Ergebnisprotokoll Bürgerworkshop Masterplan Mobilität der Stadt Mannheim vom 29. Oktober 2021

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die Teilnehmenden zum Bürgerworkshop. Er freut sich, dass so viele Personen der Einladung gefolgt sind. Herr Eisenhauer hebt hervor, dass der Masterplan Mobilität für die Zukunft von Mannheim ein wichtiger Plan ist, in dem aufgezeigt wird, welche Bedeutung die einzelnen Verkehrsmittel in Zukunft haben sollen. Außerdem weist er auf die enge Verknüpfung zum Thema Klimaschutz, Lärmschutz etc. hin. Die städtische Politik hat im Rahmen der Umsetzung von verkehrs- und klimapolitischen Zielen eine besonders große Bedeutung, da hier die Ziele von Bund und Land konkret umgesetzt werden.

Herr Eisenhauer bedankt sich bei allen Teilnehmenden für Ihr heutiges Engagement und hofft, dass sie auch weitere Beteiligungsangebote im Rahmen der Erarbeitung das Masterplans Mobilität oder anderer Vorhaben der Stadt aktiv nutzen und sich einbringen. Denn eine Stadt lebt vom Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Frau Lehmann fragt die Teilnehmenden, mit welchem Verkehrsmittel sie heute zur Veranstaltung gekommen sind: zu Fuß: 9; Rad: 9, ÖPNV: 11, Kfz: 9

2. Analyseergebnisse

Herr Ohm stellt die Ergebnisse der bisherigen Analysen für die verschiedenen Verkehrsarten vor und nimmt eine Einordnung der Ausgangssituation in Mannheim mit verschiedenen anderen Städten vor (s. Präsentation im Anhang).

Nachfragen gibt es zu folgenden Bereichen:

- Einordnung Modal Split im Vergleich zu anderen Städten: Herr Ohm erläutert, dass sich Mannheim mit einem Anteil von 40% MIV im Mittelfeld befindet. Dies ist u. a. auf die räumliche und wirtschaftliche Situation zurückzuführen, hängt auch damit zusammen, wie gut z.B. der ÖPNV oder Radverkehr ausgebaut ist. Eine generelle Einschätzung: in Mannheim leben mehr autoaffine Personen als in anderen Städten kann nicht pauschal getroffen werden.
- Nachfrage eines Gewerbetreibenden (Handwerk), wie er seiner Tätigkeit nachkommen soll, wenn der Kfz-Anteil so stark gesenkt werden soll. Herr Ohm verweist darauf, dass bei allen Verkehrsmaßnahmen Wirtschaften und Arbeiten nicht verhindert werden darf. Gleichzeitig gibt es gute Beispiel von E-Mobilitäts-Transportern. Und er verweist darauf, dass die stark autoaffine Handwerksausrichtung erst seit 50 bis 70 Jahren so ist, davor gab es auch Handwerker und eben eine andere Logistik für Personal und Material.
-

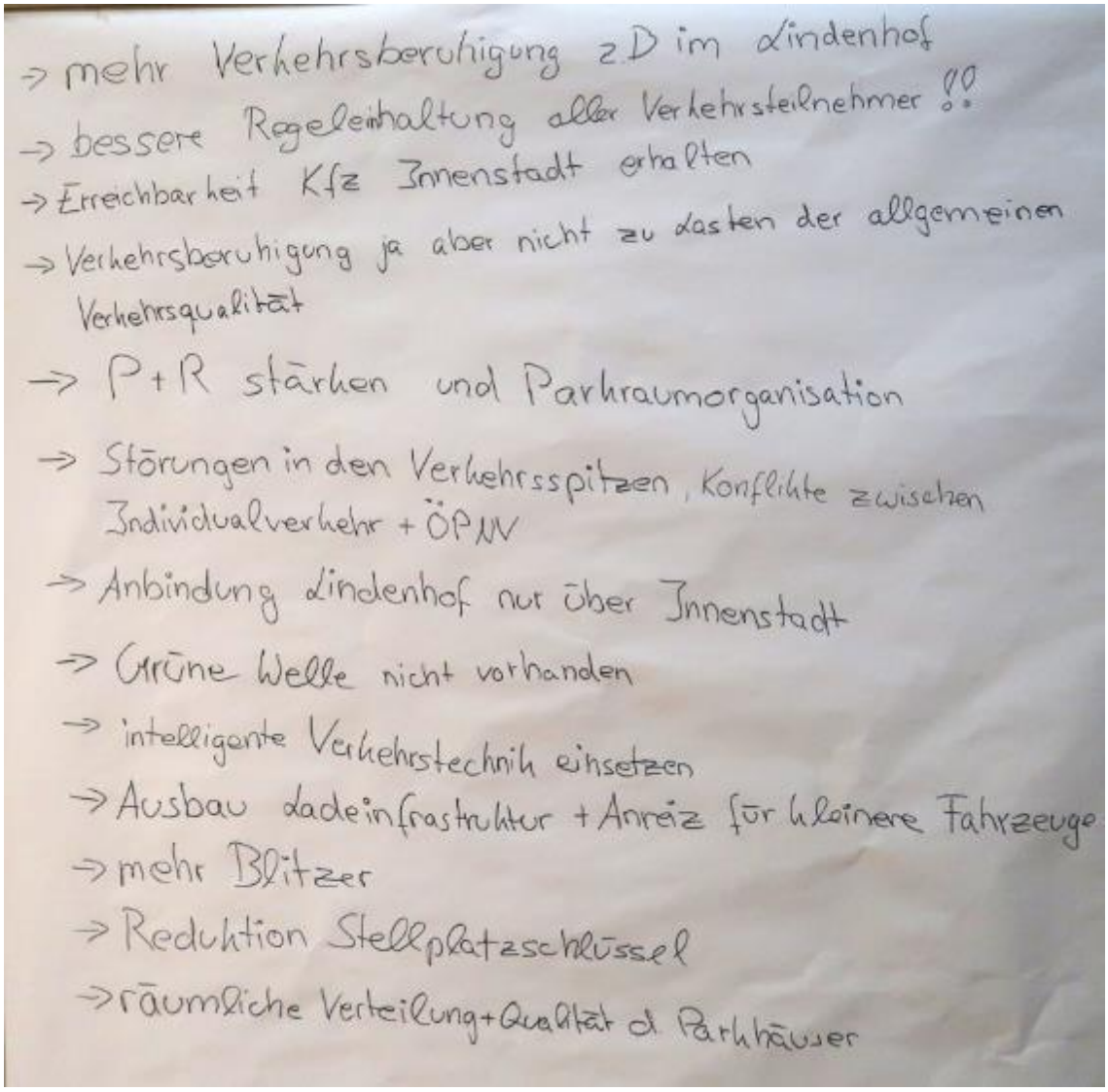
3. Marktplatz

Die bisherigen Ergebnisse zu den einzelnen Verkehrsarten werden in Form eines Marktplatzes in vier Gruppen parallel diskutiert. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Ort und Dauer frei zu wählen.

