

Migrants⁴
Cities



Willkommene Perspektiven

**Straßenräume neu denken:
Klimaresilienz und
Aufenthaltsqualität in der
Neckarstadt-Ost**

Willkommene Perspektiven – Migrants4Cities
Urban Design Thinking Prozess

Dokumentation des UrbanLab #1 am 17. und 18. Juli 2020

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



FONA
Sozial-ökologische
Forschung
BMBF

Dieses Forschungsvorhaben wird mit Mitteln des *Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)* im Förderschwerpunkt *Sozial-ökologische Forschung (SÖF)* gefördert.

Impressum



Institut für Stadt- und Regionalplanung

Fachgebiet Bestandsentwicklung und
Erneuerung von Siedlungseinheiten

Sekretariat B7

Hardenbergstraße 40a

10623 Berlin

www.bestandsentwicklung.tu-berlin.de

Kontakt: Prof. Elke Pahl-Weber

Marcus Jeutner

Kilian Flade

@: migrants4cities@isr.tu-berlin.de

Tel.: + 49 · (0)30 · 314 28118



Stadt Mannheim

Referat Strategische Steuerung

Rathaus E5

68159 Mannheim

www.mannheim.de

Kontakt: Christian Hübeler

Claudia Möller

@: migrants4cities@mannheim.de

Tel.: +49 · (0)621 · 293 2006



inter 3 GmbH

Institut für Ressourcenmanagement

Otto-Suhr-Allee 59

10585 Berlin

www.inter3.de

Kontakt: Dr. Susanne Schön

Helke Wendt-Schwarzburg

@: koordination@inter3.de

Tel.: +49 · (0)30 · 34 34 7446

Teilnehmer*innen: Marion Becker, Merle Brand, Maria Fix, Verena Frank, Christin Fuchs, Sabrina Hoffmann, Svetlana Karjakin, Dr. Rajya Kar-umanchi-Dörsam, Gisela Kerntke, Ulrike Kleemann, Benjamin Klingler, Beate Krahl, Jeremy Kuhnle, Leonie Trefs, Anke Schmahl, Dr. Tobias Vahlpahl, Leonhard Weiche, Chiara Welte

Coaches: Marcus Jeutner, Jöran Mandik, Anna Viola Toprani-Szabó

Satz & Layout: TU Berlin, Laura Bornemann, Marcus Jeutner

Titelbild: Marcus Jeutner, 2020

Bild auf Rückseite: Marcus Jeutner, 2020

Die Teilnehmenden werden auf Wunsch mit vollständigem Namen oder nur mit ihrem Vornamen genannt.

Mannheim/Berlin, September 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung und Ziele	7
Einführung der Projektpartner*innen	
2. Klima und Urban Design Thinking	11
Beschreibung des Arbeitsprozesses	
3. Stadtklima im Fokus	17
Mannheims Klima	
4. Lange Rötterstraße	23
Vom Ort zum Erledigen zum Ort zum Flanieren	
5. Umfeld Uhland-Schule	37
Ein moderner Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen	
6. Wohnumfeld Neckarstadt-Ost	49
Vielfältige Begegnungsorte, die zum Verweilen einladen	
7. Ausblick	63
Wie es weiter geht	



Foto: Jöran Mandik (2020)



1. Begrüßung und Ziele

Einführung der Projektpartner*innen

Ideen für die Neckarstadt-Ost

Christian Hübel

Start der UrbanLabs in Zeiten von Covid-19

Migrants4Cities geht weiter! Die 2016 erfolgreich gestartete Arbeit mit der TU Berlin und inter 3, Institut für Ressourcenmanagement aus Berlin, fand am 17. und 18. Juli seine Fortsetzung mit Ideen für die Neckarstadt-Ost. Im November 2019 konnte die erfolgreiche dreijährige Zusammenarbeit fortgesetzt werden. Zwei Jahre haben wir nun die Möglichkeit die Methode des Urban Design Thinking (UDT) in einem kompakteren Format zu testen und Ideen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu finden. Anders als in der ersten Phase war uns klar – ein kompakterer Prozess braucht konkretere Vorgaben. Zum einen bezogen auf den Raum, zum anderen auf das Thema. Das Thema der zweiten Förderphase „Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“ basiert auf der Lösung „Menschen² - Straßen neu nutzen“ der Arbeitsgruppe Mobilität und war schnell gefunden.

Doch welches Untersuchungsgebiet kam in Frage? Der Beteiligungshaushalt 2019 gab den Impuls. Erste Ideen zu einer Verkehrsentlastung der Lange Rötterstraße in der Neck-

arstadt-Ost wurden hier formuliert. Daraus entwickelte sich im Quartier und in der Politik eine Dynamik von Vorschlägen unterschiedlicher Interessen- und Zielgruppen. Diese Dynamik zu nutzen und Akteur*innen vor Ort einzubinden, um mit dem UDT in drei UrbanLabs umsetzungsfähige Lösungen für die Neckarstadt-Ost zu finden, ist das Ziel bei Migrants4Cities Phase II.

Doch dann kam Covid-19 und damit die Frage, ob es unter Pandemiebedingungen überhaupt möglich ist UrbanLabs durchzuführen. Es ist möglich! Der Sommer kam uns zugute und so entstand die Idee ein UrbanLab im Freien an der Multihalle im Herzogenriedpark zu organisieren. Ein Hygienekonzept wurde geschrieben und an alle Teilnehmer*innen verschickt. Die Arbeit im Freien bot die Möglichkeit alle Abstands- und Hygieneregeln einzuhalten. Doch nicht nur das. Die besondere Atmosphäre der Arbeit im Grünen hat die Teilnehmer*innen motiviert und nicht nur für gute Stimmung, sondern für erste kreative Ideen gesorgt, an denen im nächsten UrbanLab weitergearbeitet werden kann. Lassen Sie sich überraschen!





2. Klima und Urban Design Thinking

Beschreibung des Arbeitsprozesses

Gleiches Engagement – Neues Thema – Neuer Prozess

Kilian Flade

Das Thema: „Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“

Das erste UrbanLab der zweiten Phase des Projekts Migrants4Cities fand am 17. und 18. Juli 2020 im Herzogenriedpark in Mannheim statt. Dabei arbeiteten 18 Bürger*innen sowie Akteur*innen aus der Neckarstadt-Ost und Vertreter*innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Kultur gemeinsam an Lösungsideen zum Thema „Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“.

Unter dem Begriff „Aufenthaltsqualität“ können sich viele direkt etwas vorstellen: Ein schattiger, kühler, angenehmer Platz in der Stadt, der zum Verweilen einlädt, beispielsweise. Das Wort „Klimaresilienz“ hingegen ist noch weniger bekannt. Dabei wird es für unsere Städte immer wichtiger. Man versteht darunter die Fähigkeit von Systemen oder Strukturen, sich nach einem Schockereignis von selbst wiederaufzurichten. Für Städte bedeutet das, auf die schockartigen Auswirkungen des voranschreitenden Klimawandels vorbereitet zu sein, um darauf reagieren zu können. Schon jetzt müssen unsere Städte die veränderten klimati-

schen Bedingungen bewältigen, die sich insbesondere durch Hitzewellen, Trockenperioden und Starkregeneignisse ausdrücken. Ebendiese extremen Ereignisse werden in der Zukunft noch häufiger auftreten.

Die Herausforderung für die Teilnehmer*innen des UrbanLabs war es also, die Themen Aufenthaltsqualität sowie Klimaresilienz auf den Untersuchungsraum Lange Rötterstraße in der Mannheimer Neckarstadt-Ost anzuwenden. Ein Raum, der bereits von den Auswirkungen von Klimaveränderungen betroffen ist. So sind insbesondere die zunehmende Belastung der Straße durch Hitzeinseln zu nennen, wie der Lufttemperaturkarte der Mannheimer Stadtklimaanalyse zu entnehmen ist. Die Lange Rötterstraße ist darüber hinaus eine wichtige Straßenverbindung in der Neckarstadt-Ost, die verschiedenen Ansprüchen ganz unterschiedlicher Akteur*innen genügen muss. Sie bietet aktuell noch viel ungenutztes Potenzial für Aufenthaltsqualität, was den Beobachtungsraum rund um die Lange Rötterstraße zum idealen Betrachtungsfeld für den Urban Design Thinking Prozess macht.

Der Urban Design Thinking Prozess

Der von der TU Berlin entwickelte Prozess des Urban Design Thinking wurde für diese zweite Phase des Projekts Migrants4Cities überarbeitet und leicht komprimiert. Aus ehemals neun eintägigen UrbanLabs in der ersten Phase des Projekts wurden drei zweitägige UrbanLabs.

Der Prozess liefert den methodischen Rahmen für die Arbeit in den UrbanLabs. Gemeinsam und auf Augenhöhe arbeiten in diesem ko-kreativen Prozess Bürger*innen sowie Akteur*innen aus der Neckarstadt-Ost und die Vertreter*innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Kultur gemeinsam an Lösungsideen. Untergliedert ist der Prozess in verschiedene Phasen, von „Verstehen“ („Understand“) über „Empathie & Definieren“ („Empathize & Define“) und „Ideen finden“ („Ideate“) bis „Prototypen entwickeln“ („Prototype“), „Prototypen testen“ („Testing“) und „Business Model“. In den einzelnen Phasen arbeiten die Teams, angeleitet durch Coaches, gemeinsam von der ersten Phase der Bedarfsermittlung bis zur Umsetzung von Ideen. Das Verwerfen von Ideen und erneut einige Schritte im Pro-

zess zurückgehen ist dabei wichtiger Bestandteil der Arbeit.

In dem ersten UrbanLab wurden die ersten vier Phasen des Urban Design Thinking Prozesses durchlaufen. Am ersten Tag des UrbanLabs wurden in den Teams das vorhandene Wissen erfasst, anhand von Beobachtungen und Interviews in der Neckarstadt-Ost Schlüsse gezogen sowie „Personas“ entwickelt, die eine persönliche Fokussierung von Bedarfen ermöglichen. Darauf aufbauend wurden am zweiten Tag Ideen für die Personas entwickelt sowie in der Phase des „Prototyping entwickeln“ die Ideen gebastelt.

Die drei Teams

Die 18 Teilnehmer*innen des UrbanLabs arbeiteten in drei Teams alle an derselben Herausforderung, jedoch an unterschiedlichen Räumen in der Neckarstadt-Ost:

- Lange Rötterstraße
- Platz vor der Uhland-Schule
- Straßen zwischen Lange Rötterstraße und Käfertaler Straße

Diese Aufteilung auf drei unterschiedliche Räume fördert vielfältige Lösungsansätze und ermöglicht die zielgenaue Betrachtung von den unterschiedlichen Herausforderungen im Untersuchungsgebiet. So haben Geschäftsinhaber*innen auf der Lange Rötterstraße (möglicherweise) andere Bedarfe als

Personen, die im angrenzenden Wohngebiet wohnen. Wieder eine andere Perspektive bringen mitunter die Nutzer*innen des Platzes vor der Uhland-Schule, bspw. Schüler*innen oder Lehrer*innen, mit ein.



Foto: Kilian Flade (2020)



HERZLICH WILLKOMMEN

AGENDA

SAMSTAG, 18. 07.

- 10:00 WILLKOMMEN
- 10:15 IDEENFINDUNG : EINFÜHRUNG
- 10:25 IDEENFINDUNG : GRUPPENARBEIT
- 11:30 PROTOTYPEN : EINFÜHRUNG
- 11:40 PROTOTYPEN : SELBST BAVEN
- 13:15 MITTAGSPAUSE (LUNCHPAKETE)
VOR ORT, MÖGLICHKEIT ZUM AUSTAUSCH
- 14:00 WARM UP ☺
- 14:05 FLEXIBEL VERWENDBARE
- 14:30 WEITERE SCHRITTE
PLANEN & PRÄSENTIEREN
+ FEEDBACK ♥
- 15:25 ABSCHLUSSBESPRECHUNGEN
IN DEN GRUPPEN
- 15:50 ABSCHLUSS IM PLEN
- 16:00 ENDE

3. Stadtklima im Fokus

Mannheims Klima

Stadtklima im Fokus

Claudia Möller

Steigende Temperaturen und Extremwetterereignisse nehmen zu. Das Klima verändert sich! Seit Beginn der Messungen im Jahr 1881 ist die Jahresmitteltemperatur in Deutschland um 1,6°C gestiegen. 2018 war das wärmste jemals gemessene Jahr. Seit den 50er Jahren ist die Zahl der heißen Tage über 30°C von durchschnittlich 3 auf inzwischen 9 Tage bundesweit gestiegen. Gleichzeitig gingen die sogenannten Eistage mit Temperaturen unter 0°C kontinuierlich zurück. Für die Zukunft geht der Deutsche Wetterdienst von einem weiteren Anstieg der Temperaturen aus und unterscheidet dabei zwei Szenarien. Unter Einhaltung des Pariser Klimaabkommens rechnen die Wissenschaftler*innen mit einem Anstieg von 1,1°C, bei einem „Weiter-wie-bisher“ könnten die Temperaturen um 3,8°C ansteigen.

