

Migrants **4**  
Cities



Willkommene Perspektiven

**UrbanLab#5: Testing**  
Dokumentation



Foto: Mario Timm, 2017



## 4. Arbeitsgruppe „Mobilität“

Wie gestalten wir eine nachhaltige und komfortable  
Mobilität in Mannheim?

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

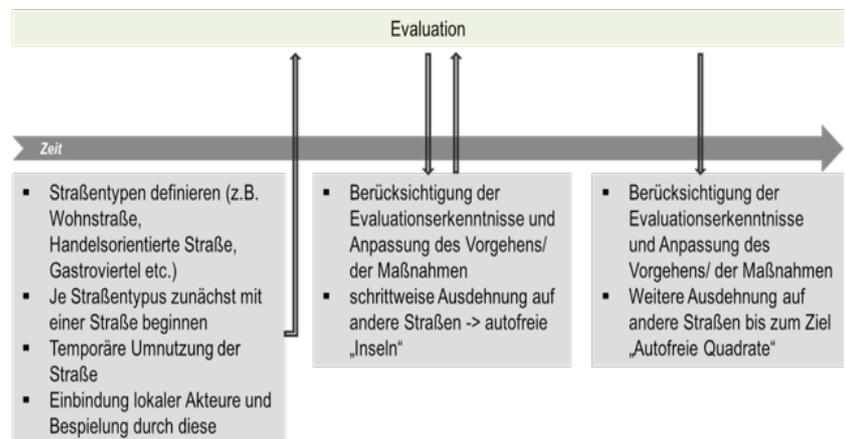
## Was haben wir aus dem vergangenen Prototyping gelernt? Weiterentwicklung der Idee und des Prototyps

Bei der Reflektion und Diskussion der Testing-Ergebnisse des vorherigen UrbanLab#4 wurde deutlich, dass die Idee der autofreien Quadrate ein geeigneter Weg ist, andere Formen der Raumaufteilung zu erproben und ein neues Bewusstsein für die verschiedenen Funktionen des öffentlichen Straßenraums zu erzeugen. Allerdings wurden gleichermaßen die Hürden deutlich, die mit diesem Ansatz verbunden sind, weshalb die frühzeitige Einbindung relevanter Akteure wie dem Einzelhandel, der IHK, verschiedener Verwaltungsabteilungen und Interessenvertretungen als zentraler Erfolgsfaktor bewertet wird. Ergänzt wurde von den Teilnehmer\*innen, dass man an viele Aktivitäten anknüpfen kann, die in der Stadt ohnehin laufen bzw. gelaufen sind. Hierzu gehören die Erfahrungen mit dem autofreien Wochenende im Rahmen von Monnem Bike und existierende Konzeptionen, die damit in Verbindung stehen, wie beispielsweise die Nutzung der Parkhäuser während der teilweisen Straßensperrung. Die bequeme Erreichbarkeit der Innenstadt wurde

nochmals thematisiert. Dabei wurde deutlich, dass beim innerstädtischen Einkauf vor allem auch Erlebnisse gesucht werden, was gerade eine alternative Straßennutzung ermöglichen und fördern könnte. Dies zeigt sich auch darin, dass insbesondere Aktionen mit Event-Charakter bei den Kund\*innen und beim Einzelhandel besonders gut ankommen. Ebenfalls im Zusammenhang mit einer bequemen Erreichbarkeit wurde das Thema Park & Ride als mögliche Alternative bei zeitweisen (eventbedingten) Sperrungen besprochen,

wobei allerdings ökonomische Grenzen seitens der Verkehrsbetriebe deutlich wurden.

Das schrittweise Vorgehen mit temporären Maßnahmen wurde ergänzt um den Gedanken, dass in verschiedenen „Straßentypen“ (z. B. Wohnstraßen, Straßen mit Handel) mit jeweils verschiedenen Akteuren vor Ort (z. B. Anwohner\*innen, Gewerbetreibende) der öffentliche Straßenraum entsprechend unterschiedlich bespielt werden sollte. Zudem sollen das Vorgehen und die geplanten Maßnahmen konti-



Schrittweise Prozess der Gruppe Mobilität (Grafik: Susanne Thomaier, 2017)

nuierlich evaluiert und basierend darauf weiterentwickelt werden. Der schrittweise Prozess ist wesentlicher Bestandteil der Idee und in der Abbildung dargestellt.