Thema „MIV und Parken“

In der Gruppe MIV und Parken treffen sehr unterschiedliche Ausprägungen aufeinander. Stark auf den MIV orientierte Bürger*innen, aber auch solche, die den MIV als eine von vielen Optionen nutzen („multimodal“) und die Bedeutung dessen auch hervorheben, trafen auf Positionen von Bürger*innen, die den MIV eher selten bis gar nicht nutzen. Es gab eine Reihe von Anregungen zur Verbesserung der Verhältnisse im Straßenverkehr, insbesondere

- Die **Erreichbarkeit der Innenstadt** mit dem Pkw muss dringend erhalten werden.
- Der **Verkehrsfluss** für den Kfz-Verkehr ist zu verbessern, aus Sicht der Bürger*innen sind **Grüne Wellen** kaum vorhanden. Generell sollte intelligente Verkehrstechnik eingesetzt werden.
- An vielen Stellen behindern sich in den Spitzenstunden ÖPNV und Kfz-Verkehr gegenseitig, ohne dass für ein Verkehrsmittel eine befriedigende Situation entstünde.
- Eine bessere **Parkraumorganisation**, die Stärkung von **P+R** in Bezug auf die Innenstadt sowie auch die räumliche Verteilung der Parkhäuser rund um die Innenstadt wurden besprochen. Aus manchen Richtungen muss man erst die Innenstadt durchfahren, bevor man zum Parkhaus kommt. Die **Qualität der Parkhäuser** war ebenfalls Bestandteil der Diskussion, hier gibt es teilweise Mängel in der Nutzerfreundlichkeit (Übersichtlichkeit, Stellplatzgröße, Helligkeit, etc.).
- Die Erreichbarkeit des Lindenhofs erfolgt derzeit vor allem über die Innenstadt, was die Verkehrsbelastungen dort erhöht. Hier werden dringende Verbesserungen gewünscht (u.a. Wiederinbetriebnahme Fahrlachtunnel).
- Es wird von mehreren Bürger*innen mehr **Verkehrsberuhigung** gewünscht, z.B. im Lindenhof. In diesem Zusammenhang werden auch mehr Blitzer gefordert, um die zulässigen Geschwindigkeiten besser durchzusetzen.
- Generell wird dem Thema **Durchsetzung von Regeln** eine hohe Bedeutung zugemessen. In der Diskussion wird aber deutlich, dass oft nur die Regelverstöße der anderen gesehen werden (Radfahrer und Fußgänger beim Kfz, Kfz beim Rad, …).
- Verkehrsberuhigung sollte nicht zu Lasten der allgemeinen Verkehrsqualität (des Kfz-Verkehrs) gehen.
- Beim Thema **Stellplatzschlüssel/ Bewohnerparken** wurde die Diskussion sehr kontrovers geführt. Der Entbehrlichkeit des Autos wurde die Unverzichtbarkeit gegenübergestellt, was natürlich einen Stellplatzbedarf nach sich zieht. Die Reduktion des Stellplatzschlüssels wird teilweise sehr kritisch gesehen, bei der Erhöhung der Kosten für das Bewohnerparken wird darauf verwiesen, dass damit keine Probleme gelöst, sondern eher soziale Probleme für Geringverdiener verursacht werden. Von anderen Bürger*innen wurden diese Ansätze eher positiv gesehen (Reduktion/ Kostenerhöhung), es wurde auch darauf verwiesen, dass soziale Aspekte durchaus einzuflechten wären (z.B. Abhängigkeit der Kosten des Bewohnerparkausweises von der Größe der Autos).
- Es wird unbedingt erforderlich sein, den Ausbau der Ladeinfrastrukturen weiter zu forcieren.



Thema „Fußverkehr und Aufenthalt“

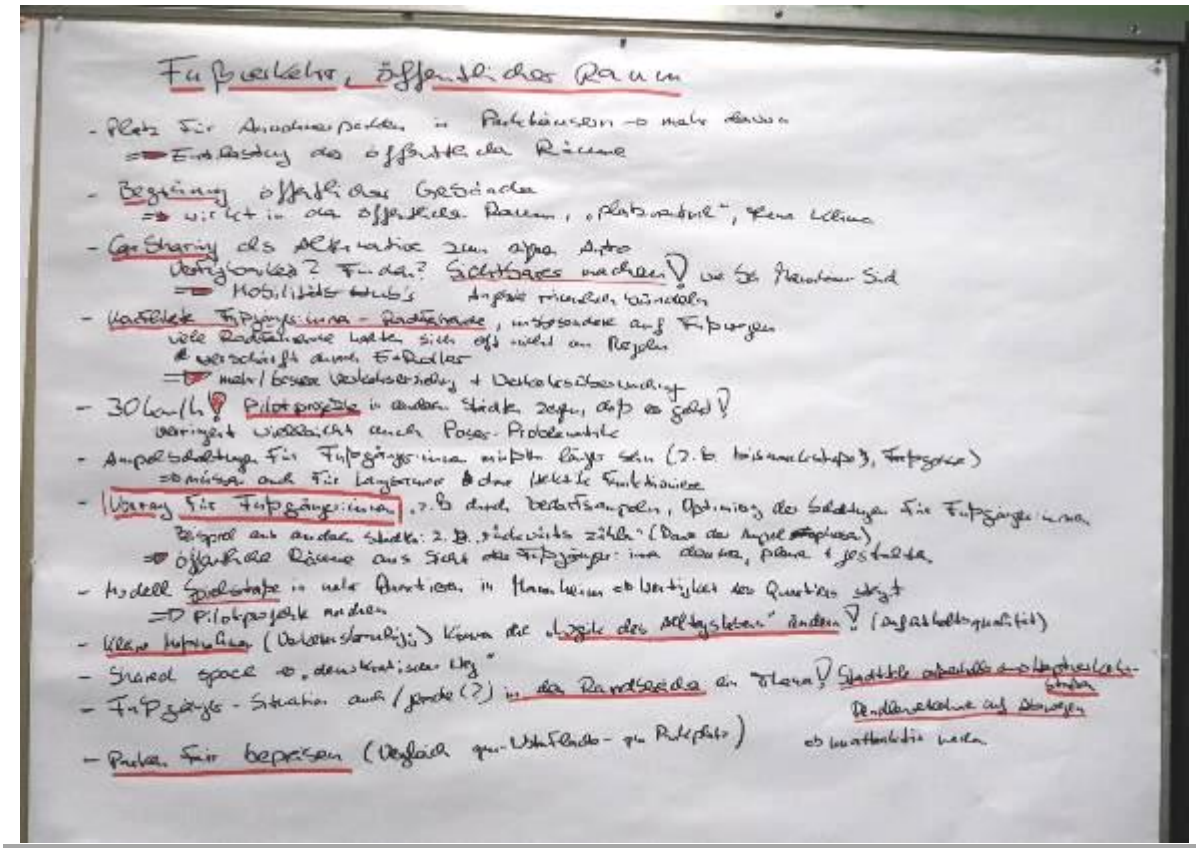
Grundsätzlich hält die Arbeitsgruppe fest, **dass öffentliche Räume viel stärker als bisher aus Sicht von Fußgänger*innen, gedacht, geplant und gestaltet werden müssen**. Hierbei können auch kleine Maßnahmen (Verkehrsberuhigung, Platz schaffen für Aufenthaltsqualität) die Logik des Quartierslebens schon ändern. Ein weiterer grundsätzlicher Aspekt ist die Forderung danach, dass **Regeln von allen Verkehrsteilnehmer*innen besser eingehalten** werden (bzw. die Einhaltung besser überwacht und Verstöße häufiger auch geahndet werden).

