

Maßnahmenkatalog Verkehr Innenstadt

vorgelegt im März 2017 von der

Initiativgruppe Verkehr
des



c/o Quartiermanagement Unterstadt

K 1, 7-13

68159 Mannheim

Teil 1: Vorarbeiten und Rückblick	S. 3
Teil 2: Ordnungsrechtliche und präventive Maßnahmen	S. 5
Teil 3: Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms durch Autoverkehr und zur Verkehrsberuhigung	S. 5
a) Lärmreduzierung	
b) Geschwindigkeitsbegrenzung	
c) Verkehrsberuhigende Maßnahmen	
Teil 4: Maßnahmen Fußverkehr	S. 6
a) Ruhender Verkehr	
b) Straßenquerungen	
c) Lichtsignalanlagen	
d) Straßenbahnverkehr auf der Breiten Straße und den Planken	
e) Barrierefreiheit bei Mobilitäts- und Seheinschränkung	
Literatur	S. 9

Teil 1: Vorarbeiten und Rückblick

„Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätze[n] und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“ Jan Gehl

Im Netzwerk Wohnerlebnis Unterstadt haben wir uns seit 2013 verstärkt mit dem Thema Verkehr befasst. Im Quartierforum wurde dieser Materie im darauf folgenden Jahr weiterhin Rechnung getragen: Mit „Verkehr in der Stadt – ein Dilemma: aktueller Stand des Verkehrsentwicklungsplans Innenstadt“ – referiert durch Volker Böhn vom Fachbereich Stadtplanung – wurde der Verkehrsentwicklungsplan einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt.

Damals ist deutlich geworden, dass der 1995 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan zwar etwas in Vergessenheit geraten, inhaltlich aber immer noch hochaktuell ist. Seit dieser Sitzung haben wir die Idee, diesen aus dem Dornröschenschlaf zu wecken, weiter vorangetrieben und organisierten dazu – schließlich geht das Thema nicht nur die Unterstadt an – gemeinsam mit Bürger- und Gewerbeverein Östliche Innenstadt e. V., dem Netzwerk Kapuzinerplanken und dem Verein Friedrichsplatz e. V. eine Podiumsdiskussion.

Ergebnis der Veranstaltung war nicht nur eine angeregte Diskussion mit der Bewohnerschaft, sondern auch klare Positionen der Parteivertreter auf dem Podium. Fragen aus dem Publikum betrafen beispielsweise das Thema Raser und Autokorsos, die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität der Marktstraße, Kontrollmöglichkeiten von fließendem und ruhendem Verkehr, aber auch Frischluftzufuhr, Finanzierungsvorschläge zur Westtangente und zur Rolle von Politik, Kontrollorganen und Zivilgesellschaft bei einer vielfach erwähnten „Verrohung der Sitten“.

Ebenfalls 2014 wurden darüber hinaus auch beim Thema Anbindung an den Neckar von der Bürgerschaft konkrete Ideen für Verkehrsplanungen in Hinblick auf das Cahn-Garnier-Ufer entwickelt und im Rahmen der Fortführung des Entwicklungskonzepts Innenstadt (EKI) im Konzeptpapier „EKI - Projekt: Anbindung der Innenstadt an den Neckar – Tor zur BUGA“ einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt.

2015 nahm die Unterstadt koordiniert von Fachbereich Stadtplanung und Quartiermanagement am Landesprogramm Fußverkehrs-Check teil. In den Vorgesprächen fand neben den für die Unterstadt relevanten Schulwegen auch die Spielleitplanung Östliche Unterstadt besondere Berücksichtigung. In einem nächsten Schritt wurden Inhalte und Anliegen in einer Planungsveranstaltung mit der Bewohnerschaft diskutiert und bei einer gemeinsamen Begehung zusammen mit weiteren Fachexperten der Verwaltung in Augenschein genommen. Erste Lösungs- und Maßnahmenvorschläge wurden durch das vom Land Baden-Württemberg beauftragte Fachbüro Planersocietät bei einer Abschlussveranstaltung erörtert.

