

# Protokoll Stadtteilforum Mannheim Süd Masterplan Mobilität 2035 am 07.07.2023

07. Juli 2023, von 17:00 bis ca. 20:00 Uhr im Neuen Technischen Rathaus



Foto: pro loco

## Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
2. Input 1: Bisherige Beteiligung
3. Input 2: Masterplan Mobilität 2035 (Ziele, Szenarienberechnung, Maßnahmen)
4. Parallele Diskussion zu 4 Themenbereichen
  - a. Radverkehr
  - b. ÖPNV
  - c. Kfz-Verkehr/ruhender Verkehr
  - d. Fußverkehr/öffentlicher Raum
5. Abschluss

## 1. Begrüßung und Einführung

Zur heutigen Veranstaltung „Stadtteilforum der Stadtbezirke Süd (Friedrichsfeld, Neckarau, Neustheim/Neuhermsheim, Rheinau, Seckenheim) für den „Masterplan Mobilität 2035“ begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 40 Teilnehmenden herzlich. Sie erläutert, dass sich die Erarbeitung des Masterplans Mobilität aktuell auf der Zielgerade befindet und bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein wird. Auf der heutigen Veranstaltung soll gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern besprochen werden, was Ihnen und der Stadt auf dem Weg in die Zukunft helfen kann. Während 2021 die ersten Stadtteilforen aufgrund der Pandemie noch online stattgefunden hatten, ist die heutige Veranstaltung Teil einer letzten großen Beteiligungsrunde, bei der in 5 Stadtteilforen über die Maßnahmenvorschläge diskutiert wird.

Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten bevorzugen das Fahrrad (23 Personen, 55 %). 9 Personen geben an, sich multimodal fortzubewegen (21 %), während 5 Teilnehmende überwiegend den ÖPNV nutzen (12 %) und jeweils 2 Personen (5 %) das Kfz nutzen bzw. zu Fuß gehen. Eine Person gibt an, einen Motorroller zu nutzen (2 %).



## 2. Input 1: Bisherige Beteiligung

Zu Beginn gibt Herr Glatthaar einen Überblick über die bisherigen Beteiligungsmöglichkeiten, die sich aus 5 Stadtteilforen, 2 Online-Beteiligungen, 2 stadtweiten öffentlichen Veranstaltungen und 2 Bürgerworkshops zusammensetzt und stellt die wesentlichen Ergebnisse der bisherigen Beteiligung vor (s. Präsentation).

## 3. Input 2: Masterplan Mobilität 2035 (Ziele, Szenarienberechnung, Maßnahmen)

Anschließend präsentiert Herr Ohm die Ziele und inhaltlichen Schwerpunkte des Masterplans Mobilität sowie die wichtigen gesamtstädtischen Maßnahmenansätze Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und innovative Mobilität. Darüber hinaus werden verschiedene Konzepte und Maßnahmen in den südlichen Stadtbezirken vorgestellt (s. Präsentation).

Nachfragen/Diskussion:

- **Zeitraumen MM 2035 und ambitionierte Ziele:** Ist der Zeitrahmen bis 2035 realistisch, um die Ziele zu erreichen und welche Maßnahmen werden kurzfristig umgesetzt?

Antwort: Der Zeitrahmen bis 2035 ist sehr ambitioniert und die Umsetzung wird sicherlich über das Jahr 2035 hinausgehen. Im Masterplan Mobilität 2035 wird ein Vorschlag zur Evaluierung und Fortschreibung erstellt. Außerdem werden bis Herbst die Maßnahmenbündel weiter qualifiziert (z.B. Beitrag zu Zielen und Kostenschätzungen). Auch werden kurzfristige Maßnahmen im MM 2035 hervorgehoben. Zusätzlich startet die Umsetzung auch nicht erst jetzt, sondern die Stadt setzt bereits viele Projekte zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, neue Radrouten etc. um.

- **Kfz-Erreichbarkeit für Handwerker:** Wie wird sichergestellt, dass z.B. die Erreichbarkeit für Handwerker in den Quadraten weiterhin möglich ist?

