





- I Arbeite visuell
- II Nur einer spricht
- III Fördere verrückte Ideen
- IV Stelle Kritik zurück
- V Quantität ist wichtig
- VI Bleib beim Thema
- VII Bäume auf den Ideen anderer auf

X Wie können wir...
In einer geschäftlichen
Lage von Stoffen
den Komplex?

Wie können wir...
In der Produktion
die Leistung steigern
und die Inflation
vermindern?

Wie können wir...
Einen für Produktion
in Amerika liefern
günstiger machen?

Stapel Größe
C für
Lagerhaltung
bei der
Produktion

Wie können wir...
C für
Lagerhaltung
bei der
Produktion

Wie können wir...
C für
Lagerhaltung
bei der
Produktion

Wie können wir...
C für
Lagerhaltung
bei der
Produktion

Foto: Mario Timm, 2017

A woman in a maroon top stands at the front of a room, presenting to a group of people. A large white projection screen is behind her. In the foreground, a man in a light blue shirt is leaning forward, looking intently at the screen. A woman with blonde hair and glasses is also looking towards the screen. The room has a painting on the wall and a desk with a laptop in the background.

4. Arbeitsgruppe ‚Mobilität‘

Wie gestalten wir eine nachhaltige und komfortable
Mobilität in Mannheim?

Mobilität – Wie gestalten wir eine nachhaltige und komfortable Mobilität in Mannheim?

Einen Schritt zurück: Wurden in der Zwischenzeit neue Dinge herausgefunden? Welche bisherigen Ergebnisse müssen weiter geschärft werden?

Basierend auf der in UrbanLab#2 generierten Erkenntnis, dass insbesondere die Brücken ein zentrales Problem für die Verkehrsteilnehmer*innen in Mannheim sind, wurden hierzu Beobachtungen an zwei Brücken durchgeführt – jeweils mit einem Fokus auf Fuß- und Radverkehr, da angenommen wurde, dass insbesondere für diese Verkehrsarten die Situation an den Brücken verbessert werden müsste. Die Eindrücke aus den Gesprächen vor dem UrbanLab#2 konnten durch die Beobachtungen zumindest teilweise bestärkt werden, wobei die Situation zwischen verschiedenen Brücken erheblich variiert.

- Friedrich-Ebert Brücke: Hier ist die Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen weitgehend unproblematisch. Eine gerade und direkte Wegeführung und breite Wege ermöglichen eine klare Orientierung und bieten eindeutige Querungsmöglichkeiten. Allerdings muss man auch hier schon im Vorfeld die genaue Strecke kennen.

Konflikte ergeben sich teilweise zwischen Rad- und Fußverkehr, da eine klare Wegetrennung fehlt.

- Kurpfalzbrücke: Die Brücke mündet an beiden Seiten in platzartige Situationen, was die Orientierung und Wegeführung für den Rad- und Fußverkehr sehr stark negativ beeinflusst. Erschwert wird die Lage durch eine funktionale Überlagerung verschiedener Verkehrsarten. Viele Menschen nehmen Abkürzungen, da die offiziell vorgesehene Wegeführung recht große Umwege oder die Benutzung einer Unterführung mit sich bringen würde. Hier wird deutlich, dass sich die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer*innen sehr klar dem motorisierten Verkehr unterordnen und dadurch Komfort- (und Sicherheits-)Einbußen hinnehmen müssen.

Neben der Beobachtung wurde ein weiteres Gespräch geführt, das in Kombination mit Ergebnissen aus vorherigen Gesprächen und den

Beobachtungen folgende neue Erkenntnis und Persona hervorgebracht hat:



Anne, 29 Jahre

- » Wohnt in Mannheim, innenstadtnah
- » Macht fast alle Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß
- » Findet insbesondere in der Innenstadt die Radwege schlecht

Unsere Perspektive auf Anne (Point-of-View)

- » Wir trafen Anne.
- » Wir waren erstaunt festzustellen, dass sie zwar im Alltag mit dem Fahrrad fährt, es aber eigentlich als unsicher, voller Hürden und als das geringste Übel wahrnimmt.
- » Es wäre hilfreich für sie, wenn die Politik den Radverkehr durch eine gerechtere Raumaufteilung fördern würde und es so eine bessere Infrastruktur und mehr Kontrollen (v. a. von Falschparker*innen auf den Radwegen) gäbe.