Die Städte sind aufgrund ihrer Bebauung und der Emissionswerte von diesem Trend in besonderer Weise betroffen. Der hohe Versiegelungsgrad und die geringere Vegetation speichern die Wärme. Die Windgeschwindigkeiten sind geringer. Zudem erhöht der hohe Versiegelungsgrad die Gefahr von Überschwemmungen.

Die Niederschläge sind in den vergangenen hundert Jahren in Deutschland gestiegen und liegen bei 789 mm pro Jahr. Dabei gibt es allerdings große regionale und saisonale Unterschiede. Beobachtet werden kann eine stärkere Ausprägung der Starkregenereignisse. Die Zahl schwankt jedoch von Jahr zu Jahr und ist mit durchschnittlich 5 Tagen noch relativ selten. Trockenperioden, d.h. mindestens 10 Tage ohne Niederschlag kommen statistisch 1,3 Mal pro Jahr vor.

Langfristig (bis 2100) rechnet der DWD mit einer Zunahme der Niederschläge um 6 Prozent.

Wie sieht es mit dem Klima im Südwesten aus? Seit 1881 stiegen die Temperaturen in Baden-Württemberg um 1,5°C. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Durchschnittstemperatur in den Sommermonaten bspw. im Oberrheingraben mit 18°C schon deutlich über dem deutschlandweiten Durchschnitt von 16,3°C liegt und die Zahl der heißen Tage mit 13 pro Jahr die 9 Tage bundesweit überschreitet.

2019 war mit 9,9°C das drittwärmste in Baden-Württemberg seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. An 17 Tagen wurden Temperaturen

über 30°C erreicht. Der Jahresniederschlag entsprach 2019 dem Durchschnitt in Baden-Württemberg. Allerdings konnten die durch das Dürrejahr 2018 reduzierten Wasserreserven nicht vollständig aufgefüllt werden und die Grundwasserstände zählen weiterhin zu den niedrigsten seit 1913.

Die Situation in Mannheim

Die hier aufgeführten Daten stammen von der Messstation des Deutschen Wetterdienstes auf der Vogelstang, die nicht im Zentrum, sondern am Stadtrand liegt.

Zwischen 2001 und 2019 stiegen die Jahresmitteltemperaturen kontinuierlich an, auch wenn es Ausschläge nach unten gab. Ihren Höhepunkt erreichte die Durchschnittstemperatur im Jahr 2018 mit 13,2°C. In diesem auch als Dürrejahr bezeichneten Jahr zählte Mannheim insgesamt 111 Sommertage mit Temperaturen über 25°C und 45°C heiße Tage, an denen das Thermometer 30°C und mehr anzeigte. Diese Höchstzahl an heißen Tagen wurde in Mannheim nur 2003 mit 52 Tagen übertroffen. Auch in Mannheim sind, wie bundesweit die höchsten Niederschläge in den Sommermonaten zu messen.

Im Zeitraum von 1998 – 2020 war der Juli mit 21,5 l der regenreichste Monat. Insgesamt ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Lagen die Jahreswerte zwischen 1961 und 2000 noch bei 668 mm, stiegen sie in den Jahren 2001 – 2011 auf 702 mm an. Besondere Jahre waren 2002, wo das durchschnittliche Niederschlagsaufkommen mit 140% deutlich überschritten wurde, während die Jahre 2003 und 2018 mit 75 % deutlich darunter lagen.

Die Stadtklimaanalyse von 2010 der Stadt Mannheim unterteilt das gesamte Stadtgebiet in thermisch sehr günstige und sehr ungünstige Bereiche. Unterschieden werden insgesamt fünf thermische Zonen. Im Vergleich zu den Messungen im Jahr 1985 erhöhte sich der Anteil der weniger günstigen bis sehr ungünstigen thermischen Umgebungsbedingungen im Stadtgebiet von 29,2% auf 35,6%.

Nach Auswertung der Lufttemperaturmessfahrten und Thermalbildbefliegungen wurden 2010 folgende Stadtbereiche als bioklimatisch sehr stark belastet identifiziert:

- Mannheimer Quadrate
- Neckarstadt Schwetzingenstadt
- Jungbusch
- Handelshafen
- GE-/GI-Flächen im Lindenhof

Bioklimatisch günstig hingegen sind die Stadtteile

- Vogelstang
- Gartenstadt
- Schönau
- Blumenau

Die Stadtklimaanalyse wird derzeit aktualisiert und soll noch in diesem Jahr vorliegen und eine der Grundlagen für die weitere stadtplanerische Entwicklung in den nächsten Jahren sein. (Stadt Mannheim (2010): Stadtklimaanalyse 2010 – Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse) Doch nicht nur die Stadtklimaanalyse 2020 ist Grundlage für das Handeln der Verwaltung. Im April vergangenen Jahres verabschiedete der Gemeinderat das „Konzept zur Klimafolgenanpassung“, das in einem breiten Beteiligungsprozess erarbeitet wurde.

Vor allem die Wetterextreme, so ist im Konzept zu lesen, haben in den vergangenen Jahrzehnten deutlich zugenommen. Die Hitzeperioden mit anhaltender Trockenheit werden sich fortsetzen und sogar deutlich zunehmen. Besonders die Starkregentage haben in Mannheim um 23,8% zugenommen (Vergleich der Zeiträume 1981-2010 und 1961-1990; Starkregentag hier definiert als Tag mit mehr als 25 mm Niederschlag [UM, 2017]). Die Wissenschaft rechnet bis 2100 mit einer weiteren Zunahme der Anzahl und Intensität (Stadt Mannheim (2019): Konzept Anpassung an den Klimawandel in Mannheim, S. 4).

Quellen

- DWD Wetterlexikon <https://www.dwd.de/DE/service/lexikon/Functions/glossar.html?lv2=102248&lv3=102558>
- DWD (2020): Nationaler Klimareport. 4. korrigierte Auflage, Deutscher Wetterdienst, Potsdam, Deutschland, 54 Seiten. Stand Errata 8. Juni 2020
- Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) (2020): Wieder außergewöhnlich warm und heiß, mit Nachwirkungen des Trockenjahrs 2018 – Eine klimatische Einordnung des Jahres 2019 in Baden-Württemberg, Stand 28. Februar 2020
- Stadt Mannheim (2019): Konzept Anpassung an den Klimawandel in Mannheim
- Tagesdatenarchiv des Deutschen Wetterdienstes, Station Mannheim-Vogelstang

Weitere Informationen:

- https://www.mannheim.de/sites/default/files/page/74508/stadtklimaanalyse_ma2010_bericht.pdf
- https://www.mannheim.de/sites/default/files/2019-04/Konzept_Anpassung%20an%20den%20Klimawandel%20in%20Mannheim.pdf
- <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/mitmachen-bei-der-klimafol->

genanpassung?field_map_disc_
cat_color_target_id=All&pa-
ge=1#dz-content-list

- <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/beduerfnisse-und-massnahmen-bei-hitze#dz-content-list>

Kön

ss e

Mille

itzgelegenheits

wichti ho
parku

Foto: Marcus Jeutner (2020)



MANNHEIM

LANGE RÖTT

EIN ORT ZUM



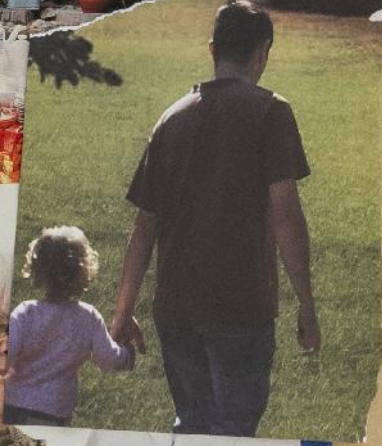
LE B





ieren

M
ERSTRAS



Tempo
Auto

E
/2025



Radischen - säen
Jetzt am besten
Sie sind nicht so groß wie die im Supermarkt
Lecker: Selbstgezogene Radischen vom Balkon
Lecker mit einer Messerspitze Bo

4. Lange Rötterstraße

Vom Ort zum Erledigen zum Ort zum Flanieren



He?

Du

Lange Rötterstraße

Marcus Jeutner

Teilnehmer*innen

Name	Institution
Chiara Welte	kompass Hochschule Mannheim (Tutorin)
Christin Fuchs	Eh. Elternbeiratsmitglied Uhland-Schule
Beate Krahl	Kindergarten Melanchton
Benjamin Klingler	Quartiermanagement Wohlgelegen
Leonhard Weiche	Stadt Mannheim, Stadtplanung
Ulrike Kleemann	Stadt Mannheim, Stadtplanung

Understand

In einem ersten Schritt diskutierte das Team die Begriffe „Klimaresilienz“ und „Lebensqualität“ in Bezug auf die Lange Rötterstraße. Dabei versuchte es das Wesen der Straße greifbar zu machen. Dabei standen überwiegend Fragen der Aufenthaltsqualität und der verschiedenen Atmosphären im Mittelpunkt der Diskussion.

Trends

Als genereller Trend wurde eine ein Perspektivwechsel bei vielen Mannheimer*innen benannt, der sich durchaus auch in einer Veränderung von Lebensgewohnheiten und -einstellungen äußere. Hierzu gehört bspw. ein verändertes Mobilitätsverhalten (mehr Fahrräder). Auch erfahren die Neckarstadt-Ost

und ihre Straßenräume wieder eine größere Wertschätzung. So wird der kleinteilige „Kiez-Charakter“ neu entdeckt und immer öfter der Wunsch zum Ausdruck gebracht, Straßen wieder mehr zu lebendigen Orten werden zu lassen. Insbesondere das Gemeinschaftsleben soll wieder mehr raus auf die Straße gebracht werden, wodurch vielen Anwohner*innen die Aufenthaltsqualität wieder wichtiger sei. Ein „Weiter so!“ scheint für viele keine Option.

Fakten

Prägend empfinden die Teilnehmer*innen in der Lange Rötterstraße den historischen Baumbestand, insb. im östlichen Teil. Hier sei es im Sommer auch spürbar kühler als im westlichen Teil. Jedoch existiere

dort wenig Platz für individuelle Bewegung. Das liege zum einen an der großen Zahl der Nutzer*Innen und Nutzungen. Auch hier ist eine Zweiteilung spürbar. Der westliche Teil ist durch die hier vorhandenen Geschäfte deutlich lebendiger als der grüne Bereich im Osten.

Das Hauptproblem stelle jedoch der Verkehr dar. Das gegenwärtige Verkehrskonzept sei nach Meinung aller Teilnehmer*innen für alle Beteiligten unbefriedigend. Das Konzept wird als rückwärtsgewandt und durch seine Autozentriertheit als überholt bezeichnet. Die mangelhafte Organisation des Verkehrs führe in geschäftigen Zeiten zu einem „Gewusel“, welches die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der gesamten Straße beeinträchtigt. In den Cafés

blickt man zudem direkt auf eine lange Reihe parkender Autos. Die Straße selbst verfügt über keinen Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel, die angrenzenden Quartiere seien jedoch weitestgehend gut erreichbar.

Fakt sei außerdem, dass insbesondere der grüne Bereich der Straße hinter seinen Möglichkeiten zurückbleibe. Dies läge an:

- Zugeparkte Baumscheiben, Gehwegen an Straßenecken und Ausfahrten
- Baumscheiben als Ablagefläche für Sperrmüll
- Schlaglöcher
- Kein Platz zum Abstellen von Fahrrädern und Kinderwagen
- Geschäfte sind nur über Stufen betretbar
- Nur wenige Querungsmöglichkeiten mit Ampeln oder Fußgängerüberwegen
- Schmale Fußwege
- Fahrradfahrer*innen auf Fußwegen

Orte

In der Lange Rötterstraße existieren Orte, die sich im Sommer aufgrund der dichten Bebauung und dem hohen Grad der Versiegelung des Straßenraumes sowie dem Fehlen an Grünflächen und Bäumen stark aufheizen. Der Raum vor der Kirche an der Moselstraße wurde hier mehrfach als Potenzialraum genannt.

Dieser sei jedoch durch Altglas-Container, Stromkästen und Hundekot nicht nutzbar und unattraktiv.