Antwort: Dies wird u.a. durch die ausgewiesenen Lieferzonen sichergestellt. Das Problem ist heute häufig, dass diese Zonen durch nicht berechnete Fahrzeuge belegt sind. Entsprechend geht es auch um mehr Kontrollen.

- **Laufbus Rheinau:** Hinweis: Es gab kürzlich eine Testphase für einen „Laufbus“ in Rheinau. Jedoch wurde dieser nicht bzw. kaum angenommen. Positiv war die zeitweise Sperrung der Straße (Schul-anfangszeiten).

- **ÖPNV-Ticket für Schülerinnen und Schüler:** Wird als eine Maßnahme auch ein kostenfreies ÖPNV-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler vorgesehen?

Antwort: Die Regelungen zum ÖPNV für den Schülerverkehr sind Landesregelungen. Der MM 2035 konzentriert sich auf Maßnahmen, die in Verantwortung der Stadt selbst umgesetzt werden können. Aber er enthält auch Vorschläge für Änderungen bzw. Maßnahmen auf Landesebene wie z.B. für die S-Bahnen. Die Aufnahme der Maßnahme wird nochmal geprüft.

#### 4. Parallele Diskussion zu 4 Themenbereichen

Für die Diskussion gibt es 4 Themen, über die in 2 Runden gesprochen wird. Die zu diskutierenden Themen sind:

- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr
- Fußverkehr / öffentlicher Raum

Die Teilnehmenden können sich für die Diskussionsrunden für 2 Themen entscheiden, um über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren.



Fotos: pro loco

## Thema: Radverkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Radverkehr zu drei Kernbereichen diskutiert. Die einzelnen Hinweise auf kleinteilige Mängel/Verbesserungen sind nicht Kernpunkt im Masterplan Mobilität 2035, da er den strategischen Rahmen formuliert und entsprechend Maßnahmenbündel enthält. Die Anmerkungen zu Konflikten, fehlenden Lückenschlüssen etc. sind wichtige Hinweise, die bei der weiteren Umsetzung von Maßnahmen im Radverkehr sowie bei der Priorisierung kurzfristig umzusetzender Maßnahmen möglichst berücksichtigt werden sollen. Nachfolgend werden die Mängel i.d.R. exemplarisch benannt.

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln handelt es sich noch nicht um konkrete Ausführungsplannungen. Für die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten Jahren fehlen noch ggf. eine notwendige Variantenprüfung oder die genauen Wegeführungen.

### **Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen bzw. übergeordnete Diskussionen**

- **Wegeführung: straßenbegleitende Radwege und/oder Radwege in Grünverbindungen:** Die Teilnehmenden haben sich für beide Varianten ausgesprochen (und wünschen sich beispielsweise einen Radweg in der Mitte der Augustaanlage)
- **Führungsform:** Einige Teilnehmende fühlen sich sicherer auf baulich von der Fahrbahn abgesetzten Radwegen. Es gab jedoch kein einheitliches Meinungsbild der Teilnehmenden, ob eine baulich abgesetzte Radwegeführung von allen favorisiert wird oder ein Radfahrstreifen neben dem Kfz-Verkehr, der bessere Sicht zwischen Rad und Kfz ermöglicht (s. Augustaanlage) auch angemessen ist. Für beide Lösungen werden Vor- und Nachteile benannt.

Generell sprechen sich die Teilnehmenden für getrennte und geschützte Radwegführungen (vom Fuß- und Kfz-Verkehr) aus.

- **Sicherheit:** Die Teilnehmenden sind sich einig, dass Sicherheitsaspekte im Radverkehr eine hohe Priorität haben sollen. Dies beinhaltet auch **vorgezogene Radaufstellbereiche** an Ampeln/Kreuzungen (z.B. Seckenheim) oder **Farbkonzept** für Radwege, ähnlich wie Beispiele aus den Niederlanden zeigen.
- **Rad-Sharing:** Es wird vorgeschlagen, eine „nextbike-Quote“ in allen Stadtteilen einzuführen, um Radverleihmöglichkeiten deutlich attraktiver zu machen und auf die gesamte Stadt auszuweiten.
- **Radwegequoten:** Es wird vorgeschlagen, in den Stadtteilen Radwegequoten einzuführen. Dies wird kontrovers diskutiert, da es zwar einerseits ein gutes bzw. pragmatisches Maß ist, andererseits die Siedlungsstrukturen sehr unterschiedlich sind, z.B. aufgelockerte Bauweise mit vielen „Wohnstraßen“ (30 km/h) mit gemeinsamem Rad- und Kfz-Verkehr.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Hierbei sollen verschiedene Themen herausgestellt werden: 1,5 m Abstand (Sicherheitsaspekt), Kampagnen zu Fahrradstraßen (Informationen für Rad- und Kfz-Fahrende), Beschilderung sowie Aufruf zum besseren Miteinander.
- **Verbesserte Ampelschaltungen für Radverkehr:** negativ wirken viele einzelne Inseln (z.B. Planetarium).
- **Verbesserung Bauzustand vorhandener Infrastruktur:** dies betrifft vor allem bestehende Radwege sowie die Wohnstraßen.
- **Radien anpassen:** Bei allen Radverkehrsanlagen sollen längere und breitere Fahrräder (Lastenräder, Räder mit Anhänger) bei Planungen berücksichtigt werden. Kein 90 Grad-Abbiegen.
- **Shared space Innenstadt:** Es wird vorgeschlagen, an geeigneten Stellen in der Innenstadt sog. shared spaces (geteilte Flächen) einzurichten. In Deutschland gibt es keine rechtliche Grundlage für die Einrichtung von shared spaces wie es sie in anderen EU-Ländern bereits gibt. Meist werden stattdessen verkehrsberuhigte Bereiche (besondere Anforderungen an die bauliche Gestaltung, nur Schrittgeschwindigkeit für Kfz) oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20 Zonen, weiterhin strikte Trennung von Kfz- und Fußverkehr) eingerichtet. Shared Space zeichnet sich eigentlich durch einen Mittelweg dieser beiden Lösungen aus. Die damit verbundenen Regelungen sind nicht immer einfach zu kommunizieren, daher muss in der Regel gegen Falschparken vorgegangen werden (Poller).

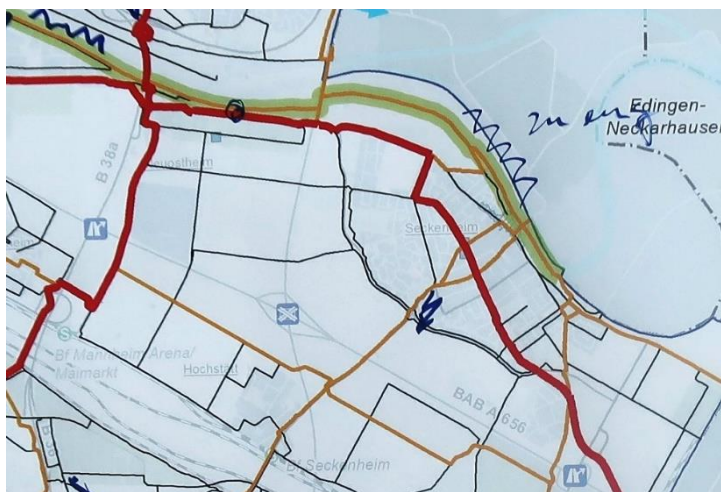
#### Konkrete Hinweise (z.B. Lücken/Engpässe/Konflikte etc.)

