HEILBRONN INNENSTADT UND
BAHNHOFSVORSTADT

ZU FUSS GEHEN

F

KRITISCHE ANALYSE UND
LÖSUNGSVORSCHLÄGE

Heilbronn, Dezember 2023

Peter Kaspar, Lokale Agenda 21 Heilbronn /
VCD Regionalverband Hall-Hohenlohe-Heilbronn

www.agenda21-hn.de
info@agenda21-hn.de

hall-heilbronn-hohenlohe@vcd.org

VCD
Mobilität für Menschen.

Lokale Agenda 21
Heilbronn

Sozial – Ökonomisch – Ökologisch

Zum Geleit

Die Bürgergruppe "Lokale Agenda 21 Heilbronn" steht für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung unserer Stadt und ist mit dem UNO-Mandat der Rio-Konferenz für Entwicklung von 1992 ausgestattet. Wir arbeiten ehrenamtlich mit über 20 Jahren Erfahrung.

Wir trugen und tragen mit fachlichen Beiträgen zur nachhaltigen Stadtentwicklung bei, so zur Verbesserung von sozialem Wohnen, ÖPNV, Radverkehr, nachhaltiger Mobilität oder Luftreinheit.

Wir stärken gesellschaftliche Dialoge und Teilhabe, von der Mitwirkung an den „Leitlinien für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung" der Stadt bis hin zu mehrjährigen „Nachhaltigkeitsdialogen", dem jährlichen Nachhaltigkeitstag Baden-Württemberg mit Partnern auf dem Kiliansplatz und zur verstärkten, schrittweisen Vernetzung der Nachhaltigkeitsakteure in Heilbronn und Umland.

*Praktische Umsetzungsprojekte mit Bürgern und Institutionen standen und stehen auch im Fokus: Zum Beispiel „Klimaheld" mit Grundschulen, „Heizungspumpenaustausch" mit der Sanitärinnung oder ein Innovationskonzept zum öffentlichen Nahverkehr sowie zur Einrichtung von Mobilitätsknoten. Kürzlich gehörten auch der „12 Punkte Plan für ein klimafreundlicheres Heilbronn", das Projekt „ProKlimaAktiv" mit der vhs als auch öffentliche Workshops und drei Dokumentationen zum Parken und Verkehr in der nördlichen Innenstadt zusammen mit der Bürgerinitiative Nördliche Innenstadt dazu. Das Projekt „Sicheres Radfahren in Heilbronn" mit dem Netzwerk Klimaschutz Heilbronn, die Nachhaltigkeitskarte „Heilbronn von Morgen" mit dem BUND, die neue Gruppe Klimabotschafter*innen und die Arbeit des AK Wohnen der Lokalen Agenda 21 zum sozialen Wohnen im Käferflugareal setzen diesen Weg fort.*

Eines unserer Schwerpunktthemen ist die Innenstadt im Wandel - ein Wohn-, Einkaufs-, Kultur- und Geschäftsviertel voller verborgener stadträumlicher Potenziale und gesellschaftlicher Schätze.

Hierzu haben wir uns im AK Mobilität neben dem fahrenden und ruhenden Autoverkehr vor allem über die Fußgängersituation viele Gedanken gemacht und legen in Zusammenarbeit mit dem VCD-Regionalverband Hall-Hohenlohe-Heilbronn eine erste Analyse mit Lösungsvorschlägen für kritische Stellen vor.

Möge daraus ein intensiver Dialog mit Stadtverwaltung, Bürgerschaft und Gemeinderat entstehen.

Ihr Thomas Bergunde, Sprecher Lokale Agenda 21 Heilbronn
Heilbronn im Dezember 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung und Zusammenfassung 3

2 Übersichten 5

2.1 Nördliche Innenstadt 5

2.1.1 Zu schmale oder fehlende Gehwege 6

2.1.2 Legal und illegal parkende Autos 7

2.1.3 Durchgangsverkehr 9

2.1.4 Positive Ausblicke 9

2.1.5 Lösungsvorschläge 12

2.2 Bahnhofsvorstadt 13

2.2.1 Die Achtungstraße 13

2.2.2 Die Herrmannstraße 14

2.2.3 In der Franz-Renner-Straße 14

2.2.4 Alfred-Finkbeiner-Straße 15

2.2.5 Hauptbahnhof 16

2.2.6 Lösungsvorschlag 16

3 Einzelne neuralgische Punkte 17

3.1 Allerheiligenstraße vom Götzenturm zur Stadtgalerie 17

3.2 Große Bahngasse / Schöntaler Gasse / Gänshof 19

3.3 Biedermanngassse / Siebeneichgasse 21

3.4 Deutschhofstraße - Parkhaus Stadtgalerie 23

3.5 Kirchbrunnenstraße zwischen Kiliansplatz und Neckar 25

3.6 Obere Neckarstraße und Marrahaus 27

3.7 Fußgängerüberweg Kaiserstraße am Marrahaus 29

3.8 Kreuzung Allee / Kaiserstraße 31

3.9 Uferweg 33

1 Einleitung und Zusammenfassung

Alle Menschen sind Fußgänger*innen, aber durchaus nicht alle sind Autofahrer*innen. Auch wer im Auto unterwegs ist, wird nach dem Aussteigen zwangsläufig zu Fuß gehen müssen, auch wenn es vielleicht nur wenige Schritte sind.

In der Innenstadt von Heilbronn dominiert dennoch der PKW. Obwohl es ausreichend Parkraum in den 8 Parkhäusern rund um die Innenstadt gibt (s.Seite 12), verstellen legal und illegal geparkte Autos die Gehwege. Diese Fahrzeuge gehören nicht nur den Anwohner*innen, sondern auch Menschen, die zum Einkaufen oder zum Restaurantbesuch mit dem Auto in die Innenstadt kommen, anstatt den ÖPNV zu benutzen.

Es geht hier nicht darum, Autos generell zu verdammen. Sie gehören aber in Parkhäuser. Und der Vorrang bei der Stadtplanung, den früher die Autos genossen, gebührt endlich der bisher diskriminierten Mehrheit, den Fußgänger*innen. Ihre Methode der Fortbewegung ist klimafreundlich und gesundheitsfördernd.

Qualitätskriterien für Fußverkehrsanlagen

zitiert nach dem *Fußwegekonzept der Stadt Heilbronn,* März 2012, Seite 4 ff.

- Fußgänger*innen mögen keine Umwege. Deshalb sind kurze Wegeverbindungen und an Hauptverkehrsstraßen zahlreiche gesicherte Überquerungsmöglichkeiten nötig.
- Fußgänger*innen mögen keine Wartezeiten. Die Sperrzeit (Rotlicht) an Ampeln sollte nicht mehr als 40 Sekunden betragen, da sonst die Zahl der „Rotläufer“ steigt.
- Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsarten. Optimal sind jeweils eigene Flächen für Autos, Fahrräder und Fußgänger*innen.
- Ausreichende Gehwegbreite, auch für nebeneinander gehende Paare, Menschen mit Gepäck, Kinderwagen, Rollstühle etc. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt für Gehwege in Gebieten mit geschlossener Bebauung eine Breite von 2,50 m.
- Sicherheit: Angemessene Beleuchtung und gute Einsehbarkeit der Gehwege. Vermeidung von Unter- und Überführungen.
- Angemessene Oberflächenqualität, besonders im Hinblick auf Menschen, die auf Rollatoren und Rollstühle angewiesen sind.
- Barrierefreiheit.
- Hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, die den Besuch der Innenstadt attraktiv macht. In Zeiten des Internethandels ist niemand mehr gezwungen, zum Einkaufen in die Stadt zu kommen.
- Gute Wegweisung.

Die Realität

- Zu schmale oder ganz fehlende Gehwege gibt es an vielen Stellen in der Innenstadt. Fußgänger*innen müssen auf die Straße ausweichen.
- Engstellen sind baulich bedingt oder absichtlich herbeigeführt durch Werbeaufsteller, Pflanzenkübel vor Geschäften, Verkehrszeichen oder Laternenmasten auf dem Gehweg, Mülltonnen und achtlos abgestellte E-Scooter.

- Gehwegparken (legal und illegal): Das Parken auf Gehwegen ist das Haupthindernis für Fußgänger*innen. Dabei ist in vielen Straßen das Gehwegparken durch entsprechende Markierungen erlaubt – zu Lasten der Fußgänger*innen, insbesondere der Menschen, die mit Kinderwagen oder Rollstühlen unterwegs sind. Und dort, wo keine Markierungen das Parken auf dem Gehweg erlauben, wird trotzdem „wild“ geparkt, auch wenn die Parkhäuser nur wenige 100 m entfernt sind.
- Überwege: An vielen Stellen wären Zebrastreifen hilfreich für Fußgänger*innen. Bei den vorhandenen, mit Ampeln gesicherten Überwegen ist die Grünphase oft so kurz, dass nicht ganz so sportliche Menschen die Überquerung nicht schaffen, bevor die Ampel wieder auf Rot springt. Außerdem ist die Wartezeit an manchen Fußgängerampeln so lang, dass Ungeduldige die Straße bei Rot überqueren.
- Konflikte mit Radfahrer*innen: Generell treten Konflikte dort auf, wo Radler*innen und Fußgänger*innen den Verkehrsraum gemeinsam nutzen. Auf Grund der hohen Frequenzen ist der Abschnitt vor dem Marrahaus besonders problematisch, wo zu viele Restauranttische, wartende Gäste und querende Kellner*innen gefährliche Situationen heraufbeschwören.