Ideation: Ideengenerierung

Aus den bisher erarbeiteten Ergebnissen der Define-Phase (auch aus UrbanLab#2) wurden vier Brainstorming-Fragen erarbeitet und zu zwei Fragen jeweils Lösungsideen entwickelt:

Wie können wir zu einer gerechteren Aufteilung von Straßenraum kommen?

Bauliche Lösungen:

- Überbrückung/Unterführung
- Verkehrsnahtlöcher für Fußgänger*innen und Radler*innen „überbrücken“ (z. B. „Kurfalzkreisel“ wie Hovenring in den Niederlanden)
- Unterführungen nur für motorisierten Individualverkehr (darüber Parks, öffentliche Plätze, ÖPNV); „oben leben, unten fahren“
- Luisenring Unterführung

Autofreies Zentrum

- Zunächst zeitweise (z. B. am Wochenende) und räumlich begrenzt (z. B. bestimmte Straßen) autofrei

- Während autofreier Zeit „Zweckentfremdung“ des Straßenraums
- Radfahrer*innen und Fußgänger*innen markieren ihre Wege → Räume mit besonders hoher Frequentierung werden schrittweise autofrei
- Kein Durchgangsverkehr in den Quadraten; Zufahrt nur für Anwohner*innen

Straßenaufteilung

- Klare Trennung der Verkehrarten, insbesondere Rad- und Autoverkehr; auch bauliche Trennung von Radwegen
- Grün als Raumteiler
- Fahrradautobahn
- Shared Space
- Bordsteine verschwinden lassen und Straße zurückerobern

Kampagne/Öffentlichkeitsarbeit

- Mehr Respekt gegenüber allen Verkehrsteilnehmer*innen muss das Ziel sein
- Mehr Verständnis gegenüber nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

- Öffentlichkeitskampagne
 - » z. B. „Was willst du aus deinem Raum machen?“ → jede*r darf eine bestimmte Fläche nach der eigenen Vorstellung gestalten
 - » z. B. „auf dem Fahrrad des Anderen fahren“ → Verständnis entwickeln
- Umnutzung von Parkplätzen durch „Schönes“

Mobilitätsalternativen

- Grüne Mobilitätsstationen
- Mobilität am/mit Fluss → Wassertaxi

Ordnungspolitische/regulatorische Ansätze

- Hohe Geldstrafen für zugeparkte Radwege
- Striktes Parkraummanagement (Parken muss teuer werden); weniger Parken auf engen Straßen in der Innenstadt
- 2-Personen-Spur
- Helmpflicht für Radfahrer*innen
- Anreize für „Nicht-Auto-fahren“ setzen oder Autofahren teurer machen

Wie können wir die flexible und einfache Nutzung und Kombination alternativer Mobilitätsangebote ermöglichen?

Hierzu wurden folgende Lösungsideen gesammelt, wobei insbesondere der Bereich Tickets, Tarife und Apps im nächsten UrbanLab noch weiter vertieft werden soll:

Tickets, Tarife und Apps

- Einfache Tarife für alles
- Kosten verknüpfen und damit senken
- App starten beim Losfahren, beenden bei Ankunft; Eine Rechnung für Mobilität am Monatsende
- Aufladbares Prepaid-Ticket für weniger technikaffine Personen
- Eine App für alle Angebote
- Kostenlose Nutzung

Verkehrserziehung, Mobilitätsmanagement

- Unternehmen könnten bestimmte Mobilitätsarten belohnen; solche Unternehmen könnten steuerlich entlastet werden
- Mobilitätserziehung in der Schule
- Mobilitätspaten, z. B. für „nicht mobile“ Nachbar*innen

- Meeting points/Mobilitätsstationen

Ehrenamt und kommunaler Service

- Kommunaler Shuttle Service
- Bürgerbus, Ehrenamtliche bieten Fahrdienste an (z. B. für Vororte)
- Sammeltaxi

Weitere Fragen, zu denen bisher keine Lösungsideen gesammelt wurden sind:

Wie können wir „Raum“ für Privatsphäre im öffentlichen Verkehr schaffen?

Wie können wir an den Emotionen der Autofahrer*innen ansetzen und eine Imageveränderung herbeiführen?