Ein großes Manko in der Straße seien Orte zum Verweilen. Zwar existieren hier auch Cafés und Kioske, Orte zum Aufenthalt ohne Konsumieren zu müssen fehlen jedoch. Die wenigen existierenden Orte seien jedoch durch besondere Nutzer*innengruppen negativ besetzt, bspw. die als „Trinkertreppe“ bezeichnete Melanchton-Treppe.

Nutzer*innen und Zielgruppen

Besonders betroffen von den Defiziten in der Straße seien ältere und sehr junge Menschen. Insbesondere die mangelnde Barrierefreiheit und Unübersichtlichkeit des Verkehrs würden sie beeinträchtigen. Jedoch sei eine zunehmende Polarisierung zwischen den „Status-quo-Befürwortenden“ und denen, die Veränderungen wollen festzustellen.

Kernzielgruppen seien

- Anwohner*innen
- In der Straße Arbeitende
- Inhaber*innen und Betreiber*innen von Gewerbeeinheiten
- Personen, die in der Straße ausgehen
- Personen, die mittags in der Straße etwas essen wollen, bspw. Schüler*innen oder Angestellte des Klinikums

Als einzubindende Expert*innen wurden benannt:

- Stadtpolitik
- Stadtverwaltung
- Fachleute

Empathize & Define

Um die eigenen Annahmen zu verifizieren und weitere Erkenntnisse zu generieren, teilte sich das Team in kleinere Gruppen auf und besuchte die Lange Rötterstraße. Vorab entschied sich das Team, ihren Fokus insbesondere auf Fragen der Bewegung, des Verweilens und der Nutzungen zu legen. Wer verbringt in der Straße mit welcher Motivation Zeit? Was stört sie dabei? Was könnte ihnen helfen? Was schätzen sie an der Straße? Wo genau existieren Nutzungskonflikte und Barrieren? Dies waren Eingangsfragen, die die Teilnehmer*innen mit in das Gebiet nahmen.

„Mannheimer Kiez“

Die zentrale Beobachtung des Teams ist, der Charme der ihnen eigentlich bekannten Straße. Immer wieder betonten Gesprächspartner*innen diesen. Mit ihrer kleinteiligen Mischung aus Wohnen und Gewerbe, mit den Straßencafés, Kitas, Kirchen und Schulen bezeichneten einige diesen Bereich als „Berliner Kiez“. Die Lebendigkeit der Straße wurde immer wieder positiv benannt

und manch einer, der bald wegziehen würde, äußerte sich wehmütig. Als Hauptziele wurden – insb. von Autofahrer*innen – die Post und die Apotheke genannt. Diese hatten während des Aufenthaltes des Teams in der Straße auch die stärkste Frequentierung. Trotz der positiven Grundstimmung in der Straße wurde schnell deutlich: hier wird erledigt, nicht flaniert. Menschen kommen zielgerichtet aus einem bestimmten Anlass und verlassen die Straße anschließend wieder. Flanieren findet trotz des Rahmens nicht statt. Hierzu fehlen zuweilen Verweilmöglichkeiten. Zwar existieren einige Cafés, jedoch seien diese für einige zu teuer und kostenlose Verweilmöglichkeiten, wie etwa Bänke, fehlten völlig. Während des Besuchs wurden überwiegend ältere Menschen angetroffen, was allerdings auch an der Tageszeit gelegen haben könnte. Diese bemängelten fehlende Rastmöglichkeiten.

Innen- und Außenperspektive

Der alte Platanenbestand wurde als großer Wert benannt. Der mache jedoch auch regelmäßig Dreck und sorgt somit zumindest zeitweise auch für Unmut bei bestimmten Nutzer*innengruppen. Die Straße ist zweigeteilt: es existiert ein grüner, ruhiger Teil mit einigen Cafés im Osten. Vor der Uhlandstraße

geht er über in einen geschäftigen Teil mit kleinen Bäumen. Die Szenerie, wenn man vom Alten Mesplatz kommend vor der Schule um die Kurve biegt, wurde immer wieder als eine der schönsten Straßensituationen Mannheims beschrieben. Überraschend war hier, dass deshalb viele Besucher*innen von Außerhalb Mannheims gezielt in die Lange Rötterstraße fahren, um dort in Bars oder Cafés zu gehen. Insgesamt wurde immer wieder das große Potenzial der Straße mit ihren großen Bäumen genannt.

Dem gegenüber steht eine Innenperspektive der Anwohner*innen. Zwar wurden auch hier viele positive Meinungen zur Lange Rötterstraße gesammelt, jedoch wurde sie auch immer wieder als laut und hektisch bezeichnet. Überraschend war aber eine anfängliche Emotionslosigkeit. „Ist halt die Rötterstraße. Die Innenstadt ist schlimmer.“ Erst nach weiteren Nachfragen wurden Probleme benannt oder Veränderungswünsche geäußert. Insbesondere der geschäftige Teil wird als grau, hässlich und laut beschrieben. Dies liege insbesondere am Verkehrslärm.

- Autos zu schnell
- Verkehr zu laut
- Zu wenige Übergänge zum Queren der Straße

Verweilen und Barrieren

Da es kaum öffentliche und kostenlose Sitzgelegenheiten gibt, sitzen ältere Menschen hin und wieder auf Fensterbänken von Schaufenstern, um sich auszuruhen. Andere Orte zum Verweilen gibt es für sie nicht – wenn sie nichts konsumieren wollen. Auch in Geschäfte können sie nicht ohne weiteres gelangen, da man hierzu mindestens eine Stufe überwinden müsse. Das Einkaufen ist für Ältere oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht einfach machbar. Manch ein Geschäft hat am Seiteneingang eine Klingel angebracht, über den Kund*innen einen ebenerdigen Einlass durch den Hintereingang erfragen können. Zu beobachten ist auch, dass Cafés und Geschäfte nach Außen drängen und versuchen, den Gehweg als Aufstell- oder Gastronomiefläche zu benutzen.

Fließender Verkehr

Der Verkehr in der Lange Rötterstraße wurde immer wieder als Hauptkritikpunkt benannt. So kommt es immer wieder zu Konflikt- und Gefahrensituationen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Fußgänger*innen beklagen das hohe Aufkommen im Fahrrad- und Autoverkehr. Sie fühlen sich auf den engen Gehwegen unsicher, wenn ihnen Fahrradfahrer*innen begegnen.

Diese wiederum fühlen sich auf der Straße vom Autoverkehr gestört – sei es von zu schnellen Autos oder zu langsamen, welche einen Parkplatz suchen und sie zu Ausweichmanövern zwingen („Boah! Ich wäre dem Auto beinahe hinten reingefahren!“). Generell scheint das Parken in zweiter Reihe ein generelles Problem zu sein.

Zwar sind die Geh- und Fahrradwege in diesem Bereich durch Schilder ausgewiesen, es kommt jedoch immer wieder zu Missverständnissen. Die unklare Situation führt immer wieder zu energischen Wortwechseln zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen und zu einem Gefühl der Unsicherheit. Insgesamt wünschen sich aber fast alle befragten Fußgänger*innen weniger Autoverkehr und mehr Rad- und Fußverkehr in der Straße.

Ruhender Verkehr

Neben den Auswirkungen des fließenden Verkehrs werden immer wieder Probleme mit dem ruhenden Verkehr benannt. Da oft alle Parkplätze belegt seien, parken viele Besucher*innen und Lieferant*innen in zweiter Reihe, in Kreuzungsbereichen oder auf dem Gehweg. In jedem Fall beeinträchtigen Sie damit alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Auch Einfahrten zu den Höfen werden regelmäßig zugeparkt, so

dass Anwohner*innen am Verlassen des Hofes im eigenen Auto gehindert werden.

Überraschend war die Erkenntnis, dass offenbar viele der befragten Gewerbetreibenden keine Sorge hatten, weniger Autoverkehr oder Parkplätze könnten ihrem Geschäft schaden. Sie sagten, dass viele ihrer Kunden sowieso ohne Auto kämen. Vielmehr sahen einige von ihnen sogar die Chance, dadurch mehr Laufkundschaft gewinnen zu können.

Erste Erkenntnisse, Personas und Point of View

Im folgenden Schritt wurden die Beobachtungen und Interview-Ergebnisse aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und erste Erkenntnisse formuliert.

Ich frage mich, ob das bedeutet, dass...

...Besucher*innen nur den grünen Teil wahrnehmen?

...Die Atmosphäre in der Straße positiv, die Funktionalität aber mangelhaft ist?

...die Straße generell zweigeteilt ist?

...es vor Ort kein Bewusstsein für die Bedeutung der Straße gibt?

...es generell auch die Bereitschaft gibt, Stellplätze und Autoverkehr zu reduzieren?

...die Verkehrsorganisation das Hauptproblem ist?

In der Diskussion wurde dem Team mehr und mehr bewusst, dass Aufteilung und Struktur des Straßenraums das grundsätzliche Problem in der Lange Rötterstraße darstellen.

Die gesammelten Eindrücke und Perspektiven wurden in Form dreier Personas visualisiert. Diese symbolisieren insbesondere die Bedarfe dreier Personengruppen: Ältere und junge Menschen sowie lokale Gewerbetreibende. Diese wurde gewählt, da sie gewissermaßen spezielle Bedarfe und Ansprüche an die Lange Rötterstraße haben, deren Lösung auch der breiten Mehrheit der Nutzer*innen zugutekämen.

Astrid, 42 Jahre

Astrid hat zwei Kinder und betreibt in der Lange Rötterstraße ein kleines Geschäft für Geschenke und Kunsthandwerk. Sie wohnt in dritter Reihe in Richtung Neckar. Ihre Kund*innen kommen überwiegend von außerhalb, generell hat sie aber viel Laufkundschaft.

■ Sie weiß eigentlich nicht, wie genau Kund*innen zu ihrem Geschäft gelangen oder wo sie parken. Jedoch beschweren sich ihre Kund*innen regelmäßig darüber, dass sie die Straße zu ihrem Geschäft nur schwer queren können. Ihre Lieferant*innen hingegen schimpfen oft darüber, dass sie in zweiter Reihe auf der Straße parken müssen. Älteren Kund*innen muss sie beim Betreten ihres Geschäftes helfen, da sie hierzu eine Stufe überwinden müssen. Sie selbst empfindet die Verkehrssituation als unübersichtlich und gefährlich, weshalb ihre Kinder nicht allein zur ihr in den Laden kommen dürfen. Generell fände sie, dass weniger Autoverkehr die Situation verbessern könnte. Angst, dass sie dadurch weniger Kund*innen haben könnte, hat sie nicht – ganz im Gegenteil.

Roswita, 72 Jahre & Merle, 6 Jahre

Roswita ist Merles Großmutter. Beide wohnen in einem Haus in der Lange Rötterstraße. Roswita betreut ihre Enkelin an zwei Nachmittagen pro Woche und geht mit ihr im Sommer gern zum „Adria“ ein Eis essen. Merle nimmt dabei stets Schlumpfeis.

■ Roswita findet die Straßensituation an vielen Stellen unübersichtlich und weiß nicht immer sofort, wo sie sicher queren kann und wird daran von parkenden Autos gehindert, an denen sie nicht einfach vorbei kommt. Zudem erschrecken sie regelmäßig die Fahrradfahrer*innen auf dem Gehweg. Merle hält sie daher meist an der Hand, was diese nur unter Protest zulässt, da sie am liebsten allein laufen und herumrennen würde. Am allerliebsten würde sie allein zum „Adria“ gehen, aber Roswita findet das viel zu gefährlich. Merle findet die Autos auch laut und sie versteht das Klagen ihrer Oma, dass man in der Straße nirgends sitzen und das Eis essen könne. Dazu muss man sich in ein Café setzen.

Es wäre hilfreich für Astrid, Roswita und Merle...



...wenn der Straßenraum so organisiert würde, dass entspanntes „Flanieren“ in der Lange Rötterstraße wieder möglich wäre. Das bedeutet, dass...

- Kinder sicher unterwegs sein könnten,
- Fußgänger*innen die Straße einfacher queren könnten,
- Kund*innen leichter zum und in das Geschäft gelangen könnten,
- die Straße mehr potenzielle Kund*innen anziehen würde.

Ideation

Basierend auf den Erkenntnissen des Vortags, formulierte das Team folgende Brainstorming-Frage:

Wie können wir den Straßenraum der Lange Rötterstraße organisieren, so dass entspanntes „Flanieren“ möglich wird?

Hierfür fand das Team folgende Lösungsansätze:

Verweilen

Das Team beschrieb verschiedene Aspekte, die Verweilorte aufweisen sollten.