Generelle Lösungsansätze

- Kein Parken auf Gehwegen. Poller und Fahrradbügel können illegales Gehwegparken verhindern. Höhere Gebühren für Anwohner-Parkausweise und vergünstigte Gebühren für Anwohner in den umliegenden Parkhäusern schaffen Anreize für die Nutzung der Parkhäuser rund um die Heilbronner Innenstadt.
- Verkehrsberuhigte Zonen, sogenannte shared spaces, erfordern gegenseitige Rücksichtnahme. Voraussetzung ist eine durchgehende Pflasterung, die den Charakter als Autostraße aufhebt und – neben der Beschilderung – klar macht, dass hier alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt unterwegs sind.

Persönliche Anmerkungen

Die vorliegende Darstellung der Situation und von Lösungsansätzen beschränkt sich auf die Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt von Heilbronn.

Die meisten Fotos wurden auf Spaziergängen während des zweiten Lockdowns im Frühjahr 2021 aufgenommen, einige wurden im November 2023 ergänzt und aktualisiert. Alle Aufnahmen stammen von mir selbst.

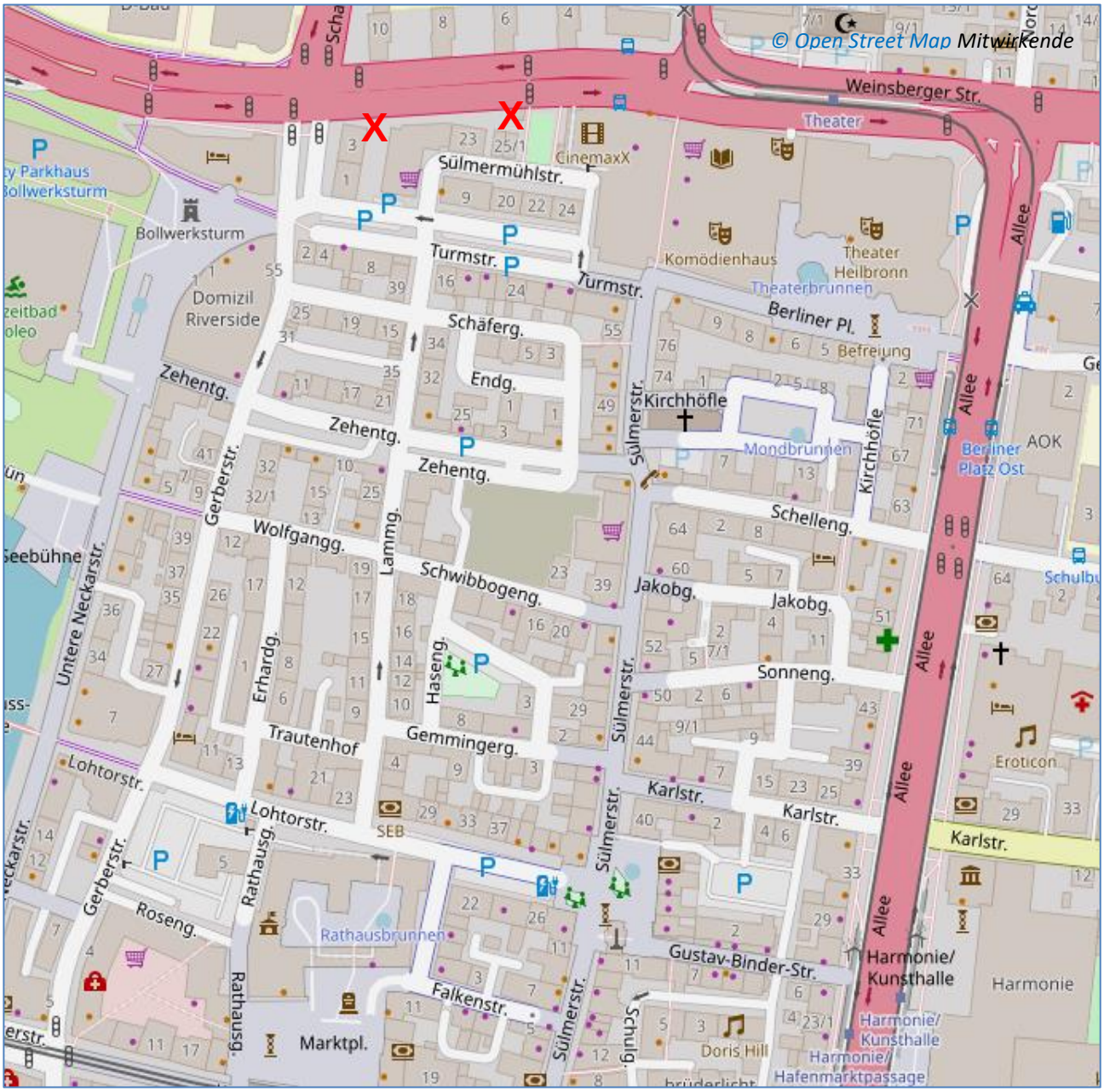
Vielen Dank an den VCD Regionalverband Hall-Hohenlohe-Heilbronn und die Lokale Agenda 21 Heilbronn für ihre Unterstützung.

Peter Kaspar, November 2023

2 Übersichten

2.1 Nördliche Innenstadt

Die Nördliche Innenstadt liegt zwischen Unterer Neckarstraße, Kaiserstraße, Alle und Mannheimer Straße. Sie besitzt zwei stark frequentierte Hauptachsen für Fußgänger*innen, nämlich die Untere Neckarstraße und die Sülmerstraße, beide als Fußgängerzonen mit Radverkehr ausgewiesen.



Die Gerberstraße (in Südrichtung) und die Lammgasse (in Nordrichtung) nehmen teilweise den Autoverkehr auf, der sich nach der Schließung der Kranenstraße anlässlich der BUGA 2019 neue (Schleich-)Wege sucht. Eine weitere Belastung sind die zahlreichen legal und illegal parkenden Autos der Anwohner*innen, aber auch der Besucher*innen und der Einkäufer*innen in der angrenzenden Sülmerstraße. Für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen bleibt da viel zu wenig Raum, insbesondere natürlich für Personen mit Kinderwagen und Rollstühlen.

2.1.1 Zu schmale oder fehlende Gehwege

Viele Gassen in der Nördlichen Innenstadt haben extrem schmale „Gehwege“, die Fußgänger*innen nicht nutzen können, es sei denn, sie drängen sich an der Hauswand entlang. Diese „Gehwege“ dienen offensichtlich nur dem Zweck, Autofahrer*innen daran zu hindern, zu nahe am Gebäude entlang zu fahren. Hier der Glockengießerhof *(Oben links).*

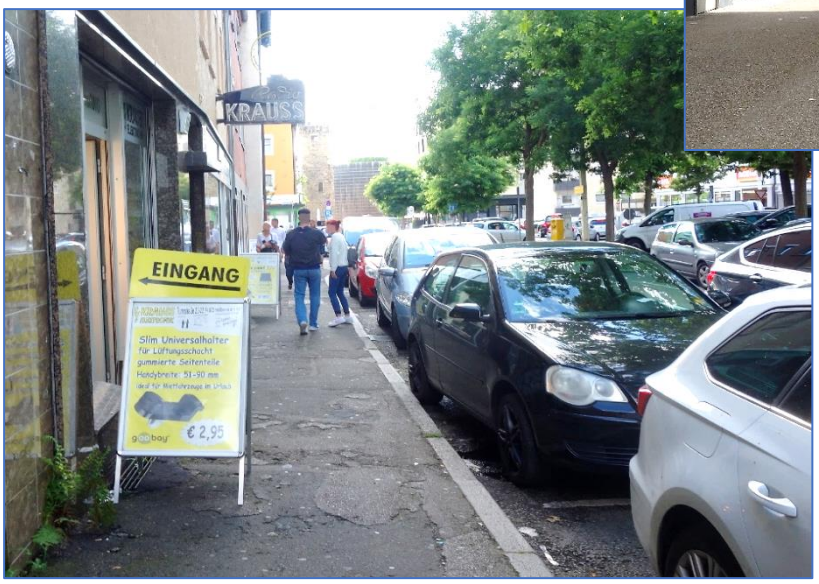
*Mitte links: Querschulgasse. Ein Gehweg verschwindet plötzlich. Die Fußgänger*innen müssen auf die Fahrbahn ausweichen.*
*Mitte rechts: Der Beginn der Erhardgasse. Autofahrer*innen, die von der Lohtorstraße in die Erhardgasse einbiegen, können erst im letzten Moment sehen, ob sich Menschen auf der Fahrbahn befinden.*

Links: Neubau in der Schwibbogengasse. Hier hätte die Chance bestanden, durch Rücknahme der Fassaden die Regelbreite für Gehwege von 2,50 m zu erreichen.

Die Interessen von Investoren scheinen aber wichtiger zu sein als die von Fußgänger*innen. Natürlich hätte man hier auch den kurzen Fußgängerbereich von der Sülmerstraße her bis zur Hasen- oder Lammgasse verlängern und parkende Autos aussperren können.

<u>Rechts:</u> Sülmermühlstraße beim K3: Auch hier müssen Fußgänger:innen, die vom Gehweg (im Bild vorne rechts) kommen, auf die Fahrbahn ausweichen. Fast schon lustig: Der viel zu schmale „Gehweg“ wird auch noch durch einen Verteilerkasten blockiert (Pfeil).

In der Turmstraße (*siehe unten*) blockieren Aufsteller den (maroden) Gehweg. Wenn man nicht an den geparkten Autos entlang schrammen möchte, passt nur eine Person durch. Und was ist mit Rollstühlen oder Kinderwagen?



Allerdings soll die Turmstraße in naher Zukunft neu gestaltet werden. Einen positiven Vorgeschmack bot 2022 und 2023 die „Sommerzone“ im Abschnitt zwischen Lammgasse und Sülmermühlstraße.

2.1.2 Legal und illegal parkende Autos

Wolfganggasse, Ecke Gerberstaße: Rücksichtsloses Gehwegparken trotz Sperrmarkierung. Fußgänger*innen können wählen, ob sie sich lieber an der Hauswand oder an den Autos schmutzig machen wollen – oder auf die Straße ausweichen *(<u>links</u>)*.

*<u>Rechts:</u> Verkehrte Welt in der Zehentgasse: Die Autos parken auf dem Fußgängerstreifen, die Fußgänger*innen müssen auf die Straße.*

<u>Rechts</u>: Lammgasse, Ecke Turmstraße

Schön, dass hier ein neuer Baum gepflanzt wurde. Jetzt ist aber kaum noch Platz für Fußgänger*innen. Was sollte weg: der Baum oder der (möglicherweise private) Parkplatz?

*<u>Unten</u>: Gerberstraße. Hier wird den Autos das Gehwegparken durch entsprechende Markierungen offiziell erlaubt – zu Lasten der Fußgänger*innen. Pflanzenkübel eines Ladens verengen den Gehweg zusätzlich.*

Seit kurzem ist allerdings das Parken auf dieser Seite der Gerberstraße verboten. Das Bild steht daher nur exemplarisch für viele andere Gehwege.

<u>Rechts</u>: Wolfganggasse. Legales Gehwegparken auf beiden Straßenseiten.

Natürlich wieder auf Kosten der Fußgänger*innen. Die Gehwegbreite zwischen Hauswand und Markierung (siehe Pfeil) beträgt nur noch 95 cm!

*<u>Links</u>: Fußgänger*innen ganz ausgesperrt.*

In der Mannheimer Straße müssen Fußgänger*innen, die auf der Südseite zwischen Gerberstraße und K3 unterwegs sind, zwei Mal per Ampel die Mannheimer Straße überqueren. Die Autos haben dagegen drei durchgehende Fahrspuren verfügbar.

2.1.3 Durchgangsverkehr

Links: Stau in der Turmstraße

Seit der Schließung der Kranenstraße suchen sich quartierfremde Autofahrer*innen Schleichwege durch die nördliche Innenstadt.

Mitte: Stau in der Lammgasse (Mitte).Er reicht bis zur Lohtorstraße zurück. Foto um ca. 17 Uhr.

Der Durchgangsverkehr macht ungefähr 50% des gesamten Verkehrsaufkommens in nördlichen Innenstadt aus (*laut HNSt. 07.07.2021*).

2.1.4 Positive Ausblicke

Links: In der Zehentgasse verhindern Poller das Parken auf dem Gehweg. Eine Baumreihe spendet Schatten.

Links:

Spielplatz in der Hasengasse. Ein richtiger Quartierstreff mit Bäumen, Bänken und Tischen, allerdings leicht renovierungsbedürftig.

Links:

Der Spielplatz im Kirchhöfle ist momentan etwas trostlos, aber ausbaufähig.

Unten: Die Verbindung zwischen Schellengasse und Jakobgasse. Autofrei, gepflastert, Blumen, Cafés. Ein Vorbild für viele Gassen der nördlichen Innenstadt.

Die Stadt richtete 2022 und 2023 auf einem Teilstück der Turmstraße eine „Sommerzone“ ein. Das Experiment zeigt, was mit relativ geringem Aufwand möglich wäre: Ein Holzpavillon mit Sitzgelegenheiten und Büchern, zusätzliches Grün, Wasser-Vernebelungsdüsen, Sitzgruppen. Die Straße wird zum Spielplatz, Sportgeräte stehen in einer Sport-Box bereit. Die beiden blauen Inseln im unteren Bild stammen aus dem Wettbewerb „Meine 25 m²“, bei dem Bürger Gestaltungsvorschläge machen konnten.

2.1.5 Lösungsvorschläge

- Kurzfristig: Sperrung der Gerberstraße auf Höhe der Rosengasse. Diese Maßnahme würde den Durchgangsverkehr, der etwa 50% der Verkehrsbelastung ausmacht, aus dem Quartier aussperren. Zugleich ergäbe sich eine erhebliche Entlastung der Achse Bahnhofstraße – Friedrich-Ebert-Brücke – Anfang der Kaiserstraße.

- Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone, die das ganze Viertel umfasst. Veränderung der Prioritäten: Lebensqualität statt fahrender und parkender Autos.

- Reduzierung der Parkmöglichkeiten, insbesondere derer, die Fußgänger*innen behindern. In geringer Entfernung befinden sich fünf Parkhäuser (Am Bollwerksturm, Experimenta, Käthchenhof, Harmonie, Theaterforum K3)![1] Für Anwohner*innen, die auf das eigene Auto nicht verzichten können oder wollen, könnten vergünstigte Parkausweise ausgegeben werden, welche die künftig erhöhten Gebühren für Anwohnerparkausweise unterbieten. Auch liegen die Stadtbahnhaltestellen Theater, Harmonie und Rathaus in unmittelbarer Nähe. Langfristig könnten die Parkhäuser und Haltestellen mit Hilfe von autonom fahrenden elektrischen Shuttle-Bussen angesteuert werden.

- Langfristig durchgehende Pflasterung der Straßen und Gassen, damit sichtbar wird, dass der Verkehrsraum allen gehört. Dabei sind zur Verminderung der Flächenversiegelung Bereiche für eine Bepflanzung vorzusehen. Umgestaltung der trostlosen zugeparkten Höfe zu attraktiven Treffpunkten für die Anwohner*innen. Vorbild für eine Sofortmaßnahme könnte das Pop-Up-Klimawäldchen am Wollhaus sein. Pflanzung von weiteren Bäumen, die an heißen Sommertagen Schatten spenden und durch Verdunstung die Temperaturen senken.

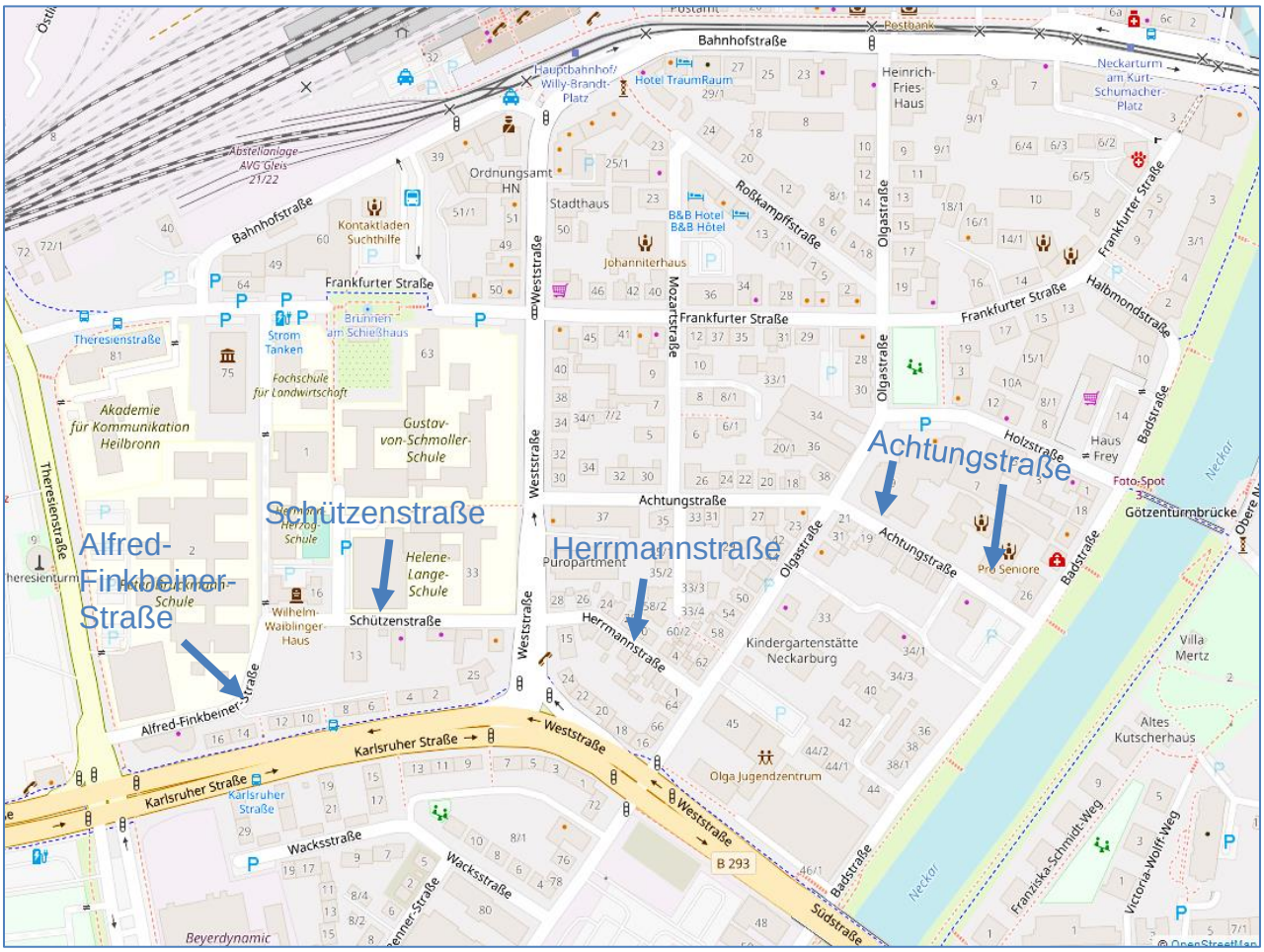
- Die nördliche Innenstadt hat gerade durch ihre verzweigte Gassenstruktur ein enormes Potential. Sie könnte zum Kiez, zum Ausgehviertel mit Cafés und Restaurants werden, mit Tischen im Freien, dort wo heute noch Autos parken. Ansätze für ein verkehrsberuhigtes Quartier sieht man im Buga-Stadtteil Neckarbogen. Es wäre schön, wenn die Stadtplaner und die Verwaltung der nördlichen Innenstadt genauso viel Aufmerksamkeit schenken würden wie dem Vorzeigeprojekt Neckarbogen.

Oben: Klimawäldchen am Wollhaus auf dem Dach einer Tiefgarage

Unten: Parkwüste im Glockengießerhof

[1] *Hrsg. LA21HN Februar 2022, „Heilbronn nördliche Innenstadt, Parken, Teil A: Ist-Situation", Uwe Ahrens, siehe Analyse in Kap.4.2: Über 1000 öffentliche & private ebenerdige Stellplätze und über 2500 Plätze in Parkhäusern im Quartier oder direkten Umfeld.*

2.2 Bahnhofsvorstadt



© Open Street Map Mitwirkende

2.2.1 Die Achtungstraße

verbindet die Badstraße am Neckar mit der Weststraße und den dortigen Schulen, darunter zwei berufliche Schulen. An der Kreuzung mit der Olgastraße liegt ein Seniorenheim.

Der erste Abschnitt ab der Badstraße hat keinen Gehweg, obwohl gerade hier viele ältere Menschen vom Seniorenheim zum Fußweg am Neckar mit seinen Sitzbänken unterwegs sind. Gleichzeitig ist der gehweglose Abschnitt eine Zufahrt zu einem Getränkemarkt (*Foto unten links*). Im weiteren Verlauf in Richtung Westen sind Parkbuchten für PKWs eingerichtet, zu Lasten der Fußgänger*innen. Laternenmasten engen den Gehweg noch weiter ein.

Zwischen der Olgastraße und der Weststraße ist auf der südlichen Straßenseite das Gehwegparken per Markierung durchgehend erlaubt. Wie schmal der verbleibende Raum für Fußgänger*innen bleibt, ist deutlich beim Kunst- und Kulturzentrum Zigarre zu sehen. Der Parkdruck ist in diesem Bereich auch wegen der benachbarten Berufs-schulen besonders hoch.

2.2.2 Die Herrmannstraße

Ähnlich ist die Situation in der Herrmannstraße: erlaubtes Gehwegparken auf Kosten der Fußgänger*innen.

2.2.3 In der Franz-Renner-Straße

(jenseits der Karlsruher Straße) gibt es nur einen zu schmalen Gehweg auf der Ostseite, auf der Westseite fehlt er ganz. Auch hier werden Fußgänger*innen bei Gegenverkehr gezwungen, auf die Straße auszuweichen.

2.2.4 Alfred-Finkbeiner-Straße

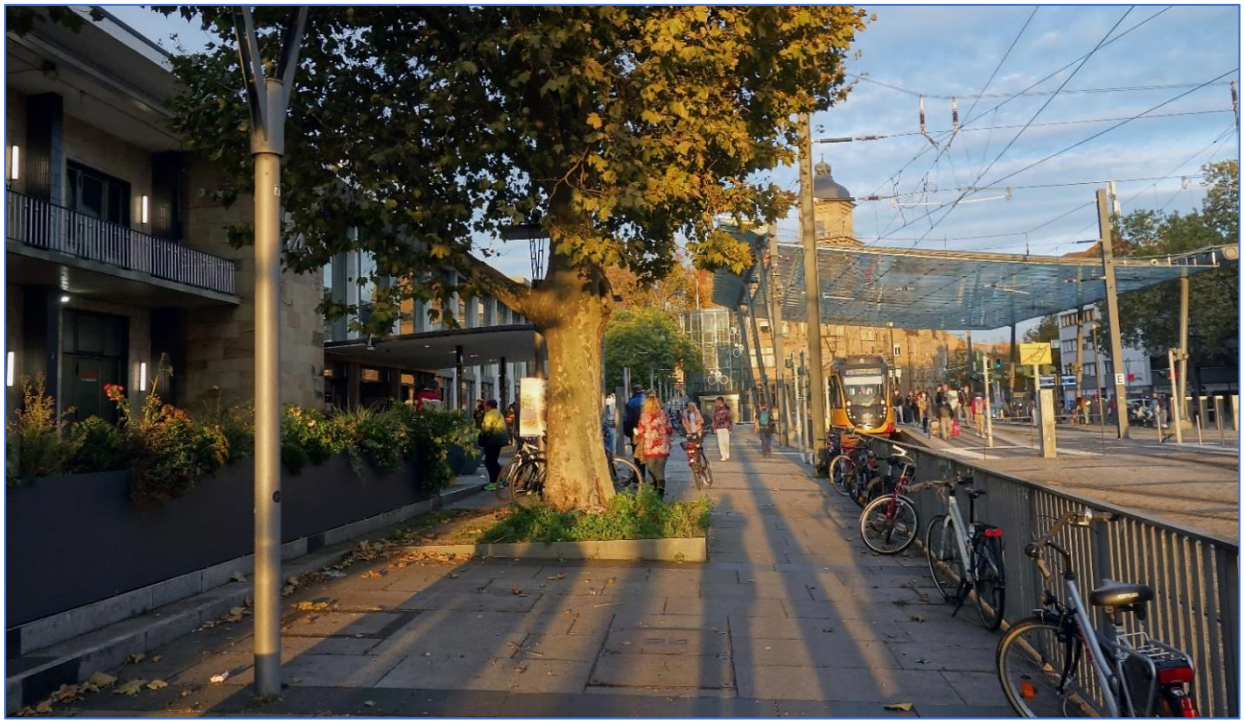
Im Quartier zwischen Frankfurter Straße, Weststraße, Karlsruher Straße und Theresienstraße befinden sich sechs Schulen, darunter zwei große berufliche Schulen.

Die **Alfred-Finkbeiner-Straße** bildet den Zugang zu den Schulen aus Richtung Theresienwiese und damit von den Teilorten westlich des Neckarkanals. Links im Bild oben ein viel zu schmaler Gehweg, rechts vor dem blauen Gebäude fehlt der Gehweg ganz.

Ein Zugang zu den verschiedenen Schulen aus Richtung Innenstadt ist die **Schützenstraße**. Hier wurde die Markierung, die Gehwegparken erlaubte, entfernt. Trotzdem wird noch auf dem Gehweg geparkt.

2.2.5 Hauptbahnhof

Der Weg vom Busbahnhof zum Hauptbahnhof verläuft parallel zur Stadtbahnstrecke. Der Gehweg auf der stadteinwärts rechten Seite der Bahnlinie wird am Bahnhofsvorplatz extrem schmal, zumal dort oft Taxen und andere PKWs mit offenen Türen halten, damit Fahrgäste ein- und aussteigen können. Daher weichen die meisten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf die linke Seite aus. Allerdings wird der beschrankte Übergang über die Stadtbahngleise geschlossen, wenn eine Bahn kommt. Es gibt jedoch auch hier einen Engpass: den großen Baum. Im Bild unten wird die Engstelle noch durch ein abgestelltes Fahrrad verengt.



2.2.6 Lösungsvorschlag

Abschaffung des Gehwegparkens durch Entfernung der Markierungen. Verbreiterung der zu schmalen Gehwege. Verkehrsberuhigte Zone in der Achtungstraße zwischen Badstraße und Olgastraße und Sperrung der Achtungstraße zwischen Getränkemarkt und Badstraße.

3 Einzelne neuralgische Punkte

3.1 Allerheiligenstraße vom Götzenturm zur Stadtgalerie

Der nördliche Fußweg in der **Allerheiligenstraße** ist an der schmalsten Stelle nur 155 cm breit. Bei Gegenverkehr, insbesondere mit Kinderwagen und Rollstühlen, muss auf die Straße ausgewichen werden.

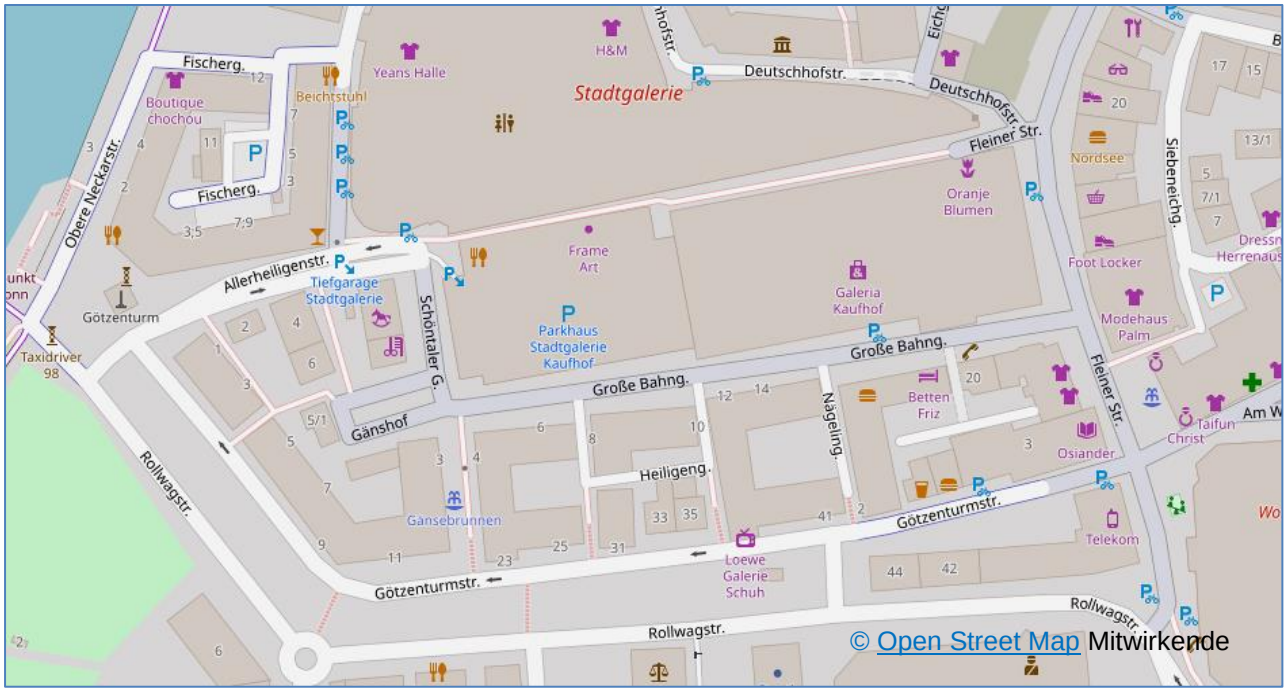
Der Fußweg wird stark genutzt, vor allem während der Geschäftszeiten. Er gehört zu der Direktverbindung von den Geschäften in der Fleiner Straße und der Stadtgalerie über die Götzenturmbrücke in die Bahnhofsvorstadt. Der Autoverkehr ist dagegen relativ gering: Zu- und Abfahrt zum Parkhaus der Stadtgalerie sowie Anliegerverkehr zum Gänshof und in die Große Bahngasse (Fußgängerzone).

Extrem schmal ist eine Engstelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Allerdings ist der Gehweg auf dieser Seite weniger frequentiert.

Lösungsvorschlag:

„Shared Space"- Konzept: Ausdehnung der Pflasterung um den Götzenturm und bei der Stadtgalerie auf die Gesamtfläche zwischen Oberer Neckarstraße und Schöntaler Gasse, in Verbindung mit der Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone (Autos und Fahrräder Schrittgeschwindigkeit).

3.2 Große Bahngasse / Schöntaler Gasse / Gänshof



Schöntaler Gasse: Hier begann eine Fußgängerzone, die später auf die Große Bahngasse begrenzt wurde. Für Fußgänger*innen bleibt nur noch der ungewöhnliche, viel zu schmale Pop-Up-Fußweg.

Gänshof: In unmittelbarer Nähe befindet sich das Parkhaus der Stadtgalerie und bietet genug Parkmöglichkeiten. Der Gänshof bietet sich zur Umgestaltung als Quartierstreff mit Bäumen, Bänken und Spielplatz an. Ein Spielplatz an dieser Stelle könnte auch den durch den Bau der Stadtgalerie weggefallenen Spielplatz an der Fleiner Straße ersetzen.

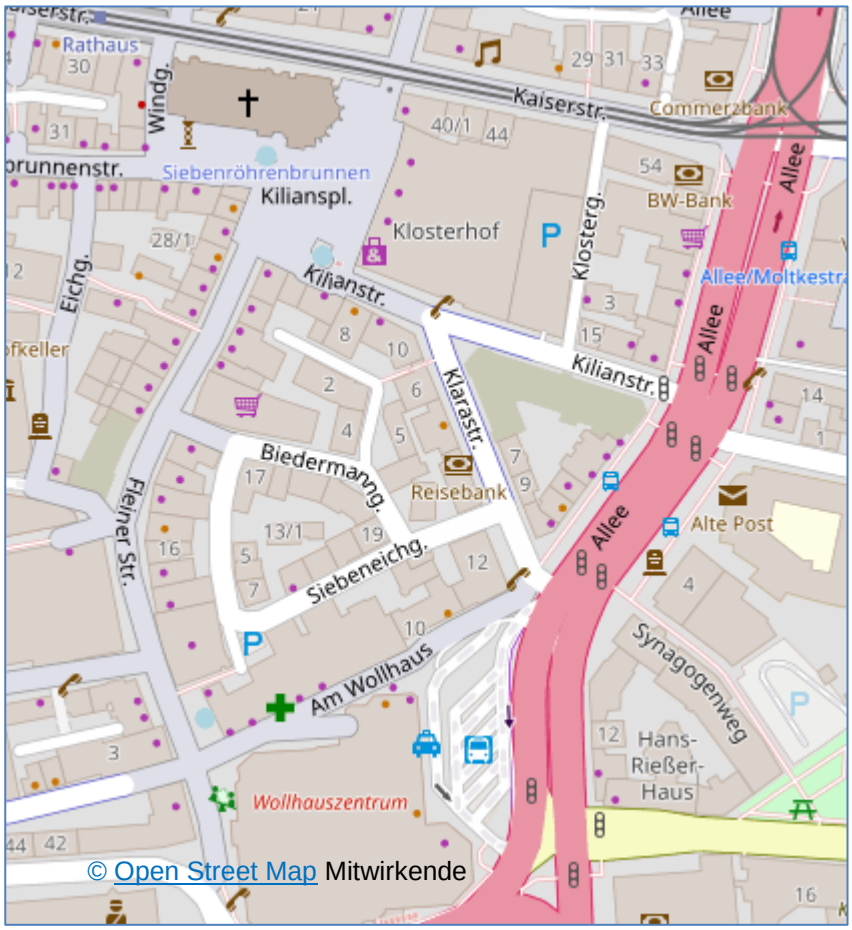
Schöntaler Gasse beim Gänshof: Hier kommt kein Kinderwagen oder Rollstuhl mehr durch. Im Vordergrund die ansatzweise Pflasterung der Großen Bahngasse, die aber nicht durchgehalten wird.

Große Bahngasse: Links das Parkhaus der Stadtgalerie. Vorbildlich: Reichliche Bepflanzungen lassen die geparkten Autos verschwinden. Es dürften ruhig noch ein paar Bäume mehr sein, und der reparaturbedürftige Straßenbelag sollte durch eine Pflasterung ersetzt werden.

Lösungsvorschlag:

Durchgehende Pflasterung in der Großen Bahngasse und mehr Bäume. Umgestaltung des Gänshofs wie beschrieben.

3.3 Biedermanngassse / Siebeneichgasse



Das Quartier liegt außerhalb der großen Fußgängerströme. Es ist aber einem hohen Parkdruck ausgesetzt, nicht nur durch die Anwohner selbst, sondern auch durch die Besucher*innen der Hauptgeschäftsstraßen Fleiner Straße und Am Wollhaus in unmittelbarer Nähe. In der Siebeneichgasse befindet sich auch ein kleiner Parkplatz. Von den namensgebenden sieben Eichen ist leider nichts zu sehen.

Bild oben: Mini-Parkplatz mit direktem Zugang zur Fleiner Straße (ab 18 Uhr nur für Anwohner*innen)

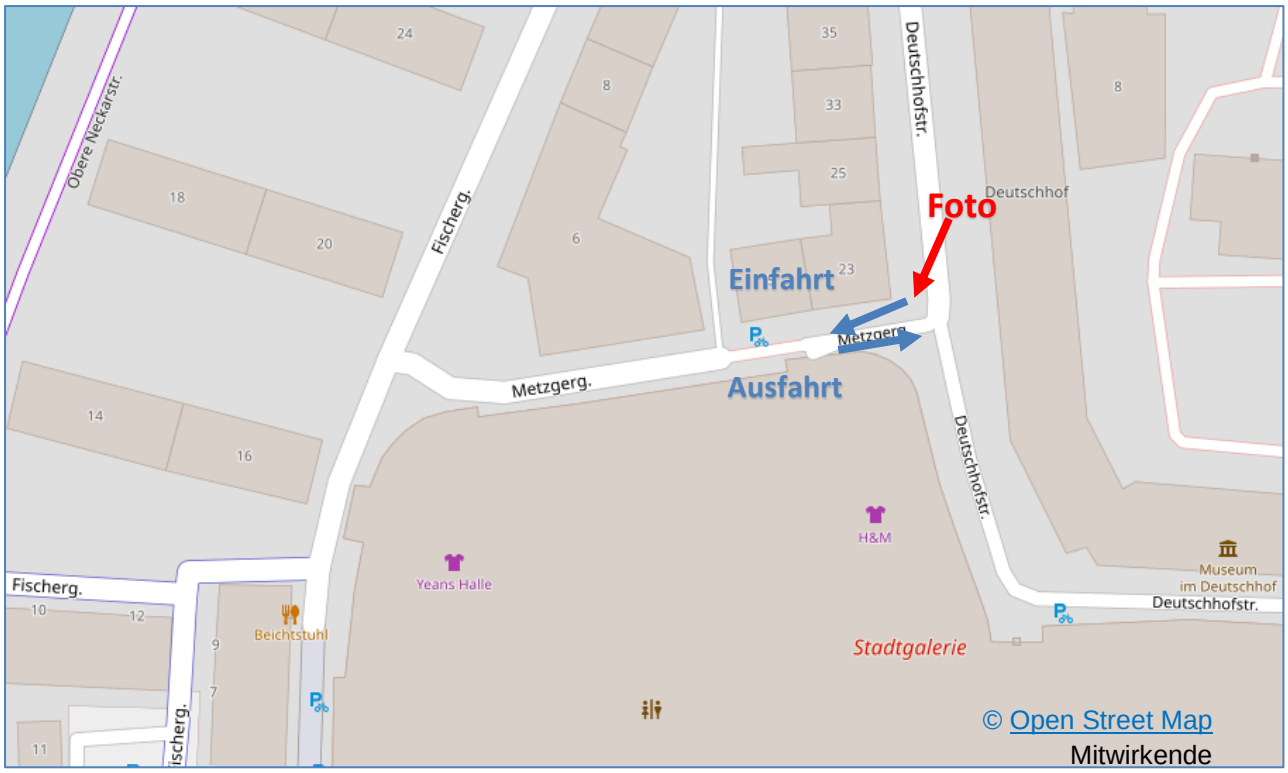
Siebeneichgasse (Bild links): Selbst der viel zu schmale Gehweg wird noch zugeparkt. Der Gehweg auf der anderen Straßenseite ist kaum breiter. Die Fußgänger*innen müssen also auf die Straße.

Biedermanngasse (Bild unten): Rechts kein Gehweg, links dürfen die Fußgänger*innen ungewollt Schaufenster putzen oder sie müssen auf die Straße ausweichen.

Lösungsvorschlag:

Das Wollhaus-Parkhaus liegt in etwa 100 m Entfernung. Deshalb: Umwandlung des Areals in eine verkehrsberuhigte Zone mit Parkverbot. Der kleine Parkplatz könnte bepflanzt werden und so zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.

3.4 Deutschhofstraße - Parkhaus Stadtgalerie



Der Gehweg auf der westlichen Seite der Deutschhofstraße endet für Fußgänger*innen, die zur Stadtgalerie wollen, vor der Ein- und Ausfahrt der dortigen Tiefgarage. Geht man geradeaus weiter (wie die Dame im Bild oben und das Paar im Bild unten), gibt es zwei Gefahrenstellen. Zunächst die Überquerung der Straße zur Einfahrt. Problem: Die Fahrzeuge kommen von hinten, sind also nur zu sehen, wenn man den Kopf wendet. Dann folgt die Ausfahrt, deren Steigung erst unmittelbar an der Deutschhofstraße endet. Die Ausfahrt ist schlecht einsehbar, man orientiert sich am besten nach Gehör (aber: Elektrofahrzeuge!). Dieselbe Situation ergibt sich für Fußgänger*innen aus Richtung Obere Neckarstraße / Metzgergasse.

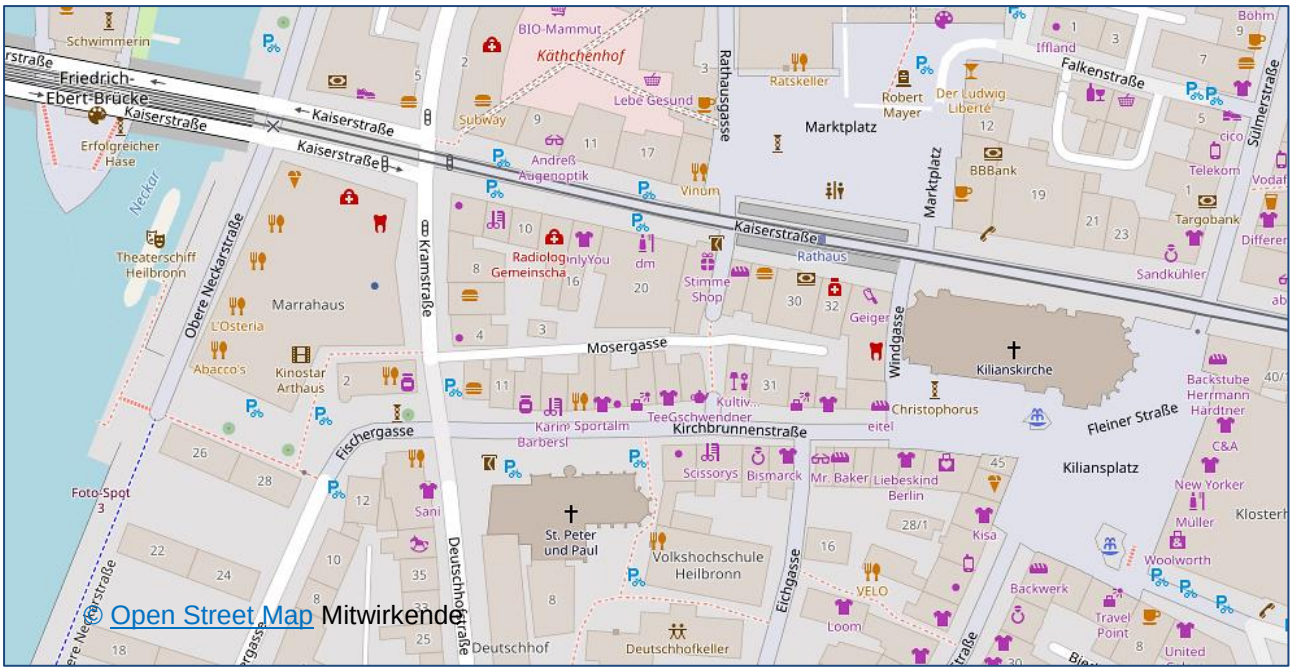
Der Zebrastreifen (oberes Bild rechts unten) endet vor dem Eingang des Museums im Deutschhof, und es ist anzunehmen, dass (leider) weit weniger Menschen das Museum besuchen als den Konsumtempel. Wahrscheinlich wollte man, dass die Fußgänger*innen erst am Zebrastreifen die Deutschhofstraße überqueren und dann auf der anderen Straßenseite zur Stadtgalerie und zur Fleiner Straße gehen? Das ist praxisfremd!

Lösungsvorschlag:

Warnschilder in der Deutschhofstraße vor dem Abbiegen in die Metzgergasse und in der Ausfahrt.

Weitergehender Vorschlag: Schließung der Parkhauszufahrt in der Deutschhofstraße. Dies würde außerdem zu einer spürbaren Verringerung des Autoverkehrs in der Deutschhofstraße, Kramstraße und Friedreich-Ebert-Brücke führen. Das Parkhaus wäre über die Allerheiligenstraße weiterhin zugänglich.

3.5 Kirchbrunnenstraße zwischen Kiliansplatz und Neckar



Die Kirchbrunnenstraße ist eine stark frequentierte Fußwegverbindung zwischen dem Kiliansplatz und dem Neckar. Die wenigen Anlieger- und Lieferfahrzeuge fahren in der Regel vorsichtig, da viele Fußgänger*innen unterwegs sind. Ein durchaus positives Beispiel für die friedliche Koexistenz von Autos und Fußgänger*innen in gepflasterten und daher als solche erkennbaren Fußgängerzonen („shared space“).

Kritisch ist jedoch der Überweg an der Kreuzung mit der Kramstraße, die dort in die Deutschhofstraße übergeht. Der Kreuzungsabschnitt ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert, durch einen helleren Asphalt hervorgehoben und mit weißen Dreiecken markiert. Hier darf nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und Fußgänger*innen haben Vorrang.

Leider kennen manche Autofahrer*innen die Regelung nicht (oder ignorieren sie absichtlich). Das Tempo im verkehrsberuhigten Bereich wird nicht gedrosselt, und die Fußgänger*innen müssen sehen, wo sie bleiben. Umgekehrt bleiben manche Fußgänger*innen bereits stehen, wenn sich weit entfernt ein Auto zeigt. Auch sie kennen vermutlich nicht die Spielregeln einer verkehrsberuhigten Zone und machen von ihrem Vorrecht keinen Gebrauch.

Lösungsvorschlag:

Durchgehende Pflasterung der Kirchbrunnenstraße, welche den Straßenverlauf unterbricht und so den Autofahrer*innen klar macht, dass hier das Reich der Fußgänger*innen beginnt. Abbremsen der Autos durch deutlich spürbare Rampen am Beginn und am Ende dieses Bereiches. Ein Beispiel hierfür befindet sich an der Kreuzung Hafenmarktpassage / Querschulgasse (siehe Foto rechts).

Gute Idee: Um die Autofahrer*innen in der Kramstraße am illegalen Gehwegparken zu hindern, wurden hier Fahrradbügel aufgestellt. Wie der schiefe Bügel in der vorderen Reihe ganz links zeigt, versuchen es manche Autofahrer*innen trotzdem.

3.6 Obere Neckarstraße und Marrahaus

Der kritische Bereich in der Oberen Neckarstraße ist die Gastronomiezone am Marrahaus. Insbesondere bei schönem Wetter besteht hier ein massiver Engpass: Auf der Gebäudeseite und der Neckarseite stehen jeweils mindestens zwei Tischreihen der Gastronomiebetriebe, die den verfügbaren Verkehrsraum sehr einschränken.

Oft sind alle Sitzplätze besetzt, Kellner*innen flitzen zwischen ihren Restaurants und den Tischen am Neckar hin und her und queren dabei den Weg, unschlüssige oder wartende Gäste stehen in der Mitte des Weges. Vor dem Eiscafé Primafila an der Ecke zur Kaiserstraße bildet sich eine Warteschlange quer zur Hauptrichtung.

Die Folge: Fußgänger*innen und Radfahrer*innen müssen sich durch die Menschenmenge schlängeln. Besonders „sportliche“ Radfahrer*innen drängeln und gefährden dabei andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere das Bedienungspersonal.

Der Abschnitt am Marrahaus ist als Fußweg mit Zusatz „Radfahrer*innen frei“ beschildert. Leider ist die Bedeutung (Schrittgeschwindigkeit, Vorrang für Fußgänger) nicht allen Radler*innen bekannt.

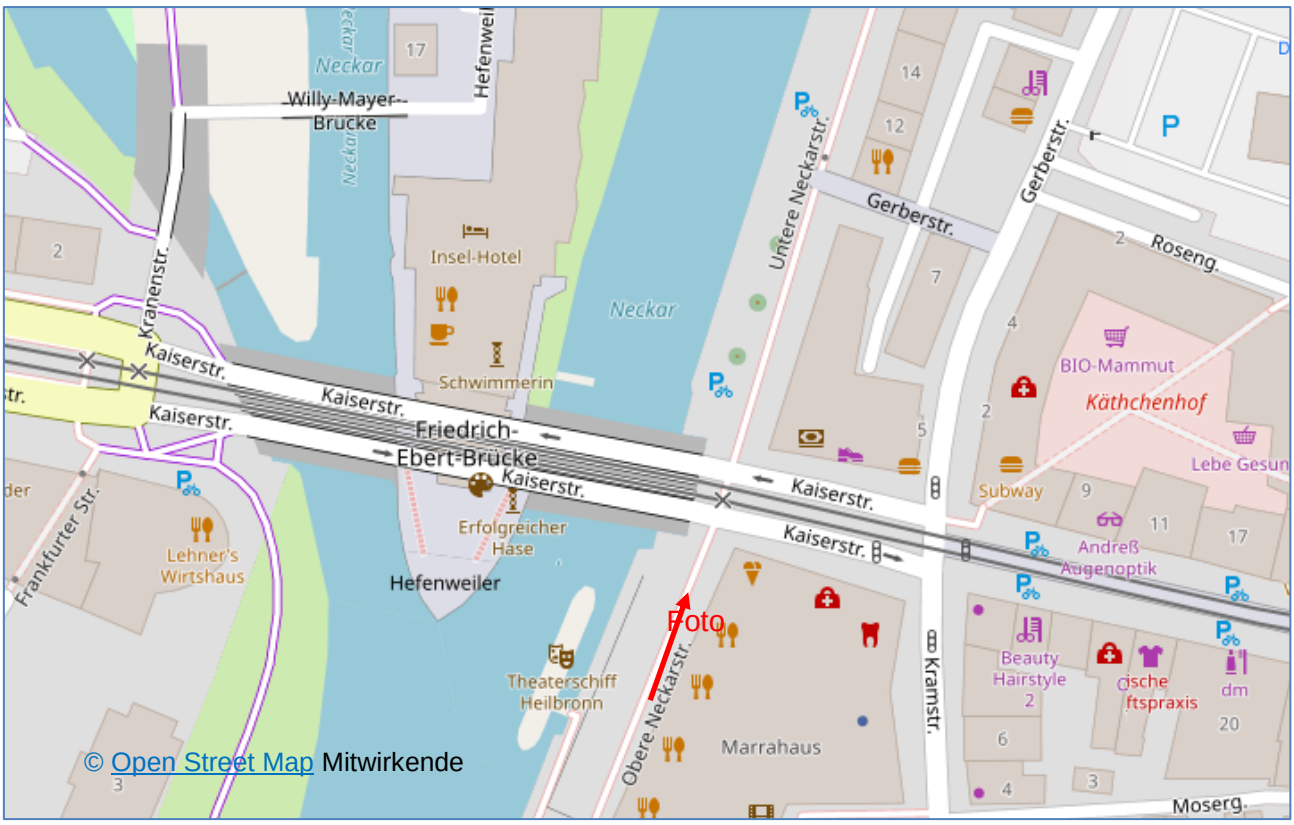
Lösungsvorschlag:

Die Verkehrsfläche könnte vergrößert werden, wenn die Tische auf der Gebäudeseite wegfallen würden, zumindest die zweite Reihe. Das verhindert allerdings nicht die Gefährdung des Bedienpersonals, das auch in diesem Fall den Fuß- und Radverkehr queren müsste. Eine Abschaffung der Tische auf der Neckarseite ist nicht zielführend, weil der Weg an einer Mauer am Abgang zum Neckar endet, also keine durchgehende Verbindung entstehen würde.

Aus Fußgängersicht wäre außerdem eine Sperrung dieses Abschnitts der Oberen Neckarstraße für Radfahrer wünschenswert, zumindest zwischen ca. 16 und 22 Uhr. Die Radler*innen könnten über die Kramstraße und Gerberstraße umgeleitet werden. Dies setzt allerdings die Sperrung der Gerberstraße zwischen Kaiserstraße und Rosengasse für den Autoverkehr voraus, was als Lösung zur Befreiung der nördlichen Innenstadt vom Durchgangsverkehr schon angedacht wurde.

Die Obere Neckarstraße zwischen Götzenturm und Marrahaus soll in den nächsten Jahren umgestaltet werden. Dabei ist zu hoffen, dass noch mehr von den äußerst beliebten Sitzbänken aufgestellt werden.

3.7 Fußgängerüberweg Kaiserstraße am Marrahaus



Der Fußgängerüberweg über die Kaiserstraße beim Marrahaus ist stark frequentiert, da er die Obere und die Untere Neckarstraße verbindet und Teil der Neckarpromenade (kommerziell „Neckarmeile“ genannt) ist. Leider sind die Grünphasen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sehr kurz: nur 8 bis 15 Sekunden. In dieser knappen Zeit schaffen nur Menschen, die gut zu Fuß sind, die Überquerung, bevor das Signal wieder auf Rot springt. Darüber hinaus wird die Wartezeit unzumutbar lang, wenn Stadtbahnen eine

freie Durchfahrt anfordern.

Ein weiteres Problem ist der Rückstau von Fahrzeugen, die an der nahe gelegenen Kreuzung in die Gerberstraße oder Kramstraße einbiegen wollen und an der dortigen Ampel halten müssen. Trotz einer Haltelinie stoppen einige unachtsame Autofahrer*innen mitten auf dem Überweg, so dass die Fußgänger*innen die Autos umkurven müssen (siehe Bild). Steht ein höheres Fahrzeug, z.B. ein LKW oder ein Kastenwagen, auf dem Überweg, ist nicht einmal erkennbar, ob die Fußgängerampel Grün oder Rot zeigt.

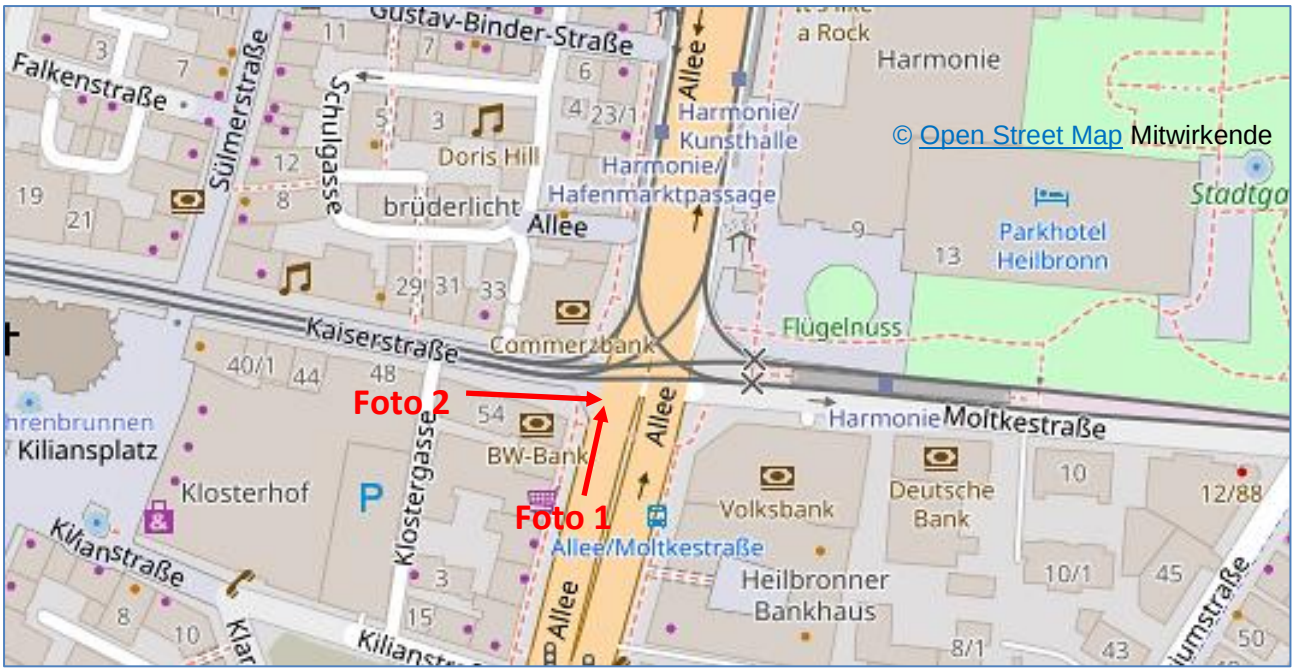
Lösungsvorschlag:

Längere Grünphasen, bessere Abstimmung der Fußgängerampel mit der Ampel an der Kreuzung Kaiserstraße / Gerberstraße / Kramstraße.

Grundsätzlich: Reduzierung des Autoverkehrs. Seit der Schließung der Kranenstraße anlässlich der Bundesgartenschau 2019 ist die Verbindung über die Gerberstraße bzw. Lammgasse zum Schleichweg für den Durchgangsverkehr geworden, sehr zum Leidwesen der Anwohner. Eine Sperrung der Gerberstraße auf Höhe der Rosengasse würde die nördliche Innenstadt erheblich vom Verkehr entlasten und das Verkehrsaufkommen am Überweg beim Marrahaus reduzieren. Damit würden auch die Linienbusse weniger häufig im Stau stehen.

Anmerkung: Ich habe einen Menschen in einem einfachen Rollstuhl mit relativ kleinen Rädern beobachtet, der es während der Grünphase nur bis zur Mitte des Überweges schaffte. Am Bordstein wäre er dann fast gescheitert. Freundlicherweise haben die Autofahrer*innen gewartet und ihn nicht überfahren.

3.8 Kreuzung Allee / Kaiserstraße



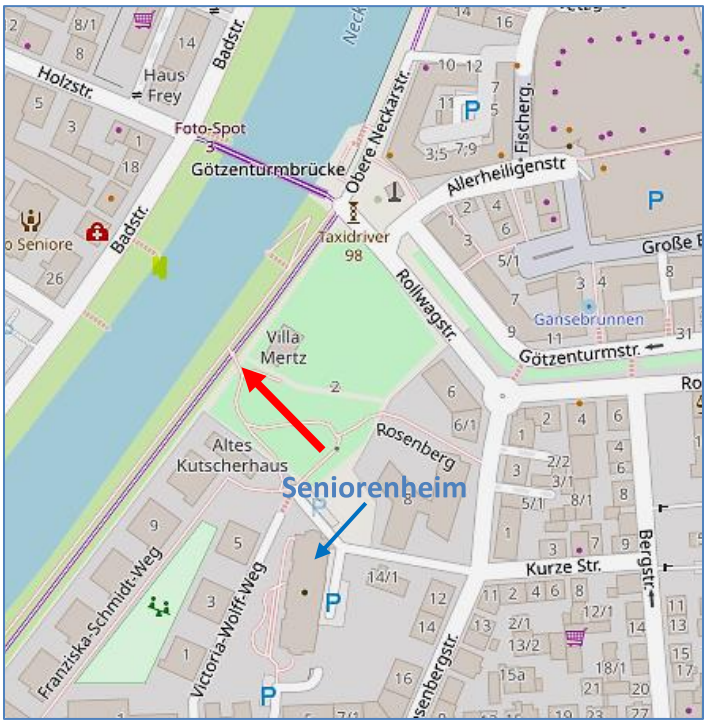
Wer die Allee auf der Westseite entlang geht und die Kaiserstraße überqueren will, hat ein Problem. Stadtbahnen, Regionalbusse, Stadtbusse und Taxen biegen aus allen Richtungen in die Kaiserstraße ein. Sie kommen oft - aus der Fußgängerperspektive - von hinten, d.h. aus Richtungen, die man nur durch eine starke Kopfdrehung einsehen kann.

Die Querungen der Allee sind durch Fußgängerampeln abgesichert. In Längsrichtung der Allee fehlt aber auf der Westseite eine Fußgängerampel, und die Fußgänger*innen sind darauf angewiesen, dass die einbiegenden Stadtbahn- und Busfahrer*innen sie sehen und freundlicherweise nicht überfahren.

Lösungsvorschlag: Einrichtung einer Fußgängerfurt mit Ampelregelung.

3.9 Uferweg

Der Uferweg führt am Neckar entlang, vom Götzenturm in Richtung Neckarhalde und weiter nach Sontheim. Radweg und Fußweg verlaufen parallel und sind in vorbildlicher Weise getrennt, wobei der Fußweg näher am Fluss liegt. Insbesondere der Radweg wird stark frequentiert, wie die Zählstelle am Götzenturm beweist.



Etwa 100 m nach dem Götzenturm, zwischen Villa Mertz und Altem Kutscherhaus, mündet ein Weg ein, der die Gebäude am Hang des Rosenbergs mit dem Uferweg verbindet. Auf diesem Weg sind wegen des nahegelegenen Seniorenheims viele ältere Menschen mit Rollatoren unterwegs.

Die Fußgänger*innen müssen den Radweg kreuzen, um über eine kleine Rampe zum Fußweg mit seinen Sitzbänken zu gelangen. Diese Stelle ist deshalb so gefährlich, weil die Radfahrenden auf ihrer eigenen, freien Spur beschleunigen und keine Menschen zu Fuß erwarten. Andererseits gehen die Fußgänger*innen oft einfach weiter, ohne auf den Radverkehr zu achten.

Lösungsvorschlag:

Hervorhebung der Kreuzung, z. B. durch andersfarbiges Pflaster auf dem Radweg. Evtl. Verlängerung des Pflasters der Zufahrt. Entsprechende Beschilderung.

VCD

Mobilität für Menschen.

Lokale Agenda 21
Heilbronn

Sozial – Ökonomisch – Ökologisch