Rahmenplan insgesamt folgte im Herbst/Winter 2024/25 eine gesonderte Beteiligung zum Themenfeld Verkehr, bei dem insbesondere Gewerbetreibende angesprochen waren. Bei den in Summe über 20 Einzel- und Sammelterminen mit Gewerbetreibenden, darunter Einzelhandel, Gastronomie und Handwerk haben sich rund 50 Betriebe aktiv beteiligt. Auch mit den Pflegediensten und der Taxizentrale fand in diesem Rahmen ein direkter Austausch statt.

Die breite Öffentlichkeit konnte im März 2025 bei drei Terminen an Infoständen in der Altstadt gezielt Fragen und Anmerkungen zur Verkehrskonzeption stellen und sich informieren.

Dauerhaft begleitet wurde die Erarbeitung der nun vorliegenden Verkehrskonzeption durch eine interne Arbeitsgruppe, die aus den Fachabteilungen der Verkehrsplanung, Stadtplanung, Verkehrsrecht und der Wirtschaftsförderung bestand. Je nach Thema wurde diese um weitere Experten erweitert.

Bei der Beteiligung der Öffentlichkeit zur Rahmenplanung im Juni 2024 wurden drei Varianten einer fußgängerfreundlichen Altstadt vorgestellt und mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Allen drei Varianten liegt eine Erweiterung der Fußgängerzone in unterschiedlicher Ausdehnung zugrunde, eine minimale Variante, eine größere mittlere Variante sowie eine maximale Variante. Der größte Konsens im Beteiligungsverfahren wurde bei der mittleren Variante gefunden. Der anschließende Prozess mit den Gewerbetreibenden führte im Ergebnis zu einer Weiterentwicklung dieser Variante insbesondere über die Spezifizierung von Zufahrtsregelungen und der konkreten Ausgestaltung der Abgrenzungen der Fußgängerzone.

2.2 Zielbild Verkehr „Fußgängerfreundliche Altstadt“

Das erarbeitete Zielbild für den Verkehr in der Altstadt ist das einer fußgängerfreundlichen Altstadt. Hierdurch können die Erdgeschossnutzungen gestärkt und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die bestehende Fußgängerzone soll erweitert und ein für den Fußverkehr zusammenhängendes Netz mit hoher Aufenthalts- und Flanierqualität entstehen (siehe Anlage 1). Die Erweiterung der Fußgängerzone umfasst die Neue Straße, Hafengasse, Collegiumsgasse, nördliche Lange Gasse, die Ammergasse, die südliche Schmiedtorstraße sowie die östliche Jakobsgasse. Dadurch vergrößert sich die Fußgängerzone von heute ca. 2,2 auf annähernd 3,0 Kilometer in ihrer Ausdehnung. Im Gesamtbild entsteht ein durchgängiger Bereich ohne Zerschneidung zwischen dem Lustnauer Tor und dem Haagtor sowie dem Nonnenhaus und der Stiftskirche, in dem der Fußverkehr Vorrang genießt.

Gleichzeitig bleibt die Erreichbarkeit mit dem Kfz-Verkehr für die Altstadt unerlässlich. Von der Erweiterung der Fußgängerzone sind zentrale Erschließungsachsen betroffen. Eine Übertragung der geltenden Zufahrtsregelungen auf die erweiterte Fußgängerzone wäre für Betriebe und Anwohnende belastend und einschränkend gewesen. Insbesondere Gewerbetreibende, die sich bisher außerhalb der Fußgängerzone befinden, sahen dies skeptisch. Als Zielbild soll die Fußgängerzone hinsichtlich der Zufahrtsregelungen daher in zwei Bereiche aufgeteilt werden. In der bestehenden Fußgängerzone bleiben die Zufahrtsregelungen weiterhin bestehen, in der erweiterten Fußgängerzone sollen sie weniger stark beschränkt werden. Die Straßen außerhalb der Fußgängerzone sollen verkehrsrechtlich einheitlicher gestaltet werden und perspektivisch nur noch aus Tempo-20-Zonen oder Verkehrsberuhigten Bereichen bestehen. Letztere setzen jedoch einen niveaugleichen Ausbau zwingend voraus.

2.3 Fußverkehr

In der Altstadt ist der Fußverkehr als nachhaltigste Fortbewegung mit klarer Priorität zu fördern. Dieses Ziel steht heute noch an vielen Stellen im Widerspruch zur verkehrsrechtlichen Bestandssituation. Kfz-Fahrbahnen werden zum Flanieren benutzt, Kfz-Erschließungsachsen führen durch stark frequentierte Bereiche und zerschneiden die Fußgängerzone. Gehwege sind zu schmal und entsprechen eher Schrammborden. Verkehrsbe-

ruhige Bereiche in der Altstadt lassen sich von Straßen der Fußgängerzone optisch kaum unterscheiden, dürfen aber durch den individuellen Kfz-Verkehr uneingeschränkt befahren werden.

Das Zielbild schafft einen zusammenhängenden Qualitätsraum, in der Fußgänger Vorrang haben und Aufenthalts- und Flanierqualität erfahren. Die Erweiterung der Fußgängerzone umfasst im Schwerpunkt jene Achsen, in denen der Fußverkehr bereits heute gegenüber anderen Verkehren dominiert. Rein verkehrsrechtlich gibt es zwischen den Fußgängerzonen Bereichen I und II keine Unterscheidung. Der motorisierte Individualverkehr nimmt dadurch eine Gastrolle ein und wird auf das notwendige Minimum reduziert. Auch der Radverkehr erhält eine Gastrolle. Gleichwohl ist die Altstadt neben der Wohn- und Besuchsfunktion auch ein Ort für Gewerbe, Handel und Handwerk. Für diese Bedürfnisse greifen umgekehrt die unterschiedlichen Zufahrtsregelungen der Fußgängerzone Bereich I und II.

2.4 Erschließung

Innerhalb der Altstadt wird der Kfz-Verkehr durch verschiedene verkehrsrechtliche Regelungen und Lenkungsmaßnahmen wie Einbahnstraßen, Poller sowie Durchfahrtsver- und Abbiegegebote gelenkt. Die Verkehrsregelungen sind an einigen Stellen komplex und ändern sich auf wenigen Metern mehrfach. Einzelne Erschließungsachsen für den Kfz-Verkehr führen heute durch sensible Bereiche wie z.B. Hafengasse und Collegiumsgasse. Die Altstadt soll erreichbar bleiben, aber gleichzeitig verkehrsberuhigt werden. Die Priorität soll dem Fußverkehr gelten. Die Verkehrskonzeption sieht vor, die Fußgängerzone zu vergrößern und in den angrenzenden Wohn- und Erschließungsstraßen nur noch Tempo-20 Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche auszuweisen. Durch die Neuordnung und Vereinheitlichung kann der vorhandene Schilderwald gelichtet werden.

Die Erreichbarkeit der Altstadt für Anwohnende und Gewerbetreibende soll in diesem Zuge punktuell verbessert werden. Hierfür soll in drei Straßen die Befahrbarkeit versuchsweise in beide Richtungen ermöglicht werden. Mit der Öffnung der Mauerstraße und der westlichen Jakobsgasse erhalten Anwohnende mit Wohnschwerpunkt um die Jakobuskirche eine zusätzliche Zufahrtmöglichkeit ins Wohngebiet. Mit der Öffnung der westlichen Jakobsgasse in beide Richtungen können die Parkplätze südlich der Jakobuskirche, die künftig nur noch für Bewohner zur Verfügung stehen sollen, erreicht werden. So muss die Fußgängerzone nicht durchfahren werden. Auch die Urbangasse und angrenzenden privaten Stellplätze bleiben erreichbar. Anlieger im nordöstlichen Teil der Altstadt können momentan nur über die Lange Gasse und das Lustnauer Tor in Richtung Osten ausfahren. Um Richtung Weststadt und B27/B28 zu kommen, muss ein Umweg um den gesamten Botanischen Garten gefahren werden. Durch die Öffnung der Hinteren Grabenstraße kann direkt über die Schmiedtorstraße auch nach Westen ausgefahren werden. In der Hinteren Grabenstraße sind Ausweichstellen herzustellen, dafür sollen Poller entfernt werden.

2.5 Liefer- und Bewohnerverkehr – Fußgängerzone Bereich I und II

So gut wie jede Nutzung in der Altstadt ist auf Lieferverkehr angewiesen. Be- und Entladen findet überwiegend im Straßenraum statt. Die Anlieferung von Waren mit größeren Fahrzeugen stellt im Zusammenhang mit der Attraktivität der Altstadt eine Herausforderung dar. Lieferfahrzeuge wirken trotz der Beschränkung auf 7,5t in den mittelalterlichen Straßengrundrissen oft überdimensioniert. Die bestehende Regelung lassen Lieferungen und Leistungen in der heutigen Fußgängerzone mit dem Kfz morgens von 6-10:30 Uhr zu sowie abends von 18-20 Uhr für Bewohner mit Ausnahmegenehmigung zu. Das Befahren der Fuß-

gängerzone außerhalb dieser Zeiten wird über Ausnahmegenehmigungen gesteuert, die seit September 2023 online beantragt werden können. Die Anforderungen an das Liefern und die Erreichbarkeit fallen je nach Nutzergruppe sehr unterschiedlich aus und sind je nach Lage innerhalb der Altstadt kritischer oder unkritischer zu bewerten. Gleichwohl bestehen Zielkonflikte und die Zufahrtsregelungen dienen als Steuerungselement. Daher sieht das Konzept eine Fußgängerzone mit abgestuften Zufahrtsregelungen vor. Ein ähnliches Konzept der Zufahrtsregelung für die Fußgängerzonen wird in Freiburg am Breisgau seit Jahren praktiziert.

In Anlage 2 sind die hier nachfolgend beschriebenen Zufahrtsregelungen dargestellt.

Künftig soll im Bereich I, die bestehende Fußgängerzone, der tägliche Lieferzeitraum am Morgen um eine halbe Stunde von 10:30 auf 11 Uhr verlängert werden. Ergänzend soll ein abendliches Zeitfenster von 18-20 Uhr auch für Lieferverkehre versuchsweise angeboten werden. So kann im Bereich I täglich von 6 bis 11 Uhr und 18 bis 20 Uhr beliefert werden. Insgesamt bleibt die Zufahrtsregelung restriktiv. In der erweiterten Fußgängerzone, der Bereich II, soll der Lieferverkehr freigiebiger zugelassen werden, nämlich von Montag bis Freitag von 6-20 Uhr. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen, also jene Tage mit hohen Fußgängerfrequenzen, soll die erlaubnisfreie Zufahrt morgens von 6-11 Uhr und abends von 18-20 Uhr beschränkt werden, synchron zur Fußgängerzone Bereich I. Die Metzgergasse, südliche Lange Gasse und Münzgasse liegen heute in der Fußgängerzone und sollen künftig der Fußgängerzone - Bereich II zugeordnet werden.

Durch die zweigeteilte Zufahrtsregelung in der Fußgängerzone wird eine neue Beschilderung aufgebaut, die die Zufahrtszeiten sowie Nutzergruppen explizit aufzählt. Dadurch wird die Erlaubnis zum Befahren der Fußgängerzone für alle erforderlichen Lieferverkehre (Bewohner, Handwerk, Geschäfte, Ärzte, Pflegedienste, Taxi) klargestellt. Mit der pragmatischen Zufahrtsregelung in die Fußgängerzone - Bereich II können schätzungsweise 90% der Lieferverkehre ohne erforderliche Ausnahmegenehmigung abgedeckt und der bürokratische Aufwand niedrig gehalten werden. Die Unterscheidung der beiden Bereiche soll durch farbliche Zusatzschilder hervorgehoben werden.

Gewerblicher Lieferverkehr mit dem Fahrrad ist bislang in der Fußgängerzone nur mit Ausnahmegenehmigung erlaubt. Künftig soll dieser in der gesamten Fußgängerzone in Gleichstellung zum motorisierten Lieferverkehr zugelassen werden.

Durch die bestehende und erweiterte Fußgängerzone ergeben sich für viele Bewohner hinsichtlich der Erreichbarkeit Veränderungen. Nach heutiger Regelung dürfen Bewohner mit eigenem Stellplatz mit einer Ausnahmegenehmigung zu jeder Zeit zufahren. Bewohner ohne eigenen Stellplatz hingegen dürfen die Fußgängerzone nur zu den benannten erlaubnisfreien Zufahrtszeiten kostenlos und außerhalb dieser Zeiten nur mit einer kostenpflichtigen Ausnahmegenehmigung zum Be- und Entladen befahren. Damit das Wohnen in der Altstadt weiterhin attraktiv bleibt, sollen Anwohnende der Fußgängerzone - Bereich I zum Be- und Entladen zusätzlich auch in den Abend- und Nachtstunden mit einer kostenlosen Ausnahmegenehmigung zufahren dürfen. Das bedeutet, dass Anwohnende im Bereich I künftig ein Zeitfenster von 18-11 Uhr zum Be- und Entladen zur Verfügung steht. Dieser Erweiterung soll auch für Anwohnende in der Fußgängerzone - Bereich II gelten. Die freizügigere Zufahrtsregelung gegenüber Bereich I erlaubt den dort Anwohnenden von Mo-Fr eine Zufahrt rund um die Uhr. An Sams-, Sonn- und Feiertagen gilt die Regelung des Bereichs I.

Wer und Was?	Zufahrtsreglung Bestand		Zufahrtsreglung Zukunftsbild	
	FGZ	Verkehrsberu- higter Bereich o.ä.	FGZI	FGZ II
Bewohner ohne eigenen Stellplatz in der FGZ	6-10:30 Uhr und mit AG* 18-20 Uhr	0-24 Uhr	6 - 11 Uhr 18-20 Uhr und mit AG 20-6 Uhr	Mo-Fr 6-20 Uhr Sa,So,Fei 18-20 Uhr und mit AG tägl. 20-6 Uhr
Lieferverkehr	6-10:30 Uhr (nur mit Kfz)	0-24 Uhr	6-11 Uhr 18-20 Uhr	Mo-Fr 6-20 Uhr Sa,So,Fei 6-11 Uhr + 18-20 Uhr
Allgemeiner Verkehr	-	0-24 Uhr	-	-

* Ausnahmegenehmigung

Ausnahmegenehmigungen werden weiterhin als Steuerungswerkzeug benötigt, um ein Befahren der Fußgängerzone sowie Parken kontrollieren zu können. Um die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen z. B. für Sozialdienste, Ärzte, Handwerk, Geschäfte, Bewohner weiter zu vereinfachen wird derzeit der Prozess weiterentwickelt. Ziel ist es, die Preisstruktur zu vereinfachen, Nutzergruppen zusammenzufassen und die Antragstellung zu digitalisieren. Ein Konzept soll hierzu im Jahr 2025 entstehen. Durch die vorgeschlagenen Regelungen werden bereits viele Ausnahmegenehmigungen nicht mehr notwendig sein.

Neue Konzepte, wie Sammel- und Umladestationen für die Logistik sollen ergänzend gefördert werden. Lagermöglichkeiten für den Einzelhandel außerhalb der Altstadt können ein Konzeptbaustein zur Reduktion von Verkehren sein. Ein ergänzendes Angebot von white label Paketstationen in der Altstadt wurde in Abstimmung mit dem HGV geprüft. Aus Sorge, dass dadurch dem Onlinehandel zusätzlich Vorschub geleistet werden könnte und der stationäre Einzelhandel geschwächt würde, wird dies voraussichtlich nicht weiterverfolgt.

2.6 Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof und der ZOB liegen Luftlinie etwa 500m weit von der Altstadt entfernt. Die Haltestellen am östlichen Stadtrand (Neckarbrücke, Nonnenhaus, Wilhelmstraße und Stadtgraben) werden von 19 Buslinien angefahren und bieten in der Überlagerung einen 2-Minuten-Takt an. Im Westen werden die Haltestellen künftig von drei Buslinien mit vier Fahrten je Stunde erschlossen (Fahrplanänderung ab Dez. 2025). Für Mobilitätseingeschränkte bleibt der Zugang zur Altstadt mit dem öffentlichen Verkehr durch die Topographie erschwert. Im Rahmenplanprozess wurden bereits erste Ideen für alternative Mobilitätsangebote entwickelt. So könnte eine Quartierslinie durch die Altstadt mit kleinen Micro-Bussen eine Alternative sein. Ebenso könnten E-Rikschas und Seniorentaxis das Angebot weiter ergänzen. Diese Ideen sollen im Weiteren konzeptionell auf Umsetzbarkeit vertiefend geprüft werden.

2.7 Radverkehr

Die Altstadt ist für den Radverkehr ein wichtiges Ziel für den Alltags- und Freizeitverkehr. Teile der bestehenden Fußgängerzone, dazu gehören die Pflughofstraße, die Metzgergasse, die Kornhausstraße und die mittlere Lange Gasse sind heute für den Radverkehr freigegeben. In Kombination mit den angrenzenden Wohn- und Erschließungsstraßen (Verkehrsbe-

ruhigte Bereiche sowie Tempo 10 und 30 Regelungen) besteht ein durchgängig befahrbares Netz für den Radverkehr. Eine Nord-Süd Durchfahrung der Fußgängerzone besteht nicht. In der Altstadt gibt es 41 Radabstellanlagen mit ca. 600 öffentlichen Radabstellplätzen (Erhebung am 31.10 und 02.11.2022). Diese sind über die Altstadt hinweg verteilt, reichen jedoch bei weitem nicht aus. Rund 70 Prozent der Radabstellanlagen waren bei der Erhebung überbelegt. Ebenso wurden ca. 600 wild geparkte Räder gezählt. In der Altstadt besteht eine hohe Nachfrage an Radabstellanlagen. Durch Anwohnende, die vielfach über keine privaten Abstellmöglichkeiten verfügen, erhöht sich Parkdruck auf die öffentlichen Stellplätze.

Im Prozess konnten bereits zusätzliche Standorte für Radabstellanlagen in der Neuen Straße, in der Metzgergasse, in der Froschgasse sowie Schmiedtorstraße lokalisiert werden. Diese sollen sukzessive umgesetzt werden. Hinter dem Parkhaus Altstadt Mitte soll eine Doppelstockanlage zur Erhöhung der Kapazität in der Nonnengasse geprüft werden. Weitere Standorte werden geprüft. Dem Antrag 538/2021 der Fraktion AL/Grüne wird damit Rechnung getragen.

Es gilt, die Altstadt weiterhin gut mit dem Rad erreichen zu können. Der Radverkehr soll daher auch künftig in den heutigen mit dem Rad befahrbaren Straßen fahren können. Deshalb soll künftig die gesamte Fußgängerzone - Bereich II (Neue Straße, Hafengasse, Collegiumsgasse, nördliche Lange Gasse, die Ammergasse, die südliche Schmiedtorstraße, östliche Jakobsgasse) ebenfalls für den Radverkehr freigegeben werden. So wird eine sinnvolle und verständliche Erreichbarkeit und Routenführung innerhalb der Altstadt mit dem Rad ermöglicht. Dadurch erfährt der Radverkehr keine Nachteile gegenüber dem Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone - Bereich II, der Radverkehr wird so als wichtiges Verkehrsmittel für die Altstadt gefördert.

Zur Konfliktreduzierung zwischen Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen sollen Kommunikations- und Kontrollmaßnahmen erarbeitet werden.

2.8 Parken

Der Wohnstandort Altstadt bringt Anwohnerverkehre und -parken mit sich, wenngleich der Autobesitz in der Altstadt im Vergleich zur Gesamtstadt geringer ist (Statistisches Landesamt 2021: Zentrum 333 Kfz/1000 Einwohner, Gesamtstadt 445 Kfz/1000 Einwohner). Es gilt abzuwägen, wo Anwohnerparken weiterhin stattfinden soll oder Aufenthaltsqualitäten erhöht werden können. Aktuell befinden sich in der gesamten Altstadt rund 250 öffentliche Parkplätze, für rund 4.400 in der Altstadt lebende Menschen. Alle Parkstände werden bewirtschaftet. Es gibt diverse Parkplatztypen (Bewohner-, Kurzzeit-, Bewohner-Nacht, Behindertenparkplätze, E-Ladeparkplätze, Carsharing, Taxistände). Diese Typen sind vielfach kombiniert, um eine höhere Nutzungsbreite zu ermöglichen. Der Parkdruck ist durch die begrenzte Anzahl an öffentlichen Stellplätzen in der Altstadt hoch. Die Altstadt ist in drei Bewohnerparkgebiete aufgeteilt, die über die Grenzen der Altstadt hinausreichen und den Parkdruck auf die Altstadt selbst nochmals erhöhen.

Für Besucher- und Kundenverkehr stehen aktuell 45 Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Raum verteilt in der Altstadt zur Verfügung. Diese Parkplätze sind Kombinationen aus Kurzzeit- und Bewohnerparkplätzen, die werktags von 8-20 Uhr für das Kurzzeitparken (max. 1h, 3€) und von 18-10 Uhr für Bewohner mit Bewohnerparkausweis aufgeteilt sind.

Diese Parkplätze wurden im Prozess kontrovers diskutiert. Einerseits werden sie von manchen Gewerbetreibenden für ihre Kundschaft gefordert, da Parkhäuser eng und deren Einfahrtshöhen auf 1,90 m beschränkt sind. Andererseits sorgen diese Parkangebote in sensiblen

Bereichen zu einem belastenden, zusätzlichen Parksuchverkehr und werden daher auch von Teilen der Händler kritisch gesehen. Ziel ist es, Parksuchverkehre in sensiblen Bereichen der Altstadt zu vermeiden und nur noch in den äußeren Randbereichen der Altstadt Kurzzeitparkplätze (in Kombination mit Bewohnerparkplätzen) anzubieten. Kurzzeitparkplätze in zentraler Lage wie der Jakobs-gasse und der Frosch-gasse, soll es nicht mehr geben. Diese sollen nur noch Bewohnern zur Verfügung stehen. Das Kurzzeit-Parkplatzangebot in der Bach-gasse und Schmiedtorstraße soll zu Gunsten von Radabstellplätzen und Carsharing reduziert werden. Die Kurzzeitparkplätze entlang dem Stadtgraben und am „Kleinen Haagtor“ dagegen sollen bestehen bleiben. Insgesamt sollen Kunden und Besucher verstärkt die bestehenden Parkhäuser und Parkplätze im direkten Umfeld anfahren.

Durch die Erweiterung der Fußgängerzone entfallen acht Parkplätze für Bewohner (Ammer-gasse: fünf kombinierte Bewohner-Nachtparkplätze oder Ladezone, Collegiumsgasse: drei kombinierte Bewohner- oder Kurzzeitparkplätze) sowie durch die Platzumgestaltung in der Nonnengasse weitere fünf reine Bewohnerparkplätze. Der Haagtorspace auf dem Haagtorplatz soll fortgeführt werden, so dass weitere siebzehn Bewohnerparkplätze nur während der Herbst- und Wintermonate zur Verfügung stehen. Dies entspricht dem Antrag des Jugendgemeinderats 549/2022. Für Bewohner der Altstadt sollen daher ergänzend auf dem Rewe/mediamarkt-Parkplatz in der Weststadt, der sich im Eigentum der Stadt Tübingen befindet, 40 Bewohnerparkplätze nur für Altstadtbewohner mit Bewohnerparkausweis eingerichtet werden. Zusätzliche Bewohnerparkplätze am Milchwerk sollen ebenfalls geprüft werden. Durch diese Maßnahmen können die entfallenden Bewohnerstellplätze ausgeglichen werden.

Auf übergeordneter Ebene soll ein neues Parkgebiet Altstadt konzipiert werden, das den Bewohnern der Altstadt künftig erlauben würde auch in den angrenzenden Parkgebieten parken zu dürfen. Die Konzeption dafür wird im Zuge der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ausgearbeitet. Als Alternative zum ÖV und individuellen Pkw sollen Carsharing-Angebote innerhalb der Altstadt stärker ausgebaut werden.

2.9 Ausblick und Umsetzung

Im Zuge des Rahmenplans wurde ein vielschichtiges Verkehrskonzept erarbeitet, das sowohl den Fuß-, Rad-, Liefer- und motorisierten Individualverkehr berücksichtigt, als auch den ruhenden Verkehr. Durch die Erweiterung der Fußgängerzone werden positive Effekte für den gesamten öffentlichen Raum und deren Nutzer erwartet. Einkaufslagen, die bisher außerhalb der Fußgängerzone lagen, werden gestärkt. Durch die Reduzierung des Individualverkehrs erfahren Zufußgehende und Anwohnende mehr Aufenthaltsqualität, die mit einer längeren Verweildauer einhergeht. Neue Potentiale für eine Umgestaltung des öffentlichen Raums werden aktiviert. Unabhängig der Erweiterung der Fußgängerzone sichert das Verkehrskonzept die Erreichbarkeit der Altstadt, insbesondere die Möglichkeiten zum Be- und Entladen für den Lieferverkehr. Zu den begleitenden Maßnahmen zählen veränderte Zufahrtsregelungen, die Verlegung von Kunden- und Besucherparkplätzen an den Rand der Altstadt sowie eine Überarbeitung der Ausnahmegenehmigungen und Bewohnerparkgebiete. Am Rande der Altstadt sollen auf dem Rewe/mediamarkt-Parkplatz Westbahnhofstraße zusätzlich 40 Bewohnerparkplätze nur für die Altstadt entstehen.

Alternative Mobilitätsangebote, wie das Carsharing, sind vorhanden und sollen zukünftig noch weiter ausgebaut werden. Eine Quartierslinie durch die Altstadt mit Micro-Busses soll geprüft werden. Um auch weiterhin die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem Rad zu gewähr-

leisten und die Attraktivität sicherzustellen, ist in Teilbereichen der Fußgängerzone Radfahren zugelassen.

Das neue Verkehrskonzept ist eine Schlüsselmaßnahme der Rahmenplanung Altstadt. Die Umsetzung hat eine hohe Wirkkraft für die Altstadt. Sie bedarf keiner kostenaufwendigen Investitionen oder nur längerfristig zu leistenden Vorarbeiten. Die Umsetzung hat als Quick Win eine sehr hohe Priorität. (siehe auch Handlungskonzept Anlage 2 zu Vorlage 73/2025). Umsetzungsvoraussetzung ist neben aller kommunikativen Vorarbeiten ein durchgearbeitetes System für Ausnahmeregelungen, die Einführung einer Parkzone Altstadt, eine neue Beschilderung sowie punktuelle Umbauten an einzelnen Straßen. So haben z.B. die Collegiumsgasse und Hirschgasse heute ein Trennprofil, bestehend aus Fahrbahn und schmalen Gehwegen auf beiden Seiten. Ein Umbau zu einer niveaugleichen Mischverkehrsfläche ist erst längerfristig vorgesehen. Für die Ausweisung einer Fußgängerzone ist ein Umbau verkehrsrechtlich aber nicht zwingend notwendig, so kann eine zügige Umsetzung mit einfachen Maßnahmen wie dem Abbau von Beschilderung, der Absenkung von Bordsteinen und dem Ausbau von Pollern erfolgen. Den Anträgen 548/2024 und 549/2024 der Fraktion AL/Grüne wird damit Rechnung getragen. Wichtig erscheint es, bei der Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts auf eine Konfliktreduzierung zwischen Rad- und Fußverkehr auf gemeinsam genutzten Flächen hinzuwirken. Hierzu sollen Kommunikations- und Kontrollmaßnahmen umgesetzt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt bei der Umsetzung des Verkehrskonzepts liegt in der Kommunikation der neuen Regelungen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt der Verkehrskonzeption als Ganzes zuzustimmen. Die Konzeption wurde breit abgestimmt. Die Verwaltung hält sich offen, bei erkennbaren Fehlentwicklungen im Realbetrieb korrigierend zu justieren. Nach drei Jahren soll eine Evaluierung erfolgen. Für die Umsetzung der Maßnahme veranschlagt die Verwaltung ca. 1 Jahr Vorbereitung. Damit könnte die erweiterte Fußgängerzone im Frühjahr nächsten Jahres eingerichtet werden.

4. Lösungsvarianten

Für eine Verkehrskonzeption gibt es zahlreiche inhaltliche Varianten, die hier nur beispielhaft benannt werden.

1. Die Fußgängerzone könnte gegenüber dem Bestand nicht ausgeweitet werden. Dadurch würde eine Förderung des Fußverkehrs in der Altstadt nicht realisiert werden können.
2. Die Fußgängerzone könnte über die vorgeschlagenen Straßenbereiche hinaus ausgeweitet werden. Hierdurch würde jedoch die Erreichbarkeit einzelner Bereiche sehr stark eingeschränkt werden. Auch wäre eine Akzeptanz voraussichtlich weniger gegeben.
3. Die Zufahrtsregelungen bleiben bestehen. Dies würde eine restriktivere Regelung für das Liefern und Befahren der Fußgängerzone als von der Verwaltung vorgeschlagen bedeuten. Anwohnende sowie Betriebe insbesondere in der Fußgängerzone des Bereich II würde dies vor größere Herausforderungen stellen und würde von den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung abweichen.
4. Statt der vorgeschlagenen Veränderung beim Parken kann vollständiger Erhalt oder der vollständige Entfall der Kurzzeitparkplätze erfolgen.

5. Klimarelevanz

An der Erhaltung und attraktiven Weiterentwicklung der historischen Altstadt mit einem besonderen Fokus auf die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund besteht auch aus Klimaschutzgründen ein sehr hohes öffentliches Interesse. Hohe Nutzungsattraktivität in Kombination mit nachhaltiger Mobilität sichert die wirtschaftliche Grundlage zur Weiterentwicklung in Richtung Klimaneutralität.