Auch wurden von Akteuren aus dem Quartier immer wieder ordnungsrechtliche Maßnahmen eingefordert. 2016 entstand daher im Rahmen einer Sitzung des Quartierforums die Idee, eine Zusammenfassung der im Quartier geforderten Maßnahmen zu erstellen. Dazu wurde die Initiativgruppe Verkehr gegründet, die sich bei verschiedenen Treffen eingehend mit dem Thema befasst hat und auf bereits vorhandene, bewohnerschaftlich getragene Konzepte wie

Entwicklungskonzept Innenstadt (EKI), Spielleitplanung Östliche Unterstadt und dem Konzeptpapier zur Anbindung der Innenstadt an den Neckar aufbaut.

Zeitliche Übersicht der bürgerschaftlichen Bearbeitung des Themas:

- 13. November 2013: Netzwerk Wohnerlebnis Unterstadt – Verkehr als zentrales Thema
- 29. Januar 2014: Quartierforumssitzung zum Thema „Verkehr in der Stadt – ein Dilemma: aktueller Stand des Verkehrsentwicklungsplans Innenstadt“
- 26. Februar 2014: Netzwerk Wohnerlebnis Unterstadt – Planung weiterer Veranstaltungen
- 09. Mai 2014: Podiumsdiskussion mit Politikern des Gemeinderats zum Verkehrsplan und zur Verkehrsberuhigung Innenstadt
- 13. November 2014: EKI - Forum
- 30. September 2015: Auftakt Landesprogramm Fußverkehrs-Check Mannheim
- 15. Oktober 2015: Begehung Unterstadt
- 25. November 2015: Abschlussveranstaltung Landesprogramm Fußverkehrs-Check
- 27. Januar 2016: Quartierforum – Anliegen Verkehr: Poser und wildes Parken
- 08. Juni 2016: Quartierforum – Vorstellung Initiativegruppe Verkehr
- 21. Juni 2016: Initiativegruppe Verkehr
- 27. Juli 2016: Initiativegruppe Verkehr
- 08. August 2016: Initiativegruppe Verkehr
- 07. November 2016: Initiativegruppe Verkehr – Redaktion Texte Maßnahmenkatalog
- 15. März 2017: Initiativegruppe Verkehr – Ausblick/weiteres Vorgehen

Teil 2: Ordnungsrechtliche und präventive Maßnahmen

Konzertierte Kontrollen des fahrenden und ruhenden Verkehrs, insbesondere gegen widerrechtliches Parken auf Plätzen, Kreuzungen und in der Fußgängerzone. Kontrollen und präventive Maßnahmen zur Entschärfung von Konflikten des Fuß- und Radverkehrs.

Teil 3: Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms durch Autoverkehr und zur Verkehrsberuhigung

Kurzfassung:

In den letzten Jahren hat für die Bewohnerinnen und Bewohner die durch Straßenverkehr verursachte Lärmbelastung in der Innenstadt kontinuierlich zugenommen.

Die Situation:

Insbesondere in Kunststraße und Fressgasse wird seit zwei Jahren eine verstärkte Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch von Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt durch Verkehrslärm festgestellt – verursacht durch getunte Auspuffanlagen und lärmverursachendes Fahrverhalten (schnelles Beschleunigen und starkes Abbremsen).

a) Lärmreduzierung:

Konsequente Fortsetzung der Poseraktion unter Einbeziehung der Bürger

b) Geschwindigkeitsbegrenzungen: (Umsetzung in 2017)

30- Zone ab 22.00 bis 06.00 Uhr rund um den Wasserturm, auf dem Ring und ggfs. Augustaanlage

Durchgängig 30-Zone innerhalb des Rings (z.B. Leopoldstraße, Kurpfalzstraße, verlängerte Planken)

Ausweitung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20-Zone) auf die ganze Fressgasse und die Kunststraße

c) Verkehrsberuhigende Maßnahmen (politische Abklärung in 2017, Umsetzung in 2018)

Temporäre Verkehrsunterbrechung durch versenkbare Poller ab 22.00 – 04.00 Uhr in der Fressgasse ab P 4/Q 4 und der Kunststraße ab Stadthaus