- Baumscheiben mit Mini-Gärten und Sitzbänken aufwerten
- Bänke und andere Sitzgelegenheiten schaffen
- Altglas-Container ästhetisieren und an Plätzen mit weniger Störpotenzial bündeln oder in Erde versenken
- Schaffung nicht-kommerzieller Parklets (alternativer Nutzungen auf Stellplätzen)

Die Lösung: Lange Rötterstraße – Ein Ort zum Leben

Die verschiedenen Lösungsbereiche wurden vom Team intensiv diskutiert. Es wurde dabei schnell deutlich, dass es wenig Sinn macht, weitere Einzelelemente zu sammeln, da diese derzeit nicht im Straßenraum realisiert werden könnten. Daher entschieden sie, dass die Situation im Straßenraum der Lange

- Spielgelegenheiten
- Trinkbrunnen
- Geschäften mehr Platz im Stadt-raum geben

Verkehrssituation

Dieses Cluster zeigt Vorschläge zur Neuorganisation von Verkehrsbereichen.

- Reduzierung von Autoverkehr
- Keine Fahrradfahrer*innen auf Gehwegen
- Getrennt geführte Geh- und Radwege
- Verbreiterung von Gehwegen
- Schaffung von Rampen und Bordsteinabsenkungen
- Schaffung von Querungshilfen
- Verbesserung der Sichtverhältnisse für Fußgänger*innen
- Umwidmung von Kfz-Stellplätzen als Fahrradstellplätze abseits von Hauswänden und Gehwegen
- Entschleunigung des Auto- und Fahrradverkehrs

Prototype

Das Team entwarf anhand von Papiermodellen mehrere Straßen-

- Einhaltung von Tempolimits kontrollieren und durchsetzen
- Verbesserung des Lärmschutzes
- Stoppen des Durchgangsverkehrs

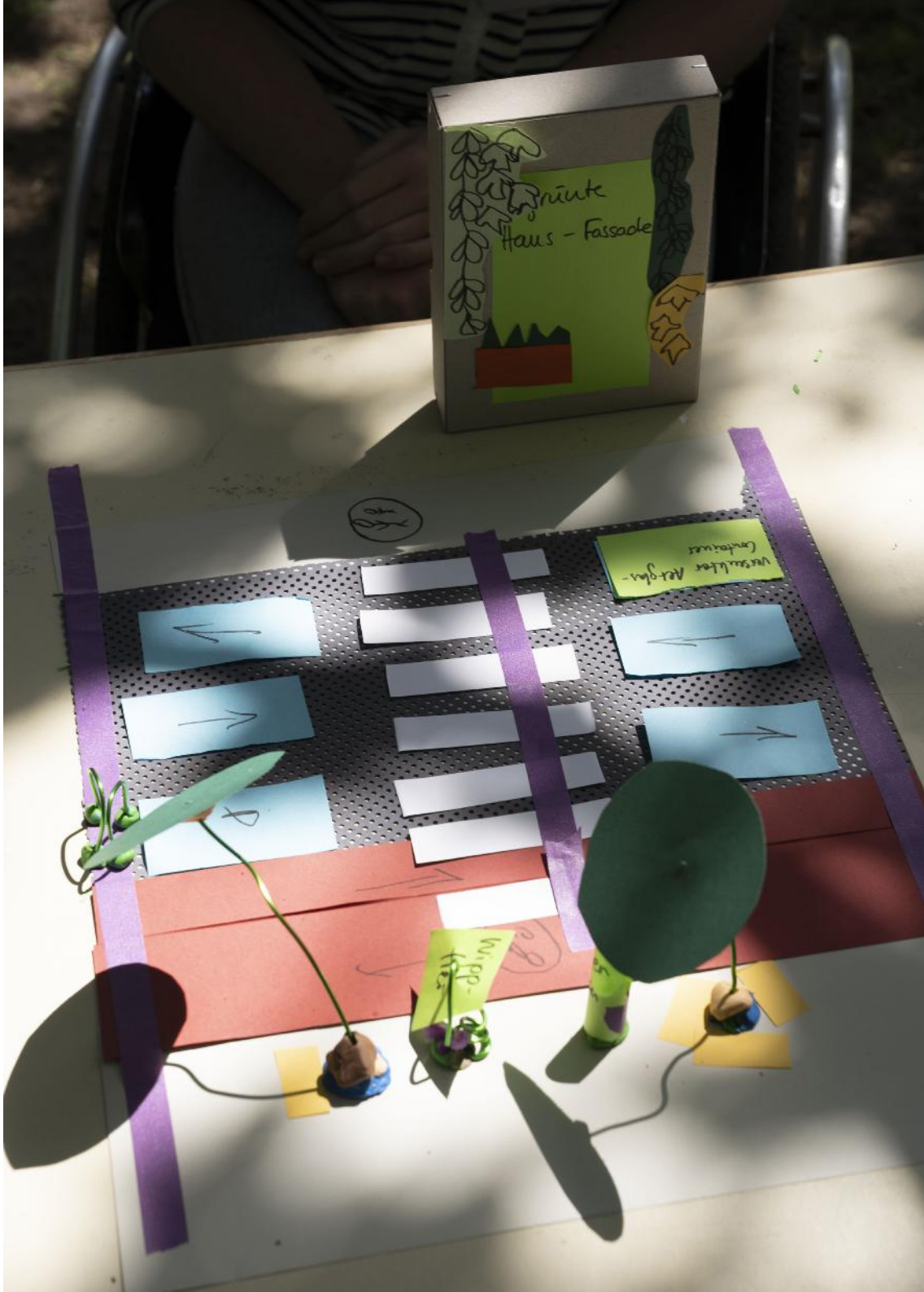
Ruhender Verkehr

Durch die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs soll Platz für neue Nutzungen geschaffen werden:

- Einrichtung von Lieferzonen
- Schaffung verlässlicher Parkhausangebote im Umfeld
- Dauerparker*innen in „NUD-Garage“
- Schaffung von Anreizen zum Autoverzicht (ÖV-Ticket, hohe Parkgebühren, kostenloses dezentrales Parken)
- Schaffung von Kurzzeitparkplätzen im Hof der Post
- Parkraumbewirtschaftung und Parkkontrollen
- ÖPNV-Angebot ausbauen

querschnitte, diskutierte diese und erweiterte sie Schritt für Schritt. Im Ergebnis stehen zwei Straßenraumwürfe für den geschäftigen Westteil und den grünen Ostteil. Beide verfolgen die Grundideen der Entschleunigung und der Verkehrstrennung. Dazu wird der Fahrbahnquerschnitt reduziert und der Fahr-

Foto: Marcus Jeutner (2020)



radweg auf der Nordseite getrennt geführt. Hierdurch ergibt sich auf der Nordseite ein deutlich breiterer und ruhigerer Fußweg. Zwischen den Bäumen ergeben sich durch den Wegfall von Quer-Parkplätzen immer wieder Inseln, die als Verweilorte mit unterschiedlichen An-

geboten entwickelt werden können. Im Bereich der Geschäfte sorgt eine durchgehende Aufpflasterung in der Straßenmitte für eine bequeme Querungshilfe für Fußgänger*innen. Im grünen Bereich soll es weiter straßenbegleitendes Parken geben. Die Stellplätze sind dabei mal am

linken oder rechten Fahrbahnrand in Reihen geplant. Hierdurch kommt es zu einem Mäandern der Fahrspur, was für eine zusätzliche Entschleunigung sorgen soll. Durch den Wegfall zahlreicher straßenbegleitender Parkplätze wird auch der südliche Gehweg deutlich aufgewertet.



Fotos (oben und rechts): Marcus Jeutner (2020)



Die Entwicklung der Lange Rötterstraße stellt das Team unter ein übergeordnetes Motto. Ist sie heute

„ein Ort zum Erledigen“, soll sie in naher Zukunft „ein Ort zum Leben“ sein.

Nächste Schritte

Offene Fragen

- Müssen wir weitere Zielgruppen berücksichtigen? Wie ist das demografische Profil des Quartiers?
- Kann man das Fahrrad- und das Kinderwagenerlebnis greifbar machen und dokumentieren?
- Wie sind die exakten Maße des Straßenraums?
- Wann sind aktuelle Verkehrszahlen verfügbar?
- Gibt es alternative Parkkonzepte, die für uns hilfreich sein könnten?

Wo brauchen wir Hilfe?

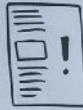
- Grünflächenamt (Umsetzung von Baumscheiben und Begrünung)
- Bezirksbeirat für erste prototypische Schritte
- Initiator*innen für Experimente und Prototypen (Bspw. Parking-Day)
- Schulen können Vorschläge für mehr Kinderfreundlichkeit erarbeiten
- Gewerbetreibende

Wie machen wir weiter?

- Wie kann man die Idee im Quartier testen?
- Zeitplan für Bearbeitung und Umsetzung?
- Großer Ansatz oder kleine Schritte?

Wer macht was?

- M4C-Team:
 - » Planaufbereitung Bestand und konzeptionelle Neuaufteilung
 - » Abfrage Durchgangsverkehrserhebung
- Ulrike
 - » Verkehrszeichenplan
 - » Straßenkataster
 - » Luftbild
 - » Tageszahlen Verkehr
- Chiara
 - » Demografische Daten
 - » Abfrage von Umbaumaßnahmen bei der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung



Nimm den
Spaß ernst.



Quantität
zählt.



Baue auf die
Ideen
anderer auf.

Wi
er

WIE KOMMEN
WIR....

... einen grünen, schönen,
Ort, der eine Oase für
Niemand ist, aber doch
erschaffen?

... einen kühlen & coolen Ort
schaffen ... für Schule +
Nachbarschaft?

gemütliche
Nischen
schaffen

öffentliche
Räume schaffen?

Wie können wir alle
Beteiligte an einem Ort
entdecken und zurückbringen?

WIE
SICH AN
DAS
SETZEN?



Ide Ideen
wünscht.



EVA, 12 Jahre alt, Klasse 6
 Wohnt in der Nürnbergstr.
 Kleiner Bruder (9)
 Liebt Mathe & Erdkunde
 Mit Fahrrad und Bruder zur Schule. Eltern sind panisch.
 Nach der Schule mit Freundinnen rumhängen,
 aber nicht auf dem Schulgelände, sondern draußen
 am Kiosk, Sitzbänken laufen,...

THEME: ... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)



Herr Briotti, 38 Jahre alt
 Unterrichtet Sachkunde & Musik.
 Kommt mit seinem Auto, weil er
 wohnt, braucht 20 Min zur Schule.

THEME: ... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)

... (partially illegible)

5. Umfeld Uhland-Schule

Ein moderner Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen

Freizeitaktivitäten
 Im Freizeit spielt er in einem Jazzband.
 Verständnisvoll für seine Schüler*innen, deren
 Anliegen sind für ihn wichtig.

Umfeld Uhlandstraße

Anna Viola Toprani-Szabó

Teilnehmer*innen

Name	Institution
Jeremy Kuhnle	M4C Phase I
Merle Brand	Stadt Mannheim, Beauftragter für Integration und Migration
Sabrina Hoffmann	Stadt Mannheim, Klimaschutzleitstelle
Verena Frank	Stadt Mannheim, Jugendförderung
Dr. Tobias Vahlpahl	Stadt Mannheim, Quartiermanagement
Gisela Kerntke	KulturQuer QuerKultur e.V.

Understand

Um das Thema „Wie sorgen wir für Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im Straßenraum?“ zu verstehen, setzten sich die Teilnehmer*innen zuerst mit den zwei Begriffen auseinander.

Das gemeinsame Verständnis zeigte, dass Klimaresilienz mit Natur, Grünflächen, ein Lebensraum für den Tier- und Pflanzenwelt, extreme Wetterbedingungen und Müllentsorgung in Beziehung gebracht wird. Die Aufenthaltsqualität wurde mit einem Ort beschrieben: was zum Treffen, Entspannen, Spielen einlädt, wo eine Balance zwischen Stadtverkehr und Freizeitmöglichkeiten (wie zum Beispiel Sport) möglich ist und wo zwischen diesen beiden „Welten“ keine Übergangsschwierigkeiten gibt.

Damit das Fokus auf das Umfeld Uhland-Schule gebracht werden konnte,

wurden folgende Punkte näher betrachtet:

Trends

Zu den Trends wurde auch die Entwicklung des Umfelds der Uhland-Schule gezählt, die eine starke Gentrifizierung und mit Fahrzeugen überfüllte Straßen mitbringt. Als Gegengewicht zu den fahrenden und parkenden Autos, wird das Fahrradfahren immer dominanter. Neben herkömmlichen Fahrrädern und Autos nimmt auch die Zahl von E-Bikes und E-Autos in Mannheim zu. Der Wunsch nach mehr Gemeinschaftsgefühl und Freizeitaktivitäten bringe solche innovative Ideen mit sich, wie zum Beispiel die „Office Box“, die im Freien flexibles Arbeiten ermöglicht und miteinander zum Austausch einlädt.

Fakten

Der Ort um die Uhland-Schule ist nach Meinung der Teilnehmer*innen eher negativ besetzt. Größtenteils wird das Umfeld als ein Parkplatz beschrieben, was die schöne, grüne Erscheinung der Umgebung durchbricht. Die Spaltung in der Bevölkerung (hinsichtlich des Wohlstands), zeigt sich öfter durch trinkende Gruppen, die in dem Kiosk gekauften Alkohol vor Ort, besonders auf den Treppen am Melancthonweg trinken. Glassplitter verschmutzen den Fußgänger- und Fahrradweg, weil die Müllcontainer am Rand der Fahrradwege stehen und deren Öffnung vielmals verfehlt wird. Der Ort wird tagtäglich von Kindern und Jugendlichen frequentiert, die zu ihrer Kita oder Schule eilen. Insbesondere

Verkehrsschilder, Trennungen oder Straßenmarkierungen, die auf die Gefahren des Verkehrs aufmerksam machen könnten, sind wenig vorhanden. Die meisten halten hier nur an, um einzuparken, zum Herzogenriedpark weiterzulaufen oder zur Schule zu gehen. Zusammenfassend wirkt der Ort nicht einladend, obwohl die Nähe der Grundschule und Kindertagesstätte eine andere Vorstellung wecken würde.

Orte

Das Umfeld Uhland-Schule lässt sich am besten als ein parkplatz-dominiertes Dreieck beschreiben. Es ist mit der Uhland-Schule, einem

Empathize & Define

Während der Beobachtungsphase verteilte sich das Team in kleine Gruppen, jeweils mit zwei Personen. Das Ziel war, im Umfeld der Uhland-Schule mit mehreren Personen Interviews zu führen und in Gespräche zu kommen, um die Erfahrungen der Befragten mitzubekommen. Es war auch wichtig, dass das Team den Ort selbst besucht und seine Beobachtungen festhält.

Das Team sprach mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Menschen, unter anderen Lehrerinnen, Müttern mit Kindern und Personen, die den Platz täglich überqueren. Sie alle teilten gerne ihre Erkenntnisse, Ge-

Kiosk, einer Kindertagesstätte und einem evangelischen Gemeindezentrum umsäumt. Parkende Autos können den Platz nur verlassen, indem sie einen Fußgänger- und Fahrradweg überfahrend und so in den Verkehrsfluss von der Lange Rötterstraße eintreten. Die Lange Rötterstraße ist mit alten Platanen bepflanzt, die einen sehr angenehmen, schattigen Ort schaffen. Der Parkplatz ist die einzige Insel mit ihrer Asphaltbedeckung.

Nutzer*innen und Zielgruppen

Aufgrund der Schule und Kita sind die Hauptnutzer*innen des Ortes Kinder und Jugendliche, sowie de-

schichte und Bedürfnisse mit der Gruppe. Nebenbei betrachtete das Team den Ort und wie unterschiedliche Personen mit dem Umfeld interagieren.

Um die Aufenthaltsqualität in Zukunft sicherzustellen, dürfen der Klimawandel und seine Folgen (unberechenbare Hitzewellen, Überflutungen) nicht unbedacht bleiben.

Die aufgetretenen Hauptthemen umfassen folgenden Punkte:

- Nutzung des Parkplatzes
- Wie wird der Ort von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wahrgenommen?
- Interaktion von Kindern mit dem Ort

ren Eltern, Familienmitglieder, Lehrer*innen und – weil viele von ihnen mit Fahrrädern unterwegs sind – Fahrradfahrer*innen.

Viele nutzen den Melanchthonweg um zum Herzogenriedpark zu gelangen. Die Theatergruppe Melanthalia ist in der Umgebung zuhause, weshalb weitere Familien und Senior*innen zu den Nutzer*innengruppen zählen.

Der Parkplatz wird ebenfalls von Einkäufer*innen der naheliegenden Supermärkte mitbenutzt.

Die Gruppe erfuhr, dass der Parkplatz viel von Eltern genutzt wird, die ihre Kinder zur Schule und Kita bringen. Zugleich wird hier öfter rücksichtslos vor der Tür oder in der Feuerwehruzufahrt geparkt. Der Platz ist für Lehrer*innen ebenfalls wichtig, da sie sonst keine Möglichkeit haben, ihre Fahrzeuge abzustellen.

Es wurde ebenfalls beobachtet, dass es vor Ort an Markierungen mangelt, die die Aufmerksamkeit der Autofahrer*innen auf den Fußgänger- und Radweg lenken würde. Mehrmals wurde gesehen, wie Pkw einfach über den Weg fahren. Auf den Glascontainer wurde von den Teammit-

glieder*innen ebenfalls hingewiesen, da die freiliegenden Glassplitter gefährlich für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen seien. Die Aufenthaltsqualität des Ortes wird von den Interviewten als sehr mangelhaft dargestellt. Es fehlen Sitzmöglich-

keiten oder Gelegenheiten, nach der Schule an diesem Ort Zeit verbringen zu können. Der Schulhof ist nämlich nachmittags geschlossen. Der Kiosk neben der Schule wird von vielen positiv gesehen. Dieser ist mit dem Pausenhof der Schule verbun-

den und versorgt die Schüler*innen mit belegten Brötchen und weiteren Dingen. Das Problem mit trinkenden Gruppen sei in letzter Zeit weniger geworden.

Erste Erkenntnisse, Personas und Point of View

Von den Interviews zurückkommend, beschäftigte sich das Team mit den Hauptproblemen und wichtigsten Erkenntnissen, die sie erfuhren und beobachteten.

Die erkannten Highlights waren die folgenden:

- Autos vs. Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen
- Die negativen Auswirkungen für Eltern und Lehrer*innen, falls der Platz kein Parkplatz mehr wäre
- Mangel an Aufenthaltsmöglichkeiten
- Mehr Fokus auf einen kinderfreundlichen Ort

Um eine sogenannte Persona zu entwickeln, schaute das Team auf die Informationen über die Personen, die sie bereits interviewten. Zwei Nutzer*innengruppen wurden identifiziert, deren Bedürfnisse sich voneinander stärker unterschieden. So sind die folgende zwei Personas entstanden.

Eva, 12 Jahre

Eva geht in die sechste Klasse in der Uhland-Schule und wohnt nicht weit entfernt in der Nürburgstraße. Sie fährt jeden Tag mit ihrem neun-jährigen Bruder zur Schule – ohne ihre Eltern (die für sie eher peinlich sind), mit ihrem Fahrrad. Nach der Schule besucht sie oft den Kiosk, um ein paar Süßigkeiten zu kaufen und Zeit mit ihren Freund*innen zu verbringen.

■ Wir waren erstaunt festzustellen, dass Kinder den Platz trotz der Gefahren der Parkplatzsituation nutzen. Es ist aber etwas unbequem, weil sie ihre Fahrräder in der Hand halten müssen, wenn sie miteinander quatschen.



Es wäre hilfreich für Eva, wenn sie am Nachmittag an einem Ort ohne Konsumzwang sicher und bequem „chillen“ könnte.

Herr Brioni, 38 Jahre

Herr Brioni unterrichtet Sachkunde und Musik an der Uhland-Schule. Er fährt jeden Tag 20 Minuten mit seinem Auto zur Schule. Mit der Bahn würde er mindestens 40 Minuten zu seinem Arbeitsplatz brauchen, weil er weiter weg wohnt. In seiner Freizeit spielt er Saxofon in einer Jazzband. Er ist sehr empathisch, kommunikativ und freundlich. Die Anliegen seine Schüler*innen liegen ihm am Herzen.

■ Wir waren erstaunt festzustellen, dass Herr Brioni am liebsten auf dem Platz sein eigenes, von zu Hause mitgebrachtem Essen verpeisen würde. Dennoch sieht er den Ort vor der Schule als Parkplatz sehr wichtig an.



Es wäre hilfreich für Herrn Brioni, wenn er vor Ort die Möglichkeit hätte, in einer grünen, gemütlichen Umgebung seine Mittagspause genießen zu können.

Ideation

Die vorherigen Schritte im Auge behaltend, sammelte das Team Ideen für eine potenzielle Lösung, um die derzeitige Situation im Umfeld Umland-Schule verbessern zu können. Die Persona „Eva“ wurde hierfür als Referenz für die Hauptzielgruppe ausgewählt. „Herr Brioni“ und seine Bedarfe wurde aber im Hinterkopf behalten.

Die in der Schlussdiskussion verbliebenen Themen führten zu der Frage:

Wie könnten wir mit Eva gemeinsam einen „coolen“ (modernen, mit Freizeitmöglichkeiten verbundenen), sicheren und nachhaltigen Ort erschaffen?

Ausgehend von dieser Frage wurden die folgenden potenziellen Lösungsideen gesammelt:

Hitze und Wasser im Fokus

- Wasserspielplatz mit spielerischen aus Wasser bestehenden Wänden, die mit einem Knopfdruck verschwinden können
- „Vernebler“ (Wassersprüher) für heiße Sommertage
- Starkregen-Puffer, unterschiedliche Ebenen, Halfpipe, Wasserspiel und Sitzplätze

Licht und Sonne

- Solarenergie-Dach über parkenden Autos

- Sonnensegel
- Lampions und Lichter zur Sicherheit und Wohlfühlen
- LED-Lichter, Möglichkeit am Abend den Ort in ein Laser-tag-Gelände umzuwandeln

Lernmöglichkeit als erweiterte Nutzungsideen

- Einen Lernort schaffen, wie z.B. Bücherei
- „Grünes Zimmer“ (Outdoor Klassenzimmer)
- Öffentliches Klavier, Musik in Großraum bringen, Bühne schaffen (mit „Grünes Zimmer“ kombinierbar?)

Garten, Bepflanzung

- Podest mit gemütlichen, bepflanzten Sitzecken und Spielgeräten
- Ein grüner Ruheplatz
- Sicherheit durch Barriere zum Verkehr, z.B. mit Blumenkisten
- Urban Gardening – sonstige Schulprojekte
- Parklets zum Entspannen
- Entsiegeln → „Unkraut“ zu lassen

Baumkronenebene

- Mini-Kletterpark, Seilschlinge
- Kletterwand, Hochseilgarten
- Ein Tief-Parkplatz unter dem Hochseilgarten
- Grünen Kletterturm schaffen → über den Platz hinaus

Unterschiedliche Ebenen

- Podest Übergang, was den Platz mit dem Schulhof verbindet
- Platz unterbauen
- Verbindung zum Kiosk → Achsen anlegen
- Sportplatz, Halfpipe

Autoverkehr

- Autos verbannen und Platz erobern
- Schutzorte schaffen, ohne Angsträume zu erzeugen
- Fahrradplätze schaffen

Aufmerksamkeit durch Farben

- Farbe: Abwechslung zum grauen Straßenraum
- Bodenspiele: Schach

In dieser Phase kamen weitere Ideen auf, wie Evas Bedürfnisse noch besser identifiziert werden könnten. Die können in den weiteren Phasen (z.B. Testing verwendet werden):

- Eva mit anderen spielen lassen und sie beobachten
- Umfragen mit Kindern

Die Lösung: Umfeld Uhland-Schule mit Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten

Nachdem das Team abgestimmt hatte, welche Ideenbereiche am wichtigsten seien und auf welchen sie den Fokus setzen würden, begann die Prototypen-Phase. Hierbei durchliefen die Teammitglieder zwei kurze, jeweils 5-minütigen Bastelphasen, in denen sie allein, die ausgewählte Bereiche im Fokus behaltend, erste Prototypen entwickelten. Die zwei End-Prototypen entstanden, indem zwei kleine Gruppen mit je zwei Personen gebildet wurden. Das Thema Klimaresilienz sollte beim Bauen ebenfalls beachtet werden.

Subgruppe 1

Der Prototyp zeigt eine etwas erhöhte, ausgebaute Fläche, mit zwei Ebenen. Unten steht eine überdachte Parkebene für Autos und Fahrräder. Diese sollen besonders Lehrer*innen der Uhland-Schule und für kurze Aufenthalte (Familienmitglieder, die ihren Kindern zur Schule, Kita bringen) dienen. Die Parkplätze sind kostenpflichtig. Die Oberfläche ist als Dachterrasse ausgebildet und dient Freizeitmöglichkeiten und der Entspannung. Sie erschafft einen sicheren Ort mit ausreichendem Abstand zum Verkehr. Neben angenehmen Sitz- und Liegeplätzen gibt es einem mit einem Sonnensegel bedeckten Ort, was ebenfalls zu verschiedenen Freizeitaktivitäten (z.B.

Sport) einlädt.

Die Fläche oben ist darüber hinaus begrünt. Die Pflanzen werden durch ein wassersparendes Bewässerungssystem versorgt. Die Seiten des Baus sind mit Solarpanelen bedeckt und sollen die Energieversorgung für die Beleuchtung, das Bewässerungssystem und das kostenfreie WLAN sicherstellen. Der ganze Ort wurde barrierefrei entwickelt und für Rollstuhlfahrer*innen wird durch ausgeglichenen Anstieg zu der Oberfläche eine einfache Erreichbarkeit gesichert.

Subgruppe 2

Dieser Prototyp stellt eine hügelähnliche Struktur dar. Es gibt ausreichende Auto- und Fahrradparkplätze für Lehrer*innen und Familienmitglieder, die ihre Kinder abholen. Gewölbte Sitzmöglichkeiten schaffen mehr Sitzfläche. Ein pavillonähnliches Häuschen dient als Bühne oder „Grünes Klassenzimmer“. Es ist von Pflanzen umrankt und für Kinder ebenfalls bekletterbar. Durch Seile wird eine Verbindung zu den nahestehenden Baumkronen geschaffen, wodurch ein kleiner Kletterwald entsteht. Neben der Sitzecke ist ein Wasserspielplatz verortet, wo Besucher*innen mit Hilfe von Infoschildern über Wasserthemen (Wassermangel, Klima und Wasser) erfahren

und lernen können. Die grüne Oase ist mit einem nachhaltigen Bewässerungssystem ausgebaut und der ganze Ort barrierefrei gestaltet. An kostenfreie WLAN-Möglichkeit ist ebenfalls gedacht.

Die zwei Prototypen ähneln sich an manchen Punkten, deswegen wurde in Betracht gezogen, die zwei Prototypen miteinander zu kombinieren.

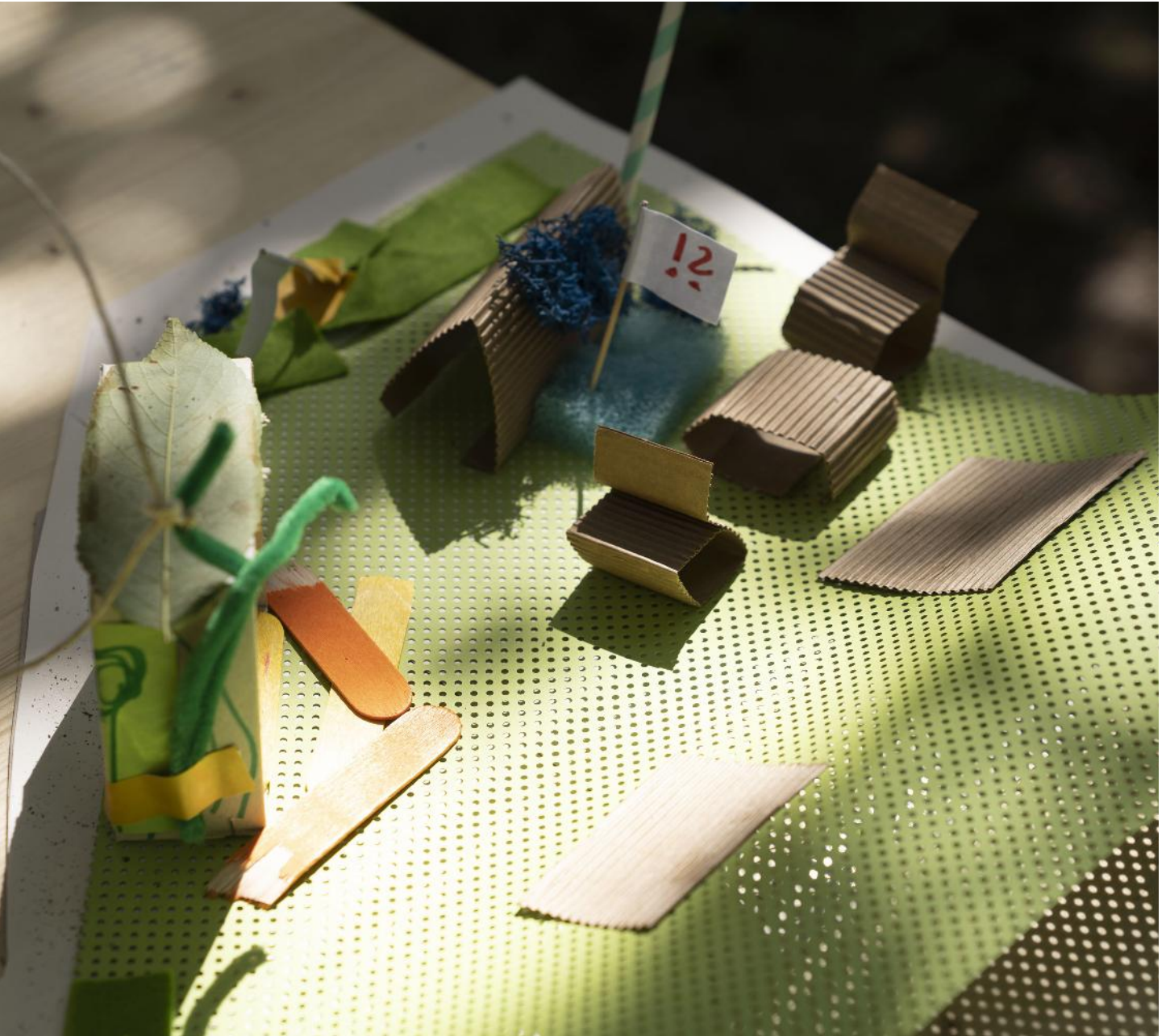


Foto: Marcus Jeutner (2020)

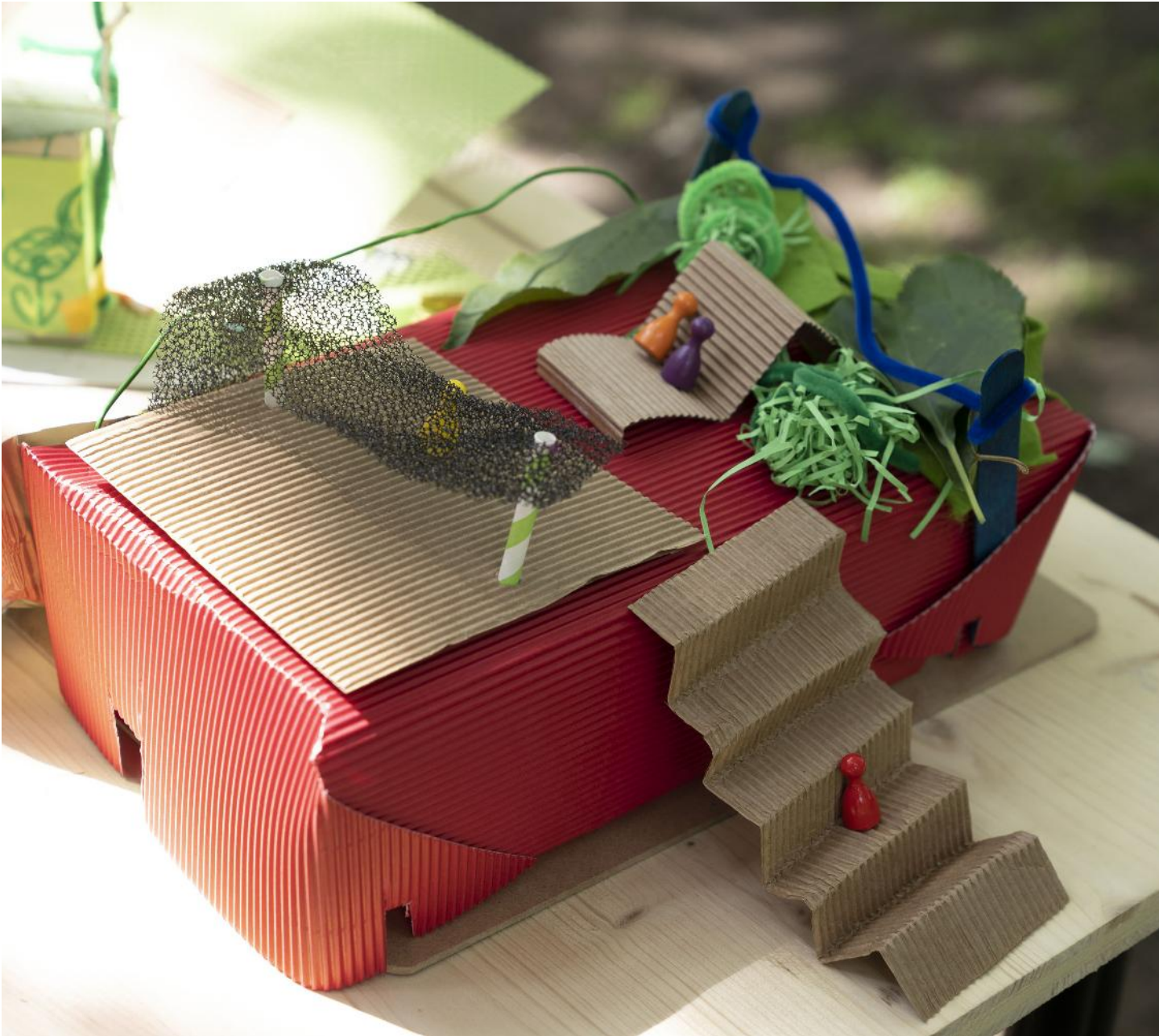


Foto: Marcus Jeutner (2020)

Nächste Schritte

Offene Fragen

- Strom für Wasserspiele
- Wegeführung auf den Platz
- Weitere Gespräche mit Beteiligten (Schule, Kinder)
- Verantwortung für den Platz klären
- Stehen perspektivisch Mittel für die Entwicklung des Platzes zur Verfügung?
- Ist es realistisch, dass die Anzahl der Parkplätze so stark reduziert werden kann?
- Wem gehört die Fläche? Können wir die Schule mit einbeziehen? Bspw. durch Projektstage?
- Working Space + Grünes Zimmer → Stromversorgung?
- Parkplätze nur für Lehrer*innen?
- Wer pflegt die Fläche? Öffentlich?
- Wie Rasen mähen?
- Verwendung für andere Stadtteile?

Wo brauchen wir Hilfe?

- Wie groß ist die Fläche? Welche Voraussetzungen sind gegeben?
- Wie wird die Fläche optimal ausgenutzt, damit sie nicht überfüllt wird?

Wie machen wir weiter?

- Aktion auf dem Platz
- Weitere Alternativen zum Abstimmen
- Wird ein Projekt wirklich durchgeführt? Keine falschen Hoffnungen wecken
- Gibt es bisher nicht berücksichtigte (soziale) Konflikte?
- Interaktive Beteiligungs-Aktion
- Warum wird genau dieser Platz gewählt?

Wer macht was?

- Artikel, Neuigkeiten miteinander teilen
- Werbeaktionen durchführen? (um von mehreren Leuten Feedback und Erfahrungen mit dem Ort zu sammeln)
- Jugendgipfel, „öffentlicher Raum“ Praxisbeispiel?
- Ort für KultTour



Foto: Marcus Jeutner (2020)



6. Wohnumfeld Neckarstadt-Ost

Vielfältige Begegnungsorte, die zum Verweilen einladen

Wohnumfeld Neckarstadt-Ost

Jöran Mandik

Teilnehmer*innen

Name	Institution
Maria Fix	M4C Phase I
Dr. Rajya Karumanchi-Dörsam	M4C Phase I
Leonie Trefs	kompass, Hochschule Mannheim
Anke Schmahl	GBG, städt. Wohnungsbaugesellschaft
Marion Becker	Stadt Mannheim, Team Bürgerbeteiligung
Svetlana Karjakin	AWO, Migrationsberatungsstelle

Understand

Um das erste Urban Lab einzuläuten hat sich das Team zunächst zu den Begriffen „Aufenthaltsqualität“ und „Klimaresilienz“ ausgetauscht. Dabei wurden beide Themen zunächst allgemein und dann in Bezug auf die Neckarstadt-Ost diskutiert. Dadurch konnten Vorannahmen und Vorwissen der Teilnehmer*innen benannt und gesammelt werden.

Trends

Städte werden immer heißer. Dies war ein zentraler Trend, der von den Teilnehmer*innen genannt wurde. Gleichzeitig beobachten viele den Trend, dass die Menschen in Mannheim ein Bedürfnis nach mehr Grün, Bäumen etc. entwickeln. Trotzdem ist auch ein Trend hin zu sogenannten „Schottergärten“ zu erkennen. Dies geht einher

mit einem Umdenken im Bereich der Mobilität. Viele Mannheimer beginnen, zu viele Autos in der Stadt als Problem zu sehen. Die Autos mindern die Aufenthaltsqualität der Straßenräume, die Luftqualität etc. Somit gibt es vermehrt das Bedürfnis nach weniger Autos, autofreien Straßen und sauberer Luft. Der Trend der Mobilitätsinnovationen, wie z.B. Carsharing oder E-Roller, wurde ebenfalls genannt, wobei diese eher kritisch gesehen wurden. Die Umnutzung und versiegelter Flächen, wie z.B. Parkplätze, wurde ebenfalls genannt. Zuletzt wurde für die Neckarstadt der Trend der Hof-Flohmärkte thematisiert, die als Nachbarschaftsevent fungieren.

Fakten

Besonders zentral war für die Teilnehmer*innen, dass die Stadt Mannheim

eine „automobil-optimierte Stadt“ ist. Zudem wurde festgehalten, dass die Autos sehr viel Platz im öffentlichen Raum einnehmen („zugeparkt“). Die Stadt wird also als sehr autoabhängig wahrgenommen. Viele Menschen nutzen das Auto für den Weg zur Arbeit. In der Neckarstadt-Ost wurde besonders die räumliche Dominanz der Autos als Problem beschrieben. Mannheim zählt zu den meistversiegelten Städten Deutschlands. Für die Stadt als Ganzes und auch das Quartier Neckstadt-Ost wurde ein Mangel an Grünflächen diagnostiziert. Die vorhandenen Grünflächen werden nicht ausreichend gepflegt. Die Nutzung der wenigen Flächen werde zudem von wenigen Nutzer*innengruppen dominiert, der Zugang sei nicht für alle gegeben. Innerhalb der

Neckarstadt-Ost gibt es eine Straße, die Uhlandstraße und einen kleinen Platz, den Clignetplatz, die grüner sind als der Rest des Wohngebietes. Das Potenzial von Bäumen für die Verbesserung des Mikroklimas wurde als Fakt festgehalten. Außerdem wurden eine Rattenplage und mangelnde Sauberkeit und fehlende Infopoints thematisiert.

Orte

Wie bereits beschrieben gibt es innerhalb der Neckarstadt-Ost die Uhlandstraße, die durch die Vorgärten der Häuser viel Grün besitzt. Am Ende der Straße, im westlichen Teil des Quartiers, befindet sich der Clignetplatz,

Empathize & Define

Für die Empathie-Phase sind die Teilnehmer*innen gemeinsam mit dem Coach in das Gebiet gegangen, um dort ein genaueres und besseres Bild der Gegebenheiten und Bedürfnisse der potenziellen Nutzer*innen zu erlangen. Dazu teilte sich das Team in kleinere Gruppen à zwei Personen. Während der Begehung wurden diverse spontane Interviews mit Menschen auf der Straße geführt. Zusätzlich haben die Teams Beobachtungen im Straßenraum gemacht. Eine Kleingruppe blieb am Clignetplatz, führte dort Interviews und machte Beobachtungen. Die

auf den diverse Straßen zulaufen. Hier befinden sich ein Spielplatz und einige große Bäume und Bänke sowie ein Café. Im Allgemeinen empfinden die Teilnehmenden die Straßenräume in der Neckarstadt-Ost als sehr eng, was mit der starken Beparkung der Straßen zusammenhängt. Die Autos stehen dabei mit einer Fahrzeughälfte auf den Fußwegen, die dadurch sehr schmal werden. Durch die vorhandene Blockrandbebauung gibt es viele Innenhöfe in der Neckarstadt-Ost, in denen beispielsweise auch die erwähnten Hofflohmärkte stattfinden. Verweilorte, Sitzgelegenheiten und grüne Plätze seien hingegen Mangelware im Quartier.

restlichen Teilnehmer*innen haben sich durch das restliche Gebiet bewegt und dabei die Menschen in den Straßen beobachtet und interviewt. Innerhalb kurzer Zeit konnte eine Vielzahl interessanter Ansichten, Aussagen und Bedürfnisse der interviewten Personen hinsichtlich des Straßenraums in der Neckarstadt-Ost gesammelt werden. Hierdurch waren die Teilnehmer*innen in der Lage wertvolle Einblicke und Erkenntnisse zu sammeln. Zusätzlich konnten die Beobachtungen dazu beitragen Probleme und Bedürfnisse zu identifizieren.

Nutzer*innen und Zielgruppen

Besonders Kinder und ältere Menschen, sowie Familien wurden von den Teilnehmer*innen als zentrale Akteure in der Neckarstadt-Ost identifiziert. Folgende Zielgruppen wurden bedacht:

- Anwohner*innen
- Einzelhandel
- Besucher*innen
- Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen
- Schüler*innen
- Hundebesitzer*innen
- Alleinstehende
- Ärzt*innen

Nach der Empathie-Phase haben die Teilnehmer*innen ihre Erkenntnisse miteinander geteilt. Insbesondere wurden die Dinge gesammelt, die besonders interessant, überraschend oder dringlich waren. Als zentrale Themen haben sich die folgenden dabei herauskristallisiert:

- (Verkehrs-)Sicherheit
- Fahrradverkehr
- Autoabhängigkeit vs. andere Raumbedürfnisse
- Treffpunkte, Begegnungsbedürfnis
- Quartiersverbundenheit

Viele der interviewten Personen haben die Verkehrssicherheit im Quar-

tier thematisiert. Dabei war besonders die Sichtbarkeit von Kindern, die sich zwischen den Autos bewegen ein Problem, das von Kindern und Eltern identifiziert wurde. Auch zu schnelles Fahren und eine mangelnde Beschilderung der Straßen wurde als Problem gesehen. Für Fahrradfahrer*innen ist besonders die Angst vor sich plötzlich öffnenden Türen („Dooring“) und riskanten Überholmanövern in den durch Beparkung verengten Straßen präsent. Der Straßenbelag sei schlecht geeignet fürs Fahrradfahren.

Viele Personen wünschen sich verbesserte Bedingungen fürs Fahrradfahren. Zudem gab es eine Vielzahl an Aussagen zur räumlichen Dominanz der Autos in der Neckarstadt, die zugeparkt und eine „Metallwüste“ sei. Auch der Lärm des motorisierten Verkehrs wird als störend empfunden. Einige Interviewpartner*innen sagten aus, in der Neckarstadt eigentlich kein Auto zu benötigen („[...] nur für den Aldi muss man über den Neckar“), wogegen andere auf keinen Fall auf ihr Fahrzeug verzichten wollen oder können, wie z.B. ein interviewter Berufsmusiker („Um Gottes Willen nicht autofrei machen!“). Interessanterweise wollen viele der Anwohner*innen den Fahrrad-, Fuß- und Autoverkehr miteinander in Einklang bringen; sie wollen die Autos nicht komplett verbannen. Ein An-

wohner warnte vor Ausweichverkehr bei Änderungen im Straßenraum. Neben dem Verkehrslärm wurde auch der Lärm der Laubbläser von gleich mehreren Personen beklagt. Durch die getätigten Beobachtungen wurde klar, dass die Autos in der Neckarstadt aktuell immensen Raum einnehmen, und den Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen sehr wenig Raum lassen. Das Laufen auf den schmalen Gehwegen ist beinahe ein Hindernislauf für die Anwohner*innen, besonders diejenigen, die Kinderwagen, Kinder auf Fahrrädern oder auch einen Rollator schieben oder ziehen müssen. Für Fahrräder gibt es keine Abstellmöglichkeiten, sie stehen auf dem Bürgersteig, angelehnt an die Hauswände. Dennoch haben auch die fahrenden Autos hier wenig Raum – oftmals müssen sich begegnende Fahrzeuge den Rückwärtsgang einlegen, um sich aus dem Weg zu gehen. Freie Parkplätze gibt es kaum. Einige Kinder haben ihren Wunsch ausgedrückt im Straßenraum der Neckarstadt-Ost mit dem Fahrrad fahren und spielen zu können. Schlechte Sichtverhältnisse zwischen den parkenden und fahrenden Autos machen dies heute unsicher. Am Clignetplatz existiert bereits ein Spielplatz. Dass ein Spielplatz allerdings nicht unbedingt als öffentlicher Begegnungsraum funktioniert wird

im Interview mit einer älteren Person deutlich, die ihre Hemmungen beschreibt sich allein auf eine Bank am Spielplatz zu setzen.

Letztlich wurden auch ein Mülleimermangel und die zu seltene Entleerung der vorhandenen Müll- und Recyclingtonnen beklagt.

In den Interviews wurde aber auch klar, dass sich die Bewohner*innen stark mit ihrem Quartier identifizieren und sich dort wohlfühlen. Den Buchladen im Viertel bezeichnet eine Anwohnerin als „Wohnzimmer der Neckarstadt“. Besonders gefällt einigen Interviewpartner*innen die Möglichkeit im Quartier Leuten zu begegnen, zusammensitzen und zu „schwätzen“. Die Cafés „bringen die Leute zusammen.“ Allerdings werden laut einer Interviewpartnerin viele der kleinen Läden und Geschäfte zugemacht, die eigentlich als Treffpunkte dienen, was sie sehr bedauert („Diese Dinge dürfen nicht verschwinden.“) Auch wurde in den Interviews klar, dass viele Personen ein Bedürfnis haben nach Sitzmöglichkeiten, Verweilorten zum Beobachten des Lebens im Quartier und auch grünen Orten. Es scheint ein ehrenamtliches Potenzial im Quartier zu geben: Zwei Interviewpartner*innen würden sogar Gärtnern und sich um neue Bepflanzung kümmern wollen.

Erste Erkenntnisse, Personas und Point of View

Nun bestand die Schwierigkeit darin aus der Fülle an Erkenntnissen eine klare und präzise Problemstellung zu formulieren. Nachdem das Team die Erfahrungen, Beobachtungen und Interviewmaterial untereinander ausgetauscht und die Aussagen und Erkenntnisse grob geclustert hatte, wurden im nächsten Schritt die Erkenntnisse gefiltert und miteinander verwoben. Die besonders interessanten Erkenntnisse wurden vertieft betrachtet, indem die Frage „Ich frage mich ob das bedeutet...“ gestellt wurde. Auf diese Weise konnten unterliegende Motive, Beweggründe und Emotionen freigelegt werden, auf deren Grundlage das Team einen Point of View formulieren konnte. So fragte sich das Team beispielsweise, ob die Angst vor Ladenschließungen und dem damit einhergehenden Verschwinden von Treffpunkten für die betreffende Interviewpartnerin ein Verschwinden ihrer Teilhabemöglichkeiten am Leben bedeutet, dass sie einsam ist, was sie insbesondere während der Corona-Pandemie deutlich gespürt hat. Ein anderes Beispiel sind Kinder, die Fahrrad fahren und spielen wollen. Das Team fragte sich, ob dies bedeutet, dass es im Quartier zu wenig Raum für Kinder zur Entfaltung gibt und die Verkehrssituation sie gefährdet.

Auf diesem Wege konnten schließlich zwei Personas entwickelt werden, die dazu dienen, das Problem klar zu formulieren und sich die Nutzer*innen der zu entwickelnden Lösungen vor Augen zu führen. Die Personas sind fiktional und vereinen in sich diverse Erkenntnisse.

Gertrude, 60+

Gertrude lebt seit 40 Jahren in der Neckarstadt-Ost. Seit ihr Mann gestorben ist, lebt sie alleine. Ihre Tochter besucht sie einmal in der Woche. Sie identifiziert sich stark mit der Neckarstadt-Ost und fühlt sich hier wohl. „Die hot ääfach so n Flair die Neckarstadt.“ Sie genießt es Nachbar*innen zu begegnen und sich zu unterhalten. Sie selbst fährt nur mit dem Fahrrad, aber sie schaut gerne dem vorüberziehenden Verkehr zu.

Wir waren erstaunt festzustellen, dass Gertrude das Verschwinden von kleinen Geschäften, wie z.B. dem Bäcker und dem Metzger, in der Nachbarschaft sehr bedauert, weil ihre Begegnungsräume damit weggefallen.



Es wäre für Gertrude hilfreich, wenn man ihr ermöglichte am sozialen Leben teilzuhaben (Neckarstadtflair), Menschen im Straßenraum zu begegnen und dort zu verweilen.

Nicki, 9 Jahre alt

Nicki geht zur Umland-Grundschule und ist dort in der 3. Klasse. Er spielt gerne draußen und fährt allein mit dem Fahrrad zu Schule. Seine Eltern sind deswegen allerdings besorgt.

Wir waren erstaunt festzustellen, dass Nicki sich vergessen fühlt und traurig ist, weil er nicht weiß, wo er nach Schule spielen und sich mit Freunden treffen kann.



Es wäre für Nicki hilfreich, wenn es für ihn in der Neckarstadt-Ost kindergerechte Entfaltungsräume gäbe.

Ideation

Ausgehend von diesen Personas wurden im nächsten Schritt Ideen für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz in der Wohnumgebung der Neckarstadt-Ost generiert und gesammelt. Um die Ideation-Phase fokussierter angehen zu können konzentrierte sich das Team dabei auf die Persona "Gertrude". „Nicki“ blieb bei der Ideenfindung aber im Hinterkopf. Ausgehend von der Persona wurde folgende Fragestellung für das Brainstorming formuliert:

Wie können wir es Gertrude ermöglichen in der Neckarstadt-Ost Menschen zu begegnen, am Leben teilzuhaben und im öffentlichen Straßenraum zu verweilen?

Als Antwort auf diese Frage wurden die folgenden Ideen für potenzielle Lösungen entwickelt:

- Eine der drei Straßen um den Clignetplatz schließen und gemeinsam mit dem Platz als Park mit Sitzgruppen und Bänken umgestalten
- Eine Seite autofrei/Nur eine Seite parken

Bepflanzung und Grün:

Grünflächen und Bepflanzung wurde vom Team als essentiell für die Gestaltung eines Verweilortes für

Gertrude erachtet, da dies Schatten spendet, das Klima im Allgemeinen mildert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

- Kleine Garteninseln anlegen
- Bäume pflanzen
- Baumpatenprogramm starten
- Hochbeete anlegen
- Nutzpflanzen pflanzen
- Blumen pflanzen
- Straßenzug als Park
- Hundewiese
- Lebensraum für Vögel schaffen
- Entsiegelung
- Grüne Fassadengestaltung

Sonstige Gestaltungselemente:

- Musik über Lautsprecher im öffentlichen Raum spielen
- Wasserspender
- Kneipp-Becken (Ein Kaltwasserlauf zum „Wassertreten“, eine Form der Hydrotherapie)
- Regen- und Sonnenschutz, wie z.B. Markisen/Schirme
- Fahrradständer mit Pumpe

(Verweil-)Orte und Treffpunkte:

- Offene Plätze
- Laube/Pavillion/"Rosenbogen"
- Schachbrett auf dem Boden (gepflastert)
- Spielfläche für Kinder mit Bänken drum herum
- Mehrgenerationen-Spielplatz
- Eine Sitzecke anlegen

- Sitzbänke platzieren
- Inklusionsbänke, die Lücken für Rollstuhlfahrer*innen vorsehen
- Ein klassisches Café mit Kaffee und Stück Kuchen
- Seniorencafé
- Seniorentreff
- Kiosk
- Entwicklung von strategisch gelegenen Punkten, von deren Entwicklung das ganze Quartier profitiert („Impulsecken“)
- Gemeinschaftsgarten
- Einen zentralen Treffpunkt anlegen
- Bücherschrank
- Infotafeln, News aus dem Stadtteil

Events/Formate

Neben diesen vielfältigen Begegnungsorten wurden vom Team auch Ideen für Begegnungsformate generiert.

- Wissensweitergabe ermöglichen
- Gemeinsames Blumenpflanzen
- Oma-Achterbahn, eine Achterbahn für Senioren
- Jung hilft alt, alt hilft jung (z.B. Babysitting)
- Straßenfest
- Treffen organisieren

Verkehrssituation:

- Quartier autofrei machen
- Eine Straßenseite autofrei, von parkenden Autos befreien.
- Verkehrssicherheit durch Zebrastreifen verbessern

- Spielstraße
- Zentrale Quartiersparkmöglichkeit, statt Straßenparken
- Bodenschwellen
- Zweite, grüne Ebene über der Straße bauen.

- Spazierwege anlegen
- Erlebnispfad mit Wegpunkten
- Engmaschigerer ÖPNV um Autoabhängigkeit zu mindern

Die Lösung: Grüne Treffpunkte und Verweilorte im Quartier

Anschließend an die Ideation-Phase wählte das Team die besten Ideen aus um damit weiterzugehen. Zur Entscheidungshilfe wurden einige Parameter herangezogen. So wurde bei den ausgewählten Ideen auf

ihren potenziellen Beitrag zur Klimaresilienz des Quartiers geachtet. Außerdem wurde der Point of View der zweiten Persona erneut herangezogen: Würde diese Idee auch Nicki helfen? Während des Brain-

stormings wurde dem Team außerdem bewusst, dass insbesondere die Zufälligkeit ein besonderes und möglicherweise zentrales Element der Begegnungen beim Bäcker, Metzger oder einem anderen Ge-



Foto: Marcus Jeutner (2020)

schäft ist. Somit wurden dann Ideen ausgewählt, die Orte der zufälligen Begegnung schaffen: Wo geht Gertrude sowieso hin?

Von den ausgewählten Ideen wurden in Kleingruppen Prototypen gebastelt. Hierzu stand den Teilnehmer*innen diverses Bastelmaterial zur Verfügung. Mit Hilfe von Kartenmaterial wurden die Ideen in diesem Schritt auch veräumlicht und im Projekt-Quartier verankert. Es wurden drei Orte identifiziert, für die prototypische Lösungen erarbeitet wurden.

Prototyp Teil 1

Der erste Teil des Prototyps befindet sich zwischen der Lenastraße, Cannabichstraße und Uhlandstraße. Hier wurde eine bestehende Grünfläche identifiziert, die öffentlich nutzbar gemacht und erweitert werden soll. Dafür wird ein Teil der Cannabichstraße entsiegelt und zum Park umgewandelt. Der so entstandene Platz wird als neuer Treffpunkt, Verweil- und Erholungsort entwickelt werden. Innerhalb des Parks sieht der Prototyp üppige Bepflanzung mit Schatten-spendenden Bäumen und einigen Blumenbeeten vor. Am oberen Teil des Parks soll eine Spielfläche entstehen, z.B. mit Schachbrettboden und Basketballkorb. An der Spielfläche und im Park verteilt, werden diverse Sitzmöglichkeiten

und Sitzgruppen installiert. Zentral soll ein Brunnen entstehen, von dem aus ein Wasserlauf, der als Kneippbad genutzt werden kann, zum hinteren Ende des Parks führt. Ganz hinten entsteht ein Gemeinschaftsgarten. Am Eingang des Parks soll ein kleiner Kiosk errichtet werden, der als Café und WC genutzt werden kann. Der Park wird Gertrudes neuer Lieblingsort, den sie regelmäßig aufsucht. Immer findet sie dort Nachbarn zum „schwätzen“. Auch Nicki freut sich über den Park, der für ihn einen neuen Spielraum darstellt.

Prototyp Teil 2

Der zweite Teil des Prototyps befindet sich entlang der Lenastraße, deren Straßenraum für Gertrude umgestaltet wurde. Hierfür wurde die Aufteilung des Raum stark geändert: eine Straßenseite wurde von parkenden Autos befreit, Autoverkehr ist nur noch in eine Richtung erlaubt. Von links nach rechts sieht der Prototyp folgendes vor: einen Gehweg, breiter als bisher, daneben ein Grünstreifen mit diversen kleinen Inseln mit Sitzmöglichkeiten, auf denen Gertrude auf dem Weg zu ihrem neuen Lieblingsort verschnaufen, oder auch ganz in Ruhe dem Treiben zusehen kann. Daneben wird ein breiter Fahrradweg angelegt, der in beide Richtungen befahren werden kann. Dann folgt eine Spur

für Autos, neben der eine einfache Reihe Parken möglich bleibt. Ganz rechts bleibt ein weiterer, schmalerer Gehweg erhalten. Entlang der Straße gibt es viele Quermöglichkeiten, alles wird gut beschildert. Die verschiedenen Nutzungsbereiche liegen ebenerdig nebeneinander werden farblich markiert und so voneinander abgegrenzt. Der Grünstreifen wird etwas vertieft, um hier besonders effektiv Versickerung zu ermöglichen. Unterirdisch werden hier Rigolen eingebaut, die bei Starkregen als Pufferspeicher zur besseren Versickerung dienen. Wo möglich werden versickerungsfähige Materialien verbaut. Gertrude kann nun verschnaufen, verweilen und das Flair der Neckarstadt genießen. Auch Nicki freut sich darüber auf der Straße radeln zu können.

Prototyp Teil 3

Der dritte Teil des Prototyps befindet sich auf und am Clignetplatz im westlichen Teil der Neckarstadt-Ost. Dadurch, dass hier bereits ein Platz besteht, der von drei Straßen umgeben ist, bietet sich hier eine besonders günstige Gelegenheit eines machbaren Eingriffs. Der Prototyp sieht vor, die südlich am Platz liegende Eichendorffstraße für Verkehr zu schließen und den Park zu dieser Seite hin zu öffnen. Zwischen Spielplatz und dem ebenfalls bereits vorhandenen Café



Foto: Marcus Jeutner (2020)

GEHWEG

· VERWEILEN

FAHRRAAD

FAHRBAHN · PARKEN · GEHWEG



Strassenquerschnitt

sollen auf der neuen entsiegelten Fläche weitere Sitzgruppen entstehen. Auch an der östlichen Spitze des Platzes sollen um den großen Baum Sitzgelegenheiten geschaffen

werden. Der Baumbestand am Platz soll ergänzt werden. So kann Gertrude auch mal in die andere Richtung laufen und hier ebenfalls einen Nachbarschaftstreffpunkt finden.

Gemeinsam haben diese drei Teile des Prototyps das Potenzial die Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz im Quartier zu transformieren.



Foto: Marcus Jeutner (2020)

Nächste Schritte

Offene Fragen:

- Was gibt es für vorhandene Initiativen und Vereinen bei denen man anknüpfen kann?
- Wie kommt der Prototyp bei den Bewohner*innen und Geschäftsbetreiber*innen im Quartier an?
- Gibt es ein Quartiersmanagement?
- Was gab es schon an Versuchen im Quartier?
- Was sind Good/Bad-Practice Beispiele?
- Betreiber*innenmodell und Finanzierung
- Machbarkeit
- Gesetzeslage und Vorschriften
- Dimensionen der identifizierten Orte?
- Demografische Daten

Wo brauchen wir Hilfe?

- Beantwortung der offenen Fragen
- Umsetzung
- Verkehrssicherheitsfragen

Wie machen wir weiter? Mögliche Ansprechpartner*innen?

- Verkehrssicherheitsexpert*innen
- Zeitplan aufstellen
- Kommunale Statistikstelle, GIS NET
- Mannheimer Unternehmen
- Migrationsbeirat
- Quartiersmanagement
- Stadt

Wer macht was?

- „Nachbarschaftsbeauftragte“ (Nachbarschaft aktivieren und mit Nachbarn sprechen): Rajya
- Recherche zu Best Practice Beispielen: Maria
- Recherche zu Rigolen und Versickerungstechnik: Svetlana
- Statistiken sichten und Infos teilen: Leonie



Foto: Marcus Jeutner (2020)



Foto: Marcus Jeutner (2020)



7. Ausblick

Wie es weiter geht

Ausblick

Kilian Flade

Mit diesen Erkenntnissen des ersten UrbanLabs geht es nun in den weiteren Prozess. Gemeinsam haben die Teams offene Fragen sowie Aufgaben formuliert, die in der Zeit bis zum zweiten UrbanLab beantwortet werden sollen. Das zweite, ebenfalls zweitägige, UrbanLab wird voraussichtlich im November 2020 stattfinden. Dabei werden u.a. die verbleibenden zwei Schritte des Urban Design Thinking Prozesses bearbeitet, also „Testing“ und „Business Model“. In der Testing-Phase werden die zuvor gebauten Ideen im Stadtraum unter möglichst realen Bedingungen getestet und das Feedback von Nutzer*innen notiert. Das Feedback wiederum wird in die Prototypen eingebaut, die dann erneut getestet werden. Die finale Lösung hat sich also durch das Testen bereits im Stadtraum beweisen können. Der letzte Schritt des Urban Design Thinking Prozesses ist das „Business Model“, wo sich die Teams über mögliche Geschäftsmodelle ihrer Lösung Gedanken machen. Auch diese Phase wird im zweiten UrbanLab im November durchlaufen. Das dritte UrbanLab wird im Frühjahr 2021 stattfinden. Dabei soll es vor allem darum gehen, einzelne

Schritte des Urban Design Thinking Prozesses zu wiederholen bzw. weitere der entwickelten Ideen zu bauen und im Stadtraum zu testen. Darüber hinaus sollen die entwickelten Ideen weitergedacht werden, insbesondere im Hinblick auf die tatsächliche Umsetzung.

STADT MANNHEIM 

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 2020