

Alternative für die Radwegeverbindung in der *Oberen* und *Unteren Neckarstraße* in Heilbronn

Ausgangssituation:

In der *Unteren Neckarstraße* existieren bereits heute viele Lokale mit Außenbewirtung. Dies verringert die öffentliche Fläche, die Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung steht erheblich. Im Zuge des Neubaus des *Marra-Hauses* wurde auch dort Außengastronomie genehmigt.

Es ist Ziel der Stadtverwaltung und der Mehrheit des Gemeinderates diese Achse zwischen *Götzenturm* und *Bollwerksturm* zur „Gastro-Meile“ zu entwickeln. Damit sind die Konflikte zwischen den Gästen und Wirten einerseits und Fußgängern und Radfahrern andererseits vorhersehbar. Auch zwischen Fußgängern und Radfahrern wird es auf der Restfläche deutlich enger und damit konfliktträchtiger.

Deshalb wird nach einer geeigneten Alternativroute für Radfahrer gesucht.

Prinzipiell kommen für den Abschnitt „*Götzenturm – Friedrich-Ebert-Brücke*“ **zwei Varianten** in Betracht:

1. Verlegung des Radverkehrs in die *Badstraße* und Querung des Neckars über die *Friedrich-Ebert-Brücke* und die *Götzenturmbrücke* (Plan 1)

Vorteil:

vom *Frankenstadion* bis zur *Halbmondstraße* ist die *Badstraße* bereits als Fahrradstraße eingerichtet.

Nachteile:

Der Engpass besteht auf dem Teilstück „*Halbmondstraße bis Neckarturm*“ Aufgrund der Bäume ist eine Verbreiterung des Rad- und Fußweges nur außerhalb dieses Bandes möglich. Die Querung der *Friedrich-Ebert-Brücke* ist für Radfahrer problematisch, da die Gehwege nur für Radfahrer freigegeben sind (Schrittgeschwindigkeit). Zur Querung der *Bahnhofstraße* beim *Kurt-Schumacher-Platz* müssen die Fußgängerüberwege benutzt werden. Hier müssen die Fahrradfahrer absteigen und ihr Fahrrad schieben. Am westlichen Ende der *Friedrich-Ebert-Brücke* gibt es keine Querungsmöglichkeit.

Die Weiterführung über die *Kranenstraße* ist ohne Umbaumaßnahmen nur auf der jetzigen Fahrbahn möglich und wenig attraktiv.

Bessere Gestaltungsmöglichkeiten ergeben sich nur bei der Sperrung der *Kranenstraße* für den Autoverkehr und dem Rückbau des *Kurt-Schumacher-Platzes*.

2. Verlegung des Radverkehrs in die Altstadt (Plan 2)

Parallel zur *Oberen* und *Unteren Neckarstraße* verlaufen die Straßen *Fischergasse*, *Kramstraße* und *Gerberstraße* oder *Fischergasse*, *Kramstraße* (alternativ: *Metzgergasse* *Deutschhofstraße*), *Gerberstraße*.

Die *Fischergasse* ist bereits Fußgängerzone, so dass eine Öffnung für Radfahrer mit mehr als Schrittgeschwindigkeit nötig wäre.

Der Abschnitt in der *Kram-* und *Gerberstraße* zwischen *Fleischhaus* und *Lohtorstrasse* sollte mit Schutzstreifen ausgerüstet werden. Dafür ist eine Verbreiterung der Fahrbahnen zu Lasten des ruhenden Verkehrs notwendig. Zusätzlich muss das gerade ausfahren über die *Kaiserstraße* für Radfahrer freigegeben werden. Insgesamt sind in diesem Abschnitt ca. 10 Parkplätze betroffen.

Im Bereich zwischen *Fleischhaus / Kirchbrunnenstr.* bis *Rosengasse* ist eine Verbreiterung der Fahrbahn nur durch Umbaumaßnahmen und Fällung von 4 Bäumen möglich.

Alternativ könnte die Ampel etwas zurückversetzt werden und eine Aufstellfläche für Radfahrer mit eigener Schaltung eingerichtet werden.

Ab *Lohtorstraße* bis *Wolfganggasse* müssten ca. 12 bis 15 Parkplätze weichen, um einen Radstreifen gegen die Einbahnstraße anzulegen.

Vorteil dieser Variante:

Der Ziel- und Quellverkehr wird direkt in die Innenstadt geleitet. Der finanzielle Aufwand ist gering, abgesehen des Teilstücks *Kirchbrunnenstraße* bis *Rosengasse*.

Ab *Turmstraße* kann dann über den neu gestalteten *Platz am Bollwerksturm* weiter um das Hotel „*Mercure*“ gefahren werden um die Ampelanlage zur Querung der Mannheimer Str. zu nutzen oder direkt auf der Fahrbahn die Kreuzung überquert werden, mit direktem Radweganschluss (nicht gekennzeichnet) auf die *Schaeuffelenstraße*. oder *Mannheimer Straße*, Nordseite.

Anmerkung:

Problematisch erscheint der Wegfall von Parkplätzen für Anwohner. Dies wird mit Sicherheit als Gegenargument genutzt.

Hier ist im Zusammenhang mit einer Neuordnung der nördlichen Innenstadt an eine zentrale Parkierungsanlage für die Anwohner zu denken. Ein geeigneter Standort dafür ist der Parkplatz zwischen *Zehentgasse* und *Schwibbogengasse*.

Außerdem ist festzustellen, dass in dem Innenstadtbereich immer mehr Parkplätze umgewandelt werden, um der Gastronomie Außenbewirtschaftung zu ermöglichen. z.B. *Lammgasse*, *Wolfganggasse*, *Turmstraße*.

Die Variante aus der Fußgängerzone / *Kirchbrunnenstrasse* über die *Deutschhofstraße* und *Metzgergasse* zur *Fischergasse* und weiter zur *Oberen Neckarstraße* wird heute schon rege genutzt, wie sich vor Ort feststellen lässt.

An der *Mannheimer Straße* besteht auf der südlichen und nördlichen Seite ein Radweg bis zum *Europaplatz*.

Alternativrouten

Plan 1:

Alternativroute
Badstraße
(Grundlage: openstreetmap)



Plan 2:

Alternativroute
Gerberstraße
(Grundlage:
openstreetmap)

Fotos zur alternativen Radfahrverbindung Obere und Untere Neckarstraße



Abbildung 1: Platz vor Hans im Glück



*Abbildung 2: Querverbindung Obere Neckarstraße zur
Fischergasse*



Abbildung 3: Fischergasse Blick nach Norden



Abbildung 4: Metzgergasse



Abbildung 5: Kramstraße zur Kaiserstraße



Abbildung 6: Blick in die Fischergasse



Abbildung 7: Gerberstraße. am Käthchenhof



Abbildung 8: Blick in die Rosengasse (für Radfahrer nicht freigegeben, aber für Taxen!)



Abbildung 9: Gerberstraße von der Lohtorstraße. nach Norden



Abbildung 10: Gerberstraße ab Wolfganggasse nach Norden



Abbildung 11: Gerberstraße ab Wolfganggasse nach Süden



Abbildung 12: Gerberstraße mit Blick nach Norden Richtung



Abbildung 13: Gerberstraße /Turmstraße / Mannheimer Straße



Abbildung 14: nördlichstes Teilstück der Gerberstraße



Abbildung 15: von der Gerberstraße. zum Bollwerksturm und Hallenbad



Abbildung 16: von der Mannheimer Straße. in die Gerberstraße. nach Süden