Ideenkonkretisierung durch schnelles Prototyping

Aus dieser vielfältigen Sammlung wurden drei Ideen zur Frage der gerechteren Raumverteilung ausgewählt und durch Prototypen erfahrbar gemacht:

„Die Fahrradautobahn“

Sie führt in einem Ring um die Innenstadt. Die Spur ist von der Pkw-Spur durch Bäume getrennt. Bordsteine sind ebenerdig/abgesenkt. Die Innenstadt ist nur für Rad- und Fußverkehr offen, Pkw müssen in unterirdischen Parkhäusern abgestellt werden. An den Parkhäusern gibt es Leihfahrradstationen. In regelmäßigen Abständen gibt es auf dem Ring ÖPNV-Haltestellen, die auch als Übergang für Fußgänger*innen dienen.

„Die autofreien Quadrate“

- Schritt 1: Autofrei im Bestand, zeitweise Autofreiheit und auf bestimmte Bereiche begrenzt
- Schritt 2: Erweiterung der autofreien Zone und Umbau erster Gebiete (aus Phase 1) zu Shared Space
- Schritt 3: Teilzeitliche komplette autofreie Innenstadt, restriktive Ausweitung von Strafen für motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Schritt 4: Vision „Grüne Innenstadt“ – Aktionsräume für Alle

Parallel zur schrittweisen Autofreiheit soll eine Kampagne gestartet

werden: „Welcher Raum könnte aus deiner Straße werden?“ → Werkstatt mit Bewohner*innen

Weiterhin sollen alternative Mobilitätsoptionen zum MIV ausgebaut und bewertet werden.

Die Kampagne „Mehr Platz zum Leben“

Parkraum einnehmen und umnutzen, z. B. durch Aufenthaltsflächen oder eine mobile Barkampagne. Daneben Kampagne zu falsch parkenden Pkw.

Obwohl die einzelnen Lösungsideen unabhängig voneinander gewählt und in Prototypen umgesetzt wurden, wurde schnell klar, dass die Kombination aller drei Bausteine und eine entsprechende Anpassung ein sinnvoller Schritt wäre.

Die Teilnehmer*innen waren sich allerdings auch einig, dass viele in den Gesprächen genannte Bedarfe durch diese Lösungsideen noch nicht direkt angesprochen werden. Daher sollen im nächsten UrbanLab auch die Ideen im Bereich Tickets,

Tarife und Apps weiterentwickelt werden.

Wie können wir die flexible und einfache Nutzung und Kombination alternativer Mobilitätsangebote ermöglichen“ weiterentwickelt werden.



Fotos: Erstes Prototyping der Gruppe Mobilität, Mario Timm, 2017



HOT

NOT



X Was können wir...
zu einer geschickteren
Erfassung von Daten
kommen?

Handwritten notes on a yellow sticky note.

Handwritten notes on a green sticky note.

Handwritten notes on a blue sticky note.

Handwritten notes on a yellow sticky note.

Handwritten notes on a yellow sticky note.

Handwritten notes on a blue sticky note.

Handwritten notes on a blue sticky note.

Handwritten notes on a blue sticky note.

Handwritten notes on a yellow sticky note on the table.

Handwritten notes on a pink sticky note on the table.



Foto: Wasserturm, Domenik Rossbach/Stadtmarketing Mannheim, 2011

**Mannheim
im Fokus:
MOBILITÄT**

Zu Fuß gehen in den Quadraten

Die Stadt Mannheim nahm im Herbst 2015 an einem „Fußverkehrs-Check“ des Landes Baden-Württemberg teil, der modellhaft in zwei Gebieten durchgeführt wurde. In Neckarau und der Mannheimer Unterstadt (Innenstadt) fanden Stadtteilrundgänge und Workshops statt, zu denen Politik, Verwaltung und Bürger*innen verschiedener Interessensgruppen (Mobilitätseingeschränkte, Senior*innen, Eltern mit Kindern, Bürger- und Gewerbevereine usw.) eingeladen waren. Der Fußverkehrs-Check zeigte fünf Handlungsfelder auf, die dazu beitragen den Fußverkehr zu verbessern.

◇ *Den Abschlussbericht des Fußverkehrschecks finden Sie im Bürgerinformationssystem der Stadt Mannheim, Beschlussvorlage (und Anlagen) V401/2016.*

Seitens der Verwaltung wurde das Thema „*Verbesserung für Fußgänger durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs*“ herausgegriffen. Es folgte eine Untersuchung des „ungeordneten Gehwegparken und der Situation des Fußverkehrs in den Quadraten“.

