



# Verkehrsworkshop Mannheim-Waldhof Abschlussworkshop

7. Mai 2019

## Ergebnisse

Etwa 30 Personen trafen sich zum 3. Workshop, der Ergebnispräsentation zur Verkehrssituation in Waldhof. Ziel der Workshop-Reihe ist es, kurzfristig Lösungsansätze, Maßnahmen und Schritte zu entwickeln und eine Grundlage für Empfehlungen und Forderungen an Verwaltung und Politik und ggf. weitere Beteiligte zu adressieren.

In dem Auftaktworkshop waren verschiedene Themen identifiziert worden, die im Arbeitsworkshop in recht konkrete Verbesserungsvorschläge übergeführt wurden. Hierzu wurden verschiedene Arbeitstische gebildet, die sich verstärkt einen Themenschwerpunkt widmeten.

In Gruppen wurde zu den folgenden Themenbereichen gearbeitet:

- Parken
- Kleiner Anfang und ähnliche Straßen
- Speckweg
- Wiesbadener Straße und ähnliche Straßen
- Taunusplatz
- Barrierefreiheit

In der Veranstaltung wurden einige der Vorschläge vorgestellt, die teilweise nachgearbeitet und in Skizzen umgesetzt waren.

### Parken

Am Taunusplatz wird eine Erweiterung der Parkraumkapazitäten vorgeschlagen, welche durch die Nutzung und/oder Aufstockung von Kapazitäten am Bahnhofepunkt erfolgen könnte. Hierzu sollte die Wegeverbindung zwischen Haltepunkt und Taunusplatz erweitert bzw. attraktiviert werden. Auch eine Widmung der Parkstände am Taunusplatz für bestimmte Nutzungen (Gastronomie) war unter den Vorschlägen zur Verbesserung der Parkraumsituation.

Für den Bereich „Daimler“, der mit einem hohen Parkdruck durch und für Beschäftigte gekennzeichnet ist, wurde ebenfalls die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten vorgeschlagen. Beispielsweise auf dem Grünstreifen entlang der Carl-Feuerstein-Straße oder durch ein zusätzliches Parkhaus (z.B. am Tor 2). Das Parkhaus könnte auch im Kapazitäten (Dauerstellplätze) für Bewohnerinnen und Bewohner anbieten.

Der Vorschlag, das ehemalige Hornbach-Gelände in 2 km Entfernung zum Taunusplatz als Parkplatz zu nutzen, fand im Auditorium keine Zustimmung.

Zu den Vorschlägen gehörte auch eine intensive(re) Überwachung und Ahndung der Parkraumsituation. Insbesondere die erforderlichen Sichtfelder und die Befahrbarkeit von Straßen und Grundstücken müssten gewährleistet sein. Gegebenenfalls solle auch ein Abschleppen erfolgen, so der Vorschlag.

### **kleiner Anfang und ähnliche Straßen**

Das Parken war auch eines der zentralen Themen in der Arbeitsgruppe, die sich mit den Straßen „Kleiner Anfang“ und anderen südlich des Speckwegs auseinandersetzte. Gefährdendes und auch sichtbehinderndes Parken könne durch Markierungen verbessert werden: Schraffierte Flächen zum Freihalten der Sichtfelder sowie das einzeichnen möglicher Parkierungsflächen würden die Situation zweifelsfrei definieren und dadurch verbessern<sup>1</sup>. Ferner wurde vorgeschlagen, ein Einbahnstraßen-System einzuführen<sup>1</sup>, welches Begegnungsfälle ausschließt und ggf. mehr Flächen zum Parken ermöglicht.

Wie unzureichend die aktuelle Situation beim Einbiegen in den Speckweg ist, verdeutlichen die eingezeichneten Sichtfelder in der nachfolgenden Abbildung. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beträgt die erforderliche Sichtweite 30 m, bei 50 km/h sind es 70 m. Diese Sichtfelder sind mit der gesetzlichen Regelung von 5 m Abstand zur einmündenden Straße bei Weitem nicht gegeben.



Abbildung 1: Einmündung „Kleiner Anfang“ / „Speckweg“ mit eingezeichneten Sichtfeldern (30 m bei 30 km/h und 70 m bei 50 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit) [Luftbild: Stadt Mannheim]

Bei der Anordnung von Stellplätzen in einer Einbahnstraßenregelung gilt es zu beachten, dass das Ein- und Ausfahren zu und von den Grundstücken entsprechende Flächen erfordert. Auch hier zeigt eine beispielhafte Situationsdarstellung, welche Einschränkungen in der derzeitigen Parksituation bestehen. Das Befahren der Grundstücke erfordert bei ungenügender Parkraumsituation ein mehrfaches Rangieren.

<sup>1</sup> Dieser Vorschlag wurde auch von der Arbeitsgruppe „barrierefrei“ genannt.



Abbildung 2: Einmündung „Große Ausdauer“ / „Speckweg“ mit eingezeichneten Sperrflächen zur Befahrbarkeit der Grundstücke und Kennzeichnung der Haltverbotsbereiche um die Einmündung auf dem Speckweg (bei 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit)

Das von den Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagene Einbahnstraßensystem sieht vor, Die Straßen „Kleiner Anfang“, „Große Ausdauer“ und „Frohe Arbeit“ vom Speckweg wegzuführen, die Straßen „Zäher Wille“ und „Guter Fortschritt“ zum Speckweg hin. Auf der Veranstaltung wurde, im Zusammenhang mit deiner Querungshilfe im Bereich der Einmündung „Guter Fortschritt“/„Speckweg“ die Einbahnrichtung in umgedrehter Form aufgezeigt. Zunächst war nur die Einrichtung der Einbahnstraßen an sich als wesentlicher Vorschlag aufgenommen worden, mit Spielraum hinsichtlich der Richtungen. Dies wurde mehrheitlich abgelehnt. Auch die Frage weitergehender Einbahnregelungen wurde deutlich verneint.



Abbildung 3: Vorgeschlagene Einbahnrichtungen südlich des Speckwegs durch die Bürgerinnen und Bürger.

An der Einmündung „Guter Fortschritt“/„Speckweg“ sind Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerquerung gefordert. Gegenüber der Straße „Guter Fortschritt“ führt der Fußweg zur Friedrich-Ebert-

Grundschule sowie zu weiteren Einrichtungen für Kinder und Jugendliche. Die Querung an der signalisierten Kreuzung mit der Hessischen Straße ist zu umwegig und wird nicht akzeptiert.

Aus den Ideen und Skizzen wurde eine Querungshilfe abgeleitet. Mit dem Ziel einer direkten, unmittelbaren Querung und unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs für Lkw (Müllfahrzeug etc.) sowie der möglichst geringen Wegnahme von Parkständen wurde zunächst die Querungshilfe auf die östliche Seite der Einmündung „Guter Fortschritt“ gelegt, mit der Folge veränderter Einbahnrichtungen im Vergleich zu einem Vorschlag aus der Arbeitsgruppe.

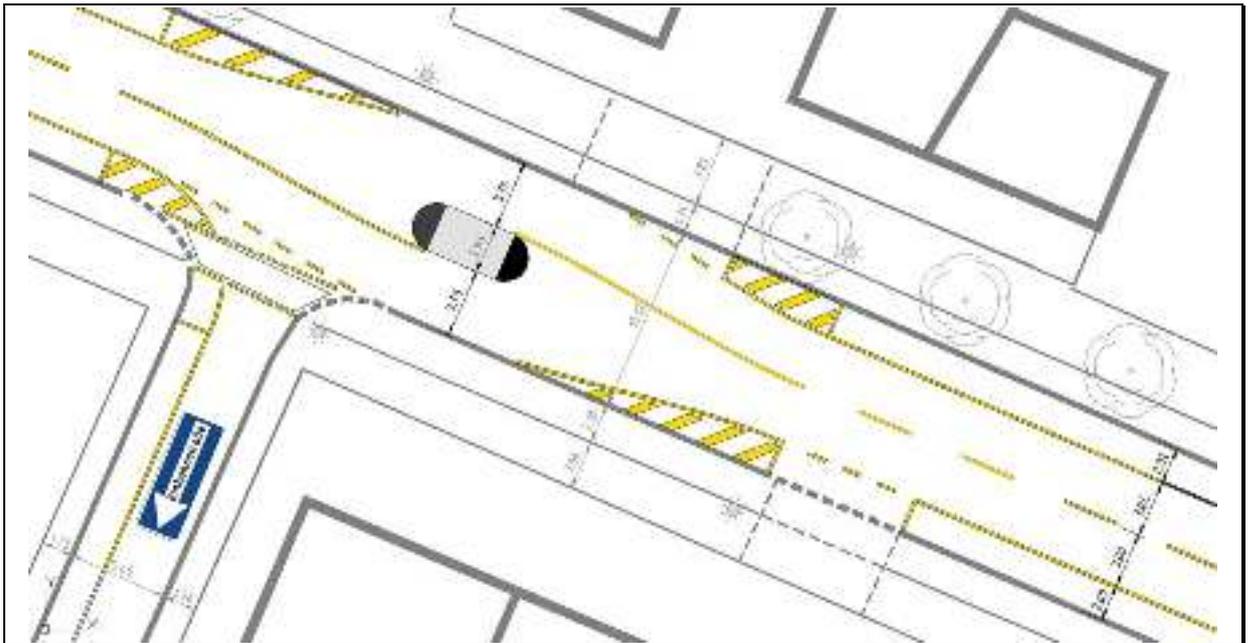


Abbildung 4: Vorgeschlagene Querungshilfe östlich der Einmündung „Guter Fortschritt“.

Mit einer anderen Einbahnrichtung ist die Mittelinsel in der o.g. Position nicht sinnvoll, da Sie das Rechtseinbiegen auf den Speckweg nicht in hinreichendem Maße ermöglicht. Im Nachgang zu der Vorstellung wurde daher eine Skizze gefertigt, welche die Querungshilfe mit geänderter Einbahnrichtung zeigt.



Abbildung 5: Einmündung „Guter Fortschritt“ mit Querungshilfe auf der westlichen Seite und mit den erforderlichen Sichtfeldern

An dieser Stelle wurde darauf hingewiesen, dass ein beidseitiges Längsparken im Speckweg mit etwas mehr als 6 m Fahrbahnbreite zwischen den parkenden Fahrzeugen („Lichter Raum“) keine ausreichende Breite für die flüssige Abwicklung von Begegnungsfällen im Schwerverkehr oder von Bussen aufweist.

### Speckweg

Für den Speckweg war die Gefährdung der Radfahrerinnen und Radfahrer Thema. Die aktuelle Gestaltung gebe unzureichend Raum für den Radverkehr, was durch ein Parkverbot für den Bereich zwischen Hausnummer 71 und der Einmündung mit dem „Wetzlarer Winkel“ beseitigt werden könne. Als weitere Maßnahmen wurden hier noch die Freigabe des Fußweges für den Radverkehr sowie der Schutz des Radverkehrs durch Kunststoff-Trennelemente genannt.

Vom Kreisel bis zur Frankfurter Straße wurde eine Parkscheibenregelung mit zeitlich begrenztem Parken vorgeschlagen, welche den dortigen Nutzungen Rechnung trägt.

Besondere Aufmerksamkeit sollte der Situation vor der Post gewidmet werden, da illegales Parken zu einer Gefährdung des Radverkehrs führt. Hier könnte beispielsweise durch Kunststoff-Trennelemente das Parken auf dem Radweg unterbunden und die Sicherheit für den Radverkehr deutlich verbessert werden.



Abbildung 6: Vorschlag von Kunststoff-Trennelementen zum Schutz des Radverkehrs vor der Post.

### Taunusplatz

Im Bereich Taunusplatz wurde die mangelbehaftete Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei gleichzeitigem Senkrechtparken im Seitenraum thematisiert. Der Vorschlag lautet hier auf die Führung des Radverkehrs im Seitenraum zwischen Gebäude und Senkrechtparken. Die verfügbare Fläche erscheint hier ausreichend breit um ein verträgliches Miteinander von Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten.