- **Fehlende oder zu enge Radwege**
  - z.B. Haltestelle Duale Hochschule, dort ebenerdige Querung (wird durch RNV aktuell geplant)
  - Mallaustraße/Floßwörthstraße
  - in der Casterfeldstraße beim Unternehmen BSA (Batterien)
  - Neuostheim: an der Haltestelle ist der Neckarufer-Radweg teilweise zu eng
  - Auch in Seckenheim ist der Neckartalradweg auf Höhe der Ilvesheimer Brücke zu schmal und in schlechtem Zustand
  - Verbindung Neuostheim nach Neuhermsheim
- **Voltasteg:** Diese Radverbindung fehlt im Netz, auch wenn zwei Gutachten zeigen, dass diese technisch nicht machbar ist. Aus Sicht der Teilnehmenden ist es die beste Verbindung von Nord/Ost in Richtung Süd, es sollte eine Lösung gefunden werden.
- **Brücken:** Es gibt teilweise Rad- und Fußgängerbrücken mit einer Steigung von bis zu 8 %, welche für viele Radfahrende kaum überwindbar sind (z.B. Brücke über Mannheimer OEG-Gleis hinter

Schleusensteg zur Karl-Ladenburgstraße). Der Entwurf zur Umgestaltung aus dem Jahr 2015 wird von den Teilnehmenden aus heutiger Sicht als „nicht gut“ bewertet.



- **Fahrradstraße Luisenstraße:** Grundsätzlich gut, aber die Geschwindigkeit (30 km/h) wird von vielen Kfz nicht eingehalten. Gleichzeitig wird die Straße von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt.  
Ideen:
  - zeitweise Sperrung des Durchfahrtverkehrs (zu Schulanfangszeiten)
  - deutlich mehr Geschwindigkeitskontrollen
  - Wiedereinführung der Regel „rechts vor links“, um den Vorteil der Vorfahrtsstraße wieder einzuschränken.
- **Carlo-Schmid-Brücke:** barrierefrei umbauen und nördliche Anschlüsse verbreitern. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ersatzneubau der Brücke noch sehr lange dauert und bis dahin die im Netz vorgeschlagene Route nicht benutzbar ist.
- **Radabstellanlagen:** Generell wird von den Teilnehmenden eingeschätzt, dass in Neckarau die Radabstellsituation vergleichsweise gut ist, in Lindenhof jedoch noch viele Engpässe bestehen.  
Ideen/Vorschläge zum Thema Radabstellanlagen
  - Verpflichtung, an öffentlichen Gebäuden Radabstellanlagen zu errichten.
  - Seckenheimer Rathaus/S-Bahnhaltestelle: es fehlen Radabstellanlagen
  - Grundsätzlich sollen mehr sichere Radabstellanlagen für E-Bikes errichtet werden.
- **Baustellenmanagement:** Bei der Einrichtung von Baustellen werden i.d.R. die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden „vergessen“. Dies sollte beim Baustellenmanagement berücksichtigt werden.



- Beispiel Seckenheim Die Kreuzung Ortsrandstraße L542 Richtung Hochstätt ist ungünstig, hier sollte die Radführung geändert werden
- **Lückenschluss:** z.B. bei der Sanierung Wachenburger Straße wurde kein verbesserter Radweg mitgeplant, obwohl die Straße extrem breit ist
- **Gute Beispiele von Radverbindungen:** z.B. Route Neckarau nach Rheinau.
- **Neustheim:** Dauerbrenner Neckartaltradweg, die gemeinsame Nutzung von Radweg und Fußweg führt zu Konflikten.

**Prioritätensetzung** (als kurzes Feedback an den Runden Tisch bzw. den Gemeinderat haben die Teilnehmenden jeweils die wichtigste Maßnahme benannt)

- Lückenschlüsse (5 Nennungen)
- Voltastelg (4 Nennungen)
- Markierung von Radwegen (2 Nennungen)

Mit jeweils einer Nennung

- Neue Radverbindungen
- Seckenheimer Straße
- Luisenstraße/ Schülerverkehr
- Separate Radwege
- Nextbike-Quote
- Neckarauer Übergang
- Rheinquerung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Umkleide in städtischen Gebäuden
- Querung Steubenstraße
- Breite Radwege in engen Straßen
- Entfernung von Radsymbolen auf nicht verpflichtenden Radwegen