Der bereits existierende Prototyp (Papp-Modell einer Straßenumnutzung am Beispiel der Kunststraße) wird zusammen mit dem Prozessablauf als Grundlage für das neue Testing verwendet.

## Testing

### Positive Punkte

- Idee wird grundsätzlich begrüßt
- Schließfächer zur Zwischenlagerung von Gepäck/Einkäufen
- Hoher Anteil von Gewerbe in der Kunststraße – im Vergleich zu anderen, eher durch Wohnen geprägten Straßen
- Umsetzung in zentralen Lagen schafft mehr Aufmerksamkeit
- Umsetzung zunächst tageweise, dann häufiger und schließlich dauerhaft
- Dauerhafte Autofreiheit wäre erstrebenswert, aber schwierig, daher erst nur an bestimmten Wochenenden, um zu testen, auszuwerten und Akzeptanz zu

steigern

- Bespielung der Räume durch die Gewerbetreibenden
- Einschränkung des ruhenden Verkehrs: der ruhende Verkehr ist in den Quadraten ein größeres Problem als der fahrende Verkehr
- Vermeiden von Falschparken durch Bespielung der Straßen

### Negative Punkte

- Es ist mit großen Widerständen zu rechnen
- Probleme waren schon bei Monnem Bike wegen eines Tages Sperrung enorm
- Große Hürden sind auch bei der Stadt Mannheim zu erwarten, vor allem wenn es um Begrünung geht: fehlende Unterstützung und Ressourcen, teilweise schwieriges Zusammenspiel von bürgerschaftlichem Engagement und Stadt bei Baumscheibenbegrünungen
- Parkhäuser sind als Parkplätze für einige Nutzer\*innen unattraktiv: „Ich mag Parkhäuser nicht“, denn sie werden als teuer, eng und unheimlich wahrgenommen

- Bei temporärer und räumlich begrenzter Sperrung wird sich der Verkehr verlagern und in anderen Straßen zu erhöhten Belastungen führen

### Offene Fragen

- Lastenrad ist nur für maximal 5–10 km geeignet
- Wie attraktiv ist das Konzept für Wohnstraßen bzw. erzeugt die Umsetzung dort ausreichend Aufmerksamkeit?
- Wie löst man ein konfliktfreies Zusammenspiel von Rad- und Fußverkehr? Funktioniert Shared Space oder lieber klare Trennung von Rad- und Fußverkehr?
- Shared Space Erfahrungen aus anderen Städten auswerten
- Wo parken die Anwohner\*innen?

### Neue Anknüpfungspunkte/Ideen

- Mögliche Ideen für Wohnstraßen (z. B. C7/B6): Begrünung; Tische, Stühle, Bänke (bequem und kommunikativ) für gemeinsames Beisammensein und nachbarschaftlichen Austausch; Möblierung ggf. in Zusammenspiel mit Gastronomie; „white dinner“

