„Nördliche Innenstadt“,
hauptsächlich aus verkehrlicher Sicht (10.02.19)

I. Stadtgebiet

I.1 Gebietsabgrenzung

Das Gebiet der *„Nördlichen Innenstadt“* ist westlich durch den Altneckar (*Untere Neckarstraße*), nördlich durch die *Mannheimer / Weinsberger Straße*, östlich durch die *Allee* und südlich durch die *Kaiserstraße* abgegrenzt. (**Abbildung 1**).

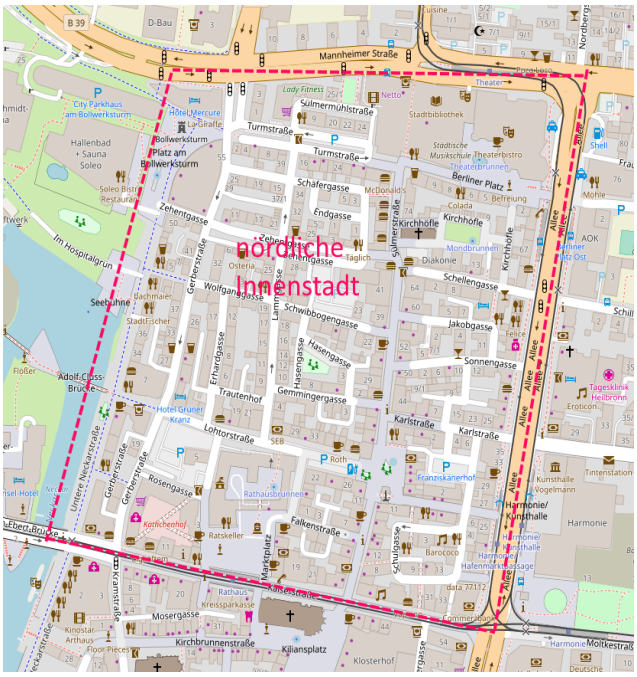


Abb. 1: Abgrenzung „Nördliche Innenstadt“

I.2 Gebietscharakteristik

Das Gebiet ist kompakt und dicht mit hauptsächlich dreistöckigen Gebäuden bebaut, Die weitaus meisten Gebäude wurden nach der fast vollständigen Zerstörung im W 2. Weltkrieg in den 50er bis 70ger Jahre neu errichtet. Die alte Straßenstruktur ist dabei weitgehend erhalten geblieben. In Nord-Süd-Richtung durchquert die Fußgängerzone *Sülmerstraße* das Gebiet.

Im Gebiet gibt es einige kleinere Plätze (Platz am *Bollwerksturm, Kirchhöfle, Franziskanerhof, Hafenmarkt*, *Marktplatz*) und drei alleeartige Straßen in West-Ost-Richtung (*Turmstraße, Zehentgasse und Lohtorstraße*).
Zur *Mannheimer Straße* hin ist das Gebiet durch eine fast lückenlose Bebauung abgeschirmt.
Drei große Baukomplexe (*Stadtbad, K3 , Rathaus*) liegen an den Ränder der “Nördlichen Innenstadt“.

I.3 Gebietsnutzung

Die *„Nördliche Innenstadt“* ist ein bedeutsames Innenstadtwohngebiet. Hier wohnen ca. 4.500 Menschen.. Die Aufgrund des neuen *„Bildungscampus“*, nordwestlich der Gebietsgrenze, wohnen zunehmend Studierende in dem der „Nördlichen Innenstadt“. Das Gebiet ist außerdem durch zahlreiche Innenstadtgeschäfte an der Fußgängerzone *Sülmerstraße,* Geschäftsanhäufungen in der *Geberstraße* und der *Turmstraße* sowie über das Gesamtgebiet verteilte Einzelgeschäfte geprägt. In dem Gebiet haben zahlreiche Ärzte ihre Praxis.
Zusätzlich ist die Gastronomie hauptsächlich in der *Unteren Neckarstraße* und auch verteilt im Gesamtgebiet von zunehmender Bedeutung. Nach der Umgestaltung der unteren *Neckarstaße* wird sie durch den Altneckar immer mehr zu einer Flaniermeile.
Im Süden ist die Stadtverwaltung mit dem Rathaus dominierend, Im Norden das K3 mit Kinos, Stadtbücherei und Theater. Auch das *„Hallenbad am Bollwersturm“* ist vor allen Dingen in der Wintersaison von Bedeutung.
Genutzt wir das Gebiet aber auch zum Innenstadt parken

I.4 verkehrliche Anbindung

Aus verkehrlicher Sicht ist das Stadtgebiet ein weitgehend abgeschlossener Bereich. Er ist von zwei Hauptverkehrs-straßen begrenzt; im Norden durch die *Mannheimer / Weinsberger Straße*, im Osten durch die *Allee*. Die südlich gelegene *Kaiserstraße* ist nur für den ÖPNV und Taxis geöffnet. Das Gebiet kann nur über die *Gerberstraße* in Nord-Südrichtung durchfahren werden. In Süd-Nord-Richtung besteht über *Gerberstraße*, *Lohtorstaße, Lammgasse* und *Turmstraße* ein Durchfahrmöglichkeit (**Abbildung 2**).
Die Sülmerstraße bildet als Teil der **Fußgängerzone** *(in Abb.2 grün dargestellt***)**

Der Fußgängerzone *Sülmerstraße* bildet für eine West-Ost-Durchfahrt einen Sperriegel.
Westlich der Fußgängerzonen gibt es für die verkehrliche Anbindung aus Norden und Süden nur die *Gerberstraße*.
Östlich der Fußgängerzone existieren n von der *Allee* aus nur die Anbindungen *Schellengasse, Sonnengasse* und *Karlstraße* (aufgezählt von Nord nach Süd).

Eine gute Anbindung an den ÖPNV (Bus und Stadtbahn) existiert im Norden (*Mannheimer Straße*) mit der Haltestelle: *Stadtbad Bollwerksturm/Theater,* im Osten (*Allee*) mit den Haltestellen *Berliner Platz* und *Hamonie* sowie im Süden (*Kaiserstraße*) mit der Haltestelle *Rathaus.*

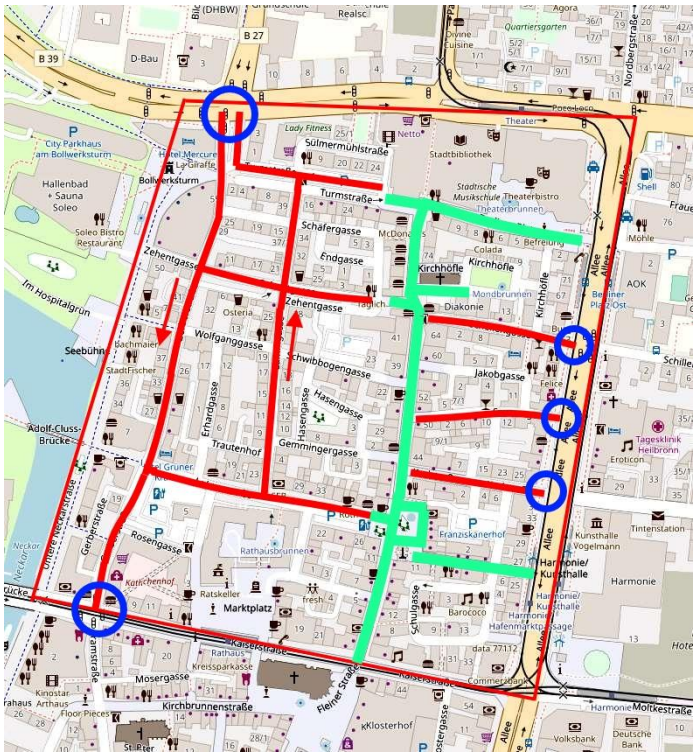


Abb. 2: verkehrliche Anbindung

II. Verkehr

II.1. Gesamtverkehr

Zu unterscheiden sind im Wesentliche die Verkehrsarten, Fußverkehr Radverkehr, Bus- und Stadtbahnverkehr (ÖPNV) Kfz- und Lieferverkehr. Belastend sind die beiden letzten Verkehrsarten.
Von Bedeutung sind für dieses Stadtgebiet zusätzlich drei unterschiedliche Verkehrsströme:

1. von den Bewohnern der „N*ördlichen Innenstadt“* in der dort Gewerbetreibenden verursachter Kfz-Verkehr;
2. von den Stadtbesuchern zum Parken in der „N*ördlichen Innenstadt“* verursachter Verkehr;
   In der „N*ördlichen Innenstadt* ° stehen mit Zufahrt über die *Gerberstraße* und im geringerem Maß über die *Kaiserstraße* und *Allee* über 260 ebenerdige Parkplätze und 87 Stellplätze in der *Kätchenhoftiefgarage* zur Verfügung.
   Anmerkung: Die Zufahrten zu den anderen Garagen im Areal erfolgen von außen.
3. von der Durchfahrt durch die „N*ördliche Innenstadt“* verursachter Verkehr.
   Die Durchfahrt wird dabei folgendermaßen definiert:
   Fahrzeuge, die in die *Gerberstraße,* Ecke *Mannheimer Straße* einfahren
   und an der *Geberstraße,* Ecke *Kaiserstraße* wieder ausfahren
   sowie in umgekehrter Richtung.

Zusätzlich gibt es einen kleinen Verkehrsanteil, der dadurch gebildet wird, dass Autofahrer zur Parkplatzsuche in die „N*ördliche Innenstadt“* einfahren und bei Erfolglosigkeit sofort wieder ausfahren.

Zusätzliche Belastungen der Wohnbevölkerung *der „Nördlichen Innenstadt“* entstehen durch den **Verkehrsstrom 2** (Parkplatzsuchverkehrs) und den **Verkehrsstrom 3** (Durchfahrtverkehr).

Diese Verkehre schränken die Aufenthaltsqualität und die Luftqualität im Gesamtgebiet erheblich ein.

Verkehrsbelastungen in der „N*ördlichen Innenstadt“* wurden in der letzten Zeit durch verschiedene Zählungen ermittelt (**Tabelle 1**).

Zeitpunkt	Ort	Anzahl Kfz	Bemerkungen
Juli 2017	Gerberstraße	7.345	24h, werktags außerhalb Schulferien, **vor** Öffnung der erweiterten Karl-Nägele Brücke u. nach Sperrung der Kranenstraße
Sept.2017	Gerberstraße	9.425	24h, werktags außerhalb Schulferien, **nach** Öffnung der erweiterten Karl-Nägele Brücke u. nach Sperrung der Kranenstraße
Juli 2018	Gerberstr.	14.000	24h, werktags

Tabelle. 1: Ergebnisse von Verkehrszählungen; *Quellen:* jeweils Heilbronner Stimme

Gesamtverkehr an der Stelle *Gerberstraß*e, Ecke *Manheimer Stra*ße hat von Juli 2017 bis Juli 2018, also innerhalb eines Jahres, um **6.655 Kfz in 24h zugenommen**, sich also nahezu verdoppelt.

II.2 Durchgangsverkehr

Die *Geberstraße* ist neben der *Allee* am östlichen Rand die einzige Nord-Süd-Verbindung im Areal (**Abbildung 3**). Durchgangsverkehr in der *„Nördlichen Innenstadt“* spielt hauptsächlich in der *Gerberstraß*e eine bedeutsame Rolle. Mit der Schließung der *Kranenstraße* dient die *Gerberstraße* als Ausweichroute in Richtung Stadtgalerie und Bahnhof. Die Ausweichroute erstreckt sich von der *Mannheimer Straße* bis zur *Kaiserstraße*.

Damit erreicht man als Pkw-Fahrer, aus der nördlichen Richtung kommend, die *Bahnhofstraße* und auch die Tiefgarage der *Stadtgalerie* auf kurzem Weg.
Dieser Ausweichverkehr führt zu einer starken Verkehrsbelastung der *Gerberstraße* und zeitweise zu einer Überlastung nördlichen Innenstadt.

Auch der Durchgangsverkehr wurde im Juli 2018 im Auftrag der Stadt mit Hilfe von Kameras ermittelt. Dabei kam es zu folgenden Ergebnissen.
Von an der Ecke *Geberstraße /Mannheimer Straße* erfaßten Kraftfahrzeugen kamen innerhalb von 5 Minuten 2006 Fahrzeuge in der *Bahnhofstraße* an . Das entspricht 28%, Von den Fahrzeugen kamen nur 610 Kfz (9%) in der *Weststraße* (südlich vom *Hauptbahnhof*) an
In Gegenrichtung kamen von 5.293 Kfz in der *Bahnhofstraße* noch 2.055 Kfz (32%) und an der Ecke *Geberstraße / Mannheimer Straße* nur noch 653Kfz (12%) an. *Quelle*: Heilbronner Stimme 20.07.2018

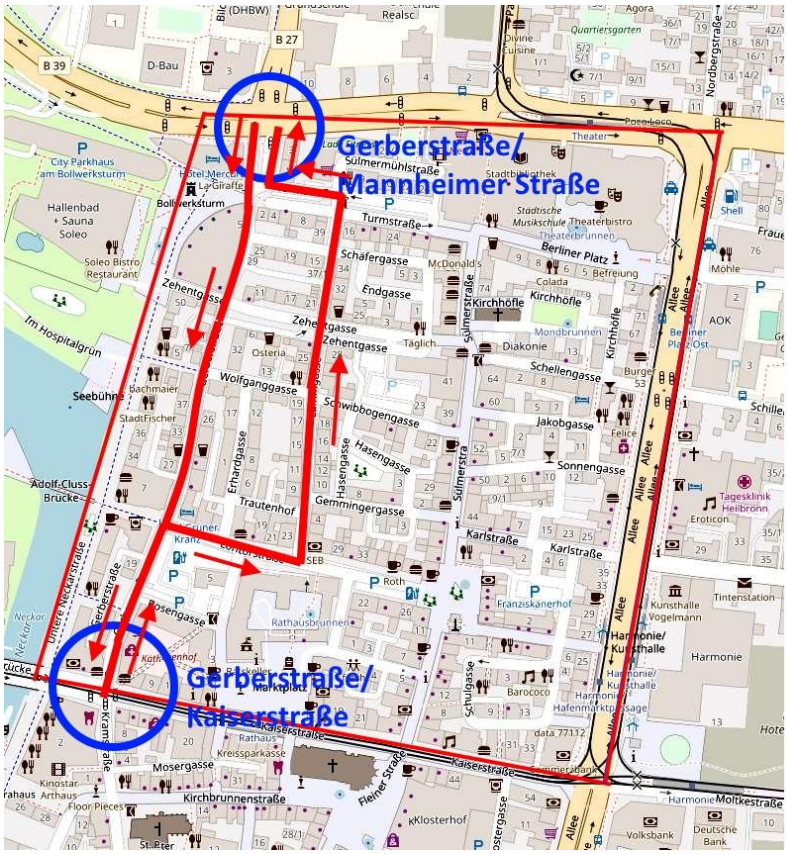


Abb. 3: Durchgangsverkehr *Gerberstraße*

***Anmerkung**: Die ermittelten Zahlen haben nicht die sinnvolle Definition für eine „Durchfahrt“ (siehe oben) als Grundlage.*

Die tatsächlichen zusätzlich Durchfahrtbelastungszahlen ergeben sich logischer Weise aus der Belastungsdifferenz zwischen den Zahlen **nach** Schließung der *Kranenstraße* und **vor** Schließung der *Kranenstraße*.

Die Zahl der Parkplätze in der *„Nördlichen Innenstadt“* und auch die sonstigen Rahmenbedingungen sind in dem betrachteten Zeitraum konstant geblieben.

Danach durchfahren über 6.660 Kfz die nördlich Innenstadt zusätzlich.
Insgesamt kann man von einer Durchfahrtbelastung von ca. 7.000 Kfz/24h ausgehen.

Diese Zusatzbelastung führte 2018 zu eine Gründung einer **Bürgerinitiative,** die sich primär dafür einsetzt die Durchfahrt von der *Geberstraße* in die *Kaiserstraße* und umgekehrt zu versperren.

I.2 Park(such)verkehre

Die *„Nördliche Innenstadt“* weist viele, auch für die Innenstadt bedeutsame, Hoch- und Tief-garagen sowie ebenerdige Parkierungsareale auf. Ihre Lage in der nördlichen Innenstadt und in unmittelbarer Nachbarschaft sind in **Abbildung 4** dargestellt. (Kästchen mit durchgezogener Umrandung zeigen ebenerdige Parkplatzareale bzw. Hochgaragen. Kästchen mit punktierter Umrandung zeigen Tiefgaragen)

Die Zufahrten zu den Parkgaragen liegen außerhalb der nördlichen Innenstadt, mit Ausnahme der Tiefgaragen *Kätchenhof* und *Rathaus*.
Genutzt werden die Parkplätze von Besuchern der nördlichen Innenstadt (Hallenbad Theater, Kino, Stadtbücherei, Harmonie, Rathaus, Markt , Gastronomie Geschäfte, Arzte).

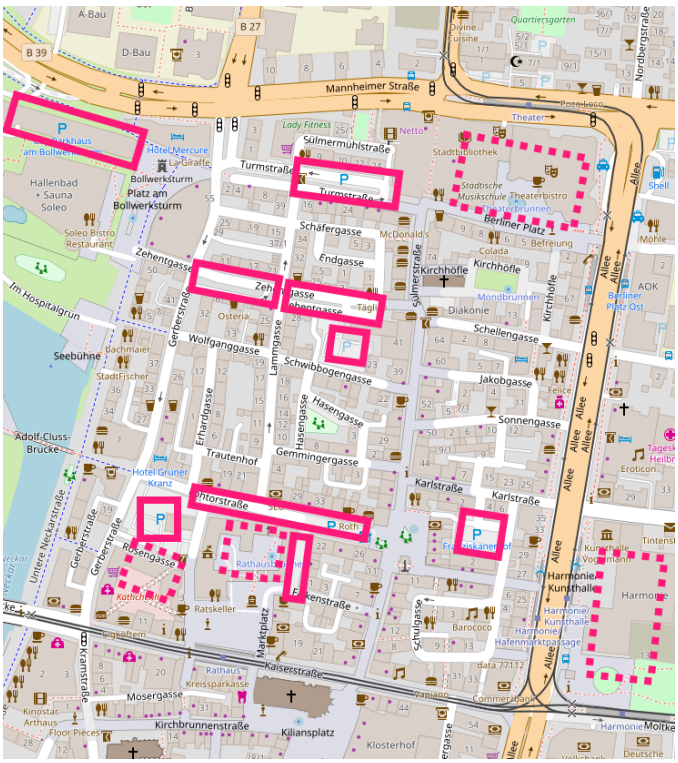


Abb. 4: Parkierungsareale

Zusätzlich gibt es in der *„Nördlichen Innenstadt“* viele Straßen an deren Rändern zumindest zeitweise geparkt werden darf. Diese Parkplätze sind jedoch über das ganze Gebiet verstreut und dadurch muss ein freier Platz erst gesucht werden. Neben Anwohnern und Besuchern der *„Nördlichen Innenstadt“* parken hier auch viele Besucher der sonstigen Innenstadt, weil es südlich fast nur ein Parkplatzangebot in Parkhäusern gibt.
Das alles führt, vor allen Dingen in Bezug auf die ebenerdigen Parkplätze, zu einem **erheblichen Parkplatzsuchverkehr**. Dabei erfolgt die Zufahrt über die *Mannheimer Straße* / *Scheufelenstraße* in die *Gerberstraße* und über den selben Punkt wieder heraus. Ein anderer, kleinerer Teil fährt über die *Kaiserstraße* in die *Gerberstraße* und hier wieder heraus.

II.3 Radverkehr

Die *Untere* und auch *Obere Neckarstraße* sind Teil der Radwegeverbindung aus Richtung *Sontheim* in die *nördliche Innenstadt*. Sie ist auch für Studierende Hauptradwegeverbindung zwischen den beiden Hochschulstandorten in *Sontheim* und an der *Mannheimer Straße*. Im Bereich der *Neckarstraße* hat die Verteilung des Radverkehrs zu verschiedenen Zielen in der Stadt eine große Bedeutung.

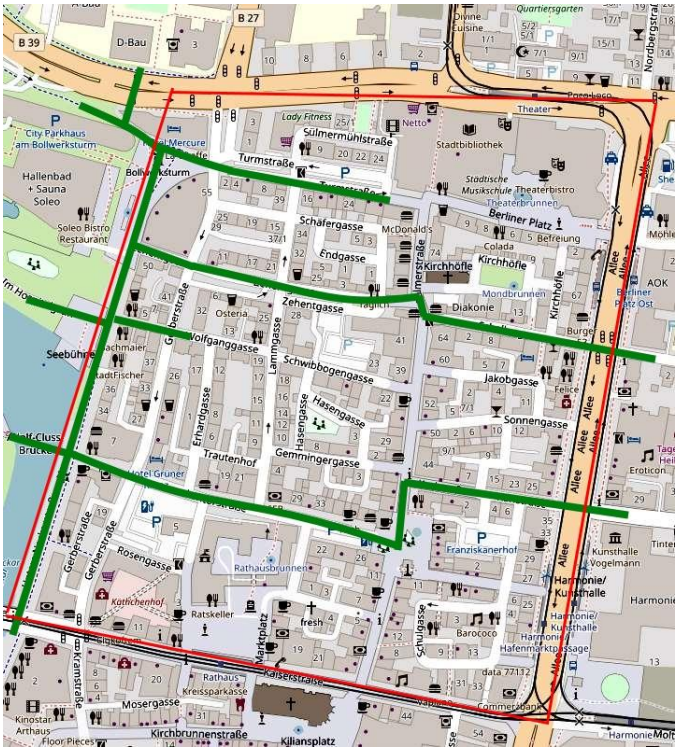


Abb.5: Radfahrverbindungen

Diese Radwegeverbindung ist einer der Hauptradwege in der gesamten Innenstadt. Hier am gastronomie-besetzten Neckarufer konkurriert der Radverkehr mit dem Fußgängerverkehr.
Neben dieser Verbindung existieren für Radfahrer mehrere Querverbindungen über die *Karlstraße- Lohtorstraße* und über die *Schellengasse-Zehentgasse* zwischen der *Allee* und dem *Neckar.*
Diese Querverbindungen werden alle durch die Fußgängerzone *Sülmerstraße* unterbrochen. (**Abbildung 5**).

II.4 Parken in der „Nördlichen Innenstadt“

In der nördlichen Innenstadt gibt es für das zeitweise Abstellen von Pkw’s zahlreiche Möglichkeiten (**Abbildung 6**).

Hoch und Tiefgaragen
Das Parkierungsangebot umfaßt vor allen Dingen Tiefgaragen sowie an der nord-westlichen Ecke des Gebietes das Parkhaus *Bollwerksturm*.
Tabelle 2 listet diese Anlagen auf.
In **Abbildung 6** ist die Lage der Parkierungsanlagen in der nördlichen Innenstadt und der unmittelbaren Umgebung dargestellt.

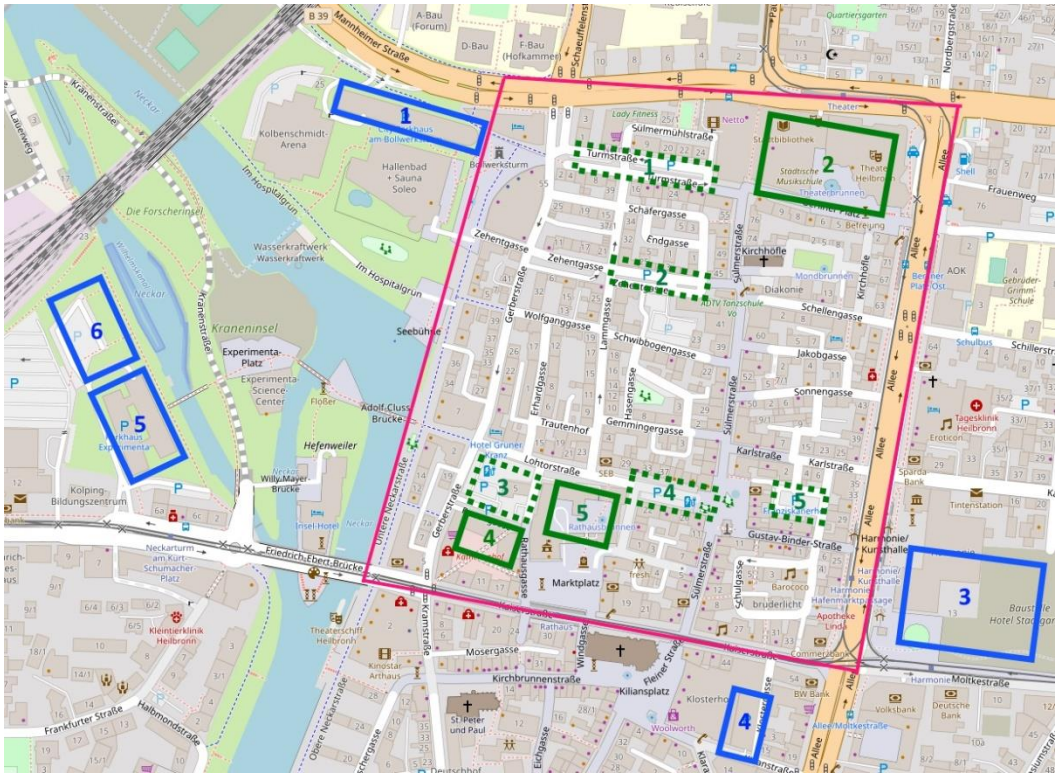


Abb. 6: Parkierungsanlagen in der „Nördlichen Innenstadt“ und Umgebung

***Anmerkungen**: In Abbildung 6 sind Parkhäuser und Tiefgaragen unterbrochen und ebenerdige Parkierungsanlagen gestrichelt dargestellt Die Anlagen im Gebiet der „Nördlichen Innenstadt“ sind grün, die außerhalb in blau dargestellt.*

Nr.,	Name Parkierungsanlage	Art	Stellplätze	Bemerkung
1	Bollwerksturm	Hochgarage	510	
2	Theater / K3	Tiefgarage	460	
3	Harmonie	Tiefgarage	435	
4	Kätchenhof	Tiefgarage	70	
5	Rathaus	Tiefgarage	ca. 50	nur Samstags.

Tabelle 2: Hoch- und Tiefgaragen in der nördlichen Innenstadt

***Anmerkung**: Die Nummern in der Tabelle 2 entsprechen in der Abb. 6 den grünen Nummern*)

In diesen Parkierungsanlagen stehen insgesamt über **1.500 Stellplätze** zur Verfügung.
Im westlich von dem Areal nahe gelegenen Parkhaus *„Experiementa I* (blau 5) sind zusätzlich 495 und im nördlich davon neu entstehenden Parkhaus „Experiementa II“ (blau 6) nochmals ca. 600 Stellplätze, also insgesamt zusätzlich fast 1.000 Stellplätze vorhanden. Die Garage *Klosterhof* (blau 4) verfügt über 232 Parkplätze.

ebenerdige Parkierungsanlagen

Ebenerdig stehen konzentriert auf die im A**bbildung 6** eingezeichneten Areale (durchgezogene Linien) ca. 235 Stellplätze zur Verfügung. Die Stellplätze sind alle kostenpflichtig (Parkscheinautomaten).
In **Tabelle 3** aufgelistet sind die ebenerdigen Parkierungsanlagen, wobei die Anzahl der Parkplätze geschätzt ist.

Nr.	Ort	Anzahl Stellplätze	Bemerkungen
1	Turmstraße	ca. 70	geschätzt
2	Zehentgasse	ca. 35	geschätzt
3	Reimareal	ca. 60	geschätzt
4	Lohtorstr. Am Kieselmarkt	ca. 70	geschätzt
5	Franziskanerhof	ca. 25	geschätzt

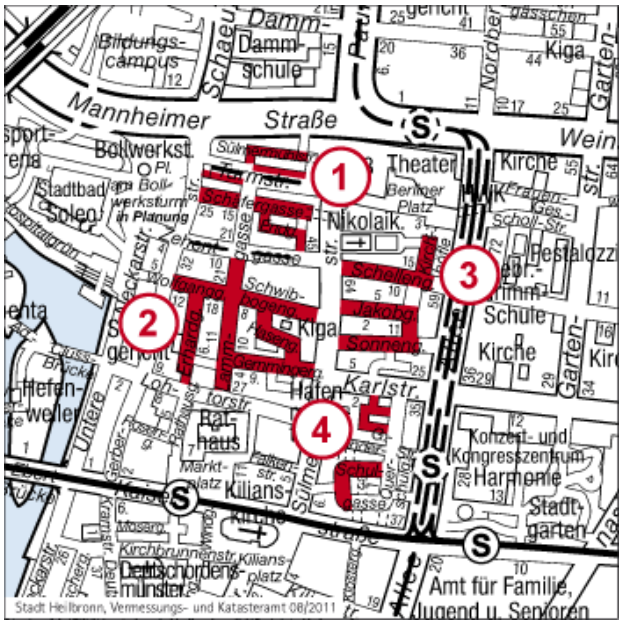
Tabelle 3: Ebenerdige Parkierungsanlagen in der nördlichen Innenstadt (Numerierung grün)

***Anmerkung**: Die Nummern in der Tabelle 2 entsprechen in der Abb. 6 den blauen Nummern*)

Ebenerdig stehen über **260 Parkplätze** in konzentrierten Arealen zur Verfügung.
Daneben gibt es an den Straßenränder weiter Parkplätze, zum Teil zeitweise für Bewohner reserviert.

Bewohnerparkplätze

Die Lage der für Bewohner zeitweise reservierten Parkplätze ist in **Abbildung 7** dargestellt.



01 *Sülmermühlstraße*, Turmstraße (teilweise), Schäfergasse, Endgasse

02 Wolfganggasse (teilweise), Erhardgasse, Lammgasse, Schwibbogengasse, Hasengasse, Gemmingergasse

03 Schellengasse, Jakobgasse, Sonnengasse (teilweise)

04 Franziskanerhof, Schulgasse (teilweise)

Diese Bewohnerparkplätze können aber tagsüber kostenpflichtig von anderen Stadtbesuchern genutzt werden.

Abb. 7: Lage der Bewohnerparkplätze (Quelle: www.heilbronn.de/umwelt-mobilitaet/mobilitaet/parken/bewohnerparken.html

II.5 Fußgänger

Für **Fußgänger** sind sowohl die *Unterer Neckarstraße*, die *Kaiserstraße*, die *Sülmertraße* und die *G.Binderstraße*, alle als Fußgängerzonen ausgewiesen, attraktive Verbindungen. Die Fußgängerbereiche in der Nördlichen Innenstadt sind in **Abbildung 8** wiedergegeben:
Daneben ist auch die *Allee* eine gute Fußgängerverbindung, Für Fußgänger existiert weiterhin ein sehr schönen Verbindung von der *Kraneninsel* („*Experimenta*“) über den *alten Neckar* zur *Unteren Neckarstraße* / *Lohtorstraße.*

Plätze

Neben dem *Marktplatz* zwischen dem *Rathaus* und der *Kilianskirche* haben der Platz am *Bollwerksturm* und etwas weniger der Platz am *Hafenmarkt* eine hohe Aufenthaltsqualität.
Ein besonderer Platz am Theater mit einem schön gestalteten Brunnen wird wegen der unattraktiven Randbebauung kaum beachtet.
Die Lage der wichtigsten Plätze ist in **Abbildung 9** wiedergegeben.

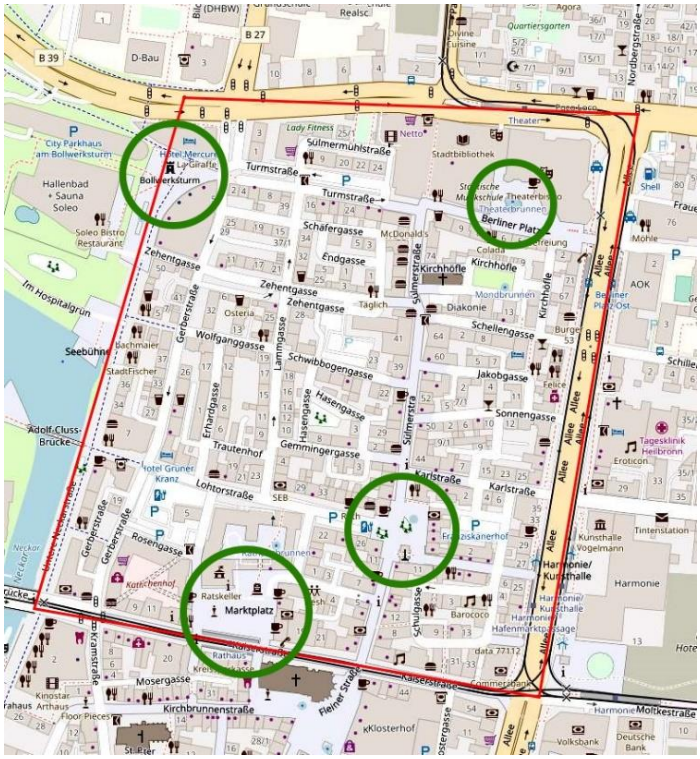


Abb. 9: wichtige Plätze

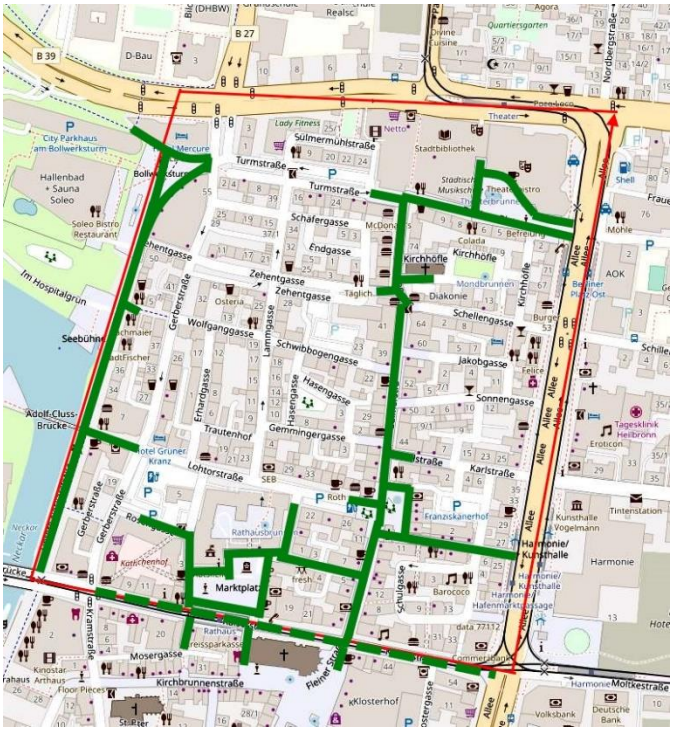


Abb. 8: Fußgängerbereiche

Verkehrliche Erreichbarkeit

Mit dem **Kfz** ist die „*Nördliche Innenstadt*“ über die oben und unten beschrieben Zu- bzw. Abfahrtwege zu erreichen. Dabei erfolgt die Hauptzu- und –Abfahrt über die *Gerberstraße,* Ecke *Mannheimer Straße*. Von untergeordneter Bedeutung ist die Zu- und Abfahrt aus bzw. in Richtung *Friedrich-Erbert-Brücke* in die *Gerberstraße.* Die anderen Zu- bzw. Abfahrten von der *Allee* aus enden fast alle an der Fußgängerzone *Sülmerstraße*.

Die *„Nördliche Innenstadt“* ist mit der **Fahrrad** am Besten von Norden über die Ampelanlage *Mannheimer Straße* (Bildungscampus), *östlich vom !Parkhaus am Bollwerksturm“* oder von Süden über die *Untere Neckarstraße* zu erreichen. Diese Strecken sind durch einen Fußgänger/Radfahrer-Mischverkehr gekennzeichnet. Die Zufahrt aus der *Bahnhofstraß*e über die *Friedrich-Ebert-Brücke* ist problematisch.
Alle anderen Wege in die *„Nördliche Innenstadt“* führen über die Straßenzufahrten. Einige dieser Wege sind auch mit Wegweisern für Radfahrer ausgestattet. So die Verbindung über die *Lohtorstraße, Sülmerstraße* und *Karlstraße* als Hauptquerverbindung.
Die wichtigsten Zu- und Abfahrten für Radfahrer sind in **Abbildung 10** eingezeichnet.

Mit dem **Stadtbus** ist die „N*ördliche Innenstadt“* vom Norden (*Mannheiner Straße*) mit den Buslinien der
Nummern 5, 12, 3x, 4x, 51, N1, von Westen (*Allee*) mit den Buslinien der
Nummern 1, 5, 11, 12, 13, 4x, 51, N1; von Süden (*Kaiserstraße)* mit den Buslinien der
Nummern 1,5, 10, 12, 13, 51, 6x, N1, N2 zu erreichen.
Vom Osten her gibt es keine Verbindung zu einer Buslinie.

Mit der **Stadtbahn** erreicht man die *nördliche Innenstadt* sowohl mit der Stadtbahnlinie **S4** wie auch mit den Linie n**S4!/S42**; vom Norden von der Haltestelle *Theater*, von Osten von den Haltestellen *Harmon*ie und von Süden aus von der Haltestelle *Rathaus.*

Somit ergibt sich eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV .

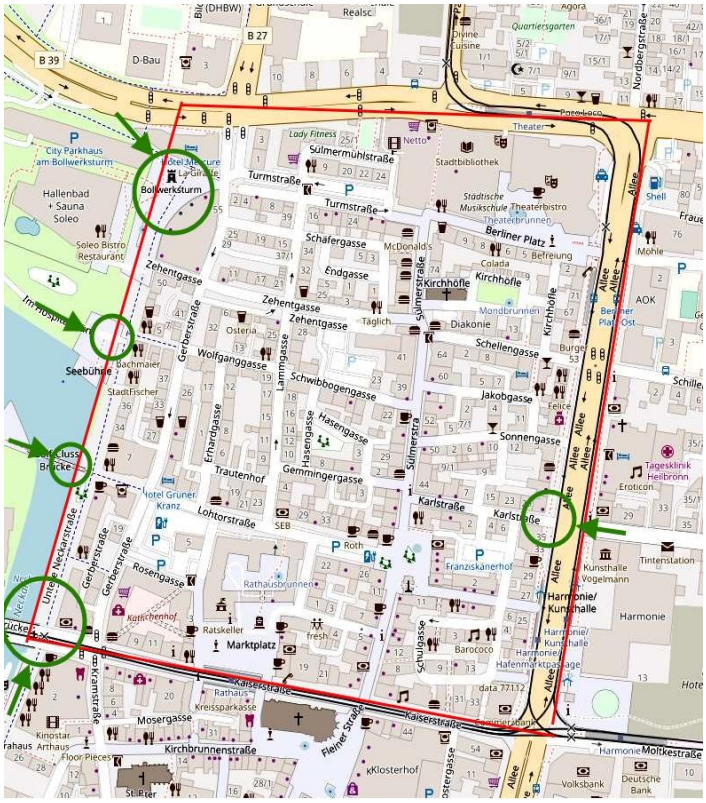


Abb. 10: Zu- und Abfahrten für Radfahrer

Die *„Nördliche Innenstadt“* ist also, außer von Richtung Westen, sehr gut an den ÖPNV angebunden.

III. Lösungsvorschläge für eine verkehrlich Neuordnung

III.1 Stadtgebiet verkehrsberuhigen

Die *„Nördliche Innenstadt“* hat insgesamt ein großes Entwicklungspotential.
Um dieses Potential zu nutzen, bedarf es u.a. einer **Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehre** in diesem Stadtgebiet.
Grundsätzlich kann und sollte aus unserer Sicht die gesamte „*Nördlichen Innenstadt*“ in einen **verkehrsberuhigten Bereich** (Schrittgeschwindigkeit) umgestaltet werden.
Dazu werden alle Wegeverbindungen (Straßen und Fußwege) Stück für Stück zu einer einheitlich gestalteten Fläche umgewandelt. Die verkehrliche Nutzungsregelung erfolgt als „**Shared Space“.**

Die Erreichbarkeit der Wohnungen und der gewerblich genutzten Räume für den Lieferverkehr und bewegungseingeschränkte Personen bleibt bestehen ; ebenso die Zufahrten zu den Tiefgarage im Gebiet *(Rathaus, Kätchenhof)*

Ersatzweise oder für eine Übergangszeit werden andere Maßnahmen vorgeschlagen, die sich ebenfalls schrittweise umsetzen lassen.

III. 2 Durchgangsverkehr sperren

Weil der Durchgangsverkehr, vor allen Dingen bei Fortfall der *Kranenstraße* , verkehrlich das Hauptproblem darstellt, hat eine **Unterbrechung der Durchgangsverkehrs durch die *Gerberstraße* in die *Kaiserstraße* und in umgekehrter Richtung** die höchste Priorität.
Die Durchfahrt von der *Gerberstraße* in die *Kaiserstraße* kann durch automatisch (ferngesteuert) **versenkbare Poller** in der *Gerberstraße* bei der *Lohtorstraße* unterbunden werden.
So ist die Durchfahrt von Müllabfuhr und Einsatzfahrzeuge (Polizei, Feuerwehr u, K rankenwagen) gesichert
Die dann fehlenden Durchfahrmöglichkeit ist schon bei der Einfahrt in die *Gerberstraße* an der Ecke *Mannheimer Straße* deutlich anzuzeigen.

III.3 Bewohnerparkplätze verlagern

Die Anwohnerdauerparkplätze werden Schritt für Schritt in vorhandenen Parkhäuser /Tiefgaragen verlagert, falls notwendig , werden die Bewohnerparkplätze in eine oder mehrere im Gebiet zu errichtende Quartiersgarage(n) verlagert.
Die dadurch auch frei werdenden Straßenbereiche und Innenhöfe werden begrünt und als Freiräume für die Anwohner nutzbar gemacht.
Für zentrale Bewohnerparkierungsanlagen eignet sich neben die bestehenden Hoch- und Tiefgaragen die derzeitige Fläche des *Reimareales* mit einer Fläche von 3.000m in Form einer mehrstöckigen Tiefgarage, die eventuell mit der Kätchenhoftiefgarage verbunden werden kann

III.4 Zufahrmöglichkeit beschränken

Die Zufahrtmöglichkeit von der *Mannheimer Straße* in die *Gerberstraße* wird **nur noch für Bewohner frei**gegeben.
Die Anzahl der für Bewohner freien, ebenerdigen Sonderparkplätze im Areal wird automatisch erfaßt und angezeigt bzw. digital zur Verfügung gestellt.

III.5 Parkplatzsuchverkehr verringern

Der Parkplatzsuchverkehr ist der zweitwichtigste verkehrliche Störfaktor.
Hier besteht die Möglichkeit nur noch Bewohnerparkplätze und einige Parkplätze für bewegungseingeschränkte Personen, vor allen Dingen für den Rathausbesucher, auszuweisen.

Das Gesamtgebiet ist mit Überdeckung Innerhalb von **weniger als drei Gehminuten** vom den *Parkhaus am Bollwerksturm* und den *Theater-, Harmonie i und Kätchenhof-Tiefgarage*n aus zu erreichen (**Abbildung 11**).
Auch kapazitätsmäßig reichen die vorhanden Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen im und am Rand des Gebietes fast immer aus.

Aus diesem Grund ist das ebenerdige Parken im Gebiet der „*Nördlichen Innenstadt*“, außer von Bewohnern und mobilitätsbehinderten Menschen, nicht notwendig.

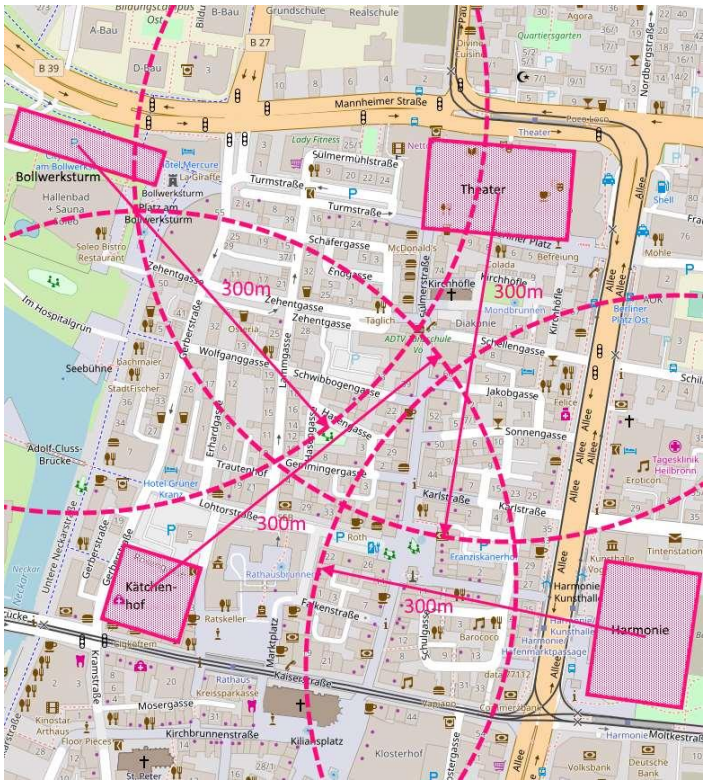


Abb. 11: Parken in Parkierungsanlagen, Erreichbarkeit

III.6 Untere Neckarstraßevon Radverkehr entlasten

Ein wichtiger verkehrlicher Punkt ist auch der Radverkehr in der *Oberen* und *Unteren Neckarstraße*. Das Nebeneinander von Außenbewirtschaftung und flanierenden Fußgängern und (Schnellen) Radfahrern wird immer mehr zum Problem. Deshalb ist es N notwendig für (schnelle) Radfahrer eine **Alternativroute** zur *Oberen /Unteren Neckarstrrße* anzubieten, die aber aller Funktionen der bestehenden Route übernehmen kann.

Zur Entlastung der *Unteren (Oberen) Neckarstraße* vom Radverkehr wird die *Gerberstraße* für das Radfahren in beide Richtung freigegeben **(Abbildung 13).**
Dazu werden die Parkmöglichkeiten an der östlichen Fahrbahnrand aufgegeben

Diese alternative Radroute kann die Untere Neckarstraße vom Fahrradverkehr stark entlasten, ohne das Radfahren hier zu verbieten (Fußgänger/Radfahren erlaubt):

Diese Maßnahmen erhöhen sich am Neckarufer die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität, verbunden mit Vorteilen für Radfahrer..

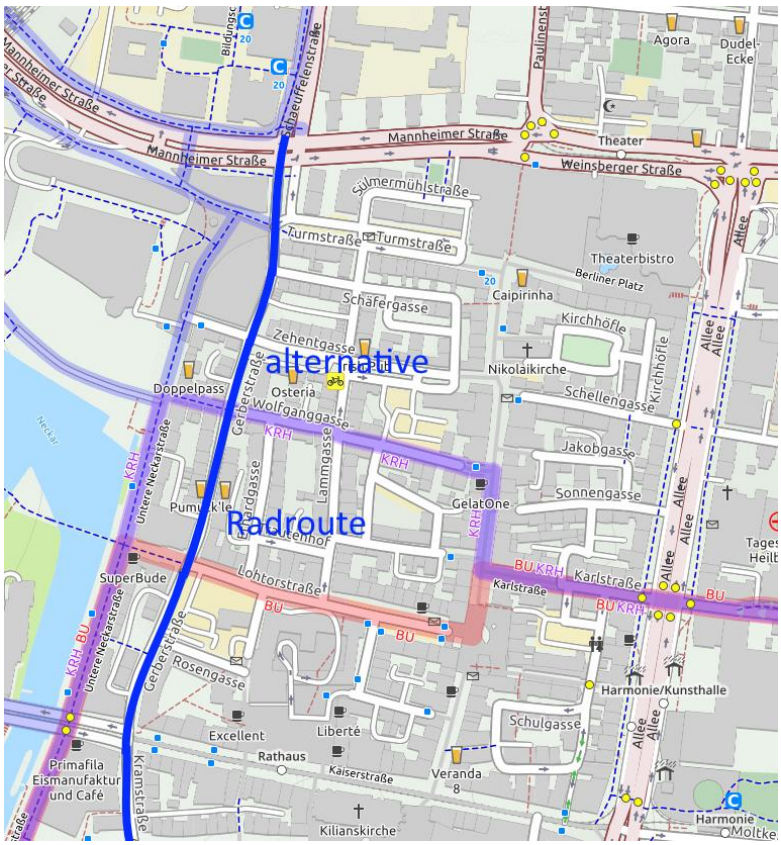


Abb. 13: zur *Unteren Neckarstraße* alternative Radroute durch die *Gerberstraße*

Anmerkung: *In Abbildung. 13* sind die bestehende Radwegeverbindungen violett, die alternative Radroute blau dargestellt.

III.7 Fußgängerzone erweitern

Eine weitere Möglichkeit der Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs ergibt sich aus der Erweiterung der schon im Gebiet bestehenden **Fußgängerzone.**
Damit würde nicht nur eine verkehrliche Entlastung, sondern zusätzlich neben einer Steigerung der Aufenthaltsqualität bei Begrünung auch eine **Innenstadt-Klimaverbesserung** erreicht..
Für eine Umgestaltung von ebenerdigen Parkierungsanlagen in einen Fußgängerbereich sind mehrere Stufen denkbar.

Eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltqualität in der *nördlichen Innenstadt* ist durch Erweiterungen der bestehenden Fußgängerzone *Sülmerstraße* in Richtung Westen (*Altneckar*) zu erreichen. Damit kann für Fußgänger und Innenstadtgrün mehr Raum geschaffen werden und eine Verbindung mit dem für die Innenstadt immer wichtiger werdenden *Neckar* (Verlagerung vom Einkaufen hin zum Stadterleben) hergestellt werden.
Durch den gleichzeitigen Wegfall ebenerdiger Parkplätze reduziert sich automatisch der Parkplatzsuchverkehr drastisch. Als Ausgleich für die wegfallenden ebenerdigen Parkplätze stehen genügend Stellplätze in den umliegenden Garagen zur Verfügung. Für Bewohner kann im Bedarfsfall ein Festanmietung erfolgen.

III.7.1 neue Fußgängerzone *Lohtorstraße*

Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone *Sülmerstraße* in westlicher Richtung in der *Lohtorsstraße* als Verbindung zwischen der *Sülmerstraße* und der Neckarpromenade Richtung *Kraneninsel* mit *„Experimenta“* (**Abbildung 12).**

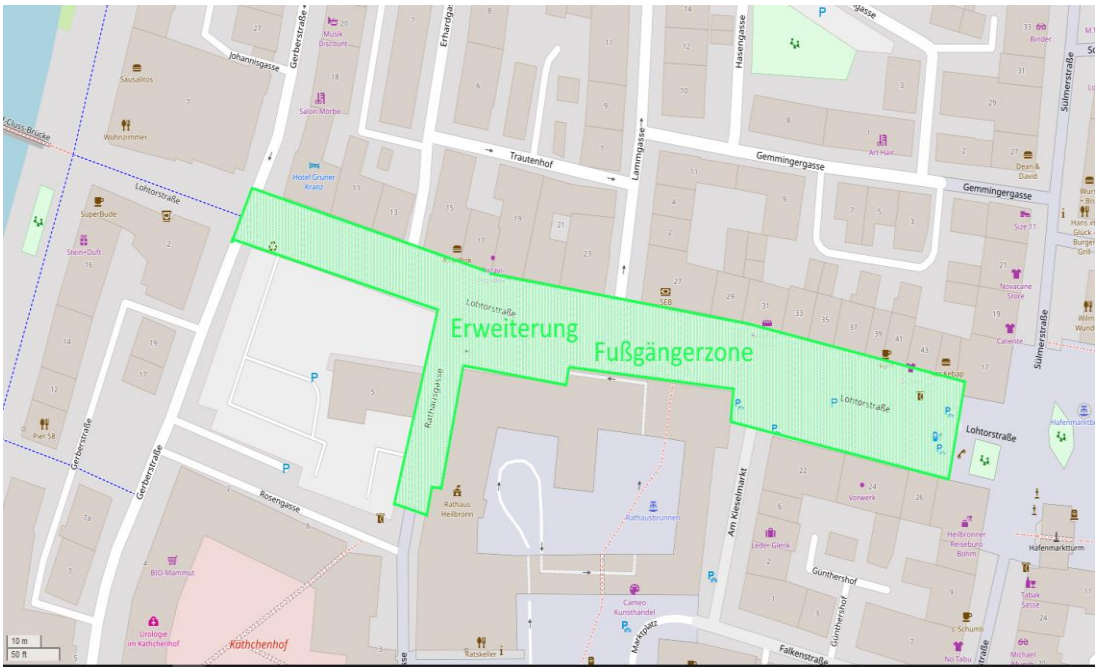


Abb. 12: Erweiterung Fußgängerzone *Lohtorstraße*

In der *Lohtorstr.* / *Kieselmarkt* entfallen ca. 70 Parkplätze. Die Zufahrt zu den Tiefgaragen *Kätchenhof* und *Rathaus* wird zugelassen.
Damit entsteht eine attraktive Verbindung zwischens der Innenstadt und dem *Neckarufer* und zur *„Experimenta“* und weiter zum neuen Stadtgebiet *Neckarbogen.*

III.7.2 neue Fußgängerzone *Turmstraße*

Weitere Ergänzung der Fußgängerzone in der *Turmstraße* als Verbindung vom Theater bis zum Hallenbad *Bollwerksturm* (**Abbildung 13**).
Durch die Breite und dem schon vorhanden Baumbestand erhält diese Zone einen Platzcharakter.

Der verdolte *Pfühlbach* könnte hier wieder symbolisch an die Oberfläche geholt und so wieder sichtbar ins Bewußtsein der Menschen gebracht werden.

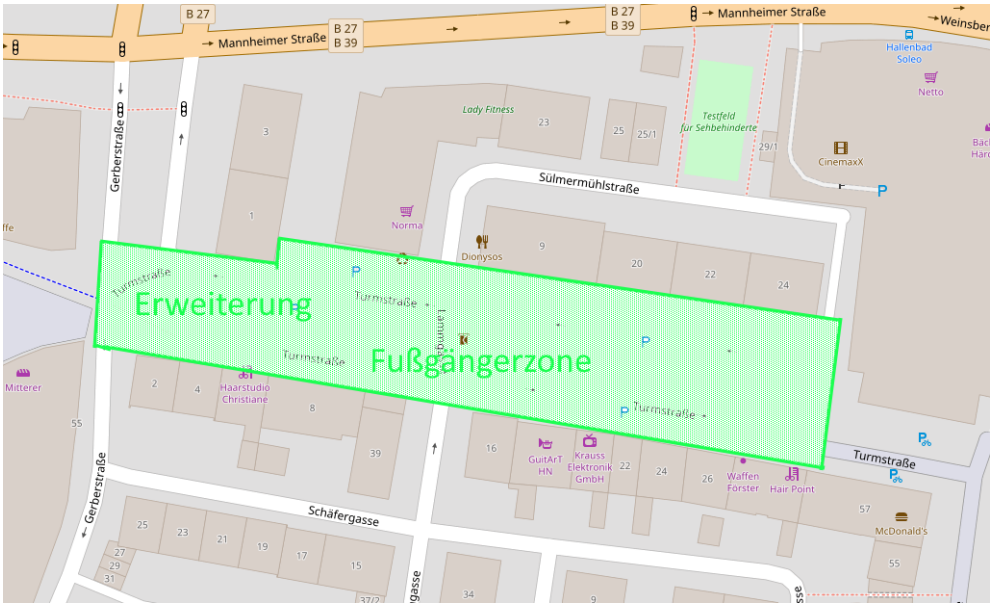


Abb. 13: Erweiterung Fußgängerzone *Turmstraße*

III.7.3 neue Fußgängerzone *Zehentgasse*

Auch die *Zehentgasse* ist als Erweiterung der Fußgängerzone denkbar.
Damit würden weitere ca. 35 Parkplätze entfallen.
Die als Fußgängerzone umgestaltete *Zehentgasse* eignet sich dann ausgezeichnet für eine Ausweitung der schon vorhandenen Gastronomie.

Die **Erweiterung der Fußgängerzone** um die drei vorgeschlagenen Straßenzüge kann Schritt für Schritt erfolgen.
Mit den drei Erweiterungen der Fußgängerzone, wird eine starke Vernetzung *der Sülmerstraße* mit dem *Altneckar* erreicht.
Der Parkplatzsuchverkehr wäre durch den Wegfall von insgesamt vorgeschlagenen ca. 175 Parkplätzen zusätzlich fast vollständig unterbunden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei nicht um bewohnerparkplätze handelt.