Folgende einzelne Themen werden angesprochen:

- ***Bewohnerparken:*** Mehr Platz für Bewohnerparken in Parkhäusern, kann den öffentlichen Raum entlasten. Ambivalent wird diskutiert, wie/ob Bewohnerparken (und Parken insgesamt) fair bepreist werden kann. Ein TN bringt den Vergleich, was ein qm Wohnfläche gemietet kostet im Vergleich zu einem qm Parkplatzfläche.
- ***Ampelschaltungen***: die Ampelphasen für Fußgänger*innen müssten überall so sein, dass auch langsamere Verkehrsteilnehmer*innen die Straßen ohne Hektik und Stress überwinden können.

Ampelschaltungen sollten an möglichst vielen Orten aus Sicht von Fußgänger*innen optimiert werden, nicht aus Sicht des Kfz-Verkehrs.
Zusätzliche Bedarfsampeln für Fußgänger*innen können weitere Verbesserungen bringen.

- ***Geschwindigkeit:*** Tempo 30 sollte zumindest im Rahmen von Pilotprojekten stärker umgesetzt werden – Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass es funktioniert.
- ***Situation von Fußgänger*innen in Außenbezirken***: Das Thema Aufenthaltsqualität für zu Fuß gehende sollte dringend auch mehr für Außenbezirke diskutiert werden. Hier gibt es viele Probleme, z. B. durch stark befahrene Hauptverkehrsstraßen und Pendlerverkehr auch in Wohnquartieren.
- ***Pilotprojekte:*** Grundsätzlich wird für mehr Mut geworben, neue Ansätze im Rahmen von Pilotprojekten auszuprobieren.
- ***Spielstraßen:*** Die Umsetzung von Spielstraßen erhöht nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern trägt auch zur Wertigkeit von Wohnquartieren bei (Beispiel Weststadt Heidelberg).
- ***Shared Space:*** wird angesprochen als „demokratischer Weg" der Nutzung öffentlicher Räume.
- ***Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung:*** Insbesondere durch die nicht erlaubte Nutzung von Gehwegen durch Radfahrende kommt es häufig zu Konflikten; viele Radfahrende halten sich nicht an die Regeln. Notwendig wären bessere Verkehrserziehung und bessere Verkehrsüberwachung.
- ***CarSharing:*** Während einige Teilnehmende von positiven Erfahrungen in der Nutzung von CarSharing sprechen, sind andere noch zurückhaltend, da sie nicht einschätzen können, wie zuverlässig das Angebot ist. Nötig wäre es, das Angebot im Stadtbild sichtbarer zu machen. Über Mobilitätshubs (Bündelung unterschiedlicher Mobilitätsangebote) kann die Qualität gesteigert werden.
- ***Begrünung öffentlicher Gebäude:*** Mehr öffentliche Gebäude sollten begrünt werden. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität kann das beispielgebend für andere Immobilieneigentümer*innen sein.






Thema „Radverkehr“

Grundsätzlich wurden die Einschätzungen der „Stärken und Schwächen“ sowie der „Maßnahmen/Ideen“ aus den Stadtteilforen von den Teilnehmenden bestätigt.

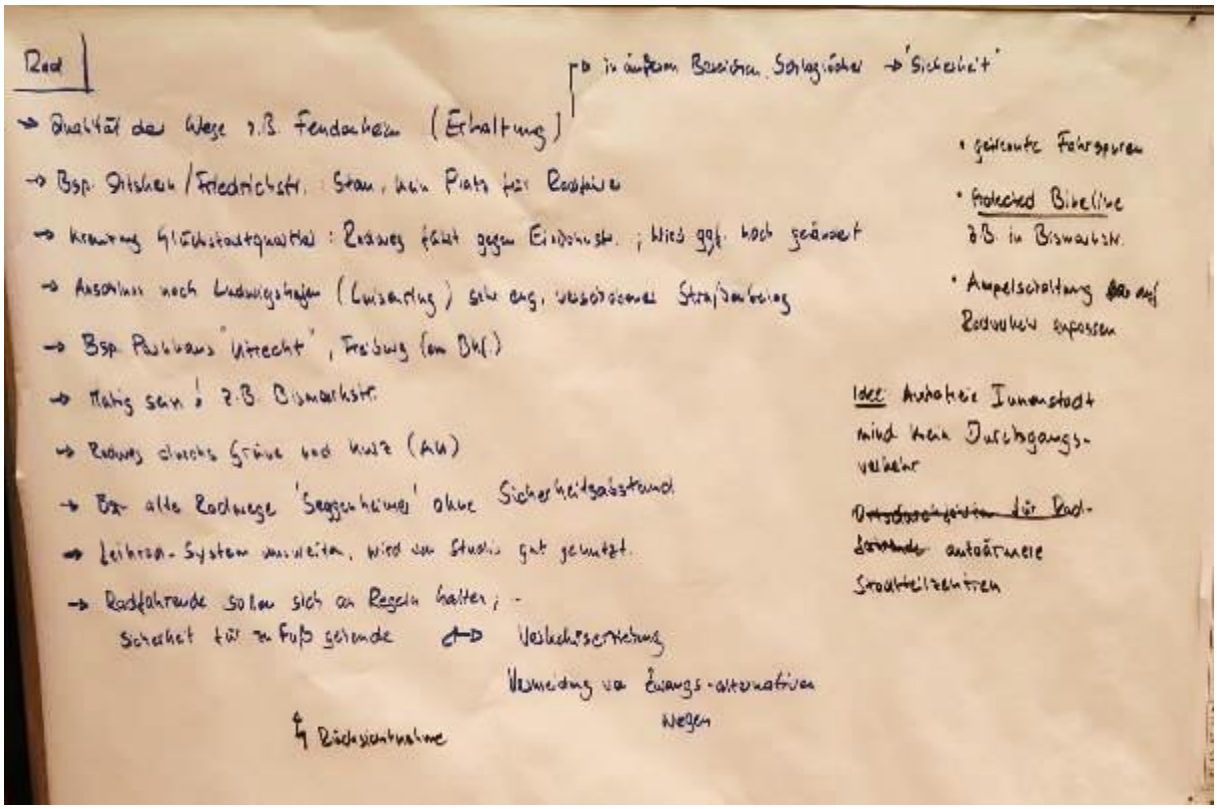
Folgende einzelne Themen werden angesprochen:

- ***Qualität der Radwege:*** Der Zustand (Schlaglöcher etc.) wird an einigen Stellen als mangelhaft eingeschätzt. Dies betrifft die innerstädtischen bzw. zentralen genauso wie die äußeren Bereiche (z.B. Feudenheim). Es geht bei der Qualität der Wege vor allem um den Aspekt der Sicherheit, weniger um Komfort.
- ***Radwegeführung/-verbindung***: An einzelnen Stellen wird die Wegeführung bemängelt, z.B. im Glücksteinquartier, wo ein Radweg entgegen der Einbahnstraße verläuft. Frau Kleemann erläutert, dass es sich nur um einen Zwischenzustand handelt, da sich die Anbindung des Hauptbahnhofs an den Lindenhof noch im Umbau befinden.
  In Ortsteilzentren z.B. in der Friedrichstraße in Neckarau (gemeinsame Nutzung der Straße) gibt es zur Hauptverkehrszeit Stau, der mit dem Fahrrad nur über die Nutzung des Bürgersteigs (mit geschobenem Rad) umgangen werden kann. Hier wird eine andere Verkehrsführung vorgeschlagen.
  Die Verbindung nach Ludwigshafen (Luisenring) ist sehr eng und der Asphalt ist an der Kreuzung sehr wellig. Frau Kleemann ergänzt, dass derzeit geprüft wird, ein Angebot für den Radverkehr zu schaffen, ein Teilabschnitt (kath. Kirche bis Jungbuschstraße) wird ab Sommer 22 realisiert. Außerdem sollen mehr attraktive Radwege durch Grünzüge (z.B. Au) geführt werden. Die sind dann abseits von störendem Kfz-Verkehr.
- ***Abstellanlagen:*** Mit Verweis auf Utrecht oder Freiburg wurden bessere und sichere Fahrradabstellanlagen gefordert. Am Bahnhof wird im Zuge des Umbaus ein weiteres Fahrradparkhaus auf der Südseite entstehen, jedoch fehlen (auch kleinere) Radabstellanlagen an unterschiedlichen Orten.
- ***Sicherheit:*** Es gibt „ältere“ Radwege – bzw. solche, die schon längere Zeit bestehen und für die während der Planungs- und Bauphase andere Vorgaben galten, die keinen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen haben (z.B. Seckenheimer Straße). Diese zu enge Wegeführung soll künftig geändert werden.
- ***Mietrad-System***: Es wird derzeit von Studierenden gut genutzt und sollte ausgeweitet werden (auf die äußeren Stadtteile und mit günstigen Einstiegs- oder Zeittarifen für alle).

- ***Rücksicht und Regeln:*** Es gab eine Diskussion um die Themen Sicherheit für Fußgänger*innen, durch auf dem Gehweg fahrende Radfahrer*innen, das Einhalten von Regeln, schlechte Wegeführungen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme. Hier wurde angeregt, dass zum Thema Gefahren durch Radfahrende möglichst objektive Daten erfasst werden sollen und gleichzeitig das Thema gegenseitige Rücksichtnahme für alle Verkehrsarten verstärkt in die Öffentlichkeit gebracht werden soll.

Auf strategischer Ebene wurden generell getrennte Fahrspuren für Radfahrende, ein stärkerer Einsatz von „Protected Bike Lines“ sowie angepasste Ampelschaltungen gefordert.

Die Vision einer Autofreien Innenstadt wurde vorgeschlagen und als ersten Schritt die Verhinderung von Durchgangsverkehr sowie insgesamt autoärmere Stadtteilzentren.