- Weitere geeignete Orte:
  - » Marktstraße
  - » Fressgasse → hier existieren ohnehin schon Planungen der Stadt, an die man sich ggf. andocken könnte
- Riksha, Ruftaxi oder Dolmuş für Wege innerhalb der Innenstadt integrieren
- Beispiel Heidelberg: Hier haben die Anwohner\*innen spezielle Genehmigungen, um in die Innenstadt fahren zu dürfen → ggf. ist diese Radikalität nötig
- Openair-Kino auf der Straße ist interessant, aber ggf. besser für Plätze oder Parks geeignet
- Belieferung der Geschäfte sicherstellen → zu bestimmten Zeiten ermöglichen und/oder Alternativen zur Belieferung per Pkw/Lkw schaffen
- Bei den angebotenen Lastenrädern auch E-Lastenräder bereitstellen → könnte technikaffine Autofahrer\*innen ansprechen
- Im Sommer starten, um Belebung der Straßen sicherzustellen
- Beispiel Montreal: schrittweise Ausdehnung autofreier Straßen in der Innenstadt; das erste Jahr einer autofreien Straße wird dabei immer als Probelauf angesehen; nach einer Evaluierung wird entschieden, ob die Straße dauerhaft autofrei bleibt
- Wo passend, auch Sportangebote integrieren (z. B. Tischtennis, Schach, Boule, Yoga)
- Wo passend, Markt mit regionalen Produkten und Verkostungen integrieren
- Zur Lösung der möglichen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr: parallel zu „bespielten“ Straßen könnten „Fahrradstraßen“ oder „Fahrradschnellwege“ implementiert werden, um dort zügiges Vorankommen zu ermöglichen, während auf den anderen, bespielten Straßen (wie bspw. der Kunststraße) der Fokus auf Aufenthalt und Erlebnis liegt
- Durchgangsverkehr abzuschneiden ist das zentrale Ziel, Parkhäuser könnten weiter erreichbar bleiben
- Lastenrad kostenfrei für Leute anbieten, die vor Ort einkaufen (z. B. mit Code auf Einkaufsquittung kann man Rad kostenfrei ausleihen)

- Erst Fokus auf gewerblich genutzte Straßen (z. B. Kunststraße und Fressgasse) legen, später Wohnnebenstraßen
- Mehrwert für Wohnstraßen schaffen durch Begrünung und Bäume, insbesondere wegen großer Hitze im Sommer

### Wie geht es weiter?

Die Gruppe nimmt aus dem Testing zahlreiche wertvolle Hinweise mit, die in weiten Teilen mit in die Überarbeitung der Konzeption aufgenommen werden.

Der Prototyp selbst soll vom Papp-Modell einer beispielhaften Straßenumnutzung in zwei Richtungen weiterentwickelt werden:

- Video mit 3D-Modell, um zu zeigen „so soll es werden“ bzw. „so könnte es aussehen“ (hierfür kann ggf. auch auf Bild- und Video-Material von Monnem Bike zurückgegriffen werden)
- Konkrete Ideen für mobile „Beispielungselemente“, um diese im Frühjahr auf die Straße zu bringen (ggf. in Verbindung mit anderen geplanten Aktionen der Stadt)



Foto: Testing der Gruppe Mobilität, Mario Timm, 2017



Fotos: Testing der Gruppe Mobilität, Mario Timm, 2017





Foto: Hafen, Hyp Yerlikaya/Stadtmarketing Mannheim, o. J.

# **Mannheim im Fokus: Mobilität**



## Auslastung der Mannheimer Parkhäuser

Dass man in der Mannheimer Innenstadt wochentags nur schwer einen Parkplatz finden kann, lässt sich durch die Auslastung der Parkhäuser nicht belegen. So gab es zum Beispiel am 3. Januar 2018, einem Mittwoch, vormittags in jedem der 19 Parkhäuser freie Stellplätze, insgesamt acht Parkhäuser waren nur zur Hälfte oder weniger ausgelastet.

◇ *Mannheimer Parkhaus Betriebe GmbH:*  
[www.parken-mannheim.de](http://www.parken-mannheim.de)

3. Januar 2018 um 10:33	Stellplätze insgesamt	freie Stellplätze	Auslastung in Prozent
C1 Hauptverwaltung MPB, Parkhaus	211	82	61
Collini-Center, Tiefgarage	650	94	86
Collini-Center Mulde, Parkplatz	213	34	84
D3, Tiefgarage	378	210	44
D5 Reiß-Museum, Tiefgarage	365	122	67
G1 Marktplatz, Tiefgarage	337	180	47
H6, Tiefgarage	271	56	79
Hauptbahnhof P1, Tiefgarage	333	169	49
Hauptbahnhof P2, Parkhaus	326	228	30
Hauptbahnhof P3/P4, Parkhaus	264	84	68
Klinikum, Tiefgarage	509	128	75
Klinikum P3, Parkplatz	313	38	88
Kunsthalle, Tiefgarage	406	141	65
M4a, Parkplatz	68	24	65
N1/N2 Stadthaus, Parkhaus	727	403	45
N6 Komfort, Parkhaus	201	167	17
N6 Standard, Parkhaus	323	107	67
Nationaltheater, Parkplatz	160	81	49
U2, Tiefgarage	190	106	44

Tabelle: Eigene Erhebung nach Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH, Lena Werner, 2018

## **Karte der Parkhäuser und Parkplätze**

◇ *Link zur Karte (hier klicken)*

◇ *Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder:  
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung*

## **Luftqualität in Mannheim: Feinstaub in Ordnung – Handlungsbedarf bei Stickstoffdioxid**

Die Luftqualität in Mannheim hat sich seit 2008 deutlich verbessert. Die Feinstaubwerte liegen seither im zulässigen Bereich. Doch Messungen an hoch belasteten Straßen zeigen, dass es weiterer Anstrengungen bedarf, um die von der EU festgelegten anspruchsvollen Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuhalten.

Deshalb arbeitet die Stadt Mannheim derzeit unter Federführung des Regierungspräsidiums Karlsruhe an einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die Fortschreibung wird festlegen, was in Mannheim noch zu tun ist, um die Stickstoffdioxid-Belastung zu verringern. Es steht außer Frage, dass ergänzend zu diesen lokalen Maßnahmen weitere Schritte auf nationaler und europäischer Ebene notwendig sind.

◇ *[www.mannheim.de/de/service-bieten/umwelt/  
immissionsschutz/luftqualitaet-in-mannheim](http://www.mannheim.de/de/service-bieten/umwelt/immissionsschutz/luftqualitaet-in-mannheim)*

In Mannheim werden an vier Stellen Luftmesswerte erfasst. In den letzten 10 Jahren wurden fünf Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid erfasst (Berechnungsvorschrift: Anzahl 1h-Mittelwerte > 200µg/m<sup>3</sup> pro Jahr). Diese wurden alle an der Messstelle am Friedrichsring gemessen.

◇ [udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/selector/index.xhtml](http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/selector/index.xhtml)

Die aktuellen Luftmesswerte für Mannheim können Sie sich hier anzeigen lassen:

◇ [mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/aktuell/regD1NO2.htm](http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/aktuell/regD1NO2.htm)

Weitere Informationen zur Luftqualität bietet der Daten- und Kartendienst der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW).

◇ [udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/](http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/)

## **PARK(ing) Day – aus Parkplätzen werden Mini-Parks**

Jedes Jahr findet am dritten Freitag im September der internationale Park(ing)-Day statt. In vielen Städten weltweit werden dann aus einzelnen Autoparkplätzen kurzzeitige Grünflächen – auch in Mannheim. Die Aktionen soll zeigen, wie Verkehrsflächen anders genutzt werden können und soll auch eine kritische Diskussion zur Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes starten. Letztes Jahr gab es in der Mannheimer Innenstadt in der Fressgass P6/P7 sowie in den G3- und H2-Quadraten Aktionen zum internationalen Park(ing) Day.

◇ *[www.facebook.com/parkingdaymannheim/](http://www.facebook.com/parkingdaymannheim/)*

STADT MANNHEIM <sup>2</sup>

**Stadt Mannheim**  
Referat Strategische Steuerung  
Rathaus E5  
68159 Mannheim  
[www.mannheim.de](http://www.mannheim.de)

**inter3**  
INSTITUT FÜR RESSOURCENMANAGEMENT

**inter 3 GmbH**  
Institut für Ressourcenmanagement  
Otto-Suhr-Allee 59  
10585 Berlin  
[www.inter3.de](http://www.inter3.de)

Technische  
Universität  
Berlin



**Institut für Stadt-  
und Regionalplanung**  
Fachgebiet Bestandsentwicklung  
und Erneuerung von  
Siedlungseinheiten  
[www.isr.tu-berlin.de](http://www.isr.tu-berlin.de)

[www.migrants4cities.de](http://www.migrants4cities.de)

**Mannheim/Berlin 2018**

