

Migrants⁴

Cities



Willkommene Perspektiven

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

Willkommene Perspektiven – Migrants4Cities
Urban Design Thinking Prozess

Dokumentation des UrbanLab #2
am 13. und 14. November 2020

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA

Sozial-ökologische Forschung

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, Sek. B7
Hardenbergstraße 40a
10623 Berlin
www.bestandsentwicklung.tu-berlin.de

Kontakt: Prof. Elke Pahl-Weber
Kilian Flade
@: migrants4cities@isr.tu-berlin.de
Tel.: + 49 (0)30 314 28118



Stadt Mannheim

Fachbereich Demokratie und Strategie
Rathaus E5
68159 Mannheim
www.mannheim.de

Kontakt: Christian Hübel
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



insar PartG

gesellschaft für stadtplanung,
architektur und regionalberatung
Möckernstraße 111
10963 Berlin
www.insar.de

Kontakt: Marcus Jeutner
Laura Bornemann
@: udt@insar.de
Tel.: +49 (0)30 69 40 1744

Teilnehmer*innen: Alexandra Idler, Anke Schmahl, Benjamin Klingler, Chiara Welte, Christin Fuchs, Gülgün Kocyigit, Harald Pfeiffer, Jeremy Kuhnle, Leonie Kauz, Maria Fix, Marion Becker, Rajya Karumanchi-Dörsam, Stefan Zillig, Svetlana Karjakin, Tobias Vahlpahl, Ulrike Kleemann, Verena Frank

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

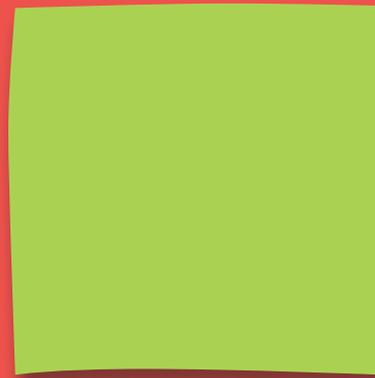
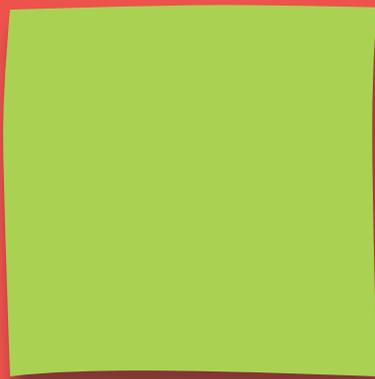
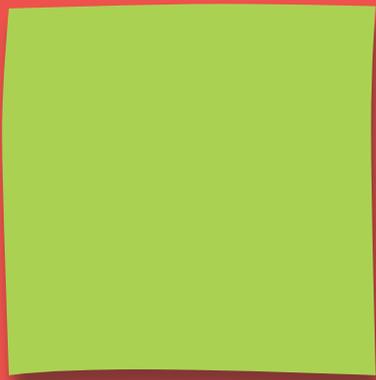
Satz & Layout: TU Berlin / insar, Laura Bornemann, Marcus Jeutner

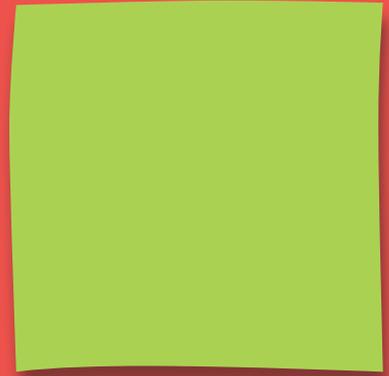
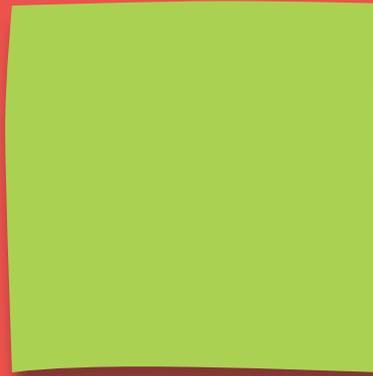
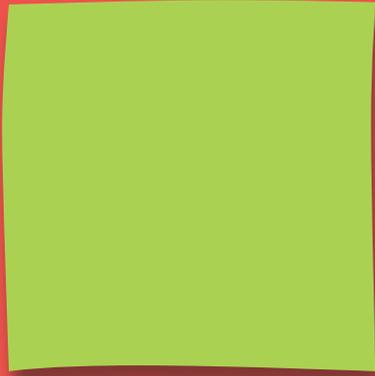
Titel- und Kapiteltitelbilder: Laura Bornemann, 2020

Mannheim/Berlin, Dezember 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Grußwort	7
Einführung der Projektpartner*innen	
2. Urban Design Thinking	11
Beschreibung des Arbeitsprozesses	
4. Lange Rötterstraße	17
Vom Ort zum Erledigen zum Ort zum Flanieren	
5. Umfeld Uhlandschule	27
Ein moderner Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen	
6. Wohnumfeld Neckarstadt-Ost	35
Vielfältige Begegnungsorte, die zum Verweilen einladen	
7. Ausblick	45
Wie es weiter geht	





1. **Grußwort**

Einführung der Projektpartner*innen

Grußwort

Christian Hübel

UrbanLab#2 – Beteiligung geht online weiter

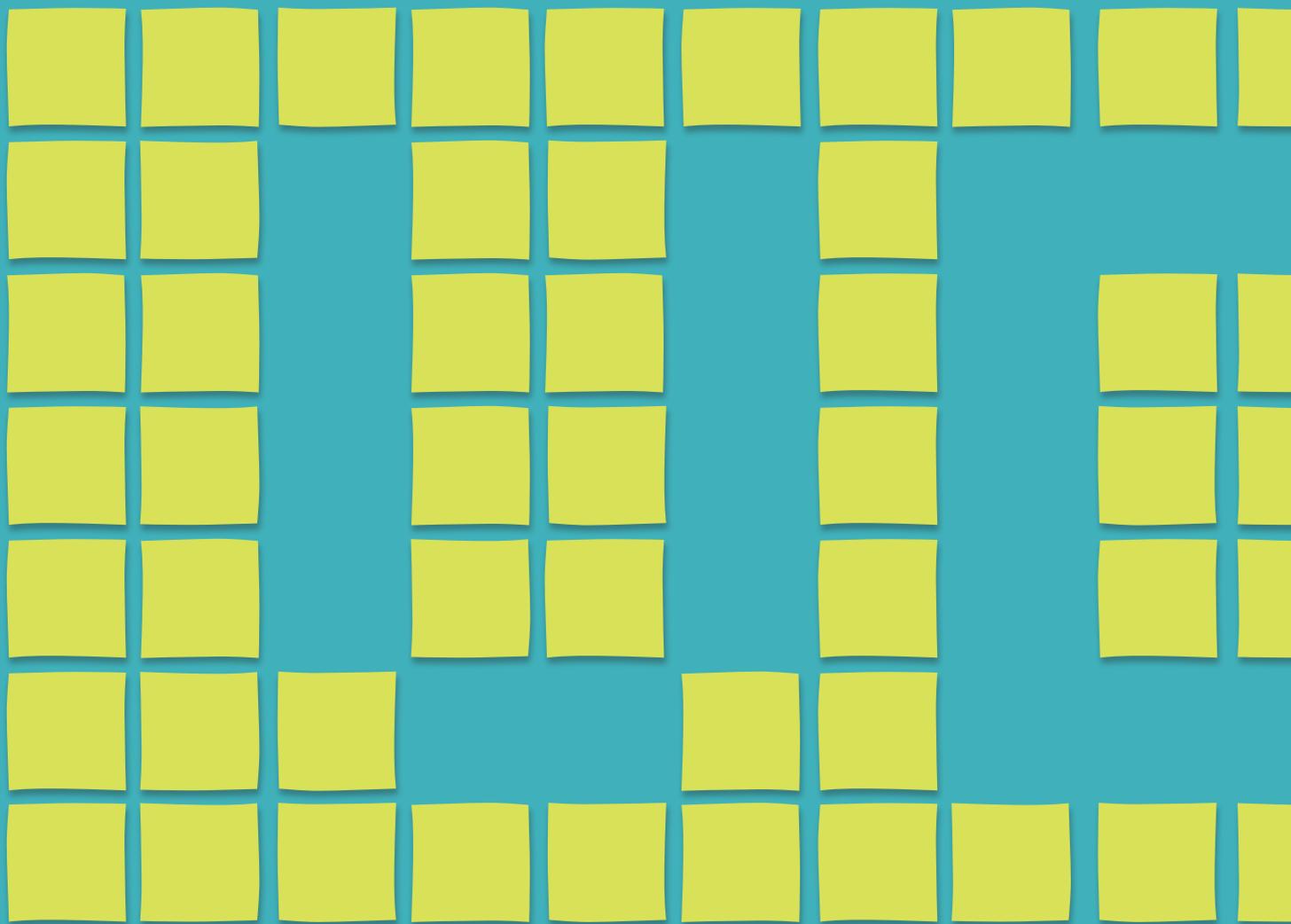
Die Pandemie hat vieles in unserem Leben verändert. Was uns bisher selbstverständlich erschien, bekam plötzlich einen anderen Wert. Der Lockdown und seine Beschränkungen haben dazu geführt, dass wir unser Umfeld, unsere Nachbarschaft anders wahrgenommen haben. Das Bedürfnis sich im Freien zu treffen wuchs, denn hier war es möglich sich – wenn auch mit Abstand – weiterhin zu begegnen und Ansteckungsgefahren zu reduzieren. Straßenräume rückten in den Fokus und bisher ungenutzte oder anders genutzte Räume wurden angeeignet. Dieser große Bedarf an Begegnungs- und Aufenthaltsorten im Freien, zeigte aber auch das Defizit, das in manchen Stadtteilen auch ohne den Hintergrund einer Pandemie herrscht. Besonders in dichtbebauten Innenstadtquartieren fehlt es nicht selten an passenden Orten.