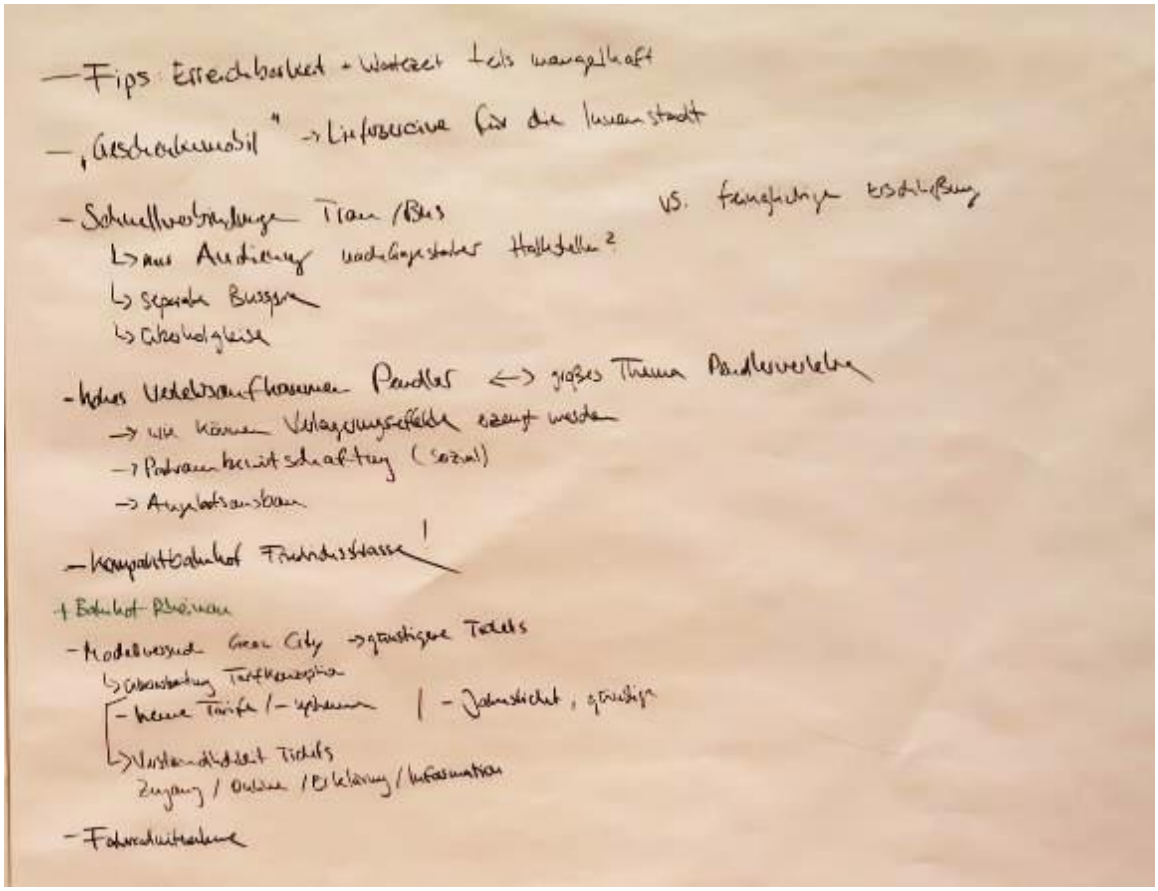
Thema „ÖPNV“

Grundsätzlich wurden die vorgestellten Ergebnisse der Stadtteilforen durch die Teilnehmenden bestätigt und Details im direkten Austausch mit den Experten diskutiert. So ergaben sich drei Schwerpunktthemen:

- **Erschließungsqualität vs. Geschwindigkeit des ÖPNV:** Um den ÖPNV attraktiver zu machen sollte die Geschwindigkeit des ÖPNV erhöht werden. Vorgeschlagen wurden dafür Schnellverbindungen auf wichtigen Stadtbahn- und Busachsen. Um diese realisieren zu können, würden umfangreiche Anpassungen und Ergänzungen der Infrastruktur (Überholgleise, mehrgleisige Haltestellen, separate Busspuren, etc.) notwendig sein, da die gegenwärtige Infrastruktur nicht genügend Kapazität für entsprechende Schnellverbindungen aufweist.
- **Pendlerverkehrsaufkommen:** In der Arbeitsgruppe wurde das hohe Pendlerverkehrsaufkommen der Stadt Mannheim thematisiert. Es wurde diskutiert inwiefern Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV erreicht werden können, um die Verkehrsbelastung auf den Straßen zu verringern. Dabei wurde die Notwendigkeit von Push- und Pull-Maßnahmen hervorgehoben. Neben einer wirksamen (monetäre Widerstände) aber gleichzeitig sozialen Parkraumbewirtschaftung mit ggf. begrenzten Kontingenten für Unternehmen (oder anderen neuen Lösungen) als Push-Maßnahme wurde neben der Erhöhung der Geschwindigkeit des ÖPNV (siehe erster Punkt) der Ausbau des ÖPNV-Angebotes als Pull-Maßnahme diskutiert.
- **Tarifkonzeption:** Als weiteren Baustein der Verbesserung des ÖPNV wird seitens der Teilnehmenden eine Tarifkonzeption avisiert. Die Wiedereinführung des „GreenCity-Tickets“ sowie weiterer innovativer Ticketvarianten (bspw. kilometergenaue Abrechnung via Smartphone o. ä.) wurden dabei diskutiert. Teil des Themenblockes Tarif war außerdem die Verständlichkeit der Tarifierung und der verschiedenen Tickets. Der Bedarf an Verbesserung von Information und Erklärung sowie der Zugänglichkeit (Online, Ticket-automaten, etc.) von Tarif und Tickets wurde innerhalb der Arbeitsgruppe deutlich.

Weitere Hinweise wurden zu folgenden Themen gegeben:

- **fips:** Das fips-Angebot wird grundsätzlich sehr positiv betrachtet. Die Erreichbarkeit und Wartezeit um mit dem Kundenservice in Kontakt zu treten wurde teilweise als mangelhaft bewertet.
- **„Geschenkmobil“:** Eine Reaktivierung des „Geschenkmobil“-Lieferservice sollte geprüft werden.
- **Fahrradmitnahme in Bahnen:** Kontroverser Austausch von Für- und Gegensprecher*innen der Fahrradmitnahme in Straßenbahnen.
- **Bahnhof Rheinau:** Die Sanierung des Bahnhofes Rheinau wurde als positives Beispiel genannten.
- **Kompaktbahnhof Friedrichstrasse:** Die Sanierung und der Umbau des Bahnhofes Mannheim-Neckarau (DB) in Verbindung mit der Verlegung des Bahnhofes und der Zusammenführung des Bahnhofes mit der Stadtbahn- und Bushaltestell „Friedrichstrasse“ zu einem Kompaktbahnhof wird seitens der Teilnehmenden dringend empfohlen/gewünscht.





4. Arbeitsgruppen

In vier parallelen Arbeitsgruppen werden Maßnahmen und konkrete Lösungen zu beispielhaften Verkehrsräumen diskutiert. Die Teilnehmenden wurden zufällig in vier Gruppen unterteilt.

Arbeitsgruppe Käfertal – linienhafte Strukturen

Am Beispiel der Radverkehrsführung rund um den Bahnhof Käfertal werden Fragen der linienhaften Strukturen und der Überwindung von Barrieren diskutiert.



Linienhafte Struktur:

- Die Arbeitsgruppe spricht sich generell gegen gemeinsame Geh-/Radwege aus.
- Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird bevorzugt, solange entsprechende Markierungen und Schutzstreifen vorhanden sind.
- Generell sollten Radverkehrsanlagen breit genug sein für Überholvorgänge.

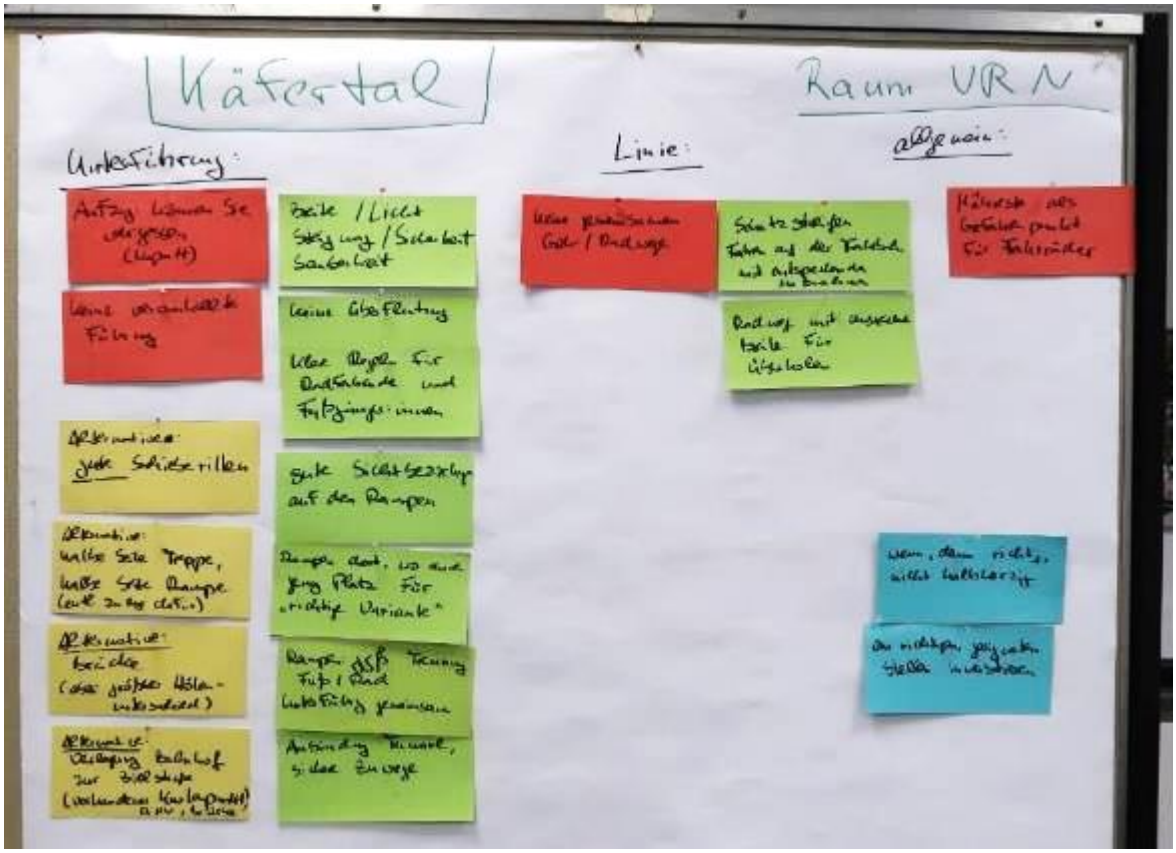
Unterführung:

- Aufzüge statt Rampen werden abgelehnt (zu oft kaputt, nicht attraktiv).
- Rampen sollten nicht verwinkelt sein.
- Anforderungen an gut nutzbare Unterführungen:
  Breite
  Licht
  Steigung
  Sicherheit
  Sauberkeit
  gute Sichtbarkeit auf den Rampen
  klare Führung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (auf den Rampen eher getrennt)

- Beachtet werden muss auch eine gute, übersichtliche und sichere Führung bis zum Eingang/Ausgang der Unterführung
- Generell sollte dort in Unterführungen investiert werden, so ausreichend Platz vorhanden ist, um eine gute, attraktive Lösung zu finden.
- Bei Bahnunterführungen ist zu beachten, dass die Unterführung im Regelfall im Eigentum der Deutschen Bahn ist und die Stadt nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten hat. Bei den Rampen sind die Handlungsspielräume der Stadt deutlich größer.

Die Gruppe diskutiert verschiedene Alternativen zu einer Unterführung mit Rampen:

- Schon wirklich gute Schieberillen (für Fahrräder und für Kinderwagen) können die Attraktivität erhöhen.
- Ggfs. – bei entsprechender Breite – könnte die Hälfte als Rampe und die Hälfte als Treppe gestaltet werden.
- Ambivalent wird die Alternative einer Brücke diskutiert – zu beachten ist hierbei in jedem Fall der größere Höhenunterschied, der überwunden werden muss und (teilweise damit verbunden) der Platzbedarf.
- Für den konkreten Fall in Käfertal wird abschließend überlegt, ob der geplante Ausbau des Bahnhofes als S-Bahnhof nicht eher an einer anderen Stelle erfolgen sollte: Am heutigen Bahnhof Käfertal gibt es weder eine gute Querungsmöglichkeit noch eine Anbindung an den RNV. Beides wäre aber ein Stück weiter, an der Zielstraße gegeben.







Arbeitsgruppe Augartenplatz – städtischer Quartiersplatz

Am Beispiel des Quartiersplatzes Augartenplatz wurde über die Themen Parken, öffentlicher Raum und weitere Nutzungsmöglichkeiten diskutiert.



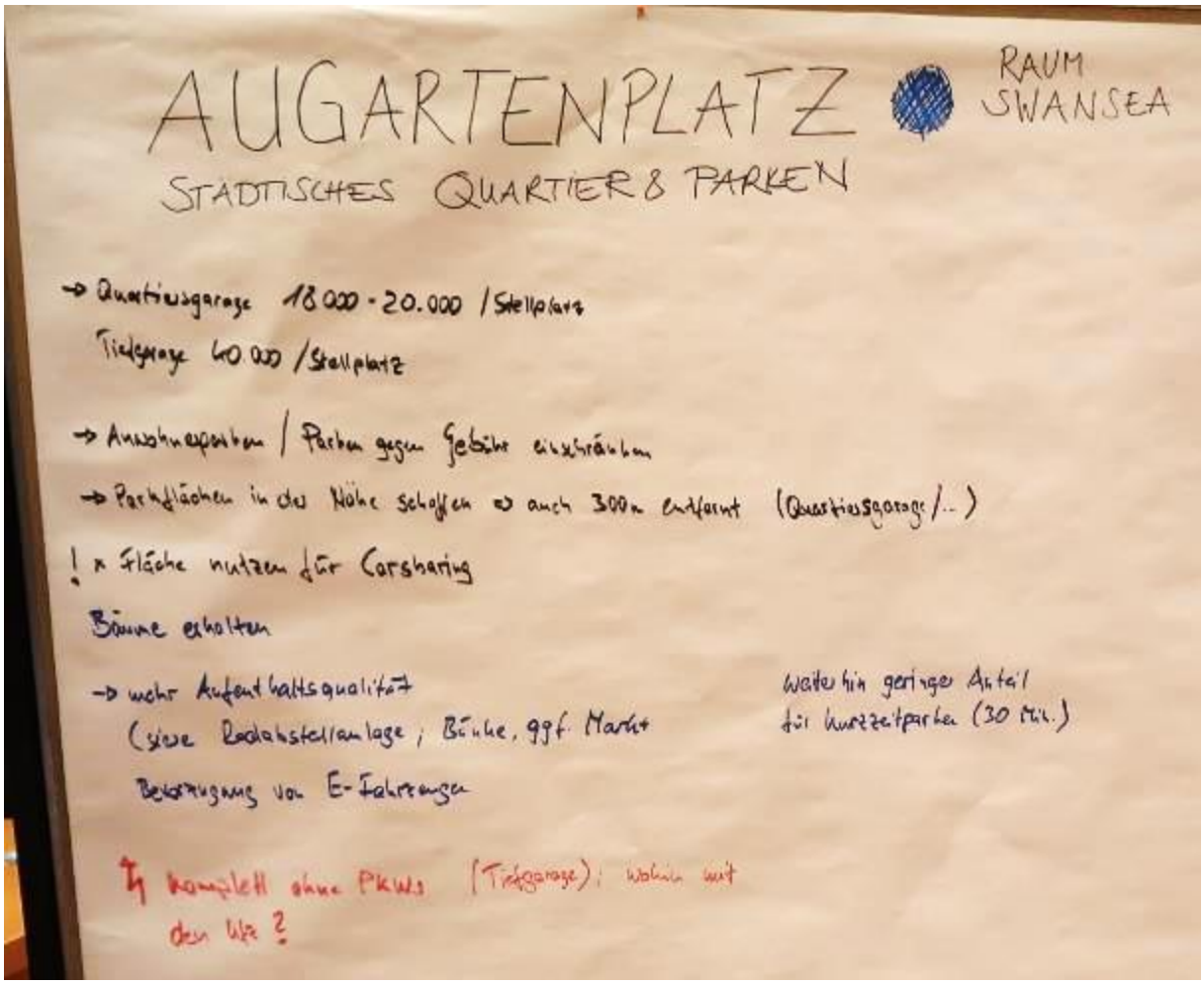
Parken: Über die Reduktion von Parkplätzen waren sich die Teilnehmenden einig. Strittig war, ob eine komplette Reduktion/ Verlagerung erreicht oder ob nur ein Teil verlagert werden kann. Hierzu wurden verschiedene Alternativen vorgeschlagen bzw. diskutiert:

- Bau einer Quartiersgarage (Kosten je Stellplatz 18.000 - 20.000 Euro) oder einer Tiefgarage (Kosten je Stellplatz 40.000 Euro). Es wird davon ausgegangen, dass ein Teil der Bewohner*innen oder Vermieter*innen einen „sicheren Stellplatz“ erwerben wird.
- Schaffung von Parkplätzen (Quartiersgarage) in der Nähe, z.B. nicht weiter als 300 m entfernt.
- Verschärfung des Anwohnerparkens, z.B. deutliche Erhöhung der Kosten und Begrenzung auf einen Pkw je Haushalt.

- Einige Stellplätze sollten für Kurzzeitpark (Begrenzung auf 30 Min.) erhalten werden.
- Strittig war außerdem, ob bzw. welche Anzahl an Carsharing-Parkplätzen sowie an E-Mobil-Ladeplätzen eingerichtet werden soll.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität:

- Die vorhandenen Bäume sollen auf jeden Fall erhalten werden.
- Es sollte mehr Grün (Stichwort Mikroklima) geschaffen werden.
- Sichere Radabstellanlagen, Bänke zum Aufenthalt sowie ggf. ein kleiner „Wochenmarkt“ und multifunktionale Aufenthaltsflächen wurden als weitere Möglichkeiten vorgeschlagen.



Arbeitsgruppe Feudenheim – Teilraum Zentraler Platz

Am Beispiel des barrierefreien Umbaus der Haltestelle „Feudenheim Kirche“ wird die Umgestaltung eines zentralen Platzes und die damit einhergehenden verkehrlichen, städtebaulichen und genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen erarbeitet und diskutiert.



Die Lage der Haltestelle „Feudenheim Kirche“ abseits der Hauptstraße bietet großes Potential für die Erhöhung und Förderung der Aufenthaltsqualität und eine integrierte Betrachtung der Platzumgestaltung.

Zunächst diskutierte die Arbeitsgruppe im Allgemeinen über die Begrifflichkeit der „Aufenthaltsqualität“. Es wurden folgende Schlagworte gesammelt:

- Begrünung und Stadtmobiliar
- Geschwindigkeitsreduktion
- Übersichtlichkeit (Verkehrssicherheit insbesondere bzgl. Kinder)
- Barrierefreiheit
- Haltestellenausstattung (Begrünung und Sitzgelegenheiten)
- Kiosk
- Flächenverfügbarkeit/-aufteilung

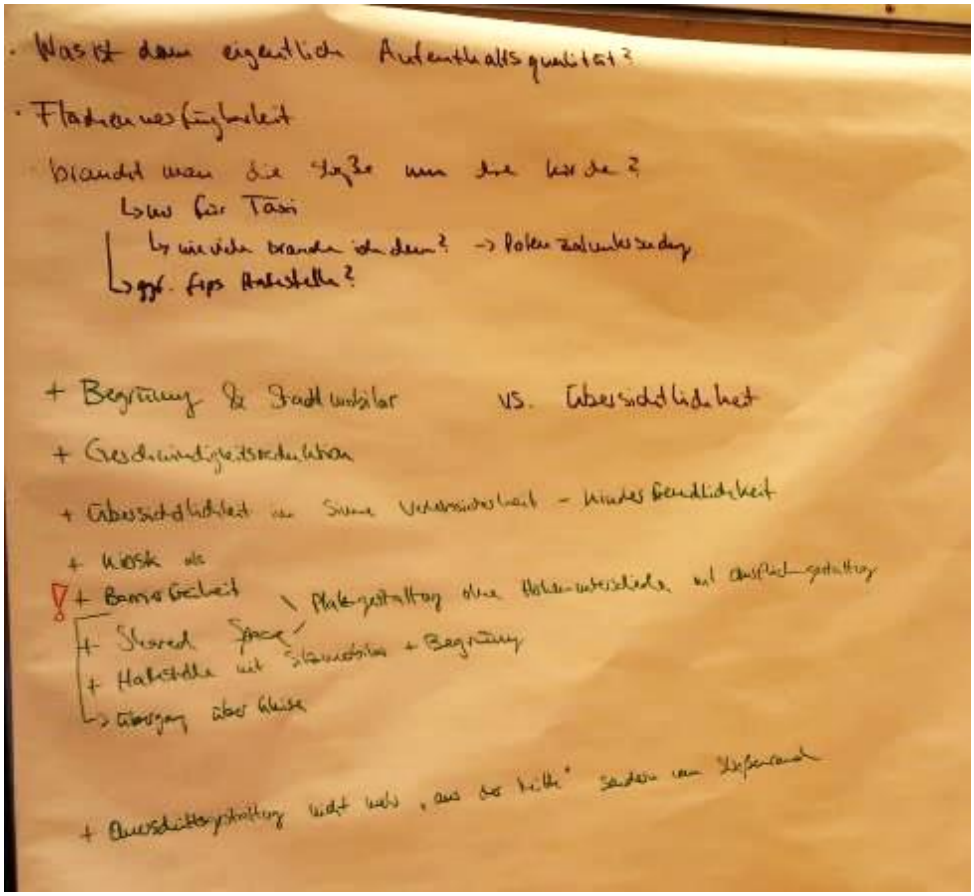
Anhand vorliegender Planunterlagen wurden konkrete Umgestaltungsmaßnahmen im Rahmen der Planung des barrierefreien Umbaus der Haltestelle „Feudenheim Kirche“ entwickelt. Es wurde dabei grundsätzliche der „alte“ Planungsansatz vom Planen „aus der Mitte“, also zuerst die Straße und den Kfz-Verkehr zu bedenken, kritisch hinterfragt und die Maßnahmenentwicklung „vom Straßen-/Platzrand“ angegangen.

