

Protokoll Stadtteilforum Neckarstadt Masterplan Mobilität 2035 am 08.07.2023

08. Juli 2023, von 11:00 bis ca. 14:00 Uhr im Bürgerhaus Neckarstadt



Foto: pro loco

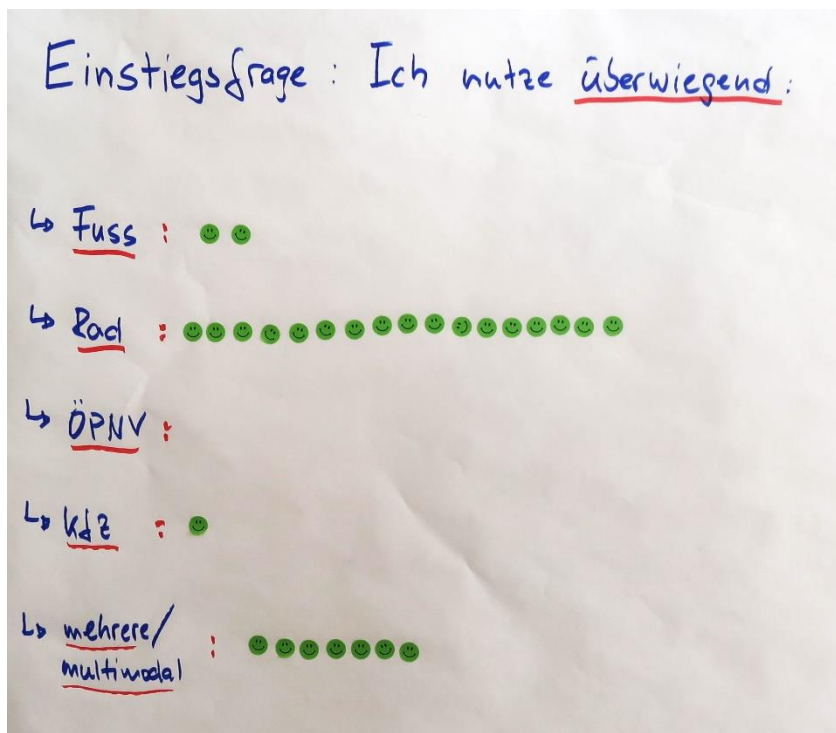
Ablauf

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 Neckarstadt (Neckarstadt-Ost und Neckarstadt-West) für den „Masterplan Mobilität 2035“**“ begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 27 Teilnehmenden herzlich. Sie erläutert, dass sich die Erarbeitung des Masterplans Mobilität aktuell auf der Zielgeraden 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 Maßnahmvorschläge diskutiert wird.

Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten nutzen überwiegend das Fahrrad (17 Personen, 63 %). 7 Personen geben an, sich multimodal fortzubewegen (26 %), während 2 Teilnehmende überwiegend zu Fuß gehen (7 %). 1 Person nutzt überwiegend das Kfz (4 %) und keine Person gab an, überwiegend den ÖPNV zu nutzen.



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 der Neckarstadt vorgestellt (s. Präsentation).

Nachfragen/Diskussion:

- **Klimaschutz:** Wurde der Klimaschutzaktionsplan nicht berücksichtigt, da er nicht in der Präsentation genannt wird? Wird das Pariser Abkommen eingehalten?
Antwort: Der Klimaschutzaktionsplan wurde berücksichtigt, ist nur nicht in der Präsentation enthalten. Der Masterplan erfüllt die Anforderungen des Pariser Abkommens bzw. geht darüber hinaus. Dies muss jedoch gesellschaftlich mitgetragen werden und umgesetzt werden.
- **Zeitplan und Priorisierung:** Gibt es ein Zeitlimit für Planung und Bau? Wann wird die Priorisierung vorgenommen?
Antwort: Der Zeitplan für die Umsetzung des Masterplans ist ambitioniert (Baurecht, finanzielle und personelle Ressourcen etc.). Es wird daher eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen. Es ist jedoch auch klar, dass ein (notwendig) ambitionierter Klimaschutz nur möglich ist, wenn zukünftig Prozesse beschleunigt werden. Zum Jahresende wird ein Vorschlag zur Priorisierung gemacht, welcher kommunalpolitisch diskutiert wird. Im nächsten Jahr soll der Masterplan dann beschlossen werden, wobei dann nicht jede Maßnahme enthalten sein wird, da es sich um einen Rahmenplan handelt. Aktuell sind wir noch mitten im Prozess. Das Ziel wird im Blick behalten, allerdings müssen gewisse Schritte nacheinander erfolgen, um erstmal Voraussetzungen zu schaffen.
- **Reihenfolge bei der Umsetzung von Maßnahmen:** Es wird angeregt, erst Alternativen für die Erreichbarkeit zu schaffen, bevor z.B. Parkraum reduziert wird.
Antwort: Mannheim ist eine Industrie- und Handelsstadt. Diese Funktionen sollen durch den MM 2035 möglichst nicht eingeschränkt werden. Das Ziel ist weiterhin, eine gute Erreichbarkeit für alle sicherzustellen. Gleichzeitig gelten nicht mehr die überholten Verkehrsplanungsziele der 1970er und 1980er Jahre, bei denen der Schwerpunkt auf die Kfz-Erreichbarkeit gelegt wurde. Im Vergleich zu Basel z.B. hat Mannheim einen etwa doppelt so hohen Kfz-Anteil im Modal Split. Und Basel ist weiterhin ein starker Wirtschaftsstandort. Zusätzlich wird durch die vielen Maßnahmen im Bereich Mobilität davon ausgegangen, dass ca. 1/3 der privaten Wege bis 2035 weniger mit der Kfz zurückgelegt wird und somit deutlich weniger Verkehr auf den Straßen sein wird.
- **Sicherheit und Ordnung:** Das Thema Sicherheit & Ordnung (Radverkehr) fehlt in der Präsentation.
Antwort: Im Masterplan werden Aussagen zu diesem Thema getroffen, z.B. zu Abstellanlagen. Das Thema Kriminalität wird im Masterplan nicht behandelt. Das Durchsetzen von Regeln und Ordnung ist Aufgabe der Stadt. Ein gutes Beispiel sind videoüberwachte Fahrradparkhäuser oder die Aufstellung von Fahrradboxen.
- **Gehwegparken:** Was wird unternommen, um Gehwegparken weiter einzuschränken?
Antwort: Illegales Gehwegparken wird kontrolliert, muss jedoch künftig stärker kontrolliert werden. Bei Umgestaltungen von Straßenräumen wird auch immer die Parkraumsituation miterfasst und das generelle Ziel ist, Gehwegreiten von 2,5 m zu erreichen. Dies kann jedoch baulich nicht immer realisiert werden.

- **Industrie:** Die Anforderungen an Industrie und Handel werden in der Präsentation vermisst, da sie einen großen Faktor darstellen. Diese sollten stärker in die Pflicht zum Einhalten des Zeitplans genommen werden. Welche Rolle haben Unternehmen beim MM 2035?
Antwort: Teil des Masterplans ist ebenfalls, Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Industriestandortes zu schaffen. Beim Runden Tisch sind z.B. die IHK sowie der Hafen eingebunden. Für Unternehmen soll u.a. das betriebliche Mobilitätsmanagement gestärkt werden und für den Handel wird z.B. ein City-Logistik-Konzept vorgeschlagen.
- **Stadtteilforen:** Was ist aus Sicht des Bearbeitungsteams das Ziel der heutigen Veranstaltung?
Antwort: Das Ziel des Stadtteilforums ist, dass die Bürgerinnen und Bürger Rückmeldungen und Anmerkungen zu den Planungen geben.
- **Transformationsprozess:** Für die Umsetzung des Masterplans ist ein großer Transformationsprozess notwendig, in dem wir uns aktuell bereits befinden. Hierfür braucht es Mut, Personal und das richtige Mindset.

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.



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 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 Ausführungspläne. Für die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten Jahren fehlen noch ggf. eine notwendige Variantenprüfung oder die genauen Wegeführungen.

Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen bzw. übergeordnete Diskussionen

- **Radverkehr priorisieren.** Hierzu wurden verschiedene Vorschläge gemacht:
 - **Fahrradstraßen:** Der Kfz-Verkehr soll möglichst aus Fahrradstraßen rausgehalten werden oder die Durchfahrt mittels „Modale Filter“ verhindert werden. Insgesamt sollen mehr Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen eingerichtet werden.
 - **Einbahnstraßen für Radfahrende freigeben:** Dies sollte generell ermöglicht werden, da die aktuelle Situation durch unterschiedliche Regelungen nicht immer leicht zu erkennen ist. Dort, wo es zu eng ist (z.B. Pozzistraße), soll nur noch einseitiges Parken erlaubt werden.
 - **Abbiegespuren** für Radfahrende bzw. **grüner Rechtsabbiegepfeil** stärker einführen.
 - **Grünphase für alle Richtungen:** Rad- und Fußverkehr sollte an Ampeln gleichzeitig grün in alle Richtungen bekommen, dann ist auch ein Linksabbiegen ohne mehrmaliges Anhalten möglich.
 - **Radmitnahme im ÖPNV:** dies sollte erleichtert werden.
 - **Baustellenmanagement:** Bei der Einrichtung von Baustellen sollten Radfahrende prioritär behandelt werden. Bspw. sollte das Schild „Radfahrer absteigen“ auf der Baustelle der Übergangskonstruktion Kurpfalzbrücke entfernt werden, welches vermutlich lediglich aus Haftungsgründen dort steht.
- **Anpassung von Radwegen:** vor allem für Lastenräder sind diese häufig zu schmal.
- **Verbesserung vorhandener Infrastruktur:** Schlaglöcher auf Nebenstraßen und Radwegen sollten vordringlich beseitigt werden (z.B. Bürgermeister-Fuchs-Straße).
- **Sicherheit/Konflikte:**
 - Bordsteinkanten/Tastkanten für Sehingeschränkte: Diese sollten möglichst nicht über Radwege führen und wenn, dann mit Querrillen. Auch die notwendigen Bordstein-Abenkungen sollte fahrradfreundlich gestaltet werden.
 - Konflikte zwischen Radfahrenden und Straßenbahngleisen sollten durch verstärkte Einbauten von „Radschutz“ in den Gleisen vermieden werden, z.B. Mittelstraße
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Vielen Verkehrsteilnehmenden sind Regeln nicht bekannt: Radfahrende werden in geöffnete Einbahnstraßen abgedrängt, 1,5 m Überholabstand (Sicherheitsaspekt), Kampagnen zu Fahrradstraßen (Informationen für Rad- und Kfz-Fahrende)
- **Radabstellanlagen**
 - Das Radparkhaus am Bahnhof wird gut genutzt.
 - Mehr, bessere und sichere Radabstellanlagen am Ziel (Innenstadt).
 - „Schrotträder“ sollten schneller entfernt werden.

- Der stärkere Einbau von mehr Radabstellanlagen in Form von „Radbügeln“ in der Neckarstadt wird als gut bewertet. Weitere sollten errichtet werden.
- Stärkere Kontrollen von falschparkenden Kfz und Rollern etc., denn diese verhindern die Nutzung der Radbügel.
- Im Wohnbereich ist die Errichtung von guten Fahrradabstellanlagen Aufgabe der Hausverwaltung, wichtig besonders für teure Fahrräder und Lastenräder (es wird von Diebstählen auch aus Kellern und Höfen berichtet).

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

- **Querung von Hauptverkehrsstraßen:** Für die Querung braucht es ausreichend große „Aufstellflächen“, auf denen auch Lastenräder, Räder mit Anhänger etc. stehen können. Häufig müssen die engen „Z-Querungen“ der Stadtbahn durch zu Fuß Gehende mitbenutzt werden Z.B.
 - Neckarstadt-Ost nach -West
 - Friedrich-Ebert-Straße
 - Carl-Benz-Straße
- **Drängelgitter:** Diese sollen möglichst abgebaut werden (z.B. Standort Commerzbank-Alter Meßplatz)
- **Radinfrastruktur:** Verlängerung des Radweges an der Max-Joseph-Straße in Mannheim.
- **Südlich der Friedrich-Ebert-Brücke:** wichtige Verbindung aus der Neckarstadt, Breite ist dem Radaufkommen nicht angemessen, Probleme am Knotenpunkt Collinstraße/Renzstraße/Bassermannstraße
- **Alter Messplatz:** Dieser ist nicht gut mit dem Rad querbar.

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

- Radfahrende gegenüber Kfz priorisieren (7 Nennungen) mit z.B. Einführung von Kontrollen für 1,5 m Abstand.
- Querungen verbessern/Drängelgitter entfernen (3 Nennungen)
- Schlaglöcher ausbessern/Fahrradstraßen sanieren (3 Nennungen)

Mit jeweils einer Nennung

- Grünphase an Kreuzungen in alle Richtungen für Fuß- und Radverkehr
- Falschparken verhindern/stärker kontrollieren

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-/Linienetzes**
Die vorgeschlagenen Änderungen im Bereich der S-Bahn und der Stadtbahn sowie die tangentielle (Schnell-) Buslinie werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Es sollte jedoch des Weiteren auf optimale Verknüpfungen geachtet werden. So sollte Linie 2 der Stadtbahn besser mit dem S-Bahnhof Neckarstadt verknüpft werden. Generell soll die innerstädtische Nutzung der S-Bahn gestärkt werden. Die Anbindung des Herzoginriedparks inklusive des Kombibads mit dem ÖPNV sollte deutlich verbessert werden.
- **Taktung der Angebote**
Auf Linie 5 wird auch in den Abendstunden ein 20-min-Takt gefordert
- **Sonstige Defizite/Hinweise**
Der nördliche Brückenkopf der Jungbuschbrücke ist durch starke städtebauliche Missstände gekennzeichnet. Im Zusammenhang mit der Realisierung einer Stadtbahntangente sollte diese Situation mitbedacht und eine umfassende städtebauliche Aufwertung angestrebt werden. Unterstellmöglichkeiten und beschattete Plätze an den Haltestellen reichen nicht aus und sind vor dem Hintergrund der klimatischen Entwicklungen mit zu bedenken. Generell ist der Wohlfühlfaktor stärker zu bedenken. Es sollte ein kostenfreies Schülerticket angeboten werden. Die derzeitigen Regelungen sind unzureichend. Damit könnten die Kinder frühzeitig an die Nutzung des ÖPNV herangeführt werden. Die Leistungsfähigkeit des Kurpfalzkreisels für den ÖPNV ist weitgehend erschöpft. Statt der Erstattung von Parkgebühren sollte der Einzelhandel besser ÖPNV-Tickets erstatten.

Thema: Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Kfz-Verkehr diskutiert. Hauptdiskussionpunkte waren Schaffung von Anreizen zum Pkw-Verzicht, Einrichtung Quartiersgaragen und der Problematik von Kontrollen.

Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen

- Es wird vor allem der **Parksuchverkehr** kritisch gesehen, den man mit folgenden Aspekten begegnen kann:
 - o Anspruch der Bewohnerinnen und Bewohner mindern, den Stellplatz vor der Tür zu erwarten
 - o Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerinnen und Bewohner
 - o Überlegungen zu Superblocks oder ähnlichen Lösungen
 - o Einbahnstraßenregelungen (ausreichende Fahrgassenbreite und Gewährleistung Parkraum)
- Einige Überlegungen hinsichtlich **Quartiersgaragen** wurden geäußert, u. a. Nutzung von Parkplätzen der örtlichen Supermärkte, bestehende Parkplätze, dezentrale Neuschaffung etc. Bei Schaffung von Parkbauten ist zu beachten, dass keine Angsträume entstehen.
- Die Überlegung der Umsetzbarkeit der Neuorganisation/Aufwertung der **Industriestraße** kam zur Sprache.

- Es wird der **Ausbau von CarSharing** angeregt. Dafür sind entsprechende Stellplätze erforderlich für standortgebundenes CarSharing – diese sind begrenzt. Bei nicht standortgebundenem CarSharing werden fehlende Parkmöglichkeiten im Gebiet als Problem gesehen. Welche Lösungen kann man dafür anbieten? Wäre ein Austausch mit CarSharing-Anbietern hier sinnvoll? Wie kann eine langfristige Stellplatzgarantie für CarSharing gewährleistet werden? Auch beachten: Ausbau E- Ladesäulen.
- **Umordnung/Neuorganisation von Straßenräumen** wurde in verschiedenen Themenbereichen angesprochen, z. B. Prüfung/Schaffung von autofreien Straßen, Fahrradstraßen oder Schulstraßen (Schulen mitnehmen). Konkrete Vorschläge kamen für die Lange Rötterstraße; hier: die Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes (Prüfung der Verkehrsfunktion ist dabei erforderlich) und Alter Meßplatz/Erschließung für Fuß- und Radverkehr.

Ergänzende Themen:

- Es wurde die Idee des **Stellplatzsharings** geäußert, tags Lieferzone, nachts Bewohnerparken.
- Es kam die Frage, ob und welche **Anreize man für den Pkw-Verzicht** setzen kann (kostenloses ÖPNV-Ticket) – alternativ stellen die Angebote CarSharing, Mobilitätsmanagement und attraktive ÖPNV-Erschließung bereits einen Anreiz dar. Diese Punkte sind bereits im Masterplan enthalten.
- In verschiedenen Planungen kommt es gehäuft zu **Interessenkonflikten Bewohner*innen vs. Gewerbe**, die in den verschiedenen Planungen behandelt werden müssen.
- **Kontrollen** hinsichtlich der Einhaltung Parkverbote (im Kreuzungsbereich: Frankfurter Hüte vs. Barrierefreiheit etc., Zufahrten, verbleibende Fahrgassenbreite) waren ein großes Diskussions-thema.
- Als großes Problem in der Neckarstadt wird **Lkw-Parken und Wohnmobilparken** in Wohngebieten allgemein, speziell am Neuen Meßplatz gesehen. Ist die Schaffung eines gut erreichbaren Autohofes sinnvoll mit Unterbindung des Parkens auf dem Neuen Meßplatz?
- Bei der Beachtung der erforderlichen **Berücksichtigung der Umwelteinflüsse** ist gefühlt ein zu langsames Agieren bei der Kreativität und Umsetzung von Maßnahmen, die die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen, zu verzeichnen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich **mehr Bürgerbeteiligung**, d. h. Aufklärung bei Projekten der Stadt, auch zum Mobilitätsplan – aber auch zu konkreten Planungen ohne auf das konkrete Format, die konkrete Planung einzugehen. Die Botschaften müssen positiv kommen/nicht Entfall Stellplätze - sondern Schaffung Lebensqualität.
- **Themen, die nicht unbedingt zum Kfz-Verkehr gehören:**
 - o Schaffung von gesicherten Fußgängerquerungen (Schulwege, Kreuzungsparken, Barrierefreiheit)
 - o Fahrradabstellanlagen auch für Lastenräder denken
 - o Gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder und weiterdenkend Parkzonen für Fahrräder

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Möglichkeiten zur Minimierung des Parksuchverkehrs
- Einrichtung von Quartiersgaragen könnte ein Aspekt bei der Minderung des Parkplatzproblems sein
- Ausbau von CarSharing als ein Aspekt für freiwilligen Privat-Pkw-Verzicht

- Ansätze von Neuorganisation von Straßenräumen für eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität
- Lkw- und Wohnmobilparken ist ein großer Negativpunkt in der Neckarstadt
- Kontrollen sind zwingend erforderlich in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens

Thema: Fußverkehr / öffentlicher Raum

In zwei Runden wurden die Themen Fußverkehr und öffentlicher Raum diskutiert. Als Input wurden jeweils die unterschiedlichen Planungen zum Fußverkehr und zum öffentlichen Raum in der Neckarstadt 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 Maßnahmenbündel und Ergänzungen

- **Fehlende Sauberkeit im öffentlichen Raum** ist ein grundsätzliches Problem, das von allen Teilnehmenden angemerkt wurde.
- Radfahren, insbesondere in den Quadraten, sei zu gefährlich, Radfahrende werden angefeindet, insb. von Fahrenden mit großen Autos. Es braucht eine **Kampagne für ein besseres Miteinander** im Straßenverkehr und eine klare Kommunikation der Verkehrsregeln.
- Die Teilnehmenden würden sich wünschen, dass **Maßnahmen besser kommuniziert** werden, damit das Bewusstsein dafür gestärkt wird, dass die Stadt aktiv ist. Dazu könne auch die öffentlichkeitswirksame Umsetzung von eher **temporären Maßnahmen** genutzt werden, wie zum Beispiel der stärkere Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays oder die Markierung von Halteverbotszone an Kreuzungen vor einem dauerhaften Umbau.
- 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.
- In der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger handelt die Verwaltung oft widersprüchlich und nicht mit einer Stimme, wenn zum Beispiel Baustellen scheinbar nicht koordiniert sind oder Planungsansätze von der einen Behörde befürwortet von der anderen aber nicht genehmigt werden. Es wird auf die Notwendigkeit **einer besseren Abstimmung innerhalb der Verwaltung** hingewiesen.
- Grundsätzlich sei das Parken im öffentlichen Raum zu billig, dadurch entstünden keine Anreize, den PKW auf dem eigenen Grundstück oder in einem Parkhaus zu parken. Es wird darauf hingewiesen, dass das **Parkhaus der Neckar bebauung** noch über ungenutzte Kapazitäten verfügt.
- Die Teilnehmenden merken an, dass **Rad- und Fußverkehr besser visuell und baulich voneinander getrennt** sein sollten, da es sonst häufig zu unklaren Situationen käme.

Konkrete Hinweise:

- Der **Bike&Ride**-Platz am Neuen Meißplatz ist unsicher, Räder wurden dort schon häufiger gestohlen. Die Sicherheit der Anlage muss verbessert werden.
- Der Gedanke, den öffentlichen Raum stärker zu begrünen und thematisch zu optimieren wurde begrüßt, insbesondere eine **Begrünung der Haltestellen** am Alten Meißplatz wurde diskutiert.

- Die **Kreuzung Untermühlastraße/Waldhofstraße** wurde als „chaotisch“ und insbesondere für ältere Menschen als sehr unübersichtlich beschrieben, Ampelschaltungen seien zu kurz und es fehlten Querungsmöglichkeiten.

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Die bessere Verkehrsüberwachung wird als Voraussetzung gesehen, damit Regeln besser eingehalten werden.
- Kampagnen müssen Maßnahmen und (neue) Verkehrsregeln besser kommunizieren.
- Grundsätzlich müsse das Parken besser organisiert und bestehende Parkplatzkapazitäten auch in Parkhäusern besser ausgenutzt werden.
- Sichtbare, ggf. auch temporäre Maßnahmen im öffentlichen Raum sollten deutlich machen, dass die an gewissen Orten Stadt aktiv ist.

5. Abschluss

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann bei den Teilnehmenden für die Mitarbeit und anregenden Diskussionen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Teilnehmenden ihre E-Mail-Adresse 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. Im 1. Quartal 2024 erfolgt dann der Beschluss des Masterplan Mobilität durch den Gemeinderat.

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: proloco, IVAS, orange edge und vcdb