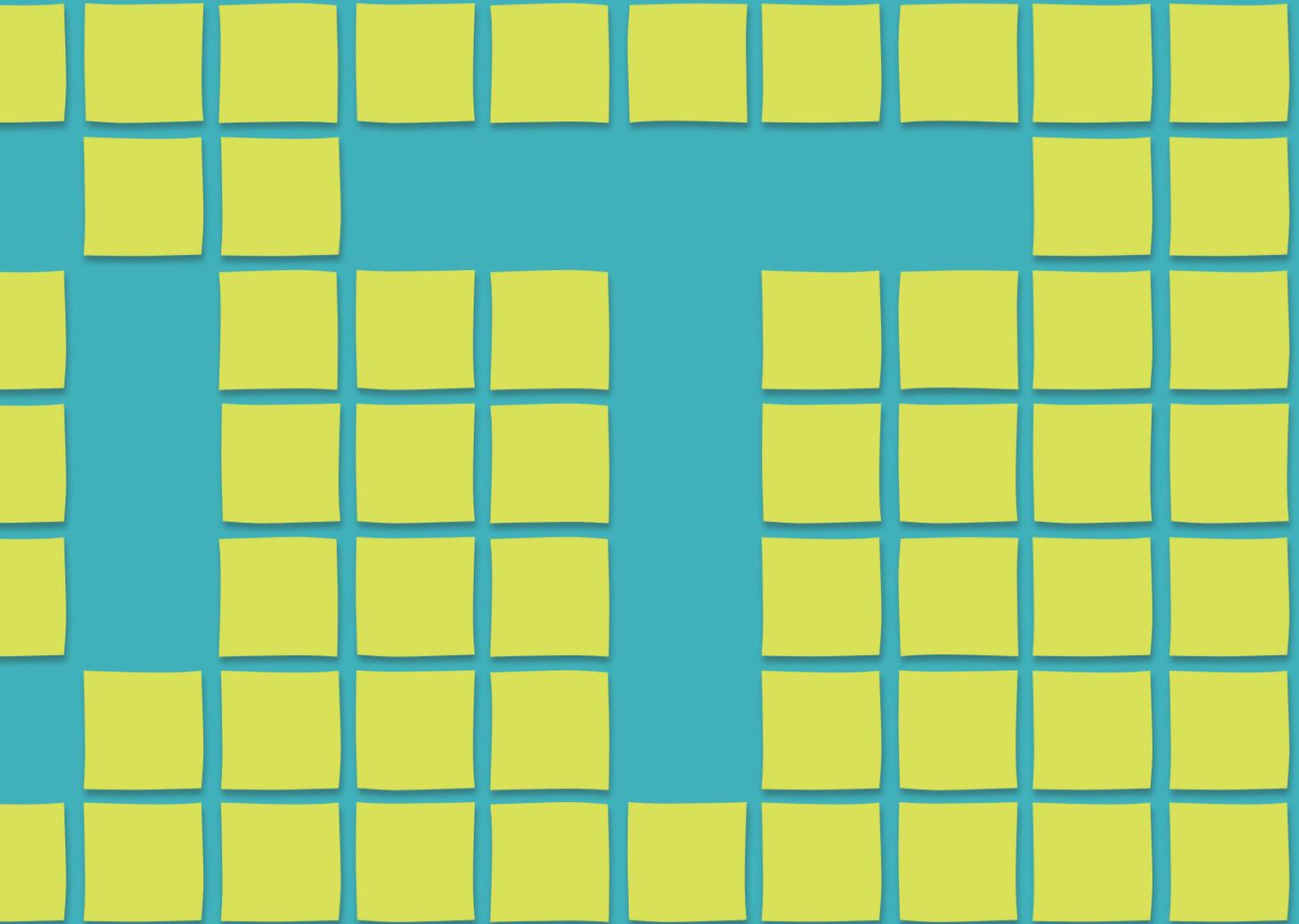
Bisher gar nicht, minder oder anderweitig genutzte Flächen attraktiv und klimaresilient zu entwickeln ist die Aufgabe der Teilnehmenden im Projekt Migrants4Cities. Mit Hilfe des ko-produktiven Urban Design Thinking, das von Teamarbeit, Austausch und Begegnung lebt.

Doch wie soll dies in Zeiten von Covid-19 gehen?

Konnten wir uns im Sommer noch im Freien treffen und einen Workshop im Herzogenriedpark organisieren, war schnell klar, dass wir im November eine Alternative finden mussten. Zusammen – online war die Herausforderung, der wir uns gestellt haben. Und alle haben mitgemacht. Die Teilnehmenden haben sich auf diesen veränderten Prozess eingelassen, mehr noch, sie haben weiter mit großem Enthusiasmus an der Lösungsfindung gearbeitet. In Gruppen wurden Ideen auf einem digitalen Whiteboard gesammelt und weiterentwickelt, zu Hause für sich gebastelt, das Ergebnis fotografiert und online gestellt. Was dabei herausgekommen ist und wie die Teilnehmer*innen dieses neue digitale Urban Design Thinking wahrgenommen haben, erfahren Sie in dieser ausführlichen Dokumentation des UrbanLab#2.

Wir möchten Ihnen damit auch zeigen, dass Beteiligung in Covid-19-Zeiten möglich ist und wollen Ihnen Mut machen sich auf neue, digital gestützte Verfahren einzulassen.





2. Urban Design Thinking

Beschreibung des Arbeitsprozesses

Der Urban Design Thinking Prozess

Kilian Flade

Was bisher geschah im Urban Design Thinking Prozess

Nach dem Auftakt im Juli 2020 im Rahmen des UrbanLab#1 ging der Urban Design Thinking Prozess für das Projekt Migrants4Cities im November weiter. Der Prozess gliedert sich in drei jeweils zweitägige UrbanLabs, in denen Bürger*innen sowie Akteur*innen aus der Neckarstadt-Ost und Vertreter*innen aus Verwaltung, Wirtschaft und Kultur gemeinsam an Lösungen für folgende Challenge arbeiten: „Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“. Die 18 Teilnehmer*innen des Prozesses arbeiten dabei in drei verschiedenen Teams mit jeweils anderen Betrachtungsräumen in der Mannheimer Neckarstadt-Ost:

- Lange Rötterstraße
- Platz vor der Uhlandschule
- Wohnumfeld Neckarstadt-Ost

Das erste UrbanLab fand am 17. und 18. Juli im Herzogenriedpark in Mannheim statt. Ziel dieses Labs war es, die ersten vier Schritte des Urban Design Thinking Prozesses zu durchlaufen: Ausgehend von der übergeordneten Challenge („Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“) durch Interviews

und Beobachtungen in den drei Untersuchungsräumen ein eigenes Problembewusstsein zu formulieren, Personas und deren Sichtweisen („Points of View“) zu entwickeln, Lösungen für die Personas zu entwickeln sowie diese in Form eines Prototypen zu basteln. Das Ergebnis des ersten UrbanLabs waren schließlich drei Lösungen, die in ersten groben Prototypen gebastelt wurden.

Der Stand der drei Lösungen nach dem UrbanLab#1

Das Team ‚Lange Rötterstraße‘ erarbeitete die Vision einer „neuen“ Lange Rötterstraße, die von einem Ort zum Erledigen zu einem Ort zum Flanieren werden soll. Das Ergebnis waren zwei neue Entwürfe für alternative Straßenquerschnitte für den geschäftigen Westteil der Straße, denen jeweils die Idee der Entschleunigung und einer stärkeren Verkehrstrennung zugrunde liegt. Hierdurch wird die Nutzung des nördlichen Fußwegs für Passanten sicherer und komfortabler. Auf dem südlichen Gehweg entstehen durch den Wegfall von Parkplätzen neue Verweilorte. Ebenfalls stellt sich das Team eine bequeme Querungshilfe für Fußgänger*innen vor.

Das Team ‚Platz vor der Uhlandschule‘ stellt sich auf dem bisher zum Parken genutzten Raum einen modernen Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen vor. In zwei Prototypen wurden zwei Varianten dieses neuen Platzes entwickelt. Die beiden Prototypen vereinen die Ideen, für Lehrer*innen, Schulkinder und deren Eltern Entspannungs- und Freizeiträume zu schaffen und gleichzeitig weiterhin Parkmöglichkeiten zu belassen. Vorgesehen sind Sitz- und Liegeplätze, ein Sonnensegel sowie Pflanzen mit einem integrierten Bewässerungssystem. Der Platz soll barrierearm ausgebaut sein sowie als grüne Oase in der Nachbarschaft fungieren.

Vom Team ‚Wohnumfeld Neckarstadt-Ost‘ wurden vielfältige Begegnungsorte entwickelt, die an verschiedenen Orten in der Nachbarschaft zum Verweilen einladen sollen. Die Idee gliedert sich in drei Prototypen. Die Prototypen vereinigt, dass neue verschattete Orte geschaffen werden sollen, die als Spiel- und Aufenthaltsraum für Jung und Alt fungieren. Auch eine alternative Verteilung des Straßenraums ist in der Vision des Teams vorgesehen,

zu Gunsten von Fahrradfahrenden und Fußgänger*innen. Regenwasserversickerung wird durch ein im Gras eingelassenes Rigolen-System ermöglicht, das bei Starkregen auch als Pufferspeicher dienen kann.

Die Vorbereitung auf das UrbanLab#2

In dem Zeitraum seit dem UrbanLab#1 konnten alle Beteiligten über die eigenen Ideen reflektieren und sie reifen lassen. Auch stellte die Zeit von Juli bis November die Möglichkeit dar, die offenen Fragen zu beantworten, die die Teams am Ende vom UrbanLab#1 formuliert hatten.

Das Projektteam war in der Zwischenzeit insbesondere damit beschäftigt, das UrbanLab#2 auf ein digitales Format umzustellen, denn Corona-bedingt war eine Durchführung des Labs vor Ort und als Präsenzveranstaltung nicht möglich. So fand das UrbanLab#2 am 13. und 14. November online statt, in Form einer Videokonferenz mit Break-Out-Rooms, in denen die Teams ungestört arbeiten konnten. Als Arbeitsumfeld wurde ein digitales Whiteboard verwendet, auf dem jedes Team auf einer eigenen Team-Fläche arbeiten konnte. Damit sich alle Teilnehmenden mit der verwendeten Technik sicher und selbstbewusst fühlen, fand eine Woche vor dem

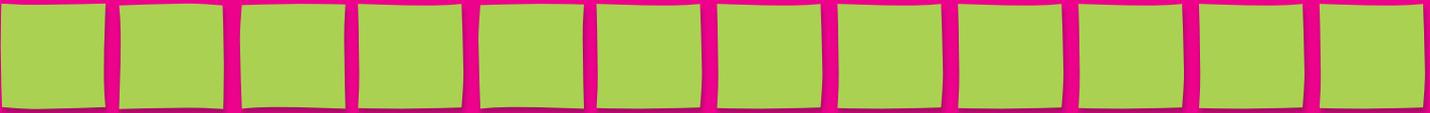
UrbanLab#2 am 06. November 2020 ein gemeinsames Onboarding statt. Mit dieser Grundlage konnte dann technisch und inhaltlich sattelfest ins erste digitale UrbanLab gestartet werden, bei dem es insbesondere um die Überarbeitung der Ideen der Teams sowie die Planung des Testing-Szenarios im Rahmen des UrbanLab#3 im Frühjahr gehen sollte.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