Ausnahmegenehmigung für Anwohner, Einsatzfahrzeuge und Taxen

Einrichten von Fahreinschränkung an neuralgischen Stellen in Form von Schwellen, Bodenvertiefungen (Beispiel Weil am Rhein) oder „Berliner Kissen“

Versetzte Fahrbahnen durch Einrichten von „Bauminseln“

Teil 4: Fußverkehr Mannheim-Innenstadt

a) Ruhender Verkehr

Kurzfassung:

In den Quadraten gibt es derzeit ca. 4238 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Ungeordnetes Gehwegparken wird auf ca. 35 % der Parkmöglichkeiten praktiziert. Das ergibt sich aus der Vorlage der Stadt Mannheim vom 18.08.2016 mit der Nr. 401/2016 (nachlesbar im Internet unter www.mannheim.de und dort weiter unter Bürgerinformationsdienst). Dieses ungeordnete Parken wird von der Stadt geduldet.

Die Situation:

Insbesondere die Unterstadt ist geprägt von einer extrem hohen Wohnnutzung und zugleich von einer ausgeprägten Nahversorgung. Hinzukommt ihre Aufgabe, die Nutzer von Mannheim als Einkaufsstadt aufzunehmen. Das alles hat zur Folge einen Konflikt zwischen Fußverkehr und ruhendem KFZ-Verkehr.

Ziel muss ein geordneter öffentlicher Raum sein, der Fußgängern ausreichend Platz gewährt, ohne dass ein Sich-vorbei-Zwängen oder gar ein Ausweichen auf die Straße erforderlich ist. Auch das Nebeneinander-Gehen von Fußgängern ist eine wichtige Qualität, die den urbanen Raum und das Zu-Fuß-Gehen als Fortbewegung attraktiv macht. Genau so formuliert das die Stadt in der oben genannten Vorlage.

Im Einzelnen:

Ungeordnetes Gehwegparken heißt, dort sind die Parkstände im öffentlichen Raum weder mit einer Markierung noch durch die bauliche Gestaltung vorgegeben. Wie breit die Rest-Gehwegfläche für Fußgänger verbleibt, hängt damit nicht nur von der verfügbaren Straßenraumbreite sondern auch vom Zufall ab und kann je nach Parkverhalten auch von Tag zu Tag variieren. Das führt zu einer Reduzierung der Gehwegbreite. Diese soll nach den von der Stadt beachteten technischen Regelwerken 2,50 m als Mindestbedarf betragen für zwei nebeneinander gehende Personen. Noch nicht einmal diese Gehwegbreite wird bei ungeordnetem Parken eingehalten. In Gebieten mit höherem Fußverkehrsaufkommen wie in Innenstädten sollte sogar ein breiterer Weg angeboten werden (bis zu mindestens 4,50 m) als in reinen Wohngebieten. Jedoch fehlt dieses Angebot in den Quadraten weitgehend.

Abhilfe sollte geschaffen werden an Stellen mit einer Gehwegbreite von nicht mehr als 2,50 m. Dort sollten die Parkstände einseitig auf der Fahrbahn markiert und auf der gegenüberliegenden Seite mit Beschilderung und mit baulichen Maßnahmen, wie z.B. Pollern oder Leuchten, das Gehwegparken verhindert werden.

Aktuell von der Stadt geplante Abhilfen:

Die vom Ausschuss für Umwelt und Technik am 29.09.2016 auf Grund der oben genannten Vorlage V 401/2016 beschlossenen Maßnahmen führen zu einer Aufgabe von lediglich 50 Parkmöglichkeiten – das wäre nur 1%.

Diese Umsetzung darf allenfalls ein erster Schritt sein. Die nächsten Schritte sollten in den nächsten ein bis zwei Jahren abgeschlossen werden.

b) Straßenquerungen

Kurzfassung:

Die Gestaltung etlicher Straßenquerungen für Fußgänger ist für diese eine Gefahr. Das sollte geändert werden.

