ARKEN IN DER NÖRDLICHEN INNENSTADT

ISTSITUATION

LOKALEN AGENDA 21 HEILBRONN INITIATIVE NÖRDLICHE INNENSTADT



Verfasser:

Uwe Ahrens

Redaktionsteam:

Uwe Ahrens, Niklas Anner, Wibke Backhaus Heilbronn, November 2020

Inhaltsverzeichnis

	Titel	Seite
1.	Vorwort	3
2.	Einleitung	3
3.	Veranstaltungsreihe mit Workshop	4
4.	Nutzergruppen	4
5.	Das Quartier "Nördliche Innenstadt"	5
٠.	5.1 Gebietsstruktur	5
	5.2 verkehrliche Erschließung	6
	5.3 Innenstadtparken	6
	5.4 Parksituation in der "Nördlichen Innenstadt"	7
6	Das Konzept	8
υ.	6.1 Rahmen	8
	6.2 Erreichbarkeit der Innenstadt	9
7		
/.	Entwicklungsmaßnahmen	9
	7.1 Maßnahmen	10
	7.2.1 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen	10
	7.2.2 Überprüfung der Parkberechtigung	10
	7.1.3 Verlagerung von Stellplätzen	11
	7.1.4 Anzeige der Belegung von Großgaragen	11
	7.1.5 Parktarifgestaltung	12
	7.1.6 Fußgängerbereiche	12
	7.1.7 alternative Mobilitätsangebote	12
	7.1.8 Lieferverkehre	13
	7.2 Projekte	13
	7.2.1 Projekt <i>Gerberstraße, Lammgasse</i>	13
	7.2.2 Projekt <i>Lohtorstraße</i>	14
	7.2.3 Projekt <i>Turmstraße</i>	15
	7.2.4 Projekt Quartiersgarage	15
	7.2.5 Projekt <i>Zehentgasse</i>	15
	7.2.6 Projekt <i>Hasengasse</i>	16
	7.2.7 Projekt Plätze östlich der Sülmerstraße	16
8.	Ausblick	17
9.	Zusammenfassung	18
10	. ergänzende Dokumente	19

1. Vorwort

Der Charakter der Heilbronner Innenstadt verändert sich rasant. Der Trend zeigt weg vom Einkauf hin zum Ort als Treffpunkt, zum Austausch und zum Erleben. Für die "Nördliche Innenstadt" ist das eine große Chance. Hier existiert noch eine gute Durchmischung aller städtischen Angebote vom Wohnen über Einkauf, Bildung, Verwaltung, Freizeit bis zur Kultur. Nirgendwo sonst in Heilbronn findet man diese Vielfalt auf einen so engen Raum konzentriert.

Allerdings ist das Viertel durch einen deutlichen Bruch in der Aufenthaltsqualität gekennzeichnet: Die Stadt wendet sich mit einem sich dynamisch entwickelnden Gastronomie- und Bildungsangebot zunehmend dem Neckar zu. Der hohe Gestaltungsstandard und die Nähe zum Wasser machen die Innenstadt hier zum attraktiven Erlebnisort.

Das östlich von der Neckarstraße liegende Quartier wirkt dagegen trotz seiner zentralen Lage zwischen den Fußgängerzonen *Sülmerstraße* und *Untere Neckarstraße* weitgehend vernachlässigt und ist wenig lebenswert.

Das Innenstadtklima verschlechtert sich durch die fast komplette Oberflächenversiegelung sowie durch die enge Bebauung kontinuierlich.

Die noch vorhandenen kleinen Ladengeschäfte kämpfen um ihr Überleben.

Die in den 1960er und 70er Jahren gebauten Häuser entsprechen weitgehend nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der Wärmeschutzstandard vieler Häuser ist gering, die Innenhöfe werden als Müllplätze und Garagenhöfe genutzt, die schmalen Gehwege sind zugeparkt.

Das Quartiersbild ist durch überall parkende Autos, den Parkplatzsuchverkehr sowie dem Durchgangsverkehr negativ gekennzeichnet.

Dabei hat die "Nördliche Innenstadt" durchaus ein großes Potential ein attraktiverer Stadtteil zu werden.

Der Ausbau des Bildungscampus macht das Quartier für junge Leute attraktiv. Auch die hohe soziale Durchmischung und der internationale Charakter des Viertels bergen Potentiale. Auf Grundlage des oben beschriebenen Nebeneinanders von öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandel und Gastronomie könnte ein urbanes Wohn- und Geschäftsviertel entstehen, das sowohl für Anwohnende als auch für Besucher*innen hohe Aufenthaltsqualität bietet.

Diese Chance gilt es, gemeinsam zu nutzen.

In der Vergangenheit hat es bereits viele Analysen und Planungen (1), ..., (11) gegeben, die bisher nur teilweise umgesetzt wurden.

2. Einleitung

Die 2018 von Bewohnern gegründete Initiative Nördliche Innenstadt und der Arbeitskreis (AK) Mobilität der Lokalen Agenda21 Heilbronn (LA21 HN) haben sich gemeinsam die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität der "Nördlichen Innenstadt" sowie des kleinräumigen Innenstadtklimas zum Ziel gesetzt.

Ein wichtiger Teilaspekt ist das **Parken** der damit verbundene **Parkverkehr** sowie der **Durchfahrverkehr** in diesem Quartier.

Hier möchten die Initiatoren zusammen mit der interessierten Bevölkerung in einem Parkierungskonzept die Nutzer, die Stadtverwaltung und die Politik mit konkreten Maßnahmenvorschlägen zu Verbesserung der derzeitigen Situation bewegen.

Mit einer detaillierten Erfassung der Anzahl sowie der Art- und Weise der im Quartier geparkten und abgestellten Autos im Jahr 2019 wurde in einer umfassenden Studie die Ist-Situation dargestellt (12).

Auf der Basis der Ist Situation wurden nachfolgend zusammen mit Teilnehmern aus der interessierten Bevölkerung innerhalb einer dreiteiligen Veranstaltungsreihe Verbesserungsvorschläge erarbeitet, diskutiert und bewertet.

3. Veranstaltungsreihe mit Workshops

Die Veranstaltungsreihe zum **Parken in der "Nördlichen Innenstadt" – jetzt und in Zukunft** wurde im Sept./Okt. 2020 durchgeführt. Aktiv beteiligt haben sich an drei Veranstaltungen zwischen jeweils zwischen 11 und 20 Personen.

Begonnen wurde mit einem gemeinsamen **Rundgang** durch das Quartier, um Eindrücke zu sammeln und sich ein eigenes Bild von der Situation zu machen. Während des Rundgangs wurde an wichtigen Stellen die jeweilige Situation erläutert und diskutiert.

In dem nachfolgenden **Workshop, Teil1** wurde zunächst die Ist-Situation (14) dargestellt, erläutert und diskutiert. Anschließend wurden mit Bezug auf die für das Parkverhalten zu unterscheidenden Nutzergruppen (Bewohner, Besucher und Mitarbeiter der ansässigen Betriebe) ca. 50 Maßnahmenvorschläge in Kleingruppen gesammelt und erörtert.

Im **Workshop, Teil2** wurden die Vorschläge ergänzt und diskutiert. Sie wurden mit Blick auf ihre Bedeutung (Wichtigkeit) sowie ihre Umsetzbarkeit (Akzeptanz durch die betroffenen Bevölkerung, Zeitraum für die Umsetzung und geschätzter Kostenaufwand) von allen Teilnehmern bewertet. Die Ergebnisse sind Grundlage für das folgende Konzept.

Anmerkung:

Die detaillierte Dokumentation der Ergebnisse der Workshops können dem Anhang entnommen werden (15).

4. Nutzergruppen

Das Parkierungsverhalten wird im Wesentlichen durch drei unterschiedliche Nutzergruppen geprägt.

- Bewohner,
- Besucher,
- Inhaber von ortsansässigen Betrieben und deren Mitarbeiter.

In dem Wunsch auf einen freien Stellplatz für ihr Auto stehen diese drei Gruppen im Wettbewerb zueinander.

Wünsche, Hindernisse und Widersprüche

In Abhängigkeit von der jeweiligen Gruppe gibt es in Bezug auf das Parken unterschiedliche Wünsche, Hindernisse und auch Widersprüche.

Bewohner mit Auto(s) wünschen sich einen wohnungsnahen Parkplatz. Der Parkplatz sollte möglichst wettergeschützt sein und die Parkgebühren gering.

Berufstätige Bewohner, die für ihre Fahrten zum Arbeitsplatz ihr Auto nutzen, benötigen einen wohnungsnahen Parkplatz in der Regel in den Abend- und in den Nachtstunden.

Hindernisse sind die Suche nach einem freien Platz und seine Entfernung zur Wohnung. Auf öffentlichen Flächen ist das abgestellte Auto zudem ungeschützt.

Weiterhin stehen Bewohnerparkplätze nur für bestimmten feste Zeiträume begrenzt kostenlos zur Verfügung.

Ein Widerspruch besteht in dem Wunsch nach einem wohnungsnahen Stellplatz einerseits und der Verengung des Straßenraumes durch das abgestellte Auto sowie der damit verbunden Verschlechterung der Aufenthaltsqualität andererseits.

Besucher des Quartiers und der nahen Umgebung wünschen sich in erster Linie einen gut erreichbaren Stellplatz, ohne lange Suche danach.

Der Parkplatz sollte während der Öffnungszeiten der jeweiligen besuchten Einrichtung zur Verfügung stehen. Die Parkdauer sollte der jeweiligen Nutzungserfordernis angepaßt sein und die Parkkosten möglichst gering ausfallen.

Hindernisse sind Verkehrsstauungen bei der Anfahrt oder Abfahrt sowie die Suche nach einem freien Platz.

Weiterhin können die Parkdauerbegrenzung oder nicht vorhersehbare Zeitüberschreitungen ein Problem sein. Ein Widerspruch besteht zwischen dem Wunsch der Verfügbarkeit eines freien Platzes und deren Verknappung durch die eigene Inanspruchnahme.

Betriebsinhaber und deren Mitarbeiter wünschen sich zumindest während der Arbeitszeiten einen möglichst kostenfreien, betriebsnahen Stellplatz für ihr Auto. Im Gegensatz zu den Bewohnern benötigen die Mitarbeiter einen Stellplatz tagsüber und in der Regel nicht in den Abend-und Nachstunden. Dauerhaft kostenfrei kann nur auf privaten Flächen geparkt werden. Ein Problem ist dabei die Begrenzung der für das Abstellen von Fahrzeugen zur Verfügung stehenden Flächen. Steht kein Stellplatz auf privaten Flächen zur Verfügung, gibt es wegen der Zeitbegrenzung für das Parken auf öffentlichen Flächen nur Großgaragen als Alternative.

Die Parkkosten für das Langzeitparken sind hier jedoch hoch.

Es besteht ein Widerspruch zwischen der Flächennutzung durch das Parken und einer anderen, höherwertigen Nutzung.

5. Das Quartier "Nördliche Innenstadt"

5.1 Gebietsstruktur

Die "Nördliche Innenstadt" ist ein durch drei Hauptstraßen (*Mannheimer Straße, Allee, Kaiserstraße*) sowie den *Altneckar* klar abgegrenztes Stadtgebiet.

In der "Nördlichen Innenstadt" wohnen ca. 3.000 Menschen.

Die Gebietsfläche beträgt ca. 20ha. Zu Fuß ist das Quartier in weniger als 5 Minuten zu durchqueren (**Abbildung 1**).

Abb.: 1: "Nördliche Innenstadt", Gebietsabgrenzung; *Quelle:* Google maps



Zum Vergleich:

Der "Neckarbogen" wird als neues Stadtgebiet ca. 3.500 Bewohner auf einer Gesamtfläche von ca. 40ha haben, wobei nur ca. 20ha. überbaut werden; ca. 20ha bleiben Wasser-und Grünflächen.

Die Quartiersnutzung ist durch Wohn-, Einkaufs-, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebote geprägt, wobei das Wohnen überwiegt.

Mit der Zunahme der Autonutzung in den 60er und 70er Jahren wurde in den Höfen mit kleinen Gärten und Grünflächen Garagen angebaut und zunehmend Flächen für Autostellplätze versiegelt.

Die Fahrbahnränder und im Quartier vorhandene Plätze werden als öffentliche Parkplätze genutzt. Der Versiegelungsgrad beträgt heute über 95% der Gesamtfläche.

Die aufgrund der engen Gassen und der dichten Bebauung schlechte Quartiersdurchlüftung führt im Sommer zunehmend zu überdurchschnittlich hohen Temperaturen; Tendenz steigend.

5.2 Verkehrliche Gebietserschließung

Im Gesamtgebiet ist die max. Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h begrenzt.

Verkehrsmäßig ist die "Nördliche Innenstadt" durch die *Sülmerstraße* als Teil der Fußgängerzone in einen westlichen und einen östlichen Bereich aufgeteilt.

Der **westliche Bereich** wird durch nur zwei Zu- bzw. Abfahrten am nördlichen und südlichen Ende der *Gerberstraße* verkehrlich erschlossen.

Eine Durchfahrt ist derzeit aufgrund der Einbahnstraßenregelung durch die *Geberstraße* in südliche Richtung und die *Lammgasse* in nördliche Richtung zwischen der *Mannheimer Straße* und der *Kaiserstraße* möglich.

So sind dieses beiden Straßenzüge neben dem Parkverkehr zusätzlich durch den Durchfahrverkehr belastet.

Diese zusätzlichen Belastung der Gerberstraße und der Lammqasse, die seit der Schließung der

Kranenstraße für Kraftfahrzeuge im Jahr 2018 von 7.000Kfz/Tag

(Juli 2017) sich mit 14.000Kfz/Tag (Juli2018) verdoppelt hat, verringert die schon schlechte Wohnund Aufenthaltsqualität dieses Bereiches weiter.

Zahlreiche Bemühungen der "Initiative Nördliche Innenstadt" die Nord-Süd-Nord-Durchfahrt des Ouartiers verbieten zu lassen sind bisher erfolglos.

Der östliche Bereich wird von der Allee aus über die Schellengasse, die Sonnengasse und die Karlstraße erschlossen. Theoretisch gibt es keinen Durchfahrverkehr zwischen dem westlichen und dem östlichen Bereich (Abbildung 2).

Anmerkung:

Regelwidrig ist auch ein Durchfahrverkehr zwischen dem westlichen und dem östlichen Bereich über die Schellengasse / Zehentgasse zu beobachten.

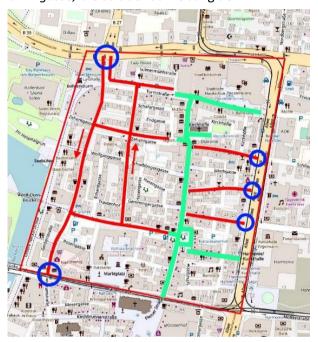


Abb. 2: verkehrliche Erschließung

5.3 Innenstadtparken

Das Parken in der Innenstadt und die Bereitstellung der dafür notwendigen Stellplätze ist ein **stark kontrovers diskutiertes Thema**. Die Diskussion über dieses Thema wird teilweise emotional und ideologisch geprägt geführt und ist durch Vorurteile gekennzeichnet.

Viele Autonutzer möchten ihr Fahrzeug möglichst nah an ihren Wohnungen oder ihren jeweiligen Zielen in der Stadt (z.B. Arbeitsplatz, Geschäft, Restaurant, ...) abstellen. Ein damit verbundenes häufiges Argument, vor allen Dingen des Handels, ist die "gute Erreichbarkeit der Innenstadt" und ihrer Einrichtungen. Dabei wird häufig das Auto als notwendiges Verkehrsmittel mit einer guten Erreichbarkeit verbunden, obwohl die Gehzeiten fast immer unter 10 Minuten liegen.

Auf der anderen Seite stören an den Straßenrändern, auf den Plätzen sowie in den Hinterhöfen dicht abgestellte Autos das Stadtbild. Sie verhindern zudem andere, höherwertige Nutzungen der öffentlichen wie auch der privaten Flächen.

Muss aufgrund des hohen Parkdrucks ein freier Parkplatz gesucht werden, führt dies zu zusätzlichen, störenden Verkehren und zeitweise auch zu Stausituationen.

Alle Fahrten nehmen auch Straßenraum in Anspruch und sind verbunden mit Lärm, Abgasen und CO₂-Emissionen sowie einer negativen Beeinflussung des kleinräumigen Innenstadtklimas. Das zu Fuß gehen von mehr als ein paar Minuten wird von vielen als Belastung empfunden. Für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung muss diese Haltung überdacht und geändert werden. Der Widerspruch zwischen der Nutzung der Innenstadt als Parkplatz und der Erwartung einer hohen Aufenthaltsqualität muss aufgelöst werden.

Schon vor der zunehmenden Einrichtung von Fußgängerzonen in den Innenstädten in den 80er Jahren gab es ähnliche Befürchtungen im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Innenstädte. Die **Abbildung 3** zeigt beispielhaft die Situation östlich der Kilianskirche vor der Einrichtung einer

Fußgängerzone.

Es hat sich gezeigt, dass verkehrsberuhigte Zonen nicht verwaist sind, sondern zur Belebung der Innenstadt beigetragen haben. Außerdem hat sich die Aufenthaltsqualität durch die Einrichtung von Fußgängerzonen deutlich erhöht. Das zeigen auch die vielen Straßencafés und Restaurants.

Der Ausschluß der Autos aus diesen Zonen und die hochwertigen Umgestaltungen der jetzt den Fußgänger zur Verfügung stehenden Flächen sind der Hauptgrund für diese Qualitätssteigerungen.

Das hat sich mit der Umgestaltung der *Oberen* und der *Unteren Neckarstraße* mehr als deutlich bestätigt. In der "Nördlichen Innenstadt" fehlen im Gegensatz zur "Südlichen Innenstadt" Querverbindungen zwischen den Fußgängerzonen *Sülmerstraße* und Neckarpromenade.

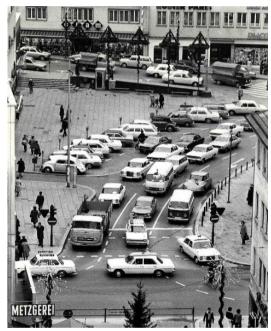


Abb. 3: Verkerssituation *Kiliansplatz*, Richtung *Kaiserstraße*, 1974; *Quelle: Eisenmenger*

5.4 Parksituation in der "Nördlichen Innenstadt"

Das gesamte Straßenbild und die Hinterhöfe der "Nördlichen Innenstadt" sind durch abgestellte Autos geprägt. Im Gebiet werden tagsüber ca. 1.100 Autos ebenerdig geparkt oder abgestellt.

Durch die enge Bebauung gibt es zu wenige ebenerdige Stellplätze für die im Quartier angemeldeten ca. 950 Autos der Bewohner (Stand Juli 2019) und zusätzliche Fahrzeuge der Besitzer und der Mitarbeitenden der über 200 ansässigen meist kleinen Betriebe.

Die Parksituation verschärft sich durch den Besucherverkehr, wobei tagsüber die Geschäfte und dienstleistenden Betriebe und nachts die wachsende Gastronomie ihren Beitrag leisten. Um die Parksituation für die Bewohner zu entschärfen, wurden in der Innenstadt schon frühzeitig **Bewohnerparkzonen** ausgewiesen.

Die Stadt stellt auf Antrag und eine Jahresgebühr von derzeit 30,70EUR **Bewohnerparkausweise** aus. Mit diesen Ausweisen sind die Bewohner berechtigt, in den zugewiesenen Zonen kostenlos zu parken. Solche Parkausweise werden auch an ortsansässigen Betriebe und teilweise auch an deren Mitarbeiter mit Firmenwagen ausgestellt. Zusätzlich gibt es stellenweise auch Bevorrechtigung von Bewohnern an den für Besucher kostenpflichtigen Parkplätzen. (z.B. *Gerberstraße, Franziskanerhof*).

Seit April 2020 dürfen nur noch berechtigte Bewohner mit Parkausweis, mit Ausnahme von E-Autos im Zeitraum 18-8Uhr im westlichen Teil des Stadtquartiers parken (16) (**Abbildung 4**).

Überblick Parksituation

- Stand Juli 2019 wurden insgesamt 868 Bewohnerparkausweise ausgestellt.
- Insgesamt sind ca. 300 ebenerdige Stellplätze als Bewohnerstellplätze gekennzeichnet.
- Die Gesamtzahl öffentlicher ebenerdiger Stellplätze beträgt ca.650.
- Die Gesamtzahl der Stellplätze in Hoch- und Tiefgaragen im Quartier (Bollwerksturm, Theater/K3, Kätchenhof) inkl. Kätchenhofparkplatz beträgt ca. 1.115 und inkl. Rathaustiefgarage ca. 1.175.
- Die Gesamtzahl der ebenerdigen privaten Stellplätze beträgt ca. 500
- Die geschätzte Gesamtzahl von privaten Tiefgaragenstellplätze beträgt 290
- Die Anzahl von Stellplätzen in Hoch- und Tiefgaragen in der unmittelbaren Umgebung (Experimenta, Harmonie, Kiliansplatz) beträgt fast 1.800.



Abb. 4: Neue Beschilderung z.B. *Gerberstraße*

Die Anzahl der Bewohnerparkausweise überteigt mit fast 870 die Anzahl der nur für Bewohner ausgewiesenen Stellplätze (ca. 300) fast um den Faktor 3. Das erzeugt tagsüber einen entsprechende Parkdruck und damit verbunden einen erheblichen Parkplatzsuchverkehr. Hinzu kommen die Besucher, für die ca. 250 Stellplätze zur Verfügung stehen, von denen sie sich aber ca. 90 Plätze mit Vorrang der Bewohner teilen müssen. Auch Besucher müssen also tagsüber nach einem freien Parkplatz suchen. Nach 18Uhr dürfen Besucher nicht mehr im westlichen Teil des Quartiers parken und müssen die umliegenden Parkmöglichkeiten nutzen.

6. Konzept

6.1 Rahmen

Auf der Basis der detailliert erfaßten Ist-Situation (Aug. 2019) (14) und der Ergebnisse der Workshops (15) wird nachfolgend ein Konzept für das zukünftige Parken in der "Nördlichen Innenstadt" dargestellt. Dieses Konzept wird dabei als Teil einer ganzheitlichen und nachhhaltigen Weiterentwicklung für die "Nördliche Innenstadt" verstanden.

Ziele der Gesamtentwicklung sind die nachhaltige Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität im Quartier sowie eine signifikante Verbesserung des kleinräumigen Innenstadtklimas. Dabei soll eine gute Erreichbarkeit aller Einrichtungen im Quartier einschließlich seiner unmittelbaren Umgebung, die auch kurze Fußwege (kleiner 500m) einschließt, sichergestellt werden.

Da das Parken und die damit verbundenen Verkehre mit anderen das Quartier prägenden Aspekten eng verbunden sind, berührt das nachfolgende Konzept auch den allgemeinen Verkehr und die gesamte zukünftige Quartiersgestaltung.

Über ein Konzept hinausgehend werden konkrete das Gesamtgebiet betreffende Entwicklungsmaßnahmen sowie ortsgebundene Projekte sowie ein Plan für deren Umsetzung vorgeschlagen.

6.2 Erreichbarkeit der Innenstadt

Alle Garagen im und in der Nähe des Quartiers sind in unter 5 Minuten zu Fuß von Zentrum des Quartiers (Hasengasse) aus zu erreichen (Abbildung 5).

Zusätzlich zeigt sich, dass in den umliegenden Großgaragen mehr Stellplätze als erforderlich sind zur Verfügung stehen (**Abbildung 6**). Innerhalb und am Rand des Quartiers stehen insgesamt 1.115 mit Rathaustiefgarage 1.175 und in der näheren Umgebung **zusätzlich** über 1.760 Stellplätze zur Verfügung-

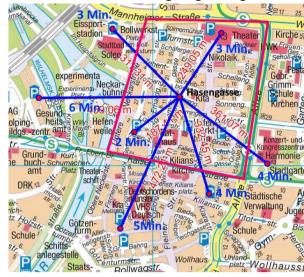


Abb. 5: Gehzeiten zu den umliegenden Großgaragen

Um die angestrebten Ziele zu erreichen, wird ein Hauptaugenmerk auf eine Umgestaltung des Quartiers in eine **verkehrsberuhigte Zone** mit einer Umnutzung der ebenerdigen Autostellplätze gelegt. Dabei geht es im Wesentlichen um eine schrittweise Verlagerung der bisher auf ebenerdigen Stellplätzen geparkten und abgestellten Autos in bestehende und eventuell neu zu errichtende Großgaragen **am Rand und im Umfeld** der "Nördlichen Innenstadt".

Abb. 6: Stellplatzkapazitäten der im und um das Quartier herum liegenden Großgaragen



Zusätzlich soll die Mobilität im Quartier durch das Angebot und den Einsatz **alternativer Verkehrsmittel** gesichert und verbessert werden.

Zum Erreichen der angestrebten Ziele wird das nachfolgende Paket von Vorschlägen, aufeinander abgestimmter Maßnahmen und Projekte zur Umsetzung empfohlen.

7. Entwicklungsmaßnahmen

Bei den vorgeschlagenen Entwicklungsmaßnahmen wird zwischen das Gesamtgebiet betreffende "Maßnahmen" und ortsgebundenen "Projekten", die der Umsetzung dienen, unterschieden.

Zu den Maßnahmen und Projekten kann generell festgestellt werden, dass rein organisatorische Eingriffe mit einem geringen Finanzmittelaufwand zeitnah umgesetzt werden können. Maßnahmen, die lange Planungs- und Genehmigungszeiten beanspruchen, sind in der Regel auch mit höheren Kosten verbunden. Dazu zählen insbesondere größere Bauprojekte (Parkierungsanlagen) wie auch umfangreiche Umgestaltungen (Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche). Alle Maßnahmen und Projekte sollen mit einem Beteiligungsangebot an die Bewohner, die Eigentümer und die gewerblichen Anlieger verbunden werden. Ohne deren aktive Teilhabe als

Eigentümer und die gewerblichen Anlieger verbunden werden. Ohne deren aktive Teilhabe als Mobilitäts-, Parkraum- und Stadtraumakteure haben die vorgeschlagenen Maßnahmen und Projekte eine geringere Chance auf Akzeptanz und auf deren erfolgreiche Umsetzung.

Um die Akzeptanz zusätzlich zu erhöhen, sollen die zunächst als Einschränkung empfundene Maßnahmen mit Vergünstigungen und Alternativangeboten verknüpft werden.

Für die Gesamtumsetzung aller nachfolgend aufgeführten Maßnahmen und Projekte wird ein Zeitraum von ca. 10 Jahren als realistisch angesehen.

7.1 Maßnahmen

"Maßnahmen" betreffen das Gesamtgebiet zu deren Umsetzung auch ortsgebundene Projekte realisiert werden müssen. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen zählen:

- restriktive Ausgabe von Bewohnerparkausweisen an Mitarbeiter von Betrieben,
- häufigere Kontrollen der Einhaltung der Parkregeln, vor allen Dingen auch in den Abend- und in den Nachtstunden.
- die kontinuierliche Verlagerung der Stellplätze von öffentlichen und von privaten Flächen in bestehende Großgaragen,
- Information über die Parkplatzbelegung von Großgaragen,
- regelmäßige Anpassung der Parkgebühren auf öffentlichen Flächen,
- Ausweitung der bestehenden Fußgängerzonen sowie Ausweisung des Quartiers als verkehrsberuhigter Bereich,
- Umgestaltung frei werdender Flächen,
- Ausbau der Sharingangeboten (Roller, Fahrrad, Auto) und Shuttledienste,
- Umorganisation der Lieferverkehre.

7.1.1 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen

Bis jetzt werden mehrere Arten von Bewohnerparkausweisen ausgestellt. So gibt es welche, mit denen nur in den **zugewiesenen Bewohnerparkzonen** kostenlos geparkt werden darf.

Es werden teilweise auch Parkausweise für alle Parkzonen ausgestellt.

Weiterhin erhalten ortsansässige Betriebe auch für mehrere Firmenwagen Bewohner-parkausweise, obwohl die Fahrzeuginhaber nicht im Quartier wohnen.

Die Anzahl der bisher ausgestellten Bewohnerparkausweise steht in keinem Verhältnis zu der Ahzahl der für Bewohner reservierten Parkplätzen.

Zukünftig sollten die Ausweise strikt nur noch an Bewohner, wenn kein privater Stellplatz zur Verfügung steht und nur für ein Fahrzeug pro Haushalt ausgestellt werden.

Bisher ausgestellte Ausweise sollten eingezogen und neu ausgegeben werden, wobei die bisherige Zoneneinteilung aufgelöst werden sollte.

Betriebsleiter sollen für ihre Mitarbeiter, falls notwendig, Stellplätze in Garagen anmieten.

7.1.2 Überprüfung der Parkberechtigung

Der Parkdruck auf ebenerdige Parkplätze auf öffentlichen Flächen ist in der "Nördlichen Innenstadt" hoch. Gründe dafür sind die geringe Bereitschaft einige Minuten zu Fuß bis zum Ziel zu gehen, die zu geringen Parkgebühren sowie die begrenzte Anzahl der ebenerdigen Stellplätze. Die minimal buchbare Parkzeit von Minuten führt zu einer hohen Wechselrate. Der damit verbundene hohe Parkplatzumsatz dazu, dass Parkplatzsuchende im Quartier herumfahren oder bei Parkplatzclustern, z.B. in der Lohtorstraße oder der Turmstraße mit laufendem Motor auf einen frei werdenden Platz warten. Das Warten über 3 Minuten ist schon als unerlaubtes Parken zu werten. Oftmals wird eine kürzere Parkzeit gebucht (max. 2h) als tatsächlich benötigt wird. Das Parken sollte deshalb öfter kontrolliert werden.

Das ist vor allen Dingen im Zeitraum 18- bis 8Uhr, in dem im westlichen Teil des Quartiers nur von Anwohnern mit Parkausweis auf öffentlichen Flächen geparkt werden darf, notwendig.

7.1.3 Verlagerung von Stellplätzen

Um in der "Nördlichen Innenstadt" Flächen für andere Nutzungen zurück zu gewinnen, müssen die Autos, möglichst in vorhanden **Großgaragen** kompakt geparkt werden:

Eine Hauptmaßnahme ist deshalb die schrittweise **Verlagerung** und Konzentrierung der bisher im Quartier verteilten ebenerdigen Stellplätze für Autos **in Hoch- und Tiefgaragen.**

Dazu müssen bis jetzt noch die Fahrer das Auto bis zum Stellplatz fahren. Zukünftig wird auch ein automatisches Ein und Ausparken mit noch höherer Stelldichte in den Großgaragen möglich sein.

Anmerkung:

Der dadurch erreichte Flächengewinn wird leider zunehmend durch die großen SUV's konterkariert.

Auch die schon vorhandenen Ladestationen für E-Autos sollten in die Großgaragen verlegt werden.

Als Nebeneffekt der Stellplatzverlagerung verringert sich der Parkverkehr und der Parkplatzsuchverkehr im Quartier ebenfalls Schritt für Schritt.

Die Änderung der Parktarife und alternative Mobilitätsangebote im Quartier sollen diese Verlagerung den Nutzern "schmackhaft" machen.

7.1.4 Anzeige der Belegung von Großgaragen

So lange nicht alle ebenerdigen Parkplätze verlagert sind, kann die Parkplatzsuche im Quartier auch durch eine bessere Information der Nutzer über den Belegungsgrad der Großgaragen verringert werden.

Anmerkung:

In Großgaragen kann der Belegungsgrad technisch wesentlich einfacher ermittelt werden als bei Einzelstellplätzen im Straßenraum.

Mit Blick auf die einen Parkplatz suchenden Besucher ist es wichtig, dass ihnen vor der Einfahrt in das Quartier außerhalb gelegene Parkmöglichkeiten empfohlen werden. Das kann durch **elektronische Hinweistafeln** erfolgen. So kann vor der nördlichen Einfahrt ins Quartier in der *Mannheimer* und der *Schaeufelen Straße* auf die Parkgaragen am *Bollwerksturm* und unter dem *K3/Theater* auf freie

Garagen hingewiesen werden. Vor der südlichen Einfahrt kann vor der Bahnhofstraße schon in der Weststraße auf die Parkanlagen nördlich der Bahnhofstraße, auf das Experimenta-Parkhaus sowie auf die Tiefgaragen unter der Stadtgalerie bzw. dem Kaufhof hingewiesen werden. Nur an dieser Zufahrt soll auch auf die Käthchenhoftiefgarage hingewiesen werden. Bei der westlichen Zufahrt kann in der Weinsberger Straße und der Urbanstraße auf die Großgaragen Am Kiliansplatz unter der Harmonie und beim Theater hingewiesen werden (Abbildung 7).



Abb. 7: Aufstellungsorte für elektronische Anzeigetafeln (blaue Quadrate) zur Stellplatzbelegung in Großgaragen

Anmerkung:

Der Belegungsgrad kann durch eine "Ampel" erfolgen. Die Angabe der genauen Anzahl der freien Plätze macht wenig Sinn. Jeweils die nächstgelegene freie Garage sollte jeweils an oberster Stelle angezeigt werden (Abbildung 8).

Garage	Richtung	Belegung		
Bahnhof	→			4
Experimenta	1	V.		
Käthchenhof	1			1941
Stadtgalerie		20.10		

Abb. 8: Beispiel für eine elektronische Anzeige zur Stellplatzplatzbelegung

7.1.5 Parktarifgestaltung

Die Verlagerung der Parkplätze soll durch eine andere *Parktarifgestaltung* unterstützt werden. Schrittweise sollen die Parkgebühren auf öffentlichen Flächen angehoben werden. Sie sollen auf jeden Fall die Parkgebühren von Stellplätzen in Großgaragen übersteigen, so dass das Parken in Großgaragen von den Nutzern als Vorteil empfunden wird.

Auch die für Bewohner bisher geringen Jahresgebühren für einen Parkausweis sollen schrittweise angehoben werden und sich letztendlich den Gebühren für Stellplätze in Großgaragen annähern.

Anmerkung:

Die Bewohnerparkplätze werden hauptsächlich in den Abend- und Nachtzeiten benötigt. In diesen Zeiten sind die Großgaragen nur schwach belegt. Deshalb sind günstige Tarife für Dauerparkplätze für diese Zeiträume nicht unwahrscheinlich.

Die Verlagerung der Parkplätze von öffentlichen und von privaten Flächen und die dadurch erzielte Verkehrsreduzierung sind eine wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige Quartiersentwicklung.

7.1.6 Fußgängerbereiche

Die zurückgewonnenen Flächen sollen den Fußgängern als Ergänzung der bestehenden **Fußgängerzonen** für Kinderspielplätze, zum Verweilen oder für gastronomische Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Noch vorhandene **Baumbestände** sollen ergänzt werden und Grünflächen erweitert werden. Für diese Umgestaltungen sind vorrangig die *Lohtorstraße*, die *Turmstraße* und die *Zehentgasse*, vorgesehen (*siehe unten, Projekte*).

Weiterhin sollen Innen- und Hinterhöfe entsiegelt und wieder begrünt oder zu Gärten umgestaltet werden. Diese Umnutzung von Privatflächen soll von der Stadt durch Übernahme der Kosten für eine Erstanlage unterstützt werden.

Mit der Auslagerung der Stellplätze Schritt für Schritt sollen alle Straßen und Gassen im Quartier entweder mit den schon bestehenden Fußgängerzonen vernetzt werden oder in **verkehrsberuhigte Bereiche** umgestaltet und als solche ausgewiesen werden.

7.1.7 Alternative Mobilitätsangebote

Neben der Förderung des zu Fuß Gehens durch Ausweitung und Aufwertung der Fußgängerbereiche sollte das **Fahrradfahren** im und durch das Quartier gefördert werden. Dazu sollen auch mehr Abstellplätze für Fahrräder und Ladestationen für Pedelecs errichtet werden.

Fahrräder nehmen in jeder Situation wesentlich weniger Flächen in Anspruch als Autos. Wichtig ist zunächst eine leistungsfähige alternative Radfahrverbindung zur Neckarstraße. Zusätzlich sind Ost-West-Ost-Verbindungen, beispielsweise durch die Schellengasse und die Zehentgasse zu schaffen.

Um die Zahl der Autos von Bewohnern im Quartier und die für sie erforderlichen Stellflächen zu reduzieren, muss auch das bestehende **Carsharingangebot** durch mehr Stellplätze und mehr Fahrzeuge erweitert werden. Zusätzlich sollten auch **private Sharingprojekte** von Bewohnergruppen initiiert und gefördert werden.

Auch ein **Parkplatzsharing** ist aufgrund des antizyklischen Parkverhaltens von Bewohnern und Mitarbeitern von ansässigen Betrieben sinnvoll. Mit dem Parken in umliegenden Großgaragen ist für einige Parkende das Problem der "Überwindung" der so genannten "letzten Meile" verbunden.

Für diese "letzte Meile" zwischen der Wohnung und dem Stellplatz für das eigene Auto (Bewohner) oder dem geparkten Auto und dem Betriebsort (Mitarbeiter) bzw. Geschäftsort (Besucher) und in umgekehrter Richtung soll ein komfortables Shuttle-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören zunächst überall verfügbare Leihräder und E-Roller.

Weiterhin sollen im Quartier **Shuttle-Kleinbusse** zunächst mit Fahrern (eventuell ehrenamtlich tätig) und später **autonom fahrende E-Kleintransporter "on-demand"** eingesetzt werden. Diese Transporter können sowohl Personen wie auch Waren transportieren. Weil sie im Quartier nur mit geringer Geschwindigkeit fahren, können sie auch **"hop in" – "hop out"** genutzt werden. Die Vergütung dieser Transportleistungen kann nutzungsabhängig erfolgen.

7.1.8 Lieferverkehre

Die über 200 Betriebe im Quartier sind auf die **Anlieferung von Waren** angewiesen. Das betrifft vor allen Dingen Lebensmittelgeschäfte aber auch gastronomische Betriebe sowie den sonstigen Handel.

Mit zunehmender Verkehrsberuhigung und Ausweitung der Fußgängerbereiche werden die Anlieferzeiten auf einige Vormittagsstunden eingeschränkt. Ein Teil der Anlieferungen und Auslieferungen an die Laufkundschaft kann auch vom **Shuttle- Dienst** übernommen werden. So können in den nahe gelegenen Großgaragen, die von Shuttle-Fahrzeugen angefahren werden, "Paket-Hubs" im Einfahrbereich eingerichtet werden.

7.2 Projekte

Neben den das Gesamtgebiet betreffenden "Maßnahmen" werden "Projekte" zur örtlichen Umsetzung vorgeschlagen. Projekte beschränken sich zwar auf Teilbereiche des Quartiers können aber ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf das Gesamtgebiet haben.

7.2.1 Projekt Gerberstraße, Lammgasse

Die starke Verkehrsbelastung und das fast lückenlose Parken an den Straßenrändern bilden mit der *Gerberstraße* den ersten atmosphärischen Sperriegel parallel zur *Neckarstraße*. Diese Verkehrsbelastung führt auch in der *Lammgasse* zu einer deutlichen Reduzierung der Aufenthalts- und Wohnqualität in östlicher Richtung. Außerdem verhindern der Verkehr und das fast lückenlose Parken die Nutzung der *Gerberstraße* als **Radweg in beide Richtungen**. Der Duchfahrverkehr macht ca. 50% des Gesamtverkehrsaufkommens in der *Gerberstraße* und der *Lammgasse* aus. Deshalb muss als Erstes die **Durchfahrmöglichkeit** zwischen der *Mannheimer Straße* und der *Kaiserstraße* bei der *Lohtorstraße* unterbunden werden. Weiterhin muss in einem zweiten Schritt das Parken auf der östlichen Straßenseite und damit auch das Gehwegparken abgeschafft werden. Beide Maßnahmen verbessern sofort die Situation in *Gerberstraße* und der *Lammgasse*. Sie sind auch Voraussetzung für eine leistungsfähige **Radwegverbindung** durch die *Gerberstraße*.

7.2.2 Projekt Lohtorstraße

Die Besucherparkplätze in der *Lohtorstraße*, *Am Kieselmarkt* und auf dem *Käthchenhof*parkplatz sind die zweite Hauptursache der Verkehre in der *Gerberstraße* und in der *Lammgasse*. Der Wegfall dieser Plätze sowie eine eingeschränkte Zufahrt zur *Käthchenhof*tiefgarage ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Verbesserung. Davon betroffen sind ca. 40 Besucherparkplätze in der *Lohtorstraße* und *Am Kieselmarkt* sowie zusätzlich 75 Parkplätze auf dem *Käthchenhof*parkplatz.

Die Überbauung des fast vollständig geräumten "Reim-Areals" ist überfällig.

Die zu überbauende Fläche beträgt über 3.000 m² (Abbildung 9).

Anmerkung: Hierbei handelt es sich um eine letzte große, unbebaute Fläche in der Innenstadt.

Mit der Überbauung ist die Erstellung einer zusätzlichen Tiefgarage verbunden, die zweistöckig ausgeführt werden kann (siehe "Marra-Haus").

Diese Tiefgarage kann mit der bestehenden *Käthchenhof*tiefgarage direkt verbunden werden, so daß keine weitere Zufahrt notwendig ist. In dieser Tiefgarage können auch Stellplätze für Bewohner reserviert werden.

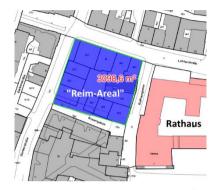


Abb. 9: Fläche "Reim-Areal"

Der östliche Teil der *Lohtorstraße* zwischen dem *Hafenmarkt* und der *Lammgasse* kann sofort als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Der westliche Teil bis hinter der *Gerberstraße* kann zunächst als verkehrsberuhigte Straße ausgewiesen werden.

Nach der "Reim-Areal"-Bebauung und dem Wegfall der Parkplätze auf dem derzeitigen Käthchenhofparkplatz wird der Verkehr in diesem Bereich zusätzlich deutlich reduziert. Die Zufahrt zur erweiterten Käthchenhoftiefgarage erfolgt hauptsächlich über die Kaiserstraße. Deshalb kann dann die gesamte Lohtorstraße zu einer Fußgängerzone umgestaltet werden. Hierdurch entsteht eine hochwertig gestaltete, fußläufige Verbindung zwischen dem Hafenmarkt zum Neckar und weiter zur "Experimenta".

Damit wird die *Lohtorstraße* zu einem wesentlichen Element der Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich (**Abbildung 10**).



Abb. 10: Lohtorstraße, neue, verbindende Fußgängerzone

Bestand: Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche (blau-grün),

neu: Fußgängerzone (hell-grün)

7.2.3 Projekt Turmstraße

Die *Turmstraße* verläuft parallel zur *Mannheimer Straße*, die aufgrund der hohen Verkehrszahlen stark belastet ist. Die *Turmstraße* stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem *Berliner Platz* und dem *Platz am Bollwerksturm* her. Beide sind bereits Teil von Fußgängerzonen.

Die *Turmstraße* verfügt trotz des hohen Versiegelungsgrades auch noch über einen Baumbestand der Richtung dem *Platz am Bollwerksturm* ergänzt werden sollte.

In der Turmstraße gibt es derzeit ca. 70 Besucherparkplätze.

In unmittelbarer Nähe befinden sich östlich die Theater/K3-Tiefgarage und westlich die Hochgarage am *Bollwerksturm* mit insgesamt 970 Stellplätzen. Die Zufahrten zu diesen beiden Großgaragen liegen an der *Mannheimer Straße*. Damit belasten sie die "Nördliche Innenstadt" verkehrlich nicht. Im Zuge der Umgestaltung der *Turmstraße* sollten die Parkplätze bis auf die Sonderstellplätze für Taxis, Carsharing und Behinderte vollständig zurückgebaut werden. Die *Turmstraße* sollte im östlichen Teil bis zur *Lammgasse* in eine Fußgängerzone mit Grüninseln und Spielplatz umgestaltet

werden. Im Bereich zwischen der Lammgasse und der Gerberstraße kann zunächst ein verkehrsberuhigter Bereich mit Integration der Sonderstellplätze entstehen. Der unter der Turmstraße verdolt liegende Pfühlbach kann symbolisch als Wasserrinne hier wieder an die Oberfläche geholt werden (Abbildung 11).

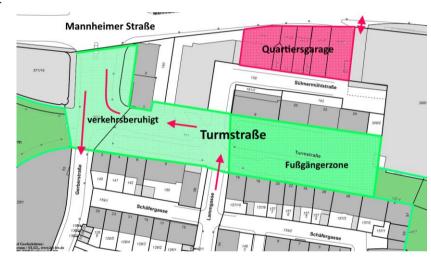


Abb. 11: Turmstr., Umgestaltung

7.2.4 Projekt Quartiersgarage

Zwischen der *Mannheimer Straße* und der *Sülmermühlstraße* befinden sich westlich des *K3/Theater*-Komplexes an der *Mannheimer Straße* noch einige Wohngebäude, deren Wohnqualität wegen der Angrenzung an die *Mannheimer Straße* gering ist. Diese Grundstücke können von der Stadt erworben, die Häuser abgerissen und hier eine weitere Großgarage als **Quartiersgarage** vornehmlich für die Bewohner im nördlichen Bereich errichtet werden. Da die Zu-und Abfahrt ebenfalls an der *Mannheimer Straße* liegen kann, entfällt der Parkverkehr im Quartier (siehe **Abbildung 11**, rote Fläche).

7.2.5 Projekt Zehentgasse

Neben der *Lohtorstraße* und der *Turmstraße* ist die *Zehentgasse* die dritte Ost-Westverbindung zwischen der *Sülmer Straße* und dem *Neckar* bzw. dem *Bollwerksturm*. Auch diese Verbindung weist noch einen alten, relativ dichten Baumbestand auf und ist geringer versiegelt als die *Lohtorstraße* oder die *Turmstraße*.

In der *Zehentgasse* gibt es derzeit ca. 20 Parkplätze für Besucher. Auch diese Verbindung sollte als grüne Achse bzw. Insel in einen Fußgängerbereich umgestaltet werden.

Hier existieren schon einige **gastronomische Betriebe** und ein großes **Studenten-Apartmenthaus** wurde gerade neu errichtet. Die zu einem durchgrünten Fußgängerbereich umgestaltete *Zehentgasse* kann so zur weiteren Belebung der "Nördlichen Innenstadt" beitragen **(Abbildung 12)**.

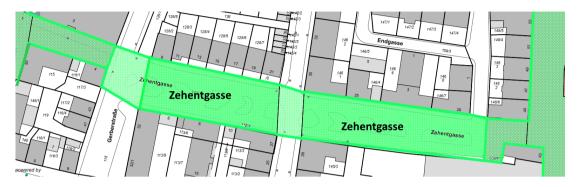


Abb.12: Zehentgasse, Fußgängerzone

Bestand: Fußgängerzonen *Sülmerstr.*, *Untere Neckarstr*. (grün-grau) neu: Fußgängerzone (grün); verkehrsberuhigter Bereich (hell-grün)

7.2.6 Projekt Hasengasse

In der Hasengasse befindet sich neben dem Kindergarten in der benachbarten Schwibbogengasse ein größerer Kinderspielplatz, der direkt von parkenden Autos und dahinter von vielen Einzelgaragen halb umringt ist (Abbildung 13).

Abb. 13: Hasengasse, Gebiet

Hier bietet sich der Bau einer halb unter die Erde

versenkte, einstöckige **Tiefgarage** über die gesamte Fläche an. Als gutes Beispiel dafür kann die private, Tiefgarage zwischen der *Wolfganggasse* und der *Gerberstraße* mit Einfahrt von der *Wolfganggasse* dienen (**Abbildung 14, 15**).



Abb. 14: Wolfganggasse, Tiefgarage, Ein-Ausfahrt

Auch diese neue Garage in der *Hasengasse*, mit Zufahrt von der *Schwibbogengasse*, kann übergrünt werden und sowohl als öffentlicher Spielplatz als auch für den anliegenden Kindergarten ohne Gefährdung durch parkende oder fahrende Autos dienen. Die Autos der umliegenden Bewohner parken unter der Erde mit Zugängen direkt von den Häusern aus.

Abb. 15: TG *Wolfganggasse*, übergrünte Tiefgaragenfläche

7.2.7 Projekt Plätze östlich der Sülmerstraße

Östlich der *Sülmerstraße* existieren zwei öffentliche Plätze, das *Kirchhöfle*, östlich der *Nikolaikirch*e und der *Franziskanerhof*, östlich vom *Hafenmarkt*.

Das *Kirchöfle* ist ein von einem alten Bäumen umstandener Platz mit Einzelgaragen und Stellplätzen am Rand, die aber weniger stören. Obwohl es auf dem Platz einen sehr schönen Brunnen gibt, ist der nicht versiegelte Platz unansehlich und wenig attraktiv gestaltet.

Der Platz hätte für den Bau einer Quartiershochgarage ein passendes Format. Es wäre aber nicht wert ihn mit den alten Baumbestand hierfür zu opfern. Er sollte aufgewertet werden Neben der *Nikolaikirche* befindet sich ein kleiner umzäunter, gut gepflegter Garten, der "*Garten Eden*". In ähnlicher Form könnte das *Kirchhöfle* als öffentlicher Garten umgestaltet werden.

Der zweite öffentliche Platz, der *Franziskanerhof* soll zukünftig vollständig als öffentlicher Platz für Bewohner/Besucher genutzt werden. Um ihn herum liegen private Stellplätze bzw. Einzelgaragen. Auf diesen Platz sollten die ca. 20 Stellplätze aufgelöst werden und versucht werden auch die privaten Stellplätze und Einzelgaragne aufzulösen bzw. abzureißen. So könnte ein schöner, kleiner Innenstadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und kleinen umliegenden **Hausgärten** entstehen.

Östlich der Sülmerstraße gibt es ein drittes, privates platzartiges Areal, den **Glockengießerhof**. Dieser "Platz" ist vollständig asphaltiert. An seinem Rand stehen Mülltonen. Die fast 50 privaten Stellplätze

werden offensichtlich vermietet. (Abbildung 16).

Auch hier könnte alternativ eine übergrünte halbversenkte Tiefgarage errichten werden. So könnten die Autos wettergeschützt untergestellt werden. Eine solche übergrünte Garage wäre ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Innenstadtklimas.





8. Zusammenfassung

Ziel aller Maßnahmen muss eine deutliche **Erhöhung der Wohn- und der Aufenthaltsqualität** in der "Nördlichen Innenstadt" sein. Zusätzlich sind die Voraussetzungen für eine **Verbesserung des kleinräumigen Innenstadtklimas** zu schaffen.

Wichtige Teilziele auf diesem Weg sind die Minderung des Autoverkehrs im Quartier und der Verringerung der Inanspruchnahme öffentlicher und privater Flächen als Stellplätze von Autos. Gleichzeitig soll eine gute "Erreichbarkeit der Innenstadt" erhalten bleiben und möglichst verbessert werden.

Mit den in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen sollen diese **Ziele innerhalb von 10 Jahren erreicht** werden.

als erster Schritt soll die **Nord-Süd-Nord-Durchfahrt des Quartiers** unterbunden werden. Die Anzahl der Stellplätze in Großgaragen im Quartier und in der nahen Umgebung übersteigt die Anzahl der in der "Nördlichen Innenstadt" auf öffentlichen und auch privaten Flächen geparkten oder abgestellten Autos erheblich. Deshalb zielt die Hauptmaßnahme auf eine **Verlagerung der abgestellten Autos** in diese Großgaragen ab.

Für die so genannte "letzte Meile" zum oder vom parkenden Auto soll ein **komfortables Shuttleangebo**t bis hin zu autonom fahrenden E-Kleintransportern, die "on demand" geordert und genutzt werden können, aufgebaut werden.

Zusätzlich sollen bei Bedarf weitere Großgaragen für die Bewohner im Quartier errichtet werden.

Die Verlagerung abgestellter Autos in Großgaragen soll einerseits durch attraktive Garagenplatzmieten für Bewohner und andererseits durch eine deutliche Erhöhung der Parkgebühren auf öffentlichen Flächen unterstützt werden.

Diese vorgeschlagenen "Maßnahmen" und "Projekte" führen einerseits zu einer starken Reduzierung der Verkehre im Quartier und schaffen andererseits freie Flächen für die nachhaltige Umgestaltung. So sollen die Fußgängerzone in der Sülmerstraße und die Neckarpromenade schrittweise durch drei hochwertig gestaltete Querspangen für Fußgänger (Lohtorstraße, Turmstraße und Zehentgasse) verbunden werden.

Weiterhin wird hierdurch sowohl die Aufenthalts- wie auch die Wohnqualität angehoben. Das kommt den Bewohnern und Besuchern und damit auch den vielen kleinen und größeren Betrieben in der "Nördlichen Innenstadt" zugute.

Die übrigen Straßen und Gassen sollen im Endausbau eine **geschlossene verkehrsberuhigte Zone** bilden.

Mit den Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen, in der dann vernetzten Fußgängerzone und auf rückgewonnenen Plätzen, soll ein signifikanter Betrag zur Klimaverbesserung in der Innenstadt geleistet werden.

9. Ausblick

Die "Nördliche Innenstadt" besitzt ein hohes Entwicklungspotential.

Die sich bietenden Möglichkeiten müssen kurzfristig genutzt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass dieser noch lebendige Stadtbereich als verkehrsbelastetes Innenstadtwohngebiet und Autoabstellplatz weiterhin an Attraktivität verliert und sich die Bevölkerungsdurchmischung negativ verändert.

Es ist dann auch zu befürchten, dass die noch über 200 zum großen Teil kleinen Betriebe abwandern oder aufgeben müssen. Ohne fördernde Eingriffe wird sich in Zukunft auch die noch gute Bewohnerund Nutzungsdurchmischung verschlechtern.

Um zu demonstrieren, dass eine Aufwertung durch eine starke Reduzierung des fließenden und des ruhenden Verkehrs sowie durch eine nachhaltige Umgestaltung öffentlicher wie auch privater Flächen in einem bestehenden Innenstadtteil gelingen kann, bietet sich die "Nördliche Innenstadt" als klar abgegrenzter Stadtbezirk förmlich an.

Hier können auch **moderne Mobilitätskonzepte für Personen und Waren** in einem zukünftig autoarmen Innenstadtquartier modellhaft installiert und erprobt werden.

So kann die "Nördliche Innenstadt" ein Vorbild für eine nachhaltige Weiterentwicklung anderer Stadtteile werden.

Zur Weiterentwicklung der "Nördlichen Innenstadt" gibt es bereits viele gute Konzepte und Planungen (siehe nachfolgende Anlage (1), (11)). Es ist schon lange an der Zeit sie auch umzusetzen. Die hier vorgeschlagenen konkreten "Maßnahmen" und "Projekte" sollen Anstoß dazu sein.

Das oberste Organ der Stadt, der Gemeinderat, sollte den Mut haben Entscheidungen in die vorgeschlagene Richtung zu treffen und hierzu bereitgestellte Förderungen in Anspruch nehmen.

10. ergänzende Dokumente:

(1) Projekt "Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt"

Verhinderung der Abwanderung von Kaufkraft / Kundenfrequenz für den Einzelhandel durch Verbesserung des Parkplatzangebotes und der Steuerung des Verkehrsflusses; Befragung Parkender am Platz Gerber-/Lohtorstraße LA21 HN, Arbeitskreis Arbeit und Wirtschaft; 24. – 30.11.2001

(2) Grünmasterplan / Code Urban für die Stadt Heilbronn

Stiftung lebendige Stadt, Hamburg Grünes Erlebnis Stadt, 12.09.2005

(3) "Heilbronn die grüne Stadt am Neckar"

Maßnahmenkatalog zum Strukturkonzept Innenstadt Nord LA21 HN, Arbeitskreis Wohnen; 14.02.2011

(4) Wie familienfreundlich ist die Heilbronner Innenstadt?

Aktive Bürgerbeteiligung, Dokumentation raumstadt_architektur; Büro für Architektur und Stadtplanung, Heilbronn Dokumentation; LA21 HN, Arbeitskreis Wohnen; 01.03.2011

- (5) Teilnahme kfW-Förderprogramm "Energetische Stadtsanierung" Stadt Heilbronn, Gemeinderat, GR-Ds 381; 27.12.2012
- (6) Integriertes Quartierskonzept für die nördliche Innenstadt Heilbronn, Energietische Weber + Partner, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung Stuttgart/Berlin ebök, Planung und Entwicklung Gesellschaft mbH, Tübingen; 03.02.2014
- (7) Zukünftiges Radfahren in der "Oberen" und der "Unteren Neckarstraße" LA21 HN, Arbeitskreis Mobilität; 04.12.2014
- (8) Verkehrssituation im Bereich Gerber-/Kramstraße, Kenntnisnahme der Prüfungsergebnisse Stadt Heilbronn, Bau- und Umweltausschuß, GR-Ds 217; 17.07 2018
- (9) Stadt Heilbronn, Landschaftsplan 2030, Heilbronn Kernstadt Information und Bürgerbeteiligung (PowerPoint-Präsentation) Stadt Heilbronn 26.07.2018
- (10) Nachhaltige Entwicklung "Nördliche Innenstadt" LA21 HN; 10.01.2019
- (11) Masterplan Innenstadt Heilbronn, Fortschreibung
 Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, 28.01.2019

- (12) "Nördliche Innenstadt", hauptsächlich aus verkehrlicher Sicht" LA21 HN, Arbeitskreis Mobilität; 10.02.2019
- (13) Verkehrssituation in der Gerberstraße, Prüfungsergebnisse zu den Antragen der SPD-Fraktion und der FDP-Fraktion
 Stadt Heilbronn, Bau- und Umweltausschuß, GR-Ds 57; 30.04.19
- (14) Heilbronn, "Nördliche Innenstadt", Parken Im Quartier; Istsituation LA21 HN, Arbeitskreis Mobilität; 06.02.20
- (15) "Nördliche Innenstadt" Parken jetzt und in der Zukunft -; LA21 HN, Arbeitskreis Mobilität, Initiative Nördliche Innenstadt, 06.10.20
- (16) Nördliche Innenstadt jetzt einheitliche Parkzone Stadt Heilbronn, Pressemitteilung 144; 30.04.2020