- Flächenumwidmung der westlichen Sankt-Peter-Paul-Straße zur Aufenthalts- und Gehwegfläche. Die Umfahrung der St. Peter und Paul Kirche ist nicht notwendig; die Erschließung im südlichen Bereich (Erreichbarkeit Feudenheim-Gymnasium) ausreichend. Dafür großer Flächengewinn für zu Fuß Gehende mit Begrünung und Stadtmobiliar. Die gegenwärtig vorgesehen Taxistände können in den südlichen Bereich oder entlang der Hauptstraße verlegt werden.
- Gedanke des Shared Space im gesamten Platzbereich bis an und ggf. sogar einschließlich Teile der Hauptstraße → damit einhergehend Senkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Reduktion von Parkflächen im Seitenraum und stadtgestalterische Aufwertung mittels Begrünung etc.

Wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität und gewinnbringend für die anliegenden Restaurants und Cafés mit Außensitzbereichen.

- Das Parken im erweiterten Untersuchungsgebiet auf Anwohnerparken und damit insgesamt Parkraum zu beschränken wurde als Maßnahmenteil vorgeschlagen.
- Begrünung als wichtiger Beitrag zur Steigerung von Aufenthaltsqualität ist in der Arbeitsgruppe Konsens. Die Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit insbesondere für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende wie Kinder und ältere Menschen dürfen dabei keine Einschränkungen erfahren.
- Die Umnutzung bzw. Reaktivierung des (derzeit geschlossenen) Kiosks wurde kontrovers diskutiert. Eine Nutzung wird dennoch von der gesamten Arbeitsgruppe als sinnhaft eingeschätzt, gerade weil das entsprechende Gebäude bereits besteht. Die Nutzung als Fahrradverleihstation mit Servicepunkt, Café oder Kiosk wurden dabei angedacht.
- Zur richtigen und wichtigen Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sollen ausreichend Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. Die barrierefreie und gute Erreichbarkeit dieser soll dabei wichtige Planungsbedingung sein.

Im Ergebnis des intensiven Austausches und des Zusammentragens einzelner Maßnahmen ergab sich die Erkenntnis, dass sich dieser Platz (und allgemein Platzsituationen) ideal als (kleiner) Mobilitätshub eignen und die Symbiose zwischen Mobilität (verschiedene Angebote) und Verweilen (Aufenthaltsqualität – Begrünung, Stadtmobiliar, Café/Kiosk) in den öffentlichen Raum bringen und der umliegende Teilraum davon profitiert.







Arbeitsgruppe Hauptverkehrsstraße – Untermühlaustraße

In der Arbeitsgruppe Hauptverkehrsstraße sollte beispielhaft die Untermühlaustraße umgestaltet werden. Dazu wurde die bestehende Straßenraumaufteilung in einem Querschnitt als Vergleichsbasis dargestellt. Mittels einzelner als Folien vorliegender Querschnittelemente sollten neue Querschnittvarianten zusammengestellt werden.

Im Vorfeld der Entwicklung von Querschnittvariante entfachte sich eine Diskussion zur Bedeutung der Straße im Netz. Ist hier eine Stadtbahn ein sinnvoller Ansatz? Diese wurde bereits in der nahegelegenen Waldhofstraße realisiert. Vor diesem Hintergrund wurde von einzelnen Beteiligten infrage gestellt, dass man die Bedeutung der Untermühlaustraße für den Kfz-Verkehr reduzieren sollte bzw. könnte. So sind wichtige Industriebetriebe über die Untermühlaustraße erschlossen. Die konkretisierte Diskussion vor dem Hintergrund der Kenntnisse der realen Örtlichkeiten erschwerte anfänglich die Entwicklung beispielhafter Querschnitte. Jedoch zeigte die Diskussion, dass sich die Beteiligten in der Arbeitsgruppe darüber sehr wohl im Klaren waren, dass eine Hauptverkehrsachse nicht losgelöst von ihrem Umfeld betrachtet werden kann. So spielten Aspekte der Bedeutung für den Kfz-Verkehr ebenso eine Rolle wie für den ÖPNV und den Radverkehr.

Im Weiteren wurden Querschnitte mit Straßenbahn und Radverkehrselementen entwickelt, ohne dass ein gemeinsamer „Wunschquerschnitt“ herausgearbeitet werden konnte. Es blieben vor allem die Erkenntnisse über die Komplexität der Aufgabe sowie den trotz großer Straßenraumbreiten letztendlich doch begrenztem öffentlichem Raum.



5. Ausblick

Im abschließenden Ausblick bedankt sich Frau Kellmann bei den Teilnehmenden zum Bürgerworkshop für ihr heutiges Engagement und die vielen interessanten Diskussionen. Frau Kleemann erläutert, dass der Erarbeitungsprozess zum Masterplan Mobilität 2035 noch ca. zwei Jahre dauern wird. Dies liegt vor allem daran, dass ein Verkehrsmodell erarbeitet wird, mit dem die Maßnahmen bezüglich ihrer Wirkung bewertet werden sollen. Parallel sollen schon erste Projekte umgesetzt werden, hierfür wurde z.B. ein Runder Tisch Radverkehr gegründet.

Frau Kleemann erläutert abschließend, dass das Format des Bürgerworkshops noch weitere zweimal stattfinden soll und läd alle Teilnehmenden dazu ein, sich bei weiteren Beteiligungsmöglichkeiten gern wieder einzubringen.

Protokoll: proloco, IVAS, VCDB