Die Situation:

Nur 4 Beispiele

- Querung vom und zum Marktplatz über die Tiefgarageneinfahrt.
- Querung von der Innenstadt über den Friedrichsring zum OEG-Pavillon
- Querung von G7 über den Ring zum Jungbusch
- Querung von M6 über den Ring. Das Anfahren von Straßenbahnen vom Wasserturm kommend nach dem Halt vor N7 wird nicht durch gelbes Warnblinken angekündigt.

Abhilfe:

Insgesamt sollte für die Verbesserung in der Innenstadt systematisch analysiert werden, wo sichere Querungen notwendig sind.

Zeitraum für die Umsetzung bis Ende 2017

c) Lichtsignalanlagen

Die Situation:

Diese sind oftmals so programmiert, dass der Fluss der KFZ optimiert ist. Daher kommt es für Fußgänger zu langen Wartezeiten, und besonders große Kreuzungen werden zu Barrieren innerhalb des Fußwegenetzes.

Beispielhaft sei hingewiesen auf die Querungen über den Ring von der Innenstadt zum OEG-Pavillon.

Abhilfe:

Es liegen Schulwegepläne vor und für die nördliche Innenstadt Spielleitpläne. An Hand dieser Pläne sollten diese Anlagen überprüft und unter Berücksichtigung des Bedarfs von Fußgängern neu priorisiert werden. In diesem Zusammenhang ist zugleich die Einrichtung von weiteren Zebrastreifen zu prüfen und im Rahmen des rechtlich Zulässigen ausnahmslos zu realisieren.

Zeitraum für die Umsetzung 2017/2018

d) Straßenbahnverkehr auf der Breiten Straße und den Planken

Die Situation:

Straßenbahnen fahren dort oft zu schnell, und zusätzlich bei Gegenverkehr von Straßenbahnen entsteht eine gefährliche Unübersichtlichkeit.

Abhilfe:

Die Geschwindigkeit der dort fahrenden Straßenbahnen sollte deutlich und ausnahmslos (!) auf ein die aktuelle Gefährdung vermeidendes Maß herab gesetzt werden.

Die Umsetzung sollte angesichts des überschaubaren Aufwands und im Hinblick auf das erhebliche Gefahrenpotential unverzüglich erfolgen.

e) Barrierefreiheit bei Mobilitäts- und Seheinschränkung

Die Situation:

Bereits 2011 hat die Stadt den Aktionsplan für Barrierefreiheit beschlossen. Dieser setzt das Ziel, die Infrastruktur so anzupassen, dass sich alle Menschen ungehindert bewegen können und die Gestaltung des öffentlichen Raums barrierefrei zu erfolgen habe. Unzureichende Barrierefreiheit tritt jedoch weiterhin nicht nur punktuell auf.

Nur ein Beispiel:

Besonderer Handlungsbedarf besteht bezüglich der Signalisierung am Ring östlich des Kreisverkehrs an der Kurpfalzbrücke und der dortigen Querung der Straßenbahnschienen.

Überdies sollte ein Blindenleitsystem implementiert werden auf Routen mit hoher Bedeutung für die Nahversorgung oder entlang von Zielen mobilitäts- und seheingeschränkter Personen innerhalb von Wohnvierteln. Auch sollten Mannheimer Pfosten zur Erkennbarkeit in der Dunkelheit mit Leuchtmitteln ausgerüstet werden.

Zeitraum für die Umsetzung bis Ende 2018

Literatur

Beschlussvorlage Nr. V401/2016

brand.eins 2014: *Die Menschen in Bewegung setzen. Jan Gehl im Interview.*

<https://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen>, 08.12.2016

EKI – Arbeitskreis 2014. *EKI - Projekt: Anbindung der Innenstadt an den Neckar - Tor zur BUGA.*

Informationsvorlage Nr. V529/2015

Stadt Mannheim 1995. *Verkehrsentwicklungsplan Analyse Innenstadt.* Mannheim.

Stadt Mannheim 2007. *Entwicklungskonzept Innenstadt.* Mannheim.

Stadt Mannheim 2009. *Spielleitplanung Mannheim.* Mannheim.

Stadt Mannheim 2013. *Entwicklungskonzept Innenstadt: Mannheimer Modell.* Mannheim.