Die Straßenräume wurden nach unterschiedlichen Kriterien analysiert, wie z. B. Fußgängeraufkommen und nutzbare Gehwegbreite. Am Ende wurden drei „Modellbereiche“ aufgezeigt:

- » Westliche Unterstadt in G2/F2 und G2/G3 (Marktplatz, Richtung Synagoge)
- » Östliche Unterstadt zwischen S3/S4 und R3/R4
- » Parallele zur Kunststraße M3/N3 bis N5/M5

Um eine Verbesserungen für Fußgänger zu erreichen wurden drei einfache Maßnahmen vorgeschlagen:

- » die Parkstände einseitig auf der Fahrbahn markieren
- » auf der anderen Seite mit Beschilderung und baulichen Maßnahmen (Pollern, Leuchten) das Gehwegparken verhindern
- » in den drei Bereichen müssten insgesamt ca. 50 Parkmöglichkeiten aufgegeben werden, davon sieben reine Bewohnerparkstände.

Parken in den Quadraten – für Autos

Derzeit gibt es in den Quadraten ca. 4.238 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Davon wird bei ca. 35 % sogenanntes ungeordnetes Gehwegparken praktiziert. D. h. dort sind die Parkbereiche für Autos weder mit einer Markierung noch durch die bauliche Gestaltung vorgegeben, was zu Beeinträchtigungen für Fußgänger*innen führen kann

◇ *Beschlussvorlage V401/2016 „Fußverkehrs-Check“, Stadt Mannheim*

Es gibt 24 Parkhäuser in den bzw. direkt an den Quadraten und weitere neun Parkhäuser sind innenstadtnah (z. B. Neckarstadt oder Jungbusch).

◇ *MPB - Mannheimer Parkhausbetriebe,
www.parken-mannheim.de*

Parken in den Quadraten – für Fahrräder

Es gibt 900 innerstädtische Stellplätze für Fahrräder in den Quadraten. Eine Übersichtskarte der „Fahrradabstellanlagen“ in den Quadraten gibt es hier.

Das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof bietet bis zu 400 Stellplätze. Öffnungszeiten: rund um die Uhr.

Preise: Tageskarte für 1 €, Monatskarte für 10 €, Jahreskarte für 60 €.

Übrigens wurde mit dem Fahrradparkhaus in Mannheim die erste Fahrradstation in ganz Baden-Württemberg eingerichtet – im Jahr 1997.

◇ www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/fahrrad-parken

Fahrradfahren in Mannheim – was wird gemacht?

Folgende größere Maßnahmen wurden im Rahmen des 21-Punkte-Programms bislang umgesetzt (Auswahl):

- » Lückenschluss Bismarckstraße (Fertigstellung Herbst 2016)
- » Lückenschluss Teil 1 Friedrich-Ebert-Straße (2016)
 - » stadtweite Rad-Wegweisung Stadtteile südlich des Neckars (2015)
 - » Lückenschluss Röntgenstraße (2015)
- » Fahrradstraße Berliner Straße (Fertigstellung Frühjahr 2017)
- » Öffnung Einbahnstraßen Neckarstadt-West (2015) und westliche Unterstadt (2016)
 - » Sanierung Radwege (Renzstraße (2014), Reichskanzler-Müller-Straße, Neckartalradweg, Veloroute Rhein)

- » Lückenschlüsse Radfahrstreifen Friedrichsring/
Goethestraße (2014)
- » Erneuerung/Verbesserung Radverkehrsführung
Käfertaler Straße (ab 2014)
- » Lückenschluss Radfahrstreifen Friedrichsplatz/
Kunsthalle (2014)
- » Fahrradstraßen Mönchwörthstr./K.-Ladenburg-
Str./Stephanienufer/Rollbühlstr./Stettiner Str.
(2013/2014)
- ◇ www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/massnahmen

Folgende Maßnahmen stehen demnächst an:

- » Verbesserung der Querung Goethestraße bei der
Verbindung Berliner Straße – Nationaltheater
(Umsetzung bis Frühjahr 2018)
- » Stetige weitere Sanierungen von Radwegen
- » Stetiger Ausbau von Fahrradabstellanlagen im
gesamten Stadtgebiet
- » Lückenschluss Friedrich-Ebert-Straße (Umsetzung
geplant f. 2018)
- » Umbau Tattersallstraße zur Fahrradstraße
(Umsetzung geplant f. 2019)
- » Weitere Öffnung von Einbahnstraßen in der City
(Umsetzung geplant ab 2018)
- » City-Lückenschlüsse Augusta-Anlage, Luisenring,
Parkring, Kaiserring (ab 2018ff)
- » Projekte zur verbesserten Führung an Kreuzungen
und Knotenpunkten (ab 2018ff)
- ◇ www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/massnahmen

Fahrradstraßen in Mannheim

Eine Fahrradstraße ist eine ausdrücklich für Radfahrer vorgesehene Straße. Mit dem Konzept der Fahrradstraßen möchte die Stadt Mannheim bestehende Radhauptverbindungen verdeutlichen und den Radverkehr in diesen Straßen komfortabler und sicherer machen.

