

Radfahren in der *Oberen und Unteren Neckarstraße*

Die Obere und Untere Neckarstraße sind Teil einer wichtigen Radwegeverbindung in der Stadt. Die Gesamtstrecke verbindet die Stadtteile *Sontheim, Horkheim* und zum Teil auch *Böckingen* mit der Innenstadt. Die Bedeutung der Verbindung der Hochschulstandorte in *Sontheim* und am *Europaplatz* über diese Radfahrstrecke wird noch zunehmen. Die *Neckarstraße* dient zudem als Radverkehrsverteiler zu und von vielen Zielen in der Innenstadt.

Die alternative Verbindung über die *Badstraße*, die als Fahrradstraße ausgewiesen ist, wird für diesen Zweck kaum genutzt. Am *Neckarturm* ist eine nur stark eingeschränkte Weiterfahrt möglich und am anderen Ende im Bereich der *Böckinger Brücke* muss der Altneckar überquert werden.

In den letzten Jahren wurde die Gastronomie zunächst in der *Unteren* und in diesem Jahr mit Fertigstellung des *Marra-Hauses* in der *Oberen Neckarstraße* stark ausgebaut. Damit einher geht, wegen der günstigen Lage am *Altneckar*, die Zunahme der Außenbewirtschaftung die einen großen Teil des kombinierten Fuß- und Radweges am *Neckar* in Anspruch nimmt.

Die Belebung des *Neckarufers* ist erwünscht und wird noch weiter zunehmen. Vor allen Dingen durch die starke Außenbewirtung gibt es zunehmend Konflikte zwischen Radfahrern, Fußgängern, Gästen und dem Bedienpersonal. Darauf muss auch mit Blick der zukünftigen Entwicklung des Radverkehrs und auch des vermehrten Einsatzes von Pedelecs reagiert werden.

Der Radverkehr muss weitgehend von der *Neckarstraße* auf eine geeignete Alternativstrecke verlegt werden. Dazu ist die Route über die *Badstraße* ungeeignet, weil der Radverkehr beim *Neckarturm* die *Friedrich-Ebert-Brücke* auf dem südlichen Gehweg in beide Richtungen zusammen mit Fußgängern überqueren muss und dann wieder in die *Neckarstraße* geführt wird.

Der **AK Mobilität** der **Lokalen Agenda21 Heilbronn** schlägt deshalb ein andere Route als Alternative vor. Der Radverkehr wird in der *Oberen Neckarstraße* bei der Hausnr. 8 über die bestehende Verbindung in die *Fischergasse* geleitet. Weiter geht es beim *Fleischhaus* in die *Deutschhofstraße* und über die *Kaiserstraße* in die *Geberstraße*. Die *Gerberstraße* ist dann auf der gesamten Länge die Radfahrverbindung bis zur *Mannheimer Straße* und dient gleichzeitig als Verteiler zu den verschiedenen Zielen in der Innenstadt (siehe **Abbildung 1**).

Um die Strecke für Radfahrer zu ertüchtigen, muss die Querung der *Kaiserstraße* und die Durchfahrt der *Geberstraße* in beide Richtungen ermöglicht werden. Außerdem muss eine gesicherte Querung der *Mannheim Straße* am nördlichen Ende der *Geberstraße* ermöglicht werden.

Da die Durchfahrt durch die *Geberstraße* in nördliche Richtung entgegen dem Autoverkehr (Einbahnstraße) erfolgt, muss der Straßenraum in der *Gerberstraße* durch Wegfall von Pkw-Parkplätzen (18) für den Gegenverkehr erweitert werden.

Der Wegfall von Parkplätzen kann durch Ausweisung der verbleibenden Parkplätze in der nördlichen Innenstadt „nur für Anwohner“ kompensiert werden. Es ist zu überlegen, ob die *Gerberstraße* dann komplett als Radfahrstraße ausgewiesen werden kann.

Anmerkungen:

Die Hauptbelastung der *Gerberstraße* wird durch Parkplatzsuchverkehr und durch den Abkürzungsverkehr von der *Mannheimer Straße* in Richtung *Bahnhofstraße* verursacht. Spätestens mit der Schießen der *Kranenstraße* (während der BUGA) muss die Durchfahrt von der *Kaiserstraße* in die *Geberstraße* und umgekehrt unterbunden werden.