Insgesamt wurde vorgeschlagen, die Planung des Taunusplatzes nochmals zu überarbeiten und der Parkraumsituation stärker Rechnung zu tragen. Auch könnten Bewohner-Parkplätze an der „Alten Frankfurter Straße“ geschaffen werden, damit die Bewohnerinnen und Bewohner auch unter der hohen Nutzungsnachfrage des Bürgerzentrums die Chance auf einen Stellplatz nahe der Wohnung erhalten.

Des Weiteren sind die Fußgängerquerungen an der Einmündung mit dem Speckweg zu verbessern. Hier wurden Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) vorgeschlagen.

Die Einmündung „Alte Frankfurter Straße“ mit der „Atzelstraße“ wurde ebenfalls als gefährlich eingestuft. Die Wegnahme des Linksabbiegerstreifens zu Gunsten einer Mehrzweckfläche zwischen den Fahrtrichtungen ermöglicht die Einrichtung eines Radfahrstreifens, welche, zusammen mit dem Freihalten der Sichtfelder, ein hohe Sicherheit für alle Beteiligten erbringt.



Abbildung 7: Vorschlag zur Veränderung in der „Alten Frankfurter Straße“

### **Wiesbadener Straße**

Für die Wiesbadener Straße wurden im Vorfeld der Grundschule Veränderungen vorgeschlagen. Eine Fußgängerampel könnte die Schülerinnen und Schüler beim Überqueren sichern. Das restriktivere Handhaben des Parkens würde Sichtfelder verbessern und die Möglichkeit für Begegnungsverkehr schaffen, der in weiten Abschnitten auf Grund des einseitigen Parkens auf der Fahrbahn derzeit nur stark eingeschränkt möglich ist.

### **Barrierefreiheit**

Für die Schaffung einer besseren Barrierefreiheit wurde aus der Arbeitsgruppe die Einrichtung von Einbahnregelungen vorgeschlagen. Die Markierung der möglichen Parkstände und der freizuhaltenden Sichtfelder würde die Benutzbarkeit der Straßen für Menschen mit Behinderung deutlich verbessern. Ergänzend erfolgte der Hinweis auf die besondere Position von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern. Aufgrund der Sitzposition wird das Sichtfeld aus einer geringeren Höhe erforderlich. Umso wichtiger ist daher das Freihalten dieser Sichtfelder, wie oben beschrieben. Hinzu kommt eine intensivere Überwachung und Ahndung zur Durchsetzung der geltenden bzw. beabsichtigten Regelungen.

Ein weiterer Punkt war das Absenken der Bordsteine „auf Null“. Die Führung von Menschen mit Sehbehinderungen kann dabei in einer zweigeteilt gestalteten Überquerung erfolgen: teilweise mit niedrigem Rundbord als taktil erfassbare Gehwegbegrenzung und teilweise „auf Null“ als Hindernisfreie Querung für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator.

Darüber hinaus wurden verschiedene Mängel an den Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs moniert. Die Wegeführung und Gestaltung der Anlagen ist in vielen Fällen noch nicht regelkonform.

## **Fortführung**

In der Fortführung der Veranstaltungen werden alle Anmerkungen und Ergebnisse in einem Dokument zusammengefasst und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die eine E-Mail-Adresse angegeben haben, vorab zur Verfügung gestellt.

Nach einer Rückmeldung durch die Bürgerinnen und Bürger und die Einarbeitung der Änderungswünsche wird das Dokument als Ergebnis der Verwaltung sowie den beteiligten Bürgerinnen und Bürgern übermittelt.

Insgesamt hat der Verkehrsworkshop einiges an konstruktiven Vorschlägen hervorgebracht, die auch mit überschaubarem Aufwand umgesetzt werden können. Insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsablauf in den Seitenstraßen sowie ein moderates Nachsteuern in der Stellplatzverfügbarkeit für Bewohnerinnen und Bewohner scheint durchaus möglich.

Deutlich geworden ist aber auch, dass die Herbeiführung eines idealen Zustandes nicht möglich ist und dass es widerstreitende Interessen gibt. Dabei wird es erforderlich sein, Abstriche in den Anforderungen bzw. deren Erfüllung zu machen, damit ein insgesamt verträglicheres Miteinander ermöglicht wird.

Beste Grüße



Prof. Dr.-Ing. Christoph Hupfer