1 2

7 8 9 10

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



4. Lange Rötterstraße

Vom Ort zum Erledigen zum Ort zum Flanieren

Lange Rötterstraße

Marcus Jeutner

Teilnehmer*innen

Name	Institution
Christin Fuchs	Eh. Elternbeiratsmitglied Uhland-Schule
Ulrike Kleemann	Stadt Mannheim, Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung
Benjamin Klingler	Quartierbüro Wohlgelegen
Harald Pfeiffer	Stadt Mannheim, Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung
Chiara Welte	kompass Hochschule Mannheim (Tutorin)

Der Startpunkt: Lange Rötterstraße erleben

Die Lange Rötterstraße als mehr erlebbar zu machen, als nur einen Verkehrs- und Durchgangsraum ist das Anliegen des Teams. Durch eine intensive Auseinandersetzung mit diesem Ort gelang es dem Team die Qualitäten und Eigenheiten der verschiedenen Abschnitte der Straße und die individuellen Herausforderungen sichtbar zu machen. Die Straße scheint durch den Knick vor der Uhlandschule nicht nur in ihrem Verlauf beeinflusst zu werden. Ist der westliche Teil durch eine Vielzahl von Geschäften und eine harte Materialität der Fassaden und Straßenbeläge, die nur durch wenige kleinere Bäume unterbrochen wird, geprägt, so erscheint der östliche Abschnitt wesentlich mondäner. Große Platanen säumen die Straße

und bilden ein dichtes Blätterdach, in dem die teils gründerzeitlichen Fassaden eingebettet werden. Doch beide Abschnitte weisen strukturelle Probleme auf, welche insbesondere die Nutzung der öffentlichen Räume negativ beeinflussen. Das Team konnte zahlreiche Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden identifizieren, die sich in einer nicht immer leicht zu erkennenden oder nachzuvollziehenden Aufteilung und Verteilung des Straßenraumes zwischen Fortbewegungsarten ausdrücken. Und so fühlen sich Fußgänger*innen von Fahrradfahrer*innen belästigt, die auf Gehwegen fahren und sich dabei nicht immer bewusst sind, dass sie hier nichts zu suchen haben oder dies tun, weil ihnen das Fahren auf

der Straße zu gefährlich erscheint. Autofahrer*innen hingegen fühlen sich entweder durch Fahrradfahrer*innen und querenden Passant*innen belästigt, da sie oft auch damit beschäftigt sind eine Parklücke zu finden oder in zweiter Reihe parkenden Fahrzeugen auszuweichen. Fahrradfahrer*innen wiederum finden den Parkverkehr ebenfalls gefährlich, da sie sich von langsam rollenden Fahrzeugen ausgebremsst und zu Ausweichmanövern gezwungen fühlen. Diese und weitere Phänomene führen zu einem Grundlevel der Anspannung und Gereiztheit, die das entspannte Flanieren in der Straße beinahe unmöglich macht. Hinzu kommt der zweite vom Team identifizierte Kernbedarf: Das Verweilen. In der Straße gibt es heute

wenige Orte, an denen Passant*innen verweilen können. Zwar laden dazu einzelne Cafés ein, Orte, an denen man jedoch nicht gleichzeitig etwas kaufen oder konsumieren muss, und sei es lediglich eine Parkbank, gibt es in der Straße nicht.

Unter den hier skizzierten Problemen haben im Prinzip alle zu leiden, die sich in der Straße aufhalten oder bewegen. Nach Einschätzung des Teams stellen jedoch ältere und ganz junge Menschen Zielgruppen dar, die von den Problemen auf besondere Weise betroffen sind. Hinzu kam die Zielgruppe der Gewerbetreibenden, da diese zum einen durch Lieferverkehre zum Problem beitragen und zum anderen selbst zum Teil von Flaneur*innen als Kund*innen abhängig sind. Und so entwickelte das Team im ersten UrbanLab jeweils eine Persona für diese Zielgruppen.

Persona 1:

Astrid (42) 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.

Persona 2 & 3:

Roswita (72) ist die Großmutter von Merle (6). 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.

Die Lösung für die skizzierten Probleme ist nicht – wie zunächst angenommen – in einer einfachen Möblierung der Straße zu finden. Um sie von einem „Ort zum Erledigen“ zu einem „Ort zum Leben“ zu entwickeln, muss die Straßenraumaufteilung grundsätzlich neu betrachtet werden. Das Team entwarf anhand

von Papiermodellen mehrere Straßenquerschnitte, 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 Fahrradweg 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 Angeboten 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.

Neue Erkenntnisse und Kommentare der anderen Teams

Im Vorfeld des UrbanLabs recherchierten einzelne Teammitglieder Beispiele mit einem ähnlichen Hintergrund sowie Hintergrunddaten zur heutigen Situation in der Straße. Hierbei ist interessant hervorzuheben, dass die Straße laut Verkehrsstatistik täglich von gut 2.000 Fahrradfahrenden (2016) benutzt wird. Hinzu kommen 7.500 Kfz. Laut geltender Regularien gilt für die Straße daher der „Belastungsbereich I“, wodurch der Mischverkehr von Fahrzeugen auf der Fahrbahn möglich ist. Hierfür ist üblicherweise kein baulicher Radweg notwendig, jedoch sieht das Team durch den vorherrschenden Lieferverkehr, den Zweitereihoparkenden und den dadurch auf Gehwege ausweichenden Radverkehr als Argumente für eine bauliche Trennung gegeben. Das Team diskutierte also zunächst

die Frage, ob ein Radweg oder ein neu geregelter Mischverkehr die sichere und komfortablere Variante seien. Das Team stellte zudem fest, dass eine Verknappung von Verkehrsfläche für Kfz auf der Fahrbahn rechnerisch möglich wäre, jedoch dann weitergehende Fragen bzgl. des ruhenden Verkehrs (Anwohner*innenparken, Kurzzeitparkende und Lieferverkehr) betrachtet werden müssen. Auch wurde deutlich, dass zwar theoretisch für alle Verkehrsteilnehmenden genügend Platz vorhanden ist, gleichzeitig aber auch zahlreiche Hindernisse existieren (Straßenschilder, Laternen, Stromkästen, Werbeaufsteller, abgestellte Fahrräder, etc.). Das Team sieht für sich kurz- und mittelfristig die Chance durch eine Intervention Aufmerksamkeit und echtes Interesse bei Passant*innen und lokal Woh-

nenden und Arbeitenden zu wecken. Dabei soll kurzfristig durch einen Prototyp ein haptischer Diskussionsbeitrag entstehen und dieser mittelfristig in einen längeren Versuch überführt werden. Strategisch erkennt das Team, dass es den Prototypen vom Geh- und Radweg her denken und den Straßenraum von ihnen ausgehend gestalten müssen. Entsprechend der festgestellten Bedarfe werden sie mit den Bedarfen von Autofahrenden verhandelt und erweitert. Die Pilotierung der räumlichen Lösung soll dabei helfen, den bestehenden Status quo positiv zu verändern. Bei den Teilnehmenden der anderen Teams stießen die Gedanken und Ideen des Teams auf breite Zustimmung. Der Ansatz wurde als sehr spannend bezeichnet. Jedoch wurde ihm auch das Potenzial zugeschrie-

ben, viel Gegenwind produzieren zu können. Insbesondere der Wegfall von bestehenden Stellplätzen und die angestrebte Verkehrsberuhigung würden in Mannheim regelmäßig bestehende Zielkonflikte sichtbar machen und zu konflikthafter Auseinandersetzungen zwischen unterschiedlichen Interessengruppen führen. Daher solle man das Konzept auf einer Datenbasis gründen, die bspw. die Parkraumauslastung im Quartier und an seinen Rändern in der Gesamtheit betrachtet. Hierbei geriet insbesondere die Neckaruferbebauung mit ihren großen Parkplätzen in den Blick, in denen ggf. im Quartier wegfallende Stellplätze kompensiert werden könnten. Besonderer Handlungsbedarf wird beim Fahrradverkehr gesehen. Fahrradfahrende fühlen sich auf

Prototyping

Die vorhergehenden Diskussionen bewegten das Team dazu, den Grünaspekt in ihrem Lösungsansatz zu stärken, bspw. durch die Implementierung von grünen Modulen und Nutzungen auf ehemaligen Stellplätzen.

Der ruhende Verkehr muss im Konzept stärker betrachtet werden, um den für andere Nutzungen notwendigen Raum gewinnen zu können. Hierfür lohnt es sich, den Blick zu weiten und das Thema Parken ganz-

der Straße gefährdet und weichen auf Gehwege aus, wo sie wiederum bei Fußgänger*innen ein Gefühl der Unsicherheit erzeugen. Daher solle alles dafür getan werden, damit sich Fahrradfahrende auf der Straße sicher bewegen können.

Die Kommentator*innen bestätigen den Eindruck des Teams, dass etwas gegen den teils grauen und versiegelten Eindruck der Straße getan werden müsse. Insbesondere im westlichen Teil sei die vorgeschlagene lineare Querungshilfe ein denkwürdiger Ansatz. Es wird dabei angeregt, ob in diesen Streifen nicht auch grüne Elemente integriert werden könnten. Auch die Fassaden und Innenhöfe könne man zur Steigerung des Grünanteils mit in den Blick nehmen.

Ein sehr entscheidender Hinweis ist, dass alle geplanten Aktivitäten kom-

mutativer anzugehen, bspw. mit der Einrichtung von Quartiersstellplätzen in den Parkhäusern der Neckaruferbebauung.

Den Durchgangsverkehr zu reduzieren, bzw. ihn so zu beeinflussen, dass er für alle Verkehrsteilnehmende übersichtlicher wird, scheint die größte Herausforderung und zugleich Grundvoraussetzung, um am Status quo der Situation in der Straße etwas ändern zu können. Die erste Idee zur Einrichtung einer

kommutativ begleitet werden müssen. Das schließt neben der frühzeitigen Abfrage von Bedarfen und Zielvorstellungen auch die Vermittlung von Lösungsansätzen und die aktive Begleitung von prototypischen Versuchen ein. Wie nehmen Passant*innen und lokale Akteur*innen Lösungen und Interventionen wahr? Sehen sie eine Veränderung? Wenn ja, führen sie zu einer Verbesserung oder Verschlechterung ihrer alltäglichen Situation? Wo muss nachgebessert werden? Dies sind wichtige Kernfragen, die kontinuierlich eruiert werden müssen. Da dies einen immensen Aufwand bedeuten könnte, braucht es lokale Kollaborationen mit anderen Akteur*innen und Interessent*innen.

Einbahnstraße wurde zunächst verworfen, da ein Ausweichen des Verkehrs in umliegende Wohnstraßen verhindert werden soll.

Die Themen des Wohlfühlens und Stehenbleiben-könnens und des Ermöglichens und Förderns von Kommunikation und Austausch wurden nochmal betont. Den vorhandenen – und den ggf. neu geschaffenen – Platz in der Straße müsse man gezielt möblieren und so kostenlos nutzbare Aufenthalts- und Kommuni-

kationsorte schaffen. Hierzu könnte man auch in Zusammenarbeit mit Gewerbetreibenden die typischen Fensterbänke aktivieren.

Da das Team seine Ressourcen bündeln muss, rückt sie von einer Gesamtbetrachtung der Straße ab und konzentriert sich gezielt auf Eingriffe an bestimmten Schlüsselstellen. Hierbei entwickelt sie Ansätze für

- eine vorübergehende Fahrradstraße
 - die Aktivierung von straßenbegleitenden Stellplätzen
 - die Aktivierung von bestehenden Baumscheiben als grüne Orte
- Entscheidend ist aus Sicht des Teams die Zeitkomponente. Wie lange müssen die einzelnen Komponenten im Raum erlebbar sein,

damit man Rückschlüsse auf ihre Wirkungen ziehen kann? Braucht es eine größere Teststrategie? Das waren grundsätzliche Fragen, die die eigentlich gebauten Modelle für Stadtmobiliar und Straßenquerungen etwas in den Hintergrund rücken ließen.

Nägel mit Köpfen: Wie soll das Testing im UL#3 aussehen?

Das Testing im Rahmen des dritten UrbanLabs fokussiert im Wesentlichen auf drei Ebenen:

- die Nutzbarmachung von Stellplätzen für gemeinschaftliche, ökologische und gewerbliche Zwecke
- die Befreiung von Grünflächen und Baumscheiben von unerlaubt parkenden Autos und ihre anschließende Aktivierung für gemeinschaftliche Zwecke
- die Steigerung der Übersichtlichkeit des Straßenverkehrs für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Lösung in einem Satz

Lange-Rötter-Straße erleben: Ein zweiphasiger Pilotversuch zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität durch Neuordnung von Straßennutzungen.

Die Kritische Funktion, die unbedingt getestet werden soll, ist

die Neuordnung von Fortbewegungsarten, die Schaffung von Raum für neue Nutzungen, die Verkehrsberuhigung

Bezug zu Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität

- Beitrag Verkehrsreduzierung
- Beitrag zur CO₂-Reduzierung
- Förderung Fuß- und Radverkehr
- Umnutzung Flächen des ruhenden Verkehrs
- Schaffung von Möglichkeiten zum Aufenthalt
- Förderung von gemeinsamen Experimenten zur Umnutzung vorhandener Flächen
- Mitdenken von Ansätzen zur Verstetigung
- Änderung des Status quo durch Erleben von Veränderung

Das Testing-Szenario

Der Prototyp wird in drei Schritten zwischen der Kobellstraße und der Verschaffeltstraße umgesetzt. Er besteht aus der Einrichtung einer Fahrradstraße, der Umnutzung von Stellplätzen sowie der Aktivierung von Baumscheiben. Die einzelnen Elemente werden

mit unterschiedlichen Zeitdauern geplant und greifen an einem zentralen Testing-Tag unmittelbar ineinander.

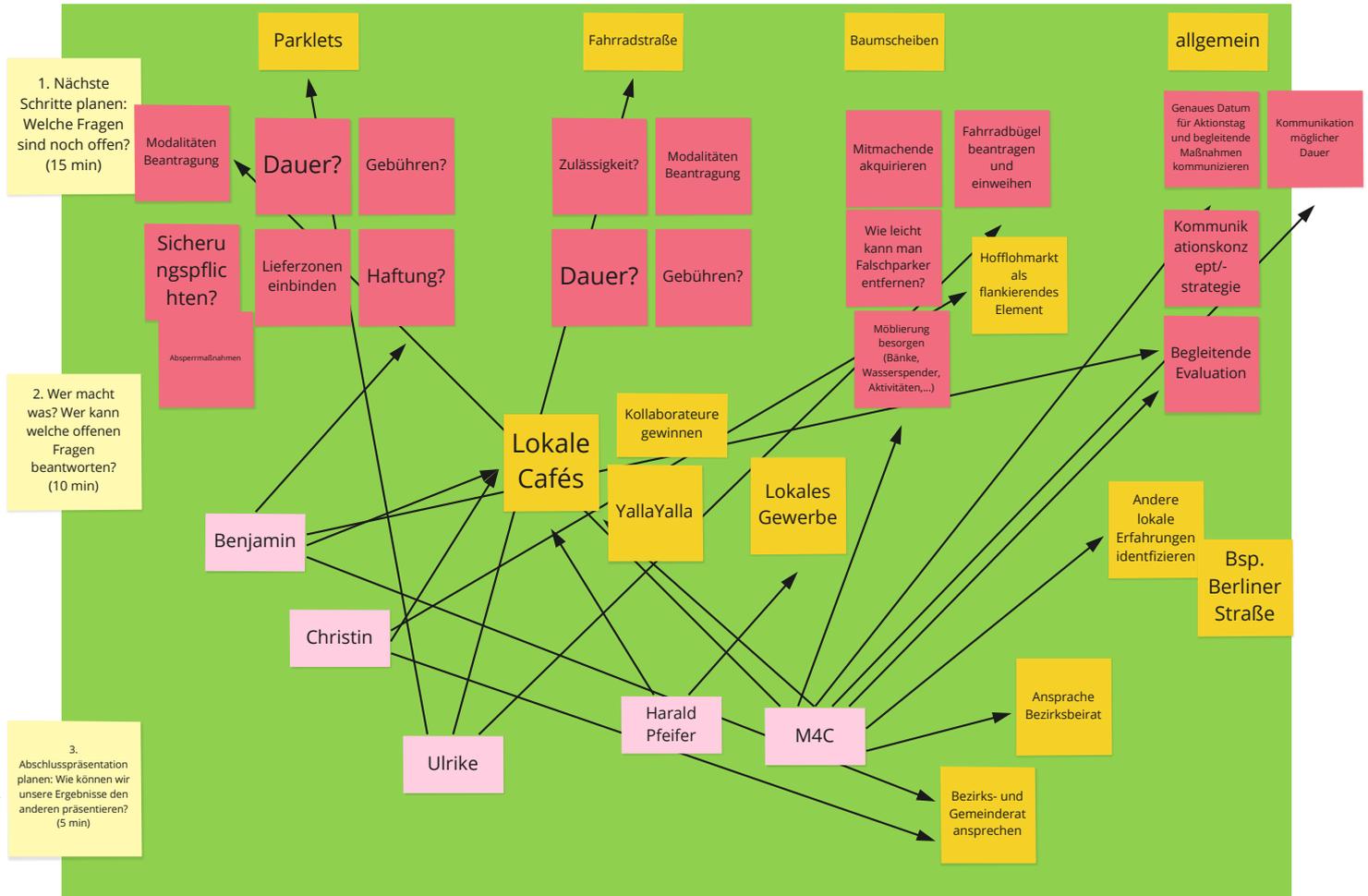
Als Kernelement des Versuchs ist die Einrichtung einer Fahrradstraße im vorgesehenen Bereich anzusehen. Um dem Aufwand Rechnung

zu tragen und auch einen Effekt erzielen und sichtbar machen zu können, wird auf eine Zeitdauer von vier Wochen abgezielt. In dieser Zeit wird dem Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr auf der Fahrbahn Vorrang gegeben. Hierdurch sind keine

baulichen oder Markierungsmaßnahmen notwendig. Fahrradfahrende werden so animiert, nicht länger auf Gehwegen zu fahren, wodurch die Situation für Fußgänger*innen übersichtlicher wird. Auch Autofahrer*innen profitieren direkt. Durch die Einrichtung der Fahrradstraße

wird ihre Aufmerksamkeit gezielter auf andere Verkehrsteilnehmende gelenkt und brenzlige Situationen so reduziert. Gleichzeitig mit der Fahrradstraße beginnt der Versuch, Stellplätze zur Steigerung von Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz zu aktivieren.

Hierzu wird im genannten Straßenabschnitt auf der südlichen Straßenseite ein Parkverbot eingerichtet, um die straßenbegleitenden Stellplätze neuen Nutzungen zuführen zu können. Der Bereich wird zur Straße hin mit Schildern und Absperrbändern sichtbar abgetrennt. In einigen

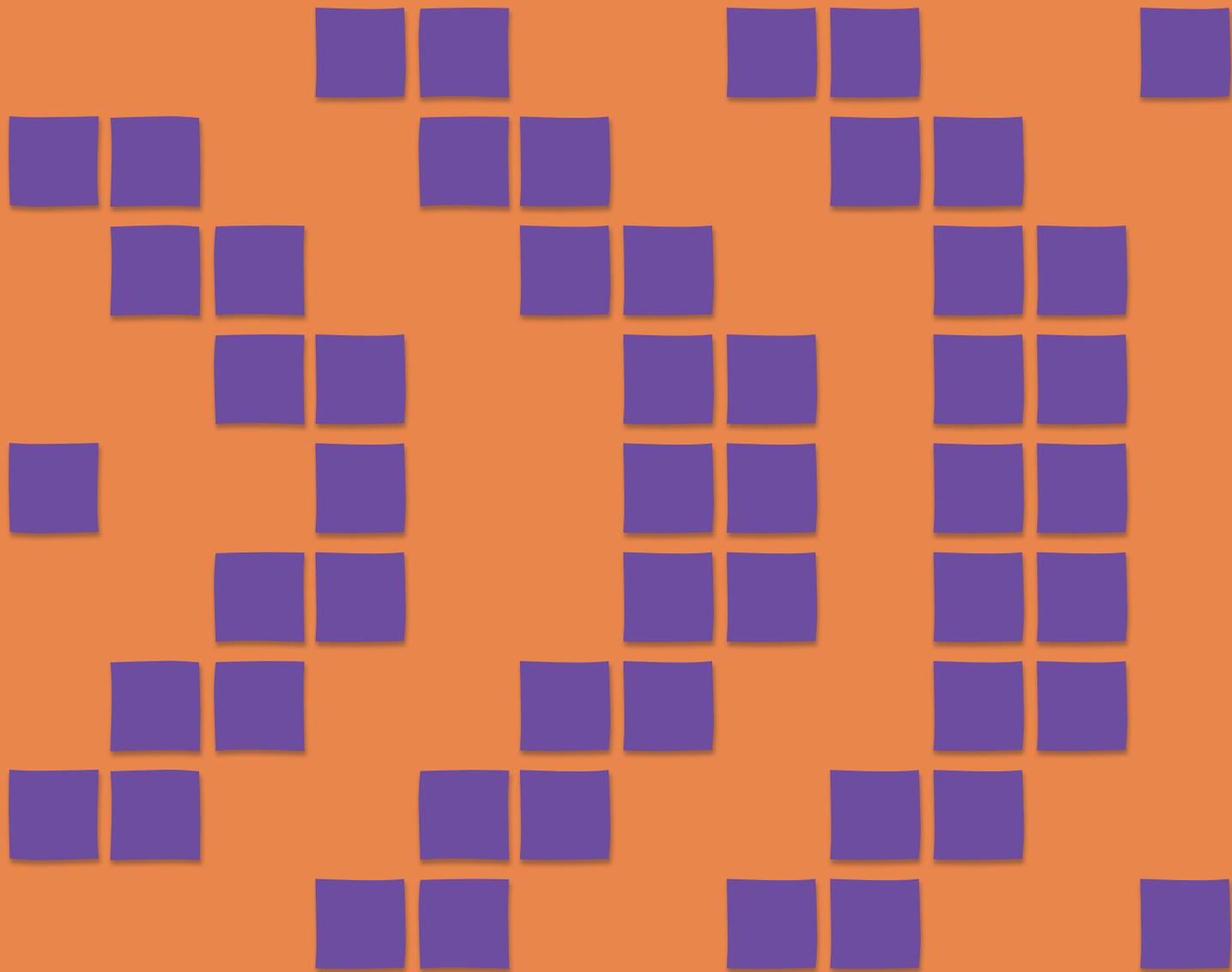


Abschnitten werden Lieferzonen für das lokale Gewerbe eingerichtet. Die übrigen Flächen können durch lokale Gewerbetreibende (bspw. Cafés), Vereine oder Individuen bespielt werden. Hierzu muss noch ein genauer Regie-Modus erarbeitet werden. Außerdem können temporäre Grünelemente, Fahrradständer, Bänke o.ä. aufgestellt werden, um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich weiter zu steigern.

Am zentralen Projekt-Testing-Tag erfolgt der letzte Schritt des Testings. Hierbei werden die Baumscheiben zwischen den Stellplätzen auf der nördlichen Straßenseite reaktiviert und von auf ihnen unberechtigt parkenden Autos befreit. Hierdurch wird Platz gewonnen, der für dringend benötigte Fahrradständer, Papierkörbe und Sitzgelegenheiten genutzt werden kann. An diesem Tag können die Elemente installiert und ausprobiert werden. Wie die beiden anderen Maßnahmen auch, so soll auch diese begleitend evaluiert werden.

Um das Testing attraktiver zu machen und die Frequentierung zu erhöhen, soll parallel versucht werden, den lokalen Hof-Flohmarkt zu organisieren. Dieser ist sehr beliebt und zieht jedes Jahr viele Passant*innen an. Darüber hinaus sollen weitere Kooperationsmöglichkeiten identifiziert werden, um an diesem Tag das Potenzial der Lange Rötterstraße als

lebendige, grüne Lebensader der Neckarstadt-Ost erlebbar zu machen.



5. Umfeld Uhlandschule

Ein moderner Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen

Umfeld Uhlandstraße

Anna Viola Toprani-Szabó

Teilnehmer*innen

Name	Institution
Alexandra Idler	Stadt Mannheim, Klimaschutzleitstelle
Gülgün Kocyigit	KulturQuer QuerKultur e.V.
Jeremy Kuhnle	M4C Phase I
Verena Frank	Stadt Mannheim, Jugendförderung
Stefan Zillig	Stadt Mannheim, Stadtraumservice
Dr. Tobias Vahlpahl	Stadt Mannheim, Quartiermanagement

Der Startpunkt: Ein moderner Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen

Im ersten UrbanLab im Juli 2020 beschäftigte sich das Team zwei Tage lang mit dem Gebiet um die Uhlandschule. Durch Beobachtungen und Interviews vor Ort, konnten die Teammitglieder die wesentlichen Herausforderungen und Hauptprobleme erfahren.

Die Umgebung der Uhlandschule lässt sich am besten als ein Dreieck beschreiben, das von einem Parkplatz dominiert wird. Dieser ist mit der Uhlandschule, einem Kiosk, einer Kindertagesstätte und einem evangelischen Gemeindezentrum umsäumt. Die Herausforderungen, denen das Team gegenübersteht, sind:

- Der Mangel an Aufenthaltsmöglichkeiten
- Der Ort ist weniger kinderfreundlich
- Der Mangel an Sicherheit für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen gegenüber dem Autoverkehr
- Die Wichtigkeit von Parkplätzen, die meistens von Lehrer*innen und Eltern genutzt werden

Das Team interviewte eine Vielzahl von unterschiedlichen Menschen, wobei spezifische Hauptzielgruppen identifiziert wurden. Der Ort wird größtenteils von Kindern und Jugendlichen, sowie deren Eltern und Familienmitgliedern und Lehrpersonen genutzt. Daneben nutzen viele

den Melanchthonweg (der durch den Parkplatz, neben der Schule verläuft), um zum Herzogenriedpark zu gelangen. Wegen der Theatergruppe Melanthalia des evangelischen Gemeindezentrums, zählen weitere Familien und Senior*innen zu den Nutzer*innengruppen.

Das Team erfuhr wertvolle Einblicke durch die Interviews und Beobachtungen, auf deren Grundlage sie zwei Personas entwickelte.

Persona 1:

Die zwölfjährige Eva geht in die sechste Klasse in der Uhlandschule und wohnt nicht weit entfernt in der Nürburgstraße. Sie fährt jeden Tag mit ihrem neunjährigen Bruder zur

Schule – ohne ihre Eltern (da ihre Eltern 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.

Persona 2:

Der 38-jährige Herr Brioni unterrichtet Sachkunde und Musik an der Uhlandschule. 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 verspeisen 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 Mög-

lichkeit hätte, in einer grünen, gemütlichen Umgebung seine Mittagspause genießen zu können.

In der Ideenentwicklungsphase wählte das Team die Persona „Eva“ als Referenz für die Hauptzielgruppe aus. Herr Brioni und seine Bedarfe wurden aber weiterhin im Hinterkopf behalten. Die ausgewählten Ideen wurden in der nächsten Phase in zwei Untergruppen weiterentwickelt. Dabei entstanden die folgenden zwei Lösungsideen.

Prototyp 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 Uhlandschule und für kurze Aufenthalte (Familienmitglieder, die ihre Kinder zur Schule oder Kita bringen) dienen. Die Parkplätze sind kostenpflichtig. Die Oberfläche ist als Dachterrasse ausgebildet und dient Freizeitmöglichkeiten und der Entspannung. Sie schafft einen sicheren Ort mit ausreichendem Abstand zum Verkehr. Neben angenehmen Sitz- und Liegeplätzen gibt es einen mit einem Sonnensegel überdachten Ort, was ebenfalls zu verschiedenen Freizeitaktivitäten (z.B. Sport) einlädt. Die Fläche oben ist darüber hinaus begrünt. Die Pflanzen werden durch ein wassersparendes Bewässerungssystem ver-

sorgt. 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.

Prototyp 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 eine kostenfreie WLAN-Möglichkeit ist ebenfalls gedacht.

Es wurde ebenfalls in Betracht gezogen, die zwei Prototypen miteinander zu kombinieren, basierend auf deren Ähnlichkeiten.

Neue Erkenntnisse und Kommentare der anderen Teams

Das zweite UrbanLab fing mit der Besprechung und dem Austausch von neuen Erkenntnissen an. Die Teammitglieder hatten vor dem Lab die Möglichkeit, vor Ort weitere Beobachtungen zu machen, sowie während des ersten Tages des zweiten UrbanLabs mit den anderen Teams gegenseitig Feedback zu den derzeitigen Prototypen zu geben. Zu Beginn wurden die vier wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst. Dazu zählte die Ladesäule mit den dazugehörigen zwei Parkplätzen, die neben dem Kiosk stehen. Derzeit wird nur einer dieser Parkplätze

genutzt. Der andere Parkplatz ist, durch Baumwurzeln beschädigt. Die Idee ist, diese Parkplätze umzustellen und auf die andere Seite des großen Parkplatzes, entlang der Lange Rötterstraße zu verlegen. Dadurch entsteht ein freier Weg für Fußgänger*innen vom Kiosk, bis zur Schule und dem Melancthonweg. Zu klären ist, ob die Umstellung der Ladesäule möglich ist und ob sie mit einer Ladestation für e-Fahrräder erweitert werden kann. Der Konflikt zwischen dem Glas- und Altkleidercontainer und den Radfahrer*innen wird durch sogenannte Unterflurbehälter (Un-

terflur-Müllcontainer) gelöst, was einen sauberen, glassplitterfreien Weg für die Glasentsorgung schafft. Die Einfahrt zum großen Parkplatz scheint für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen weiterhin gefährlich. Dazu standen dem Team bisher keine Unfallstatistiken zur Verfügung, was von der Polizei noch eingeholt werden müsste. Die Idee, den Parkplatz in Teilen zu begrünen und damit die Hitzeinsel zu reduzieren, kam bei der Feedbackrunde sehr positiv an.

Prototyping

Während der Prototyping-Phase konzentrierte sich das Team auf wichtige Aspekte der ursprünglichen Prototypen, die während des dritten UrbanLabs in der Realität, vor Ort getestet werden sollen. Im Fokus stand, welche Teile des großen Parkplatzes erhalten und welcher Teil für Fußgänger*innen und zur Erholung begrünt und vom Parkplatz abgetrennt werden sollten.

Obwohl das zweite UrbanLab online stattfand, machten alle Teammitglie-

der von der Möglichkeit des Bastelns Gebrauch. Zuerst entwickelten die Teammitglieder alleine ihre eigenen Ideen, danach wurden die so entstandenen Prototypen einander vorgestellt und von den sechs verschiedenen Prototypen ein gemeinsamer weiterentwickelt. Der entstandene Prototyp besteht nicht mehr aus zwei Ebenen, sondern wurde auf der Grundebene des Parkplatzes weitergedacht. Die Idee: der vordere Teil des Parkplatzes, d.h. die

erste und zweite Parkreihe (von der Lange Rötterstraße aus betrachtet) sowie die Stellplätze auf der östlichen Seite (vor dem evangelischen Gemeindezentrum) bleiben erhalten und zusätzlich entstehen neue Fahrradparkplätze. Zudem werden die Stellplätze sichtbar aufgemalt. Der nördliche Teil, neben der Schule, wird am Zaun entlang mit Hochbeeten von den parkenden PKWs abgetrennt und mit Sitz- und Liegeplätzen, sowie mit mehr Begrünung,

wie eine kleine Oase ausgestattet. Zusätzlich entsteht ein Wasserspielplatz für Kinder. Durch den Wegfall der hinteren Parkplätze, bleibt die Zufahrt für die Feuerwehr erhalten. Damit Fahrrad- und Fußweg sauber

gehalten werden können, werden die Glascontainer durch Unterflurbehälter ersetzt. Die Einfahrt von der Lange Rötterstraße auf dem Parkplatz ist farblich markiert, um die Aufmerksamkeit auf die Fuß- und

Fahrradfahrer*innen zu erhöhen. Schmale, kleinere Hochbeete trennen den Parkplatz von dem Fuß- und Radweg ab.

Nägel mit Köpfen: Wie soll das Testing im UL#3 aussehen?

Im dritten UrbanLab werden die Prototypen vor Ort, real aufgebaut und getestet. Um das zu ermöglichen und ein umsetzbares Testing-Szenario aufbauen zu können, fokussierte sich das Team auf die wesentlichen Funktionen. Vor allem soll ein sicherer Ort zum Entspannen entstehen, was mit mehr Begrünung eine verbesserte Klimaresilienz mit sich bringt. Damit das Testing erlebbar gemacht werden kann, richtet sich der Fokus auf den nördlichen Teil des Parkplatzes. Auf die Idee der Unterflurcontainer muss beim Testing verzichtet werden.

Das Testing-Szenario

Ein 25 m langer, frei zugänglicher Weg entsteht zwischen dem Kiosk und dem Melanchthonweg. Die Parkplätze werden hier aufgelöst und durch Liege- und Sitzmöglichkeiten sowie Tische ersetzt. Der Ort wird vom restlichen Parkplatz durch eingepflanzte Hochbeete abgegrenzt. So entsteht ein ruhiger und sicherer Ort, der zum Entspannen einlädt. Während des Testings werden Spielmöglichkeiten angeboten,

Die Lösung in einem Satz

Ein Raum für Schüler*innen, Lehrpersonen, Eltern, Anwohner*innen, der zum Erholen und Austauschen einlädt.

Die Kritische Funktion, die unbedingt getestet werden soll, ist...

Das Gefühl von einem sicheren Ort, der vom Verkehr und Parkplatz abgegrenzt ist. Ein Ort, der zum Erholen und miteinander auszutauschen einlädt und mit mehr Begrünung die Hitzeinsel reduziert.

um die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten darzustellen. Der Weg wird grün eingefärbt, damit eine Rasen-ähnliche Optik entsteht.

Eine „Einkaufsliste“ zeigt, was für den Aufbau des Testings benötigt wird. Wunsch des Teams ist es, einen Großteil der Gegenstände zu mieten, damit sie weiter genutzt werden können. Gekaufte Topfpflanzen könnten am Ende des Testings verlost werden.

Bezug zu Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität

- Hitzeinsel durch die Begrünung wird reduziert.
- Sitzmöglichkeiten, die nach der Schule vor Ort zum Entspannen einladen.
- Durch das Testing wird die Aufmerksamkeit auf das Umweltbewusstsein ebenfalls erhöht.

40 Europaletten
leihen oder 25
Meter
halbhoher
Metallzaun

10 Stück Palette mit
Holzrahmen und
Pflanzen im Topf
ausleihen etwa 50
Stück.
Länge etwa 15
Meter

Baum im
Container
ausleihen z.B.
Kugel-Ahorn
Hochstamm 1,80
hoch

240-250 Stück
Sitzkisten vom
Rathaus
ausleihen: Birgit
Schreiber weiß,
wo sie sind

Schrauben
eine Kiste
100 Stück
Schrauben

Stadtgärtnerei
Pflanzen
mieten oder
Reste anfragen

Hinweisschild
für den
Aktion/Testing-
Tag

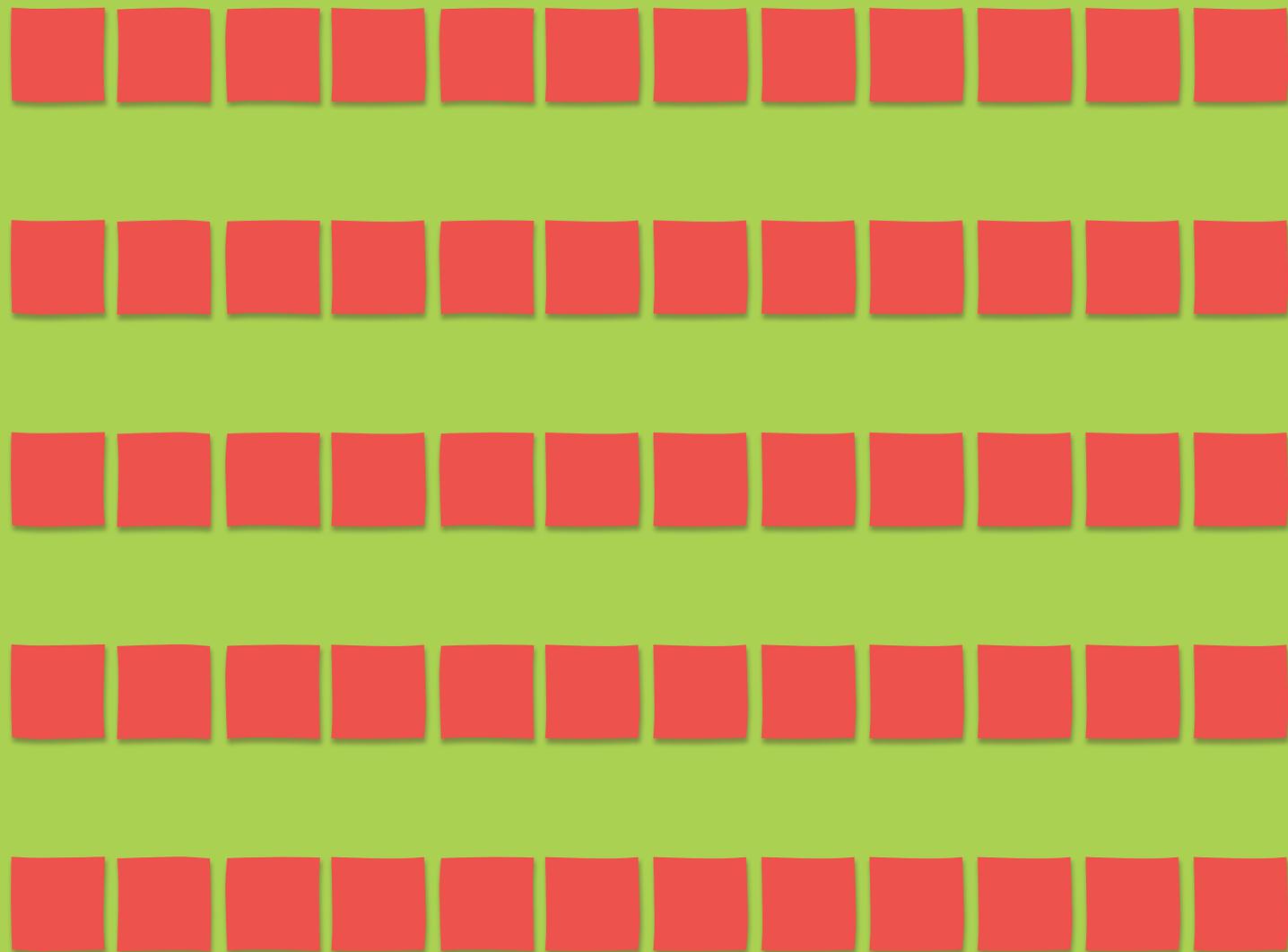
Verpflegung
Wasser und
Kekse mit und
ohne
Schokolade.

Spiele auf
dem Weg -
mieten
Verena

Straßenkreide
8 Kisten
Sprühkreide
Dosen 3 Stück

Wenn möglich
alles mieten.





6. Wohnumfeld Neckarstadt-Ost

Vielfältige Begegnungsorte, die zum Verweilen einladen

Wohnumfeld Neckarstadt-Ost

Jöran Mandik

Teilnehmer*innen

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

Der Startpunkt: Grüne Treffpunkte und Verweilorte im Quartier

Im ersten UrbanLab vor Ort in Mannheim konnten ausgehend von der Challenge rund um Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld der Neckarstadt-Ost einige Probleme mit Hilfe von Beobachtungen und Interviews identifiziert werden. Als Hauptprobleme wurden dabei zweierlei Dinge festgehalten: Zum einen ist das die Dominanz der Autos in den Wohnstraßen und zum anderen die Schließung von lokalen Geschäften, die als Treffpunkte dienten. Der öffentliche Raum bietet aktuell kaum Verweilmöglichkeiten. Aus der Empathie-Phase gingen dann zwei Personas hervor, die dabei halfen die Problemstellung und die Ideenphase zu fokussieren.

Persona 1:

Die erste Persona war Getrude, die 60+ Jahre alt ist und seit 40 Jahren in der Neckarstadt-Ost lebt. 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. Allerdings war das Team erstaunt festzustellen, dass Getrude das Verschwinden von kleinen Geschäften, wie z.B. dem Bäcker und dem Metzger, in der Nachbarschaft sehr bedauert, weil ihre Begegnungsräume damit wegfallen.

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

Persona 2:

Mit „Nicki“ wurde außerdem eine zweite Persona entwickelt. Nicki ist 9 Jahre alt, geht zur Uhland-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. Er fühlt sich vergessen und ist traurig, weil er nicht weiß, wo er nach der Schule spielen und sich mit Freund*innen treffen kann. Für die Ideenentwicklung hat sich das Team auf Gertrude konzentriert. Die Persona Nicki blieb im Hinter-

kopf und half bei der Auswahl der besten Ideen – würde die Idee auch Nicki gefallen? Ein weiterer Entscheidungsparameter war der Beitrag zur Klimaresilienz, den die Idee versprach. Auf dieser Grundlage wurden die besten Ideen ausgewählt und zu einem Prototyp weiterentwickelt. Der Prototyp besteht aus drei örtlich getrennten Teilen: 1) Grünfläche an der Cannabichstraße; 2) Lenastraße; 3) Clignetplatz.

Der erste Teil des Prototyps befindet sich zwischen der Lenastraße, Cannabichstraße und Umlandstraße. Hier wurde eine bestehende Grünfläche identifiziert, die öffentlich nutzbar gemacht und erweitert werden soll. Dafür wird ein Teil der Cannabichstraße entsiegelt und begrünt. Der so entstandene Platz fungiert als neuer Treffpunkt, Verweil- und Erholungsort. Innerhalb des Parks sieht der Prototyp üppige Bepflanzungen 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 ent-

steht 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 Nachbar*innen zum „schwätzen“. Auch Nicki freut sich über den Park, der für ihn einen neuen Spielraum darstellt.

Der zweite Teil des Prototyps befindet sich entlang der Lenastraße, deren Straßenraum für Gertrude umgestaltet wurde. Hierfür wurde die Aufteilung des Raums 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 einen Grünstreifen mit diversen kleinen Inseln mit Sitzmöglichkeiten, auf denen Gertrude auf dem Weg zu ihrem neuen Lieblingsort verschlafen 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 Quersungsmöglichkeiten, alles wird gut beschildert. Die verschiedenen

Nutzungsbereiche liegen ebenerdig nebeneinander, werden farblich markiert und so voneinander abgegrenzt. Der Grünstreifen wird als Sickermulde vertieft, um hier besonders effektiv Regenwasserversickerung 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 verschlafen, verweilen und das Flair der Neckarstadt genießen. Auch Nicki freut sich darüber auf der Straße radeln zu können.

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 Platz zu dieser Seite hin zu öffnen. Zwischen Spielplatz und dem ebenfalls bereits vorhandenen Café 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. Insgesamt liegt der Fokus auf der Schaffung von Treffpunkten und Verweilmöglichkeiten, Verkehrsberuhigung, Entsiegelung und Bepflanzung.

Neue Erkenntnisse und Kommentare der anderen Teams

Im Vorlauf des UrbanLabs #2 haben die Teilnehmer*innen bereits Feedback zum erarbeiteten Prototypen eingeholt, indem sie mit verschiedenen Personen – Expert*innen, Nachbar*innen, Bekannten – gesprochen haben. Während des Labs selbst hatten die Teams die Gelegenheit von den jeweils anderen Teams Feedback einzuholen. So konnte dem Prototyp auf den Zahn gefühlt und wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden. Die wichtigsten Erkenntnisse waren Hinweise zum möglicherweise mangelnden Platz

für die neue Raumaufteilung, die der Prototyp entlang der Lenastraße vorsieht. Es wurde also als Aufgabe festgehalten die tatsächlichen Maße von Straßen, Bürgersteigen etc. zu messen und den Prototyp – falls nötig – entsprechend anzupassen. Außerdem wurde erneut klar, dass die Frage nach der Entfernung von Parkplätzen durchaus kontrovers ist, weshalb das Team eine klare Entscheidung fällen musste. Es gab viel Lob für die Idee der Begrünung und Bepflanzung der Straßenräume und es kamen einige Anregungen

hinzu. Auch der Hinweis, dass Bepflanzungen auch einen „Kümmere“ nötig machen wurde aufgenommen. Angesichts der verbesserten Fahrradwege im Prototyp wurde angeregt, auch über Fahrradparkplätze nachzudenken. Das Thema Müll wurde ebenfalls angeregt, in den Prototypen einzubinden. Als letzten wichtigen Punkt kann festgehalten werden, dass einige Personen sich einen „Raum für Alle“ gewünscht haben.

Prototyping

Wie bereits erwähnt, war eine zentrale Aufgabe für die nun folgende Iteration der Prototypen das Überprüfen der Maße des Straßenraums – gibt es genügend Platz für die angedachte neue Raumeinteilung? Oder muss nachjustiert werden? Außerdem wurde dem Team klar, dass bei allen Teilen des Prototyps noch mehr ins Detail gegangen werden muss, um dem realen 1:1 Prototyp näher zu kommen.

Bereits während des ersten Labs war den Teilnehmer*innen klar, dass sich die Grünfläche an der Cannabichstraße in Privatbesitz befindet. Auch beim Vorstellen des Prototyps wurde mehrfach darauf hingewiesen. Als dann auch klar war, dass die Stadt hier keinen Verfügungsrahmen hat, wurde dieser Teil der Idee zu den Akten gelegt. So konnte sich das Team auf die Überprüfung und Weiterentwicklung der Teile zwei und

drei des Prototyps konzentrieren. Da es sich beim Clignetplatz auch um einen Platz handelt, konnten viele der Ideen für die Grünfläche an der Cannabichstraße hier übernommen werden. Am Grundsatz hat sich hier nichts geändert, die Hauptidee ist nach wie vor die Schließung der Eichendorffstraße entlang des Clignetplatzes für den Autoverkehr. Es wurden zudem diverse Details weiterentwickelt. So wurden Nutzungen,

Möblierung und Bepflanzung des Raums detaillierter geplant. Diverse Bänke sollen um den Platz herum angeordnet werden. Das ansässige Café soll die Möglichkeit erhalten auf dem neu entstandenen Platz Tische und Stühle aufzustellen. Ein Schachbrett wird auf die Fahrbahnfläche gemalt.

Mit Blick auf das UrbanLab#3 hat sich das Team zudem entschieden, den Entwurf für die Lenastraße auf die weiter südlich liegende, aber dimensional und funktional sehr ähnliche Eichendorffstraße zu verlegen. Diese führt zum Clignetplatz und an

ihm vorbei. Der Vorteil besteht darin, dass nun beide Räume zusammen gedacht und getestet werden können. Schnell stellte sich heraus, dass die Breite der Straße nicht für die geplante neue Raumeinteilung reichen würde. Der Prototyp wurde also angepasst. Fahrrad- und Autofahrbahn wurden auf einer Breite von 4,5 Metern kombiniert. Autos dürfen bloß in eine Richtung und nur langsam fahren. Im ersten Prototyp sollte eine Reihe Parken bestehen bleiben. Dieser fällt nun mit dem breiten Grünstreifen zusammen: Statt eines durchgehenden Parkstreifens sollen

jetzt entlang des Grünstreifens in Abständen Parkbuchten entstehen. Dafür kommt ein weiterer schmaler Grünstreifen auf der anderen Seite der Fahrbahn hinzu.

Kübel, Boller etc.

- BÄUME
- PFLANZKÜBEL (UNTERSCHIEDLICHE HÖHEN)
- BESCHÜTTUNGSMATERIAL (STEINE, SAND, PLATTEN ODER SO)
- EIMER
- TISCHE?
- MÜLLBEUTEL
- UMWEGSKARTONS

Schatten

- SONNENSCHIRM
- SEGEL
- (BÄUME)

Beete

- UMWEGSKARTONS
- PFLANZEN (EVENTUELL AUS KOOPERATION MIT "GRÜNE MEILE")
- NUTZPFLANZEN
- ALTERNATIV: KUNSTRASEN

Verkehrsschilder

- 3* DURCHFAHRT VERBOTEN
- 1* EINBAHNSTRASSE
- PARKVERBOTE MIT DATUM

Feedback

- FEEDBACKBOX
- KLEMMBRETTER
- STIFTE UND PAPIER

Sitzmöglichkeiten

- PALETTEN
- GETRÄNKEKISTEN
- HOCKER (SDG-HOCKER)
- BIER BÄNKE
- BÄNKE MIT LEHNE
- LIEGESTÜHLE

Nägel mit Köpfen: Wie soll das Testing im UL#3 aussehen?

Im Real-Test im UrbanLab #3 sollen möglichst viele der Elemente des Prototypen getestet werden. Der wichtigste Aspekt ist hierbei die Verkehrsberuhigung der Testbereiche. Hieraus erhofft sich das Team wertvolle Erkenntnisse. Der zweite wichtige Punkt ist das Schaffen von Verweilmöglichkeiten und von einem Ort mit Treffpunktcharakter am Clignetplatz. Auch die Ideen für erhöhte Klimaresilienz sollen getestet werden.

Die Lösung in einem Satz

Durch Verkehrsberuhigung und das Schaffen von begrüntem und sicheren Möglichkeiten zum Verweilen und Spielen, ermöglichen wir Getrude die Teilhabe am Leben in der Neckarstadt-Ost.

Die Kritische Funktion, die unbedingt getestet werden soll, ist...

Verkehrsberuhigung und Möglichkeiten zum Verweilen

Bezug zu Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität

Durch Verkehrsberuhigung, Entsiegelung und neue Bepflanzung [insbesondere mit Bäumen] steigern wir die Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz in der Neckarstadt-Ost - anpassend + mindernd.

Markierungen

- KREIDESPRAY
DIVERSE FARBEN
- KUNSTRASEN
- FLATTERBAND
- KREIDE (FÜR
SCHACHBRETT)
- GAFFATAPE
GAFFATAPE
GAFFATAPE
- REFLEKTIERENDES
TAPE

Wasserspiel/ Trinkbrunnen

- UMZUGSKARTON
- BLAUE
MÜLLBEUTEL
- PLANSCHBECKEN
- PUMPE

Bücherschrank

- SCHRANK VON
KLEINANZEIGEN
- BÜCHER (RAJYA
BESORGT)

Fahrradständer

- UMZUGSKARTON
- BEUTEL/SÄCKE
(ZUM
TRANSPORT VON
SAND)
- SCHAUFEL

Sonstiges

- SCHACHFIGUREN
(KÖNNEN
HÖFFENTLICH
GELIEHEN
WERDEN)
- MASKEN MIT
SICHTFENSTER
BASKETBALLKÖR



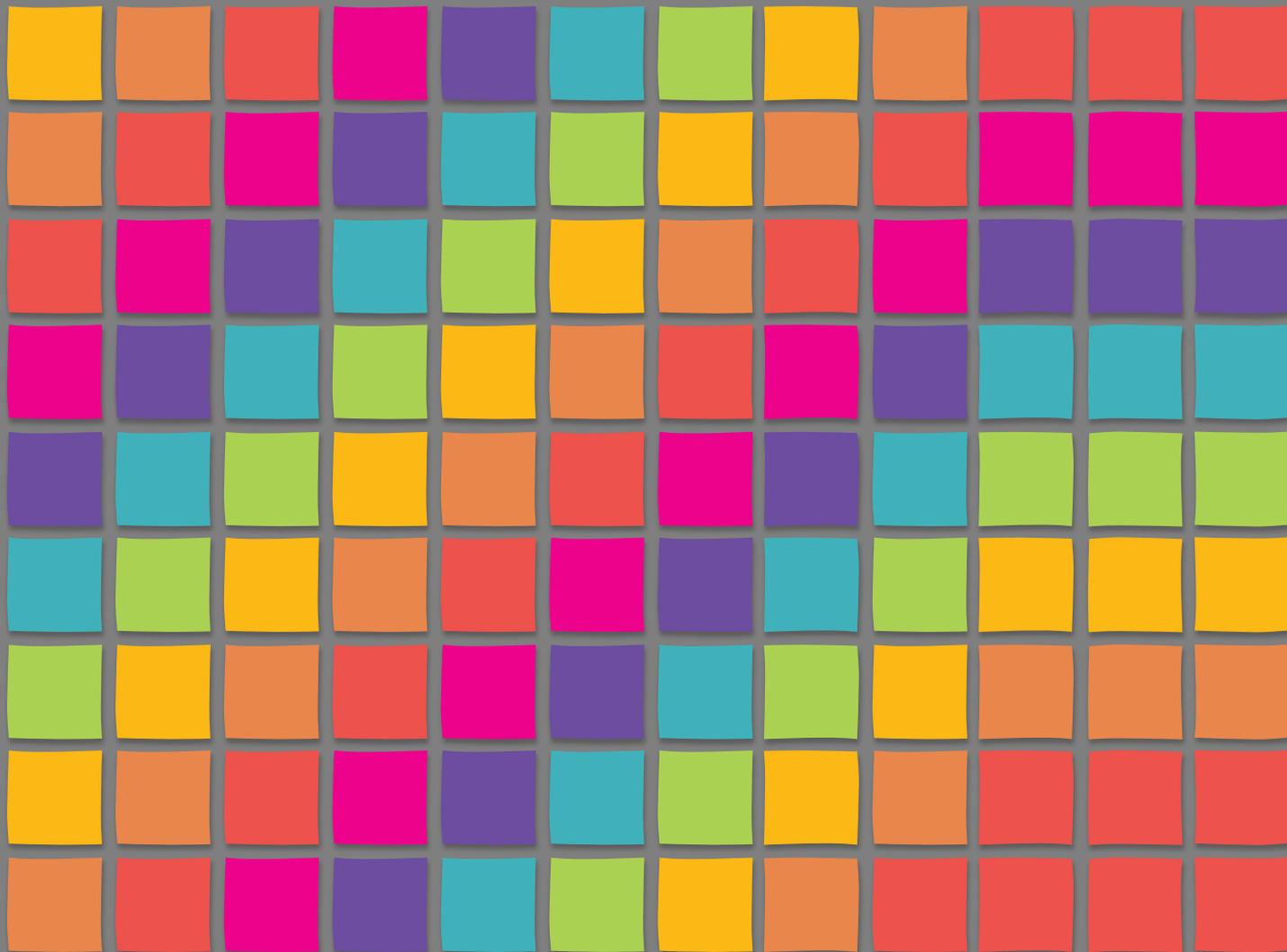
Das Testing-Szenario

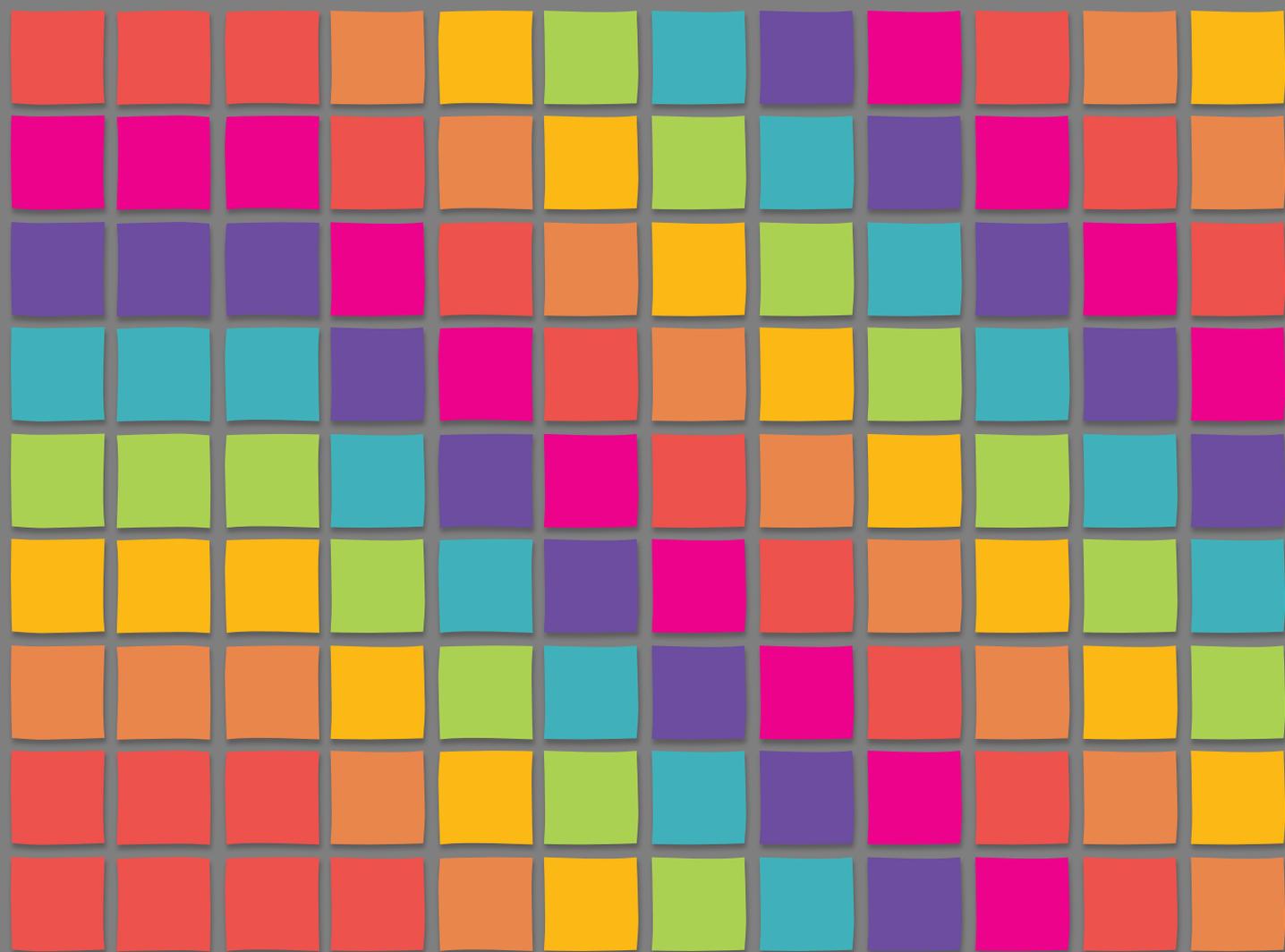
Die Eichendorffstraße wird entlang des Clignetplatzes gänzlich für den Autoverkehr gesperrt. Die Verlängerung der Eichendorffstraße bis hin zur Ecke Kobellstraße wird zur Einbahnstraße. Entlang der Straße werden einige Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung positioniert. Die neue Raumaufteilung soll farbig sichtbar gemacht werden. Am Clignetplatz werden diverse Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung in engerer Anordnung platziert. Die Bepflanzung soll zum einen aus Bäumen in Pflanzkübeln, zum anderen auch aus Hochbeeten bestehen. Diese können prototypisch angelegt sein. Außerdem soll hier ein Bücherschrank aufgestellt werden. Das Café am Platz darf seinen Betrieb auf die neu gewonnene Fläche erweitern. Es wird Verweilmöglichkeiten geben. Auch ein Wasserspiel soll, wenn möglich, Platz finden.

Für den Aufbau und die Betreuung werden Kräfte benötigt. Es ist von zentraler Bedeutung, während des Testlaufes Feedback zu sammeln, mit dessen Hilfe der Prototyp in der Folge verbessert werden kann. Während des UrbanLabs haben die Teilnehmenden bereits diverse mögliche Kooperationspartner*innen identifiziert und werden diese im Vorfeld des nächsten Labs bereits kontaktieren. Erhofft ist Unterstützung hinsichtlich der Materialbereitstellung, der Programmgestaltung

und -durchführung sowie der vorbereitenden und begleitenden Kommunikation.

Zur möglichst niedrighschwelligen, aber dennoch lohnenden Umsetzung des Prototypen hat das Team eine ausgiebige Einkaufsliste geordnet nach Funktionen erarbeitet





7. Ausblick

Wie es weiter geht

Ausblick

Kilian Flade

Mit der Aufbereitung und Einarbeitung der zahlreichen und wertvollen Erkenntnisse des UrbanLab#2 geht der Prozess nun weiter. Im Rahmen des UrbanLab#3 im Frühjahr 2021 sollen die Prototypen der Lösungen dann unter realen Bedingungen im Stadtraum getestet werden, um das Feedback von Anwohner*innen, lokalen Akteur*innen und auch Passant*innen einzuholen – doch davor muss noch einiges geschehen. So arbeitet das Projektteam in der Zwischenzeit daran, die notwendigen Genehmigungen für das Testen der Lösungen im Frühjahr zu erhalten, in enger Abstimmung mit dem verantwortlichen Fachbereich Sicherheit und Ordnung der Stadt Mannheim. Ebenfalls wird das Projektteam die Ansprache der möglichen Kooperations- und Umsetzungspartner*innen der Ideen koordinieren und gemeinsam in Absprache mit den Teams durchführen.

Das digitale Whiteboard bleibt für die Teilnehmenden sowie für das Projektteam als Arbeits- und Kommunikationsplattform weiterhin geöffnet und soll einen intensiveren Austausch ermöglichen, als dies zwischen UrbanLab#1 und #2 der Fall war. So wird das Projektteam

auf einem neuen Arbeitsbereich auf dem digitalen Whiteboard transparent die aktuellen Schritte und neue Ergebnisse kommunizieren und die Teilnehmenden können mit Haftnotizen oder der Kommentarfunktion Feedback sowie Anregungen geben. Auch ist vorgesehen, sich gemeinsam nicht erst wieder beim UrbanLab#3 zu sehen. Nach den Weihnachtsferien soll die erste „digitale Mittagspause“ im Videokonferenzformat stattfinden, bei der das Projektteam für Fragen und Anregungen in einer offenen Videokonferenz zur Verfügung steht. Ebenfalls angedacht ist ein weiteres Online-Format im Vorlauf des UrbanLab#3, um die aktuellen Erkenntnisse und Arbeitsstände in den Teams zu kommunizieren. So sollen die Vorteile der nun in den Teams etablierten Online-Kommunikation genutzt werden. Sollte es die COVID-19-Situation im Frühjahr 2021 zulassen, ist für das UrbanLab#3 ein Testen der Lösungen vor Ort in der Neckarstadt-Ost geplant. Das Testen soll dazu dienen, unmittelbar mit den Anwohner*innen, den lokalen Akteur*innen und der Öffentlichkeit ins Gespräch zu kommen, um dann deren Feedback in die Lösungsentwicklung

einzubauen. Es stellt außerdem eine Möglichkeit für die Teams dar, sich erneut auch physisch zu treffen und gemeinsam zu arbeiten. Denn Online-Formate können zwar eine gute Ergänzung sein, ganz ersetzen können sie persönliche Treffen und Ausprobieren und Erleben vor Ort allerdings nicht.

STADT MANNHEIM 

Stadt Mannheim

Fachbereich Demokratie und Strategie

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

insar 
stadt
architektur
region

insar PartG

gesellschaft für stadtplanung,
architektur und regionalberatung

Möckernstraße 111

10963 Berlin

www.insar.de

Mannheim/Berlin 2020