Es ist weiterhin zu überlegen, ob die in der *Sülmerstraße* bestehende Fußgängerzone um die *Lohtorstraße* erweitert werden sollte und der Parkplatzsuchverkehr durch die komplette Abschaffung

von öffentlichen Parkplätzen, außer von Anwohnerparkplätzen in der nördlichen Innenstadt, unterbunden wird.

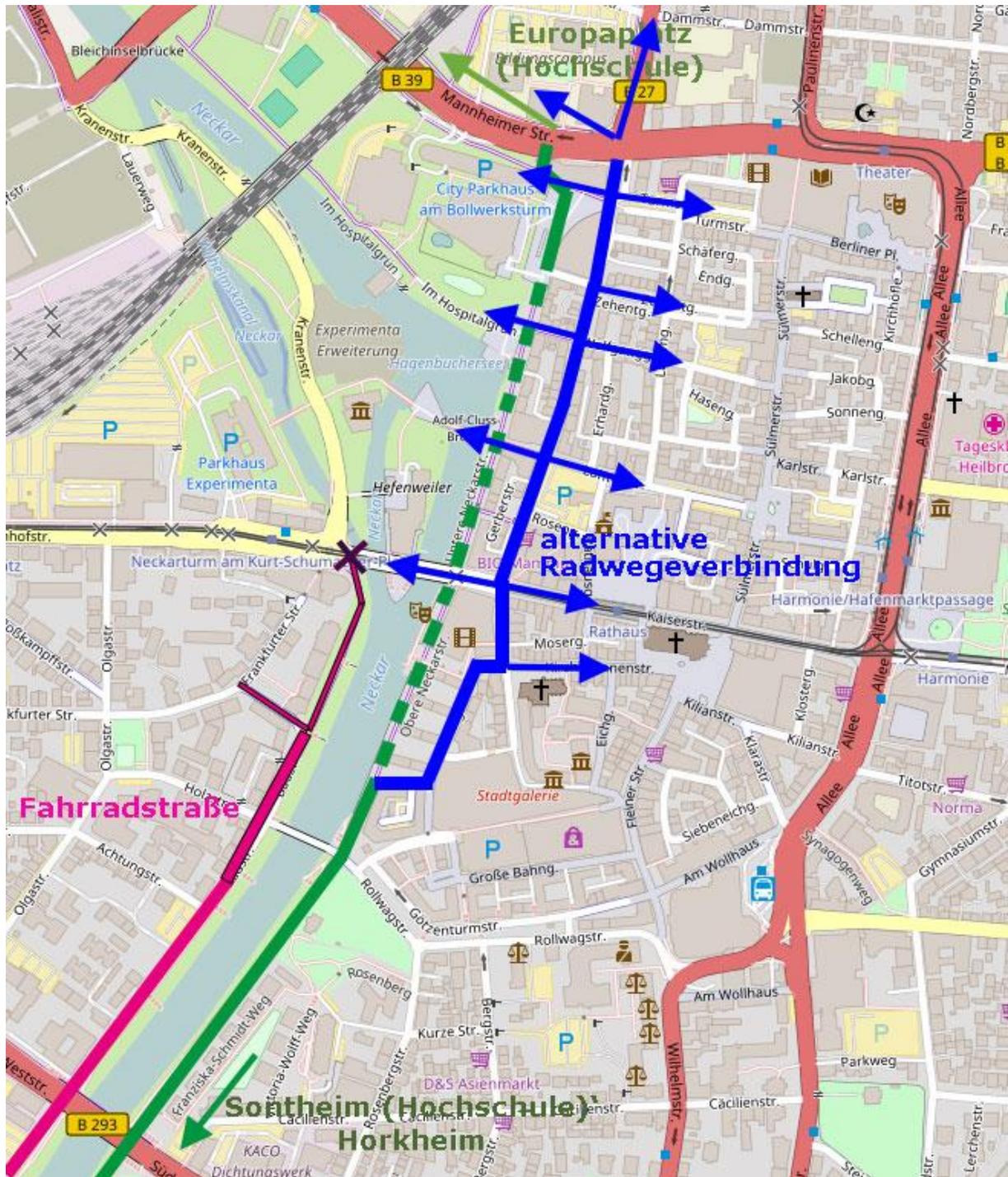


Abbildung 1: Bestehende und alternative Radrouten am Altneckar

grün: bestehende Radfahrverbindung in der Oberen u. Unteren Neckarstraße

rot: Badstraße als Fahrradstraße

blau: Alternativroute mit Verteilmöglichkeiten