## Thema: ÖPNV

Am Thementisch ÖPNV standen einerseits die von den Bearbeitern vorgeschlagenen neuen ÖPNV-Angebote im Vordergrund sowie ergänzend die Vorschläge zum Thema Schnittstellen und Mobilitätsstationen. In der Diskussion ergaben sich folgende Schwerpunkte und Vorschläge:

- **Vorgeschlagene Ergänzungen des Strecken-/ Liniennetzes und Verknüpfungen**  
Die vorgeschlagenen Änderungen im Bereich der S-Bahn und der Stadtbahn sowie die tangentielle (Schnell-) Buslinie werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Eine neue tangentielle Buslinie reicht aber nicht, es sollten weitere Angebote geprüft werden. In Friedrichsfeld sollte eine Verknüpfung der Stadtbahnlinie 5 mit der S-Bahn erfolgen. Für die Strecke nach Ladenburg sind teils ältere, ggf. nachnutzbare Gleisinfrastrukturen noch vorhanden. Bzgl. der Busführung in Seckenheim sollten die Auswirkungen der neuen Brücke (Ladenburg) mit ihren Zubringern beachtet werden. Eine Verknüpfung der neuen tangentialen Buslinie mit der Stadtbahn ist in Seckenheim anzustreben.
- **Taktung der Angebote**  
Unterschiedliche Takte bei Stadtbahn und Bus führen zu verlängerten Übergangs- bzw. Wartezeiten. Zudem wird bemängelt, dass die Takte teils ohne Ankündigung ausgedünnt werden (Ausfall von Fahrten).

- **Barrierefreiheit**  
Umfangreich wurde das Thema Barrierefreiheit diskutiert. Insbesondere die S-Bahnhöfe weisen hier teils erhebliche Mängel auf, welche einen Zugang mit Mobilitätshilfen oder Kinderwagen teilweise unmöglich machen. Aber auch der Zugang zur Stadtbahn weist diesbezüglich teilweise gravierende Mängel auf (z.B. in Seckenheim).
- **Sonstige Aspekte/Hinweise**  
Zur Verbesserung der Erreichbarkeit, auch aus den südlichen Stadtteilen heraus, sollte in Blumenau/ Schönau ein S-Bahn-Halt einrichtet werden. Insgesamt sollte die Anbindung von (weiterführenden) Schulen an den Bahnhof verbessert werden. Auch das Berufsbildungszentrum in der Gartenstadt ist schlecht erreichbar. Es bestehen zu wenige Kenntnisse zu den Planungen der Deutschen Bahn, hier wird mehr Information gewünscht.
- **Inter- und Multimodalität**  
Für den Zugang zum ÖPNV/ FIPS bestehen vier verschiedene Apps, was insgesamt zu kompliziert ist. Diese sollten in einer App zusammengeführt werden. In diesem Zusammenhang wird auch darüber diskutiert, dass insbesondere für ältere Menschen hohe Zugangshemmnisse durch die App-Nutzung bestehen. In Rheinau und Seckenheim wird die Ausstattung mit Bike-Sharing-Rädern bemängelt (zu wenige).

## Thema: Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Kfz-Verkehr diskutiert. Hauptdiskussionspunkt war der ruhende Verkehr in all seinen Facetten – vom Bewohnerparken über Gestaltung öffentlicher Räume durch Entfall Gehwegparken bis hin zu P+R und dessen mögliche Anbindungen. Die Umgestaltung der Neckarauer Straße wird dahingehend diskutiert, dass die unterschiedlichen Anforderungen, die an den Straßenraum gestellt werden (Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbe etc.), zu Herausforderungen führt.

### **Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen**

- Hinsichtlich **Geschwindigkeitskonzept** wird angeregt, dass ein Augenmerk auch auf die Gestaltung der Straßenräume gelegt werden sollte – Straßen gleichen Typs = möglichst gleiche zulässige Geschwindigkeit – unter Beachtung auch der gefühlten Geschwindigkeit, dazu können auch Einbauten zur Geschwindigkeitsreduzierung dienen (Beachtung Rettungswege/-zeiten).
- Eine „Abstufung“ der **Neckarauer Straße** wird von vielen Teilnehmenden begrüßt – auch für die Quartiersentwicklung im Umfeld. Beachtet werden sollte aber die Organisation des Anliefern/Gewerbeverkehr.
- **Gehwegparken** wird als großes Problem in den südlichen Stadtbezirken gesehen (Kinder, verbleibende Restbreiten Kinderwagen, Rollatoren etc.). Aktuell erfolgt stadtweit die Umsetzung zur Neuordnung des Straßenraumparkens. Das eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Straßenräume (Begrünung/1000-Bäume-Programm etc.).
- **Strukturierte Neuordnung von Parken:** Es wird befürchtet, dass ein striktes Verbot von Parken zu Wegzug von Bewohnerinnen und Bewohnern führt. Hingegen wird aber auch argumentiert, dass sich mit einer Neuordnung von Parken die Möglichkeit für eine stadtverträglichere Umgestaltung der Straßenräume und damit für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ergibt. Dies ist als Chance für die Aufwertung des Stadtteils zu sehen. Allerdings sind die Belange der Behinderten (zielnahe Einrichtung von Behindertenstellplätzen) dabei zu berücksichtigen.



- Hinsichtlich **P+R** wird eine attraktive Gestaltung angeregt (Hinweis: nachhaltige Nutzung des Parkplatzes BUGA, künftig als P+R-Platz denkbar?) auch unter Berücksichtigung einer attraktiven Anbindung (Seilbahn als denkbarer Ansatz?). Im Masterplan wird eine Strategie zu P+R erarbeitet, keine detaillierte Standortuntersuchung.

#### **Ergänzende Themen:**

- Prüfung der **Vorgaben der Landesbauordnung** wird angeregt, bei der mit 0,8 Stellplätze/WE bei Vorhandensein eines Mobilitätskonzeptes, ansonsten mit 1,0 Stellplätze/WE gearbeitet wird. Sind diese Ansätze realistisch?
- Beachtung bei der Planung von Straßen/Verkehrsorganisation sollte unbedingt der Interessenkonflikt Bewohnerinnen vs. Gewerbe finden. Themen wie Lärmschutz, schutzbedürftige Einrichtungen und Unfallhäufungsstellen sollten in die **Prioritätenreihung von Maßnahmen** einfließen.
- **Kontrollen** hinsichtlich der Einhaltung Parkverbote (im Kreuzungsbereich, Zufahrten, verbleibende Fahrgassenbreite) aber auch Geschwindigkeiten werden häufig geäußert.

#### **Prioritätensetzung:**

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Umsetzung/Einordnung von Kontrollen ist ein zentrales Thema
- Organisation des ruhenden Verkehrs, v.a. Entfall Gehwegparken und Strategie P+R mit attraktiven Anbindungen zum Stadtzentrum
- Aufwertung der Straßenräume → Rücknahme der Übernutzung durch ruhenden Verkehr, wenn Alternativen vorliegen.
- „Rückbau“ Neckarauer Straße wird für Bewohnende positiv bewertet, allerdings werden auch die gewerblichen Bereiche gesehen, die andere Anforderungen haben.

### **Thema: Fußverkehr / öffentlicher Raum**

In zwei Runden wurden die Themen Fußverkehr und öffentlicher Raum diskutiert. Als Input wurden jeweils die wesentlichen Handlungsfelder und ihre Relevanz für den Mannheimer Süden vorgestellt. Die Diskussionen waren eher von grundsätzlichen Fragestellungen geprägt, es wurden einige konkrete ortsspezifische Verbesserungsvorschläge gemacht. Die folgenden Themen standen in den Diskussionen im Vordergrund:

#### **Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen**

- Von allen Beteiligten wurde angemerkt, dass die **Kontrollen** zum ruhenden Verkehr unter Einhaltung von Verkehrsregeln im Allgemeinen viel zu selten durchgeführt werden, es sollten häufiger Blitzer eingesetzt werden. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern seien die **Kosten für ein Strafmandat** zu gering.
- Auch aufgrund fehlender Kontrollen werden die **Straßenecken oft zugeparkt**, die laut Straßenverkehrsordnung nicht beparkt werden dürfen. Die Übersichtlichkeit der Kreuzungen und die sichere Querung werden so erschwert.
- Kritisch angemerkt wurde, dass viele Bewohnende ihre Pkw auf der Straße anstatt in ihrer eigenen Garage abstellen. Das „**Outsourcing**“ des Parkens würde die Probleme im Straßenraum erhöhen.

- Grundsätzlich wurde angemerkt, dass den **zu Fuß Gehenden zu wenig Flächen zur Verfügung stehen**. Gerade in zentralen Quartiersbereichen sind die Flächen durch Gehwegparken zusätzlich begrenzt. Dadurch sind diese Bereiche für zu Fuß Gehende, für Familien mit kleinen Kindern und Kinderwägen etc. Konflikt oft unattraktiv.
- Die **Trennung von Rad- und Fußwegen** auf dem Hochbord ist häufig uneindeutig, Radwege seien als solche teilweise nicht zu erkennen, was zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden führt.
- Kritisiert wurde, dass an großen **Kreuzungen** zu Fuß Gehende oft nur eine Möglichkeit der Querung haben. Das sei mit Umwegen und längeren Wartezeiten aufgrund mehrerer Rotphasen verbunden. Außerdem seien die **Übergänge** häufig relativ eng und könnten großzügiger gestaltet sein.
- Die Barrierefreiheit von Fußwegen ist oft nicht gegeben, durch fehlende Absenkungen, zugestellte Fußwege und ähnliches.
- Es braucht eine **Kampagne für ein besseres Miteinander** im Straßenverkehr und eine klare Kommunikation der Verkehrsregeln.
- Die Handlungsansätze zur Erarbeitung von eigenständigen **Schulwegkonzepten** und die Einrichtung von Begegnungszonen wurden unterstützt.

#### Konkrete Hinweise:

- Die Neugestaltung der Seckenheimer Hauptstraße im Jahr 2017 habe dazu geführt, dass neue Parkplätze zu Lasten des Fußverkehrs eingerichtet und Gehwege dadurch schmaler wurden. Diese Form der Umgestaltung wurde als negativ kritisiert.
- Eine Umkehr der Prioritäten an Ampeln wurde für den Karlsplatz und für Schulwege konkret eingefordert.
- Auf der Riedbahnbrücke Ost kommt es häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr.
- Die Unterführung unter der Bismarckstraße westlich des Schlosses ist ein Angstraum und muss neugestaltet werden.

#### Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Die bessere Verkehrsüberwachung wird als Voraussetzung gesehen, damit Regeln besser eingehalten werden.
- Zu Fuß gehen sollte insbesondere an Kreuzungen und in den Quartierszentren mehr Platz eingeräumt werden.
- Grundsätzlich muss das Parken besser organisiert werden, oft werden private Stellplätze nicht genutzt.
- Neue Handlungsansätze sollten genutzt werden, um Schulwege sicherer zu machen und ein besseres Miteinander von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zu ermöglichen.

## 5. Abschluss

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann bei den Teilnehmenden für die rege Mitarbeit. Es wird darauf hingewiesen, dass die Teilnehmenden ihre E-Mail-Adressen hinterlegen können, um weiterführende bzw. laufende Informationen zum Projekt zu erhalten.

Es wird festgehalten, dass die Ergebnisse aus den Beteiligungen bis Herbst 2023 in das Handlungskonzept des Masterplans eingearbeitet werden und der Masterplan bis Ende 2023 schließlich zusammengestellt wird. Anschließend soll der Gemeinderat den Masterplan Mobilität 2035 beschließen.

Es wird nochmals auf die Teilnahme an der Online-Umfrage hingewiesen, welche noch bis zum 07.08.23 möglich ist. Ebenfalls können Anmerkungen sowohl zur Präsentation als auch zum Protokoll gemacht werden.

Protokoll: pro loco, IVAS, orange edge und vcdb