Folgende Fahrradstraßen gibt es in Mannheim:

- » Schlossgartenstraße (bei Hbf): Verbindung Hbf - Schneckenhof
- » Mönchwörthstraße in Neckarau (seit 2013): Drais-Route
- » Karl-Ladenburg-Straße in Neuostheim (seit 2013): Fahrradachse Feudenheim / Neckartal-Radweg / Neuostheim
- » Stephanienufer im Lindenhof (seit 2013): Velo-Route Rhein
- » Rollbühlstraße, Seitenarm in Käfertal (seit 2014): Verbindung Innenstadt – Käfertal – Viernheim – Weinheim
- » Stettiner Straße auf der Schönau (seit 2015): Verbindung Innenstadt – Sandhofen – Lampertheim
- » Berliner Straße in der Oststadt (seit 2017): Verbindung Hbf – Wasserturm – Neckartal-Radweg/Friedrich-Ebert-Brücke

Weitere geplante Fahrradstraße:

- » Tattersallstraße (Schwetzinger Vorstadt)

◇ www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/fahrradstrassen

Fahrradmarketing/fahrradfreundliche Mobilitäskultur, u. a.

- » Aktionen zum Radjubiläum 2017, z. B.
Projektwettbewerb siehe www.monnem-bike.de
- » Bürgerstadtplan mit umfassendem Radwegenetz
(Neuaufgabe 2017)
- » RadKULTUR-Modellstadt des Landes Baden-
Württemberg (2012/2013) (www.radkultur-bw.de)
- » Mitmach-Wettbewerb "Mach Radwerbung" im
Rahmen der RadKULTUR (2013)
- » Neuaufgabe des Bürgerstadtplans mit umfassendem
Radwegenetz (Frühjahr 2013/ 2009)
- » eigene Mitmach-Fahrrad-Aktion "Mannheim gibt
Kette" (www.mannheim-gibt-kette.de) (seit 2012)
- » Öffentliche kostenlose FahrradCHECKs im Rahmen
der RadKULTUR (seit 2012)
- » Ausbau Modellprojekt Fahrrad-Verkehrspädagogik
an Mannheimer Schulen mit ADFC Rhein-Neckar
(seit 2011)
- » Einweihung und Ausweisung einer „Drais-Route“
(2010)
- » Einführung des Mannheimer „Radsalons“ als
jährliche Fahrrad-Messe in der Innenstadt (seit
2009)
- » Gründungsmitglied der AG fahrradfreundliche
Kommunen Baden-Württemberg (seit 2009)
- ◇ www.mannheim.de/de/service-bieten/verkehr/radfahren-in-mannheim/massnahmen

Quadrate autofrei!

Anlässlich des 200-jährigen Fahrradjubiläums sollten für das Wochenende „MONNEM BIKE – das Festival“ die gesamten Quadrate autofrei sein. Am Ende stand ein Kompromiss, bei dem verschiedene Straßen und Plätze für den motorisierten Verkehr gesperrt waren, die Parkhäuser in der Innenstadt aber alle erreichbar waren. Eine Karte zur Übersicht der Sperrungen finden Sie hier:

◇ <http://monnem-bike.de/wp-content/uploads/2017/05/Monnem-Bike-Stadtplan-korr.pdf>

STADT MANNHEIM ²

Stadt Mannheim
Referat Strategische Steuerung
Rathaus E5
68159 Mannheim
www.mannheim.de

inter3
INSTITUT FÜR RESSOURCENMANAGEMENT

inter 3 GmbH
Institut für Ressourcenmanagement
Otto-Suhr-Allee 59
10585 Berlin
www.inter3.de

Technische
Universität
Berlin



Institut für Stadt-
und Regionalplanung
Fachgebiet Bestandsentwicklung
und Erneuerung von
Siedlungseinheiten
www.isr.tu-berlin.de

www.migrants4cities.de

Mannheim/Berlin 2017