

Migrants **4**
Cities



Willkommene Perspektiven

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

Willkommene Perspektiven – Migrants4Cities
Urban Design Thinking Prozess

Dokumentation des UrbanLab #3
am 16. und 17. Juli 2021



FONA
Sozial-ökologische Forschung

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Projekt „Migrants4Cities – Umsetzung, Verstetigung, Transfer“ im Rahmen der Strategie „Forschung für Nachhaltigkeit“ (FONA) www.fona.de im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UR1905A-C. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei der Autorin/beim Autor.

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

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

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

Bilder auf Vorder- und Rückdeckel: Marcus Jeutner (2021)

Mannheim/Berlin, September 2021

Inhaltsverzeichnis

1. UrbanLab#3 – Live: Testen in der Neckarstadt	1
2. Straßen, Plätze und Lebensräume: Ideen für die Neckarstadt-Ost	5
3. Ideen und Feedback	17
4. Ausblick	47



Foto: Marcus Jeutner (2021)



| 1. UrbanLab#3 – Live: Testen in der
Neckarstadt



Foto: Marcus Jeutner (2021)

UrbanLab#3 – Live: Testen in der Neckarstadt

Christian Hübel

Nach zwei durchgeführten Urban-Labs stand für das Projektteam und die Teilnehmenden mit dem Testen der Lösungen im öffentlichen Raum die wohl größte Herausforderung im Urban Design Thinking Prozess an. Nicht nur die Unsicherheit, ob die Inzidenzzahl eine solche Veranstaltung im Sommer 2021 zulassen würde, auch die Tatsache gleich an drei verschiedenen Standorten Prototypen aufzubauen, machte das Testen zur echten „Mammutaufgabe“ für alle Beteiligten. Anträge mussten gestellt, Verkehrsbeschilderungen und Pläne abgestimmt, Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Dazu Hochbeete bauen, Pflanzen besorgen, Sitzmöglichkeiten schaffen und, und, und... Dem Team wurde schnell klar – ohne Unterstützung ist das nicht zu stemmen! Und Unterstützung kam! Wir möchten uns an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich bei unseren Unterstützer*innen und Kooperationspartner*innen bedanken:

- Dem engagierten Team der *Umland-Werkrealschule* um den Rektor Matthias Kaiser, die uns einen Arbeits- und Lagerplatz, Werkzeug und ihre uneingeschränkte Unterstützung gegeben haben,

- dem *Nationaltheater Mannheim* für das Zusammenbauen der Berliner Hocker,
- dem *Quartiermanagement Herzogenried*, die uns Mobiliar zur Verfügung gestellt haben,
- dem städtischen *Eigenbetrieb Friedhöfe*, der uns geholfen hat Pflanzen für die Hochbeete unterzubringen,
- dem *Gemeinschaftswerk Arbeit und Umwelt e.V.* mit seinem *Stadtteilservice* für die erneute Hilfe bei Transport und Aufbau,
- dem *Kleinen Café* für die Bierbänke und das Sammeln von Büchern,
- und nicht zuletzt der *Hochschule Mannheim* und den Studierenden, die im Rahmen des Projekts *kompass*, einen 3-D-Film des Platzes vor der Uhlandschule entworfen und gezeigt haben.

Am Ende waren 80 Europaletten verbaut, 20 Hocker zusammengeschaubt, Tische, Bierbänke und 37 Abspergitter aufgestellt.

Und wie ist die Bilanz nach diesen beiden Aktionstagen? Es hat sich gelohnt! Die Resonanz aus der Bewohner*innenschaft lag weit über unseren Erwartungen. Neben viel Zustimmung zu den Ideen der Teil-

nehmenden gab es konstruktive und kritische Hinweise und zahlreiche neue Vorschläge. Und genau das ist das Ziel des Testens im öffentlichen Raum. Das alles finden Sie zusammengefasst in dieser Dokumentation, verbunden mit einem ersten Ausblick, wie es nun weitergehen kann mit den Lösungen für mehr Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität in der Neckarstadt-Ost.

nheim

Hochschule Mannheim

WER WIR SIND

Simon
Dyball

Maria-Luise
Pfeifer



Siehe auch...

Entdeck
die
Inter
disziplin
arität

hochschule mannheim

- + international
- + interdisziplinär
- + innovativ



**2. Straßen, Plätze und Lebensräume:
Ideen für die Neckarstadt-Ost**



Foto: Andreas Henn (2021)

Straßen, Plätze und Lebensräume: Ideen für die Neckarstadt-Ost

Kilian Flade

2.1 Rückblick auf den bisherigen Prozess

Die Methode Urban Design Thinking (UDT) liefert den methodischen Rahmen für die drei jeweils zweitägigen UrbanLabs, die im vergangenen Jahreszeitraum im Projekt *Migrants4Cities* durchgeführt wurden. Die Methode strukturiert Innovationsprozesse in verschiedene Phasen, vom *Verstehen* (Understanding), über *Empathie & Definieren* (Empathize & Define) und *Ideen finden* (Ideate), bis hin zum *Prototypen entwickeln* (Prototyping), *Prototypen testen* (Testing) und der *Entwicklung von Betreibermodellen* (Business Model). Gemeinsam und ko-kreativ arbeiten in dem Prozess Bürger*innen und Akteur*innen aus der Neckarstadt-Ost mit Vertreter*innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Kultur an Ideen zum Thema *Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum* zusammen. Die 18 Teilnehmer*innen sind dabei auf drei Teams verteilt, die jeweils zu einem anderen Raum in der Neckarstadt-Ost Ideen entwickeln:

- zur Lange Rötterstraße, der belebten Hauptverkehrsachse im Stadtteil,

- zum Platz an der Uhlandschule, einem vornehmlich zum Parken genutzten Platz,
 - zum Wohnumfeld in der Neckarstadt-Ost, das aus den ruhigeren Wohnstraßen und Plätze südlich der Lange Rötterstraße besteht.
- Das UrbanLab#1 fand im Juli 2020 im Herzogenriedpark im Freien statt, live und in Farbe. In diesem UrbanLab wurden die ersten vier Phasen des UDT-Prozesses durchlaufen. Das Endergebnis waren drei Problembeschreibungen sowie erste Ideen für Lösungen, die in einfach gebastelten Prototypen festgehalten wurden. Die Ideen basieren auf Interviews und Beobachtungen vor Ort, auf deren Grundlage sogenannte Personas entwickelt wurden. Eine Persona ist eine fiktive Person, der man bestimmte Eigenschaften und Bedarfe zuschreibt, die man in den Beobachtungen und Interviews festgestellt hat. Zu jeder Idee gibt es also einen real existierenden Bedarf einer real existierenden Zielgruppe. Das UrbanLab#2 fand aufgrund der Pandemielage digital, als zweitägiger Online-Workshop statt. Bei diesem Lab stand eine Iterationsschleife im

Vordergrund. Dies bedeutet, dass ein Schritt des Prozesses wiederholt wird, um das Endergebnis zu überprüfen und inhaltlich auszubauen. So wurden die im UrbanLab#1 entwickelten Problembeschreibungen und Ideen überarbeitet und verbessert. Darüber hinaus planten die drei Teams im Rahmen des UrbanLab#2 das Testing-Szenario, also die Rahmenbedingungen, in denen ihre Lösungen im nächsten Schritt beim UrbanLab#3 getestet werden sollten.

UrbanLab#3: Eine intensive Vorbereitungsphase

Intensiv wurde anschließend die Phase zwischen dem UrbanLab#2 und #3 genutzt, um die jeweiligen Arbeitsstände weiter zu qualifizieren. Auf Grundlage der Ideen der Teams und den im UrbanLab#2 entwickelten Testing-Szenarien wurden Pläne erarbeitet, die zeigen wie und wo genau die Prototypen getestet werden können – und wie die Prototypen überhaupt im Detail aussehen sollen. Die von den Teilnehmenden entwickelten Ideen „übersetzte“ das Projektteam anschließend in handfeste Pläne und z.T. technische



8
Foto: Andreas Henn (2021)

Zeichnungen. Dass diese Pläne nach wie vor den Ideen der Projektteams entsprechen, wurde in dem regelmäßigen Format der *Digitalen Mittagspause* überprüft, sowie neue Ideen von den Teilnehmenden und weitere Anregungen eingebaut. Ebenfalls präsentierte das Projektteam gemeinsam mit Vertreter*innen aller drei Teams in zwei Online-Veranstaltungen die herauskristallisierten Bedarfe und entwickelte Ideen mit Akteur*innen aus der Neckarstadt-Ost sowie Vertreter*innen des Gemeinderats und des Bezirksbeirats der Neckarstadt-Ost. Auch deren Feedback wurde bei der Weiterentwicklung der Ideen berücksichtigt. Mit den finalen Plänen der Testing-Szenarien konnte dann die detaillierte Vorbereitung der zweitägigen Veranstaltung beginnen: die de-

taillierte Planung von Installationen im öffentlichen Raum sowie deren Genehmigung, die Bestellung der Materialien (80 Euro-Paletten, über 300 Pflanzen, 100 Meter Wimpelkette, und noch viel mehr), die Suche nach Kooperationspartner*innen, die Entwicklung von Ablauf- und Einsatzplänen, usw.

Das Ziel des UrbanLab#3

Das Testen der Ideen war also das Ziel für das UrbanLab#3, das am 16. und 17. Juli in der Neckarstadt-Ost in Mannheim stattfand. Sinn und Zweck des Testings ist es, Ideen und deren Elemente und Funktionsweisen in Form von Prototypen vor einer möglichen Implementierung an Ort und Stelle auszuprobieren und hierdurch möglichst viel Feedback von potentiellen Nutzer*innen zu ge-

nerieren. So kann sichergestellt werden, dass die Ideen auch tatsächlich die Bedarfe der Menschen erfüllen und nicht unbeabsichtigte Negativeffekte erzeugen. Während des Testings sammeln die Teams Feedback zu den Lösungen, welches dann wiederum strukturiert aufgearbeitet und für die Weiterentwicklung der Ideen nutzbar gemacht wird.

An den zwei Testing-Tagen lockten die drei Prototypen mehrere hundert neugierige Besucher*innen an und zahlreiches Feedback und wertvolle Anregungen konnten gesammelt werden. Die hinter den drei Ideen liegenden Bedarfe, der aktuelle Stand der Ideen sowie deren Ausgestaltung als Prototyp werden hier kompakt noch einmal vorgestellt.

2.2 Stand der Dinge: Lange Rötterstraße

Der Bedarf

Die Lange Rötterstraße ist die Lebensader der Neckarstadt-Ost. Eine der größten Herausforderungen stellt hier der Verkehr dar. Die Verkehrssituation ist für alle Verkehrsteilnehmer*innen unübersichtlich und fördert Nutzungskonflikte um den begrenzten vorhandenen Raum. Es gibt einen Bedarf für eine verbesserte Fahrradinfrastruktur und zusätzliche Querungsmöglichkeiten für

Fußgänger*innen. Die zugeparkten Baumscheiben auf der nördlichen Seite der Straße sowie das Fehlen von Aufenthaltsmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten fördern den Eindruck von wenig Aufenthalts- und Nutzungsqualität in der Straße. Die Bedarfe spiegeln auch die entwickelten Personas wieder: Für Astrid, eine Geschäftsinhaberin, und Großmutter Roswita sowie deren Enkelin Merle wäre es hilfreich, wenn der Straßen-

raum so organisiert wäre, dass alle entspannt Flanieren könnten.

Die Idee

Die Lange Rötterstraße soll vom Ort zum Erledigen zu einem Ort zum Flanieren werden. Um das zu erreichen, wird Fußgänger*innen das Queren der Straße erleichtert und dafür beispielsweise die Baumscheiben von unerlaubt parkenden Autos befreit. Die Baumscheiben werden



Foto: Andreas Henn (2021)

zudem mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, um schattiges, konsumfreies Verweilen zu ermöglichen. Der alte, das Straßenbild prägende Platanenbestand wird hierdurch darüber hinaus geschont. Auch straßenbegleitende Stellplätze werden punktuell von Autos befreit und durch Parklets ersetzt. Hierdurch werden mehr Sitz- und Verweilmöglichkeiten in der Straße geschaffen. Zusätzlich wird der Verkehrsraum durch das Einrichten eines Schutzstreifens für

Fahrradfahrer*innen neu geordnet, um alle Fortbewegungsarten in der Straße neu zu ordnen und so zukünftig Nutzungskonflikte weiter zu vermeiden.

Der Prototyp

Nicht alle der entwickelten Ideen konnten an dieser Stelle prototypisch in die Realität überführt und an den beiden Tagen erprobt werden. So wurde zwar eine verkehrliche und rechtliche Einordnung des

Schutzstreifens untersucht, eine testweise temporäre Umsetzung war jedoch zum UrbanLab#3 noch nicht möglich. So wurden für den Prototypen vier Stellplätze auf der Südseite der Lange Rötterstraße gesperrt und auf ihnen zwei begrünte Parklets mit Sitzgelegenheiten eingerichtet. Darüber hinaus richtete das Projektteam Sitzgelegenheiten auf einer der von Autos befreiten Baumscheiben rund um eine schattenspendende Platane ein.

2.3 Stand der Dinge: Platz an der Uhlandschule

Der Bedarf

Der Platz vor der Uhlandschule wird überwiegend als Parkplatz genutzt und ist daher meist stark zugestellt. Er bietet immenses Potenzial und ist eigentlich Teil des Grünzugs zum Herzogenriedpark. Dies wird jedoch nicht wahrgenommen und eine Nutzung des Platzes als Aufenthalts- und Verweilfläche ist nicht möglich. Eine der größten Qualitäten ist die Vielfalt der Nutzungen, welche diesen Ort umgeben. So gibt es eine Schule, eine Kita, ein Gemeindezentrum und auch eine Theatergruppe in der Nähe. Die Schüler*innen der Uhlandschule würden gerne nach der Schule noch etwas Zeit auf dem Platz verbringen und hier ihre Fahrräder abstellen. Eltern der Grundschüler*innen und Kitakinder suchen

hier vergeblich nach Sitzgelegenheiten, während sie auf ihre Kinder warten oder sich mit anderen Eltern unterhalten. Die Lehrer*innen würden gerne in Ruhe ihr Pausenbrot in der Nähe der Schule verspeisen. Ältere Personen auf dem Weg zum benachbarten Senior*innenwohnheim benötigen sichere Wege und Sitzgelegenheiten auf dem Platz. Diese Bedarfe finden sich auch in den Personas wieder: Für Schülerin Eva wäre es hilfreich, wenn Sie einen Ort hätte, an dem sie am Nachmittag ohne Konsumzwang chillen könnte. Und der Lehrer Herr Brioni wünscht sich einen schattigen, grünen und gemütlichen Ort, um seine Mittagspause genießen zu können.

Die Idee

Der Platz an der Uhlandschule wird zu einem grünen, modernen Platz mit Freizeitmöglichkeiten für verschiedene Generationen umgestaltet. Anstelle der Stellplätze entsteht eine begrünte Aufenthalts- und Ruhefläche. Hochbeete und Sitzgelegenheiten laden zum Gärtnern und Verweilen ein. Die Fläche kann von Passant*innen, Schüler*innen sowie der Kirchengemeinde bespielt und genutzt werden. So entsteht eine grüne und sichere Verbindung zwischen Lange Rötterstraße und dem Melanchthonweg. Zusätzliche Begrünung und Wasserspiele reduzieren den Hitzeinsel-Effekt und sorgen für mehr Aufenthaltsqualität. Verschiedene Sitzgelegenheiten ermöglichen das Entspannen und Verweilen für alle Generationen.



Foto: Andreas Henn (2021)

Der Prototyp

Um die Ideen des Teams zu testen, wurden auf dem Platz an der Uhlandschule insgesamt elf Stellplätze gesperrt und für die Realisierung des Prototyps geöffnet. Auf zwei Stellplätzen entlang der Lange Rötterstraße wurde aus zwei Hochbeeten ein Eingangstor gebildet, um den

Prototypen in der Straße sichtbar visuell zu verankern und den Eingang einladend zu gestalten. Die neun Parkplätze entlang des Pausenhofs der Uhlandschule wurden mit Hochbeeten, kleinen Tischen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Als zusätzliches Angebot zeigten Studierende der Hochschule Mannheim

eine digitale Visualisierung ihrer Interpretation des Umgestaltungsvorschlages des Teams – unterstützt und entwickelt im Rahmen des Projekts *kompass* der *Hochschule Mannheim*. Einzig die Wasserspiele konnten nicht in Form eines Prototyps getestet werden.

2.4 Stand der Dinge: Clignetplatz und Eichendorffstraße

Der Bedarf

Eine der größten alltäglichen Herausforderungen der Menschen in der Neckarstadt-Ost stellt die Omnipräsenz von Autos in den Wohnstraßen der Nachbarschaft dar. Diese beeinträchtigt nicht nur die Aufenthaltsqualität im Quartier, sondern auch die Sicherheit. Insbesondere Kinder benötigen sichere Verkehrswege zum Laufen und Fahrradfahren, diese sind für sie jedoch nur eingeschränkt vorhanden. Auch besteht ein Mangel an Verweilorten, Sitzmöglichkeiten und qualitativen Grünflächen für alle. Die vorhandene Freifläche, der Clignetplatz, ist als Spielplatz eigentlich nur für bestimmte Zielgruppen – kleine Kinder und deren Eltern – nutzbar, denn kinderlose Personen werden hier stets misstrauisch beobachtet. Insbesondere auch ältere Personen wünschen sich mehr Treffpunkte zum Austauschen mit Nachbar*in-

nen. Diese Bedarfe finden sich in den Personas wieder: Für Rentnerin Gertrude wäre es hilfreich, wenn sie mehr am Neckarstadtfair teilhaben könnte, Menschen im Straßenraum begegnen könnte und Raum zum Verweilen hätte. Und für Schulkind Nicki wäre es hilfreich, wenn es mehr kindgerechte Entfaltungsräume gäbe.

Die Idee

In diesem Raum schafft das Projektteam vielfältige Begegnungs- und Verweilorte. In der Eichendorffstraße entsteht eine Grünfläche mit Aufenthaltscharakter, die gleichzeitig auch zur Regenversickerung dient. Südlich des Clignetplatzes wird durch das Sperren eines Teils der Eichendorffstraße für den PKW-Verkehr eine Freifläche mit Aufenthaltscharakter geschaffen, die alle Nutzer*innen als Raum zum Entspannen und Spielen anspricht. Schattige Sitzge-

legenheiten und Pflanztöpfe laden zum Verweilen, Ausruhen und zum Austausch mit anderen ein. Der Clignetplatz schließt an diese Fläche an, sodass ein nahtloser Übergang entsteht. Darüber hinaus wird die Außenbestuhlung von dem dort ansässigen Café erweitert, eine Bücher-Tauschbox und ein Schachbrett eingerichtet werden.

Der Prototyp

Einzig die Grünfläche zur Regenwasserversickerung konnte nicht eingerichtet und getestet werden. Stattdessen wurden auf sechs Parkplätzen in der Eichendorffstraße östlich des Clignetplatzes Hochbeete aufgestellt. Südlich des Clignetplatzes wurden durch die temporäre Sperrung der Straße sowie Möbeln aus Euro-Paletten und Bänke Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten geschaffen. Zentrales Element war eine durch das Projektteam geschaffene Sitz- und

www.migrants4cities.de
AUDIO WALK

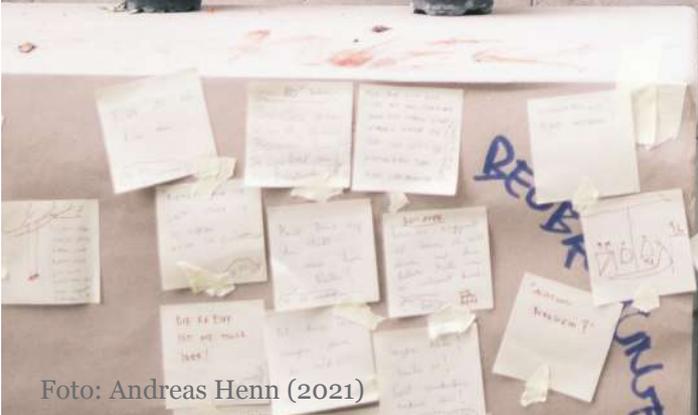


Foto: Andreas Henn (2021)

Verweilinsel aus Hochbeeten und Euro-Paletten. Ein Büchertauschregal und ein Sessel stellten ein weiteres Verweilangebot dar.

2.5 Erfahrungen aus dem Prototyping

An beiden Tagen wurden die Prototypen jeweils vom Vormittag bis in den späten Nachmittag hinein getestet. Dabei wurde im Laufe des Tages Feedback von Anwohnenden und Besucher*innen gesammelt sowie spannende Gespräche über vielfältige Perspektiven auf Aspekte des öffentlichen Raums geführt. Das Feedback wurde noch vor Ort strukturiert festgehalten und manch ein Hinweis direkt in den Prototypen eingebaut. Unterstützt und begleitet wurden die drei Teams in ihrer Arbeit dabei durch ihre Gruppen-Coaches.

Einige Erkenntnisse des Testings waren schnell offenkundig. So wurde der am Clignetplatz für Autos gesperrte Straßenabschnitt im Nu von Anwohnenden angenommen – ein eindeutiges Zeichen dafür, dass solche (konsum-)freien Räume in dichten Wohngebieten gebraucht werden. Kinder nutzten die freie Straße zum Tanzen, Eltern die nicht zugeparkten Bordsteine zum Sitzen. Zeigen, was möglich ist – dieses Ziel wurde insbesondere am Clignetplatz eindrucksvoll erreicht.

Doch auch an den anderen Teststationen wurden die Ideen größtenteils begeistert aufgenommen. Wieder

einmal hat sich an den zwei Tagen gezeigt, dass das Testen von Ideen im ortsspezifischen Kontext und der Austausch über diese mit den Menschen vor Ort sehr wertvoll ist. Während des Testings wurden nicht nur neue Erkenntnisse zu den Lösungen gewonnen, sondern ebenso das Erleben neuer Nutzungen und Gestaltungen im öffentlichen Raum ermöglicht. Ebenfalls deutlich wurde jedoch, dass die Themen Parkraum, Lärmbelastung und der Umgang mit Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum in die Weiterentwicklung der Ideen unbedingt mit einbezogen werden müssen. Denn der Wegfall von Parkplätzen zu Gunsten von Sitzgelegenheiten oder eine befürchtete zusätzliche Lärmbelastung durch neue Aufenthaltsräume im Stadtteil wurden von einigen Besucher*innen auch kritisch gesehen. Diese Anmerkungen entwerteten die entwickelten Ideen jedoch nicht, sondern zeigen erneut, wie vielfältig die Bedarfe an den öffentlichen Raum sind und dass man sie nur erfährt, wenn man einen offenen, ernst gemeinten Diskussionsraum schafft.



Foto: Marcus Jeutner (2021)



3. Ideen und Feedback



Foto: Marcus Jeutner (2021)

3.1 Lange Rötterstraße

Marcus Jeutner

Wie viel Aufmerksamkeit sehr kleine Eingriffe in die bestehende Gestaltung eines Straßenraumes hervorrufen können, hat der Testaufbau in der Lange Rötterstraße gezeigt. Bereits während des Aufbaus kam es zu spontanen Rückfragen, Reak-

tionen und Anmerkungen – zustimmend und ablehnend. Insbesondere der Wegfall von den vier Stellplätzen wurde kontrovers diskutiert, wobei die begrüßenden Reaktionen eindeutig in der Mehrzahl waren. Das durch die Intervention geschaffene

Mehr an Aufenthalts- und Nutzungsqualität wurde klar wahrgenommen und begrüßt. Die Gruppe konnte hier mit wenig Aufwand temporäre Aufenthaltsorte schaffen, die von den Anwohnenden sofort angenommen, genutzt und wertgeschätzt wurden.

3.1.1 Was wurde begrüßt?

Wie große Teile Mannheims, so hat auch die Neckarstadt-Ost ein Stellplatzproblem. Allerdings waren die meisten Passant*innen der Meinung, dass es nicht schaden würde, das Angebot gezielt weiter zu verknappen, wenn hierdurch Nachbarschaften eindeutig an Aufenthalts- und Lebensqualität gewinnen würden. Mannheim sei in dieser Beziehung „etwas verschlafen“ und könne solche Impulse gebrauchen, um den Wert von mehr Platz und Grün erlebbar zu machen.

Insbesondere die Anwohner*innen an den beiden Parklets haben die Ideen sehr begrüßt. Sie fanden es super, dass sie nun statt Autoblech Grün, Blumen und Bänke vor dem Haus hatten. Sie empfanden die Intervention vor der Tür als eine erhebliche Aufwertung der Wohnqualität – beim Ankommen, Rausgehen oder

beim Blick aus dem Fenster eröffneten sich für sie ganz neue Perspektiven. Auch nutzten einzelne Personen der Hausgemeinschaft den neu geschaffenen Aufenthaltsraum im Freien für ein Treffen, Schwätzchen und gemeinsames Abendessen und brachten dafür zusätzlich auch noch eigene Stühle heraus. Patient*innen einer benachbarten Arztpraxis nutzten den zusätzlichen Raum und seine Sitzgelegenheiten als Wartebereich. Sonst stehen sie hierfür in Schlangen auf dem schmalen Gehweg, wodurch der vorhandene Platz zusätzlich verknappert wird.

Passant*innen bemerkten zudem, dass durch die Parklets der Straßenraum für Fußgänger*innen einsehbarer und das Queren der Straße für alle damit sicherer sei.

Positiv hervorgehoben wurde immer der Aspekt, dass die Parklets konsum-

frei angelegt und damit für jedermann einladend seien. Dies galt auch für die kleine Stuhlgruppe auf einer der Baumscheiben, die, kaum dass sie aufgebaut war, bereits von Anwohnenden ausprobiert wurde. Ein Kaffee vor dem Haus, das Treiben auf der Straße beobachten – das war vorher nie möglich, denn immer standen hier unerlaubt abgestellte Autos.

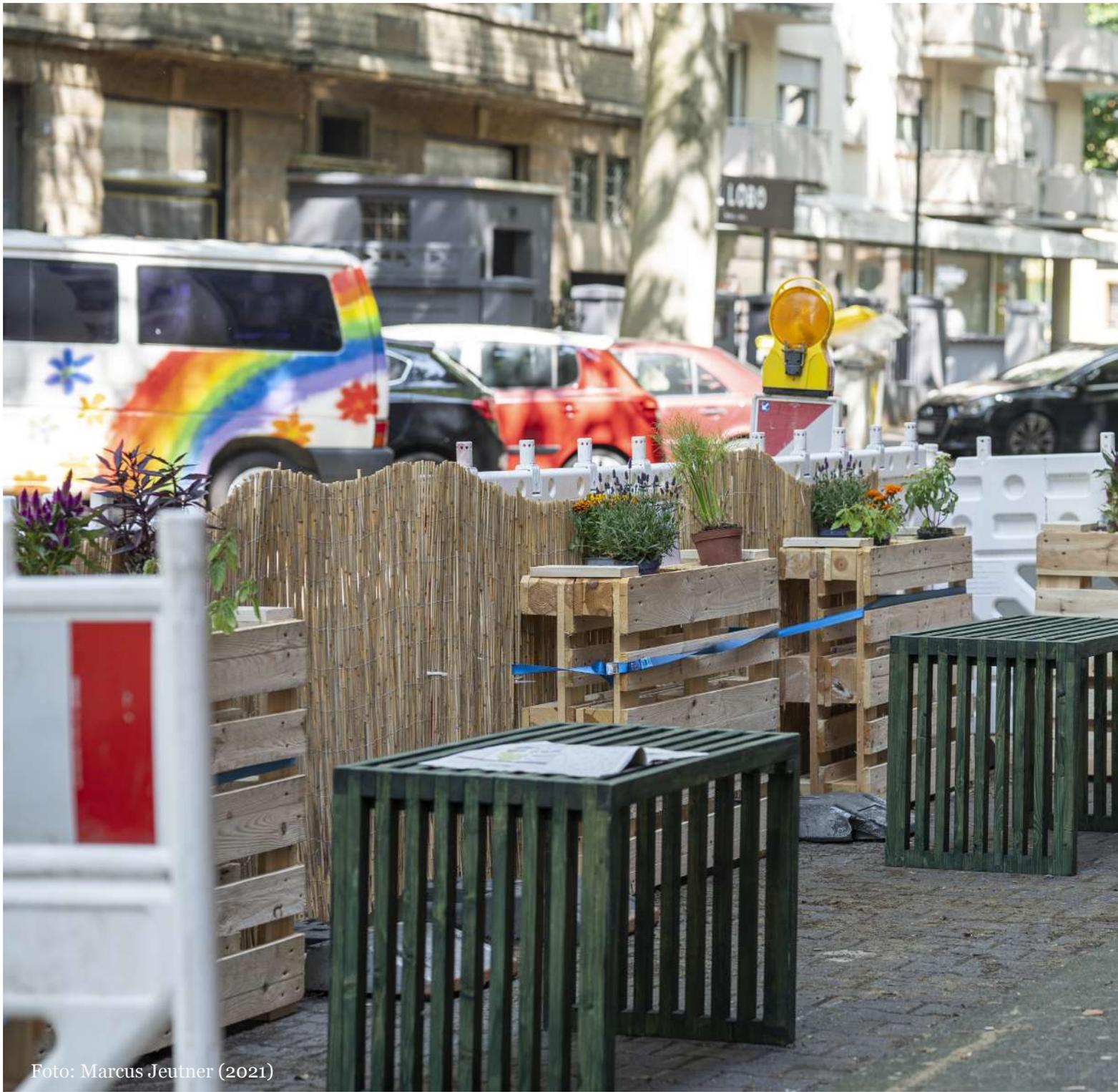


Foto: Marcus Jeutner (2021)



3.1.2 Was wurde kritisch angemerkt?

Warum nur so kurz? Warum nur so klein? „Sieht ja aus wie eine Baustelle!“ Die Notwendigkeit des Zwischenschritts eines Prototyps erschloss sich nicht allen Besucher*innen, läge der Wert und Nutzen der Intervention doch klar auf der Hand. Negativ angemerkt wurde auch, dass der Versuchsaufbau vorab nicht breiter kommuniziert wurde.

Obwohl der überwiegende Teil der Besucher*innen sich positiv zum Wegfall von Stellplätzen positionierte, gab es hier auch kritische und mahnende Worte. Schließlich seien einige Anwohnende auf einen Stellplatz vor der Tür angewiesen. Einige Passant*innen empfanden den geschaffenen Platz als zu gering. Insbesondere spielende Kinder benötigten mehr Platz.

3.1.3 Wurden offene Fragen identifiziert?

Neben der Frage nach einer eventuell notwendigen Kompensation wegfallender Stellplätze gab es kaum offene Fragen. Allein die Aufenthaltsqualität wurde von manchem/m Betrachter*in in Frage gestellt, sei die Lange Rötterstraße doch eine Durchgangsstraße mit nicht unerheblichem Verkehrsaufkommen und Lärm. Anwohnende fragten sich zudem, wie sich die Situation wohl in den Abend- und Nachtstunden darstellen würde. Führen die Sitzgelegenheiten zu Lärm und Ärger?

3.1.4 Gab es zusätzliche Ideen?

Neue Ideen gab es auch hier. Mehr Grün, mehr Pflanzen und Sitzgelegenheiten waren die meistgenannten Wünsche. Auch eine Wiederholung und Verlängerung der Aktion wurde immer wieder genannt. Interessant war der Ansatz, die Parklets als permanent-temporäre Gestaltungsaufgabe anzusehen, d.h. nicht sofort einen Entwurf umzusetzen und alles umzugestalten, sondern lieber Stück für Stück neue Gestaltungselemente und Funktionen zu integrieren. So könne man positive und negative Entwicklungen sehen und bei Bedarf kostengünstig gegensteuern.







Foto: Andreas Henn (2021)



3.1.5 Erkenntnis: Was nehmen wir mit?

Der Bedarf ist da – der Platz und die Nutzer*innen auch. Es braucht nicht viel, um vier Stellplätze in Orte der Kommunikation, des Innehaltens und des Aufenthaltes zu verwandeln. Die drei kleinen Interventionen in der Lange Rötterstraße sind sehr gut angenommen und genutzt worden. Zwar lagen die Parklets etwas im Schatten und hatten keine explizite Bespielung, doch genau darin bestand für Viele der große Wert des Versuchsaufbaus. Orte vor dem Haus oder entlang des Wegs konnten nach den eigenen Bedürfnissen codiert, genutzt und bespielt werden. Auch zeigte sich, dass Menschen, die den Wert der Idee erkannten, diese sofort annahmen und sich um sie gekümmert haben. So hat sich bspw. eine Hausgemeinschaft, die das Parklet vor ihrem Haus direkt als Treffpunkt für ein gemeinsames Kaffeetrinken nutzte, spontan dazu bereit erklärt, am Abend die Bänke der Installation in ihrem Innenhof unterzustellen und am nächsten Morgen auch wieder aufzubauen. Dieses Potenzial gilt es bei einer weiteren Verstetigung zu nutzen, um lebendige Orte zu schaffen, die durch ihre Nutzung und Gestaltung in der (sozialen) Nachbarschaft verankert werden.



Foto: Marcus Jeutner (2021)

LANGE RÖTTER-STRASSE

Die Lange Rötterstraße ist eine der Hauptverkehrsachsen der Neckarstadt-Ost. Was diese Straße besonders macht, ist ihre Vielfaltigkeit. In sie im wesentlichen Teil vor allem von Geschäften geprägt, es erscheint der östliche Teil mondäner, vor allem aufgrund der zahlreichen kleinen Platanen. Ansonstende beschreiben dass es hier im Sommer auf und der vielen Platanen auch viel angenehmer und schütziger ist.

Eine der größten Herausforderungen liegt der Verkehr der Autos prägen den öffentlichen Raum und auch das gesamte Verkehrsnetz der Straße ist für die Neuen immer nicht zufriedenstellend. Eine der größten Qualitäten ist die hohe Platznutzungsrate, welcher den östlichen Teil der Straße säumt. Die Platanen spenden Schatten und kühlen perfekt. Wir wollen für alle darstellen.



VOM ORT ZUM ERLEDIGEN ZUM ORT ZUM FLANIEREN



ASTRID, 42

Ich Astrid einen kleinen Geschäft für Gemüse in der Lange Rötterstraße. Einige meiner Kunden beschreiben mich, dass sie alle Straße zu meinen Laden nur schwere Überquerungen können. Ich und die Ladenbesitzer schreien dagegen, dass sie in der zweiten Reihe parken müssen. Ich würde es würde sich viel leichter, wenn hier weniger Autos herfahren, wenn möglich, dass ich abgewartet werden können, habe ich nicht.



ROSWITA, 72

Ich bin der Großmutter von Merle, ich wohne gerade in einem Haus in der Lange Rötterstraße. An zwei Nächten, liegen pro Woche betriebe ich die Klänge im Sommer gehen wir immer zum „Aldi“, ich muss sagen, dass ich die Interaktion hier in der Lange Rötterstraße um einen Sternchen schlechter finde. Die vielen parkenden Autos machen es zudem schwer die Straße sicher zu überqueren, aber der Fußweg führt auf dem Gehweg werde ich regelmäßig beschwert.



MERLE, 6

Ich spiele mit meiner Cousine in der Lange Rötterstraße. Zusammen die Straße um ich die A5. Das finde ich aber Sommer, ich gehen wir immer zum „Aldi“. Es kommt aber, dass Astrid noch ein paar Minuten hergehen wollen, weil sie nicht, dass der Verkehr hier viel zu gefährlich ist. Außerdem will Diego, dass ich immer in der zweiten Reihe, wenn wir über die Straße gehen. Außerdem sind die Autos hier zu unübersichtlich. Astrid findet es total, dass es hier in der Straße insgesamt etwas zum Spiel geht, wir spielen Es immer wieder.



- Kinder können sicher unterwegs sein.
- Fußgänger können die Straße schneller queren.
- Kunden können leichter zu Geschäften gelangen.
- Die Straße würde mehr prägnante Funktionen ermöglichen.

Foto: Andreas Henn (2021)



Foto: Marcus Jeutner (2021)

3.2 Platz an der Uhlandschule

Anna Viola Toprani-Szabó

Wie auch an den anderen beiden Stationen, konnte das Team vor der Uhlandschule zahlreiche spannende und anregende Diskussionen mit verschiedenen Personen führen. Kinder und Eltern am Ende einer Schul- und Kita-Woche, Senior*innen auf dem Weg zu Besorgungen oder Familien und junge Erwachsene bei samstäglichen Spaziergängen erfreuten sich an der für sie

überraschenden räumlichen Intervention und teilten bereitwillig ihre Meinungen und ergänzende Ideen dazu mit. Auch war die Installation immer wieder ein Auslöser zum Erzählen persönlicher Erfahrungen und Erlebnisse. Trotz einigem wenigen skeptischen bis ablehnenden Feedback war der Rücklauf der zweitägigen Aktion überwiegend positiv. Viele begrüßten die Ideen

zur Erneuerung des Platzes an der Uhlandschule und nannten es insbesondere höchste Zeit, den großen, versiegelten und abweisenden Parkplatz an einer solch bedeutenden städtebaulichen Situation nicht länger als naturgegeben hinzunehmen. Das Zitat „Der Platz ist eine Perle!“ beschreibt am besten, wie die getesteten Ideen empfangen wurden.

3.2.1 Was wurde begrüßt?

Den Ansatz, die „Asphalt- und Blechwüste“ zumindest teilweise in einen neuen, grüneren Raum zu verwandeln, fanden die Besucher*innen grundsätzlich eine sehr gute Idee. Für sie wurde der Platz erstmals überhaupt zu einem Ort. Hier konnte man nun endlich anhalten, verweilen, sich unterhalten, ohne dabei das Gefühl zu haben, unerwünscht zu sein. Sitzmöglichkeiten luden hier zu einem Schwätzchen vor und nach der Kita ein und bildeten auch

einen entspannten Wartebereich für Eltern. Positiv wurde immer wieder bemerkt, dass man sich ohne Konsumzwang an diesem Ort aufhalten könne. Das sei in diesem Teil Mannheims eher selten der Fall.

Die Hochbeete wurden als Einzellemente ebenfalls gut angenommen. Sie zeigten den Passant*innen, dass hier neben den vorhandenen Büschen viel Potenzial für Farbtupfer und Neues ist. Die Idee eines Kräutergartens fanden viele zunächst

ungewöhnlich, aber eine echte Bereicherung. Sie würde Kinder zum spielerischen Lernen anregen und Bienen zusätzliche Nahrung bieten. Allgemein wurde die „Hybridlösung“, bei welcher der Bedarf nach zusätzlichen Grünflächen mit dem nach Stellplätzen zusammengebracht werden, sehr gerne gesehen und der Wunsch geäußert, diese Variante weiter zu verfolgen.

3.2.2 Was wurde kritisch angemerkt?

Kritisch wurde in Bezug auf die Grundidee nichts geäußert. Jedoch wurden ein paar wenige Bedenken

hervorgebracht. So befürchteten einige Gesprächspartner*innen, dass Sitzgelegenheiten hier vor al-

lem Trinkende anziehen könnten, die andere potenzielle Nutzer*innen verdrängen oder die angrenzenden



Foto: Marcus Jeutner (2021)

Flächen mit Müll und Scherben beschmutzen könnten. „Wir wollen doch keinen schönen Raum für Trinker schaffen!“ war hier ein prägnanter Ausruf. Der Raum solle doch lieber der Nachbarschaft dienen.

Die „Müllproblematik“ wurde aber auch grundsätzlich als bedenkenswert benannt. Bei längerem Aufenthalt von Personen könnten Müll und Glasscheiben herumliegen und die Nutzungsqualität damit mindern.

Einige Passant*innen fanden den neu geschaffenen Ort weiterhin zu versiegelt bzw. steril und wünschten sich mehr Grün und „kuschelige“ Räume. Auch wurde die Standsicherheit der prototypischen Hochbeete angezweifelt. Eine dauerhafte Lösung müsse stabil, robust, sicher und langlebig sein. Angemerkt wurde auch die Frage, wie denn das neue Grün zu pflegen und zu bewässern sei.

Die dicht an der Installation parkenden Autos wurden als störend empfunden. Durch ihre Höhe verhindern sie die Sicht von und zur Straße und schnell einparkenden Autos fehlt die Sicht auf spielende Kinder. So könnte eine Umgestaltung auch zum Gefahrenherd werden, der bei der Planung nicht außer Acht gelassen werden dürfe.

3.2.3 Wurden offene Fragen identifiziert?

Egal, ob Personen die Idee ablehnten oder befürworteten, viele von ihnen äußerten die Frage, was denn nun die weggefallenen Stellplätze zu bedeuten hätten. Wo würden die Menschen dann parken? Wer parkt

hier überhaupt? Würde so mehr Parkverkehr im Quartier entstehen? Mit Blick auf die Idee eines großen Schachbrettes fragte eine Frau, wo denn die Figuren sicher gelagert würden. Weiterhin interessant war

der Hinweis, dass der neu zu schaffende Ort – im Gegensatz zur prototypischen Installation – barrierefrei zu gestalten sei, um die grüne Oase für alle nutzbar zu machen.

3.2.4 Gab es zusätzliche Ideen?

An neuen Ideen mangelte es vor der Uhlandschule nicht. Hochbeete mit Gemüse und verschiedenen Obstsorten, selbstleuchtende Beete aufstellen, Kräuterbeete auf den Baumscheiben oder Gemeinschaftsgärten, um die sich die Schüler*innen der Uhlandschule kümmern könnten, wurden bspw. genannt. Auch Vogelhäuschen an den Bäumen, Klettermöglichkeiten für Kinder, Tischtennisplatten und Trinkbrunnen könnten den Ort weiter aufwerten.

Auch weitere Bäume könnten hier für mehr Schatten auf der umgestalteten Fläche sorgen. Ein Regenschutz würde die Sitzplätze auch bei schlechtem Wetter nutzbar machen.

In Bezug auf den Parkplatz wurde angeregt, auf diesem die Stellplätze ordentlich einzuzeichnen, sodass der Platz besser ausgenutzt und chaotisches Parken minimiert würde. In Bezug auf den Bodenbelag wurden weichere Materialien gewünscht, gern auch mit mehr Grün und Kies.

Eine Rampe für Rollstuhlfahrer*innen könnte die angrenzende Kirche auch für Menschen mit Beeinträchtigungen selbständig erschließbar machen. Über barrierefreie, öffentliche WCs wurde ebenfalls nachgedacht. Am Übergang zur Straße sollte ein „Achtung Fahrräder-Schild“ ausparkende Autofahrende auf hier querende Fahrradfahrer*innen aufmerksam machen. Dazu kommt noch der Wunsch nach mehr Fahrradbügeln und eine deutlichere Abgrenzung zwi-



Foto: Andreas Henn (2021)

schen der Aufenthaltsfläche und dem Parkplatz. Zu den Ideen gehörte auch die explizite Ausweisung von Stellplätzen für Car-Sharing und Kurzzeit-Parken. Auf diese Weise könnten Menschen weiterhin Erledigungen in der Lange Rötterstraße machen, ein Langzeitparken wäre hier aber nicht mehr möglich. Eine weitere Idee war Tiefgaragen zu bauen und den obern

ren Bereich zu begrünen, wodurch die Stellplätze weiter beibehalten werden könnten.

Ein Spielbus, in dem man Spielzeuge für Klein und Groß ausleihen und verstauen könnte, wurde als Idee für die Sommerzeit genannt. Der Bus könnte mehrere Haltestellen in der Stadt anfahren, eine wäre dann vor der Uhlandschule.

Für Bepflanzungen sollte über Regenwassersammelmöglichkeiten nachgedacht und eine Versiegelung von Flächen vermieden werden. So könne Niederschlag besser aufgenommen und genutzt werden.

3.2.5 Erkenntnis: Was nehmen wir mit?

Zusammenfassend waren die zwei Tage sehr erfolgreich. Die Bürger*innen, die den Ort vor der Uhlandschule besucht haben, zeigten großes Interesse an einer Veränderung. Insbesondere mit Blick auf die absehbaren Klimaveränderungen sei es wichtig, eine grüne Oase zu schaffen, die nicht nur die Aufenthaltsqualität an diesem Ort für Menschen erhöht, sondern auch andere ökologische Aspekte – bspw. die Biodiversität – fördert. „Schön, wenn das so bleiben könnte“ war ein häufiger Ausspruch von Besucher*innen.

Wie erwartet, polarisierte insbesondere der Eingriff in den ruhenden Verkehr. Diejenigen, die selbst einen PKW besitzen und regelmäßig nutzen, finden es problematisch, das knappe Stellplatzangebot noch weiter zu reduzieren. Jedoch fand sich auch in dieser Gruppe überwiegend Empathie für die gefundenen Ideen. Auf

der anderen Seite stehen diejenigen, die andere Fortbewegungsmittel wie Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Sie sehen ganz klar den Bedarf nach mehr Grün- und Aufenthaltsfläche, für mehr Platz, wo man auch zu Fuß unterwegs sein kann. Potenziale für die Anpassung und Verbesserung des Platzes an der Uhlandschule werden vielfach gesehen und wurden mit viel Freude aufgenommen und durch weitere Perspektiven angereichert zurückgegeben – gleichermaßen von Autofahrer*innen und Fußgänger*innen.



Foto: Andreas Henn (2021)



Schule

Reaktion: gute Idee

KRAUTER GARTEN-HOCHBEET

NEUE GRÜN IMMER SUPER!

AKTION IST PRIMA

Super Hybridisierung Grün & Autos

Konsum-Energie überall zum Kotzen!

Vor Schule für Stundenzeit verbringen

schön, wenn das bleiben könnte!

Wahlbereich für Eltern

TOLL: WAS GRÜNER MACHT, ZUM SITZEN EINLADT,

NEUE YEAR ZEIT → NEUE INSEKTEN

Wir wollen doch keinen schönen Raum für Kinder schaffen!

Immer noch versorgt, viel mehr Grün!

Schwartzeln vor / nach Kita!

Hochbeete aber!

Kein Baum, mehr Schatten

Zwischen-Konzept! Versilblich

Der Raum soll doch für die Kinder sein!

Winters Küche kommen

Autos werden immer größer

ParSpitze werden gebraucht!

Wenn Schad: was mit Figuren?

Kleinfelder: gut wenn mehr Menschen kommen!?

Mehr Grün ↓ Weniger Hitze

Barrierefreiheit stärken?!

grüne Oase fehlt

Platz vor Kita/Schule wichtiger Treffpunkt

Schüler:innen können sich um Hochbeete

Vogelkäsecke

Kleinfelder möglichkeiten?

Wird und gewisse andere

mal für igelartige fächer nutzen!

Ausgangsmöglichkeit für Chor-schüler

Baugesche

Artmarkierung Logoschilder

Abkantung "Fahrräder" → Markierung

BÄSEN GRAS, statt WEG

Car-Sharing Parkplätze

Stellplätze vermeiden

Haltepunkt für "Spielbus"

Kurzzeit-parken

Fahrradlog

Quartiers-garagen aufbauen

SELBSTLOHNER TEUF BEETE

Kurzbrunnen

LAMPE FÜR POLLESTUM-FAHRER

Tafelennis statt Schachtel

Foto: Andreas Henn (2021)



Foto: Marcus Jeutner (2021)

3.3 Clignetplatz und Eichendorffstraße

Jöran Mandik

Während der zwei Testing-Tage wurde der Prototyp viel besucht und sehr intensiv von Personen aller Generationen genutzt. Das Feedback fiel dabei überwiegend positiv aus. Es gab sehr wenige Beschwerden, dafür aber viele Anregungen und Hinweise für die Verbesserung des

Prototyps. Die identifizierten Bedarfe aus dem ersten UrbanLab wurden bestätigt und vom Prototyp bereits teilweise adressiert. Insgesamt kann somit festgehalten werden, dass der Lösungsansatz hier in die richtige Richtung geht und dem Feedback entsprechend unbedingt weiterent-

wickelt, im Detail ausgearbeitet und umgesetzt werden sollte. Hierin besteht eine Chance, Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz eines Teils der Neckarstadt-Ost konkret sichtbar zu erhöhen.

3.3.1 Was wurde begrüßt?

Die zentralen Elemente des Prototyps, nämlich die Nutzbarmachung von einst allein dem Autoverkehr dienenden Flächen und die Platzierung von improvisierten Stadtmöbeln kam bei der überwältigenden Mehrheit der Passant*innen sehr gut an. Viele waren begeistert von dem einfachen, aber effektiven Eingriff in den Straßenraum. Eltern mit Kindern haben sich den Platz sofort angeeignet. Statt sich ein Eis zu kaufen und wieder zu gehen, bestand z.B. ein kleines Mädchen darauf, am autofreien Platz zu bleiben und spielen zu dürfen. Tatsächlich war die Begeisterung, welche die Intervention bei Kindern hervorrief, sehr auffällig. Für sie war der Unterschied ohne Autos unmittelbar spürbar und sie genossen es, der Enge des vorhandenen Spielplatzes zu entkommen

und die neue Weite des Raums ohne Gefahr bespielen zu können. Die bereitgestellte Malkreide wurde mit Enthusiasmus genutzt. Auch die zentrale Sitzinsel unter dem Schirm kam während des ersten Testtages besonders bei den Kindern gut an. Sie nutzten die Palettenkonstruktion allerdings weniger zum Sitzen als vielmehr zum Klettern, Krabbeln und Spielen. Schnell wurden die einzelnen Paletten zu Räumen eines imaginären Hauses oder zu Höhlenverstecken umfunktioniert. Nachdem das Team Sitzkissen auf den Möbeln platziert hatte, wurde die Konstruktion vermehrt von Erwachsenen zum Sitzen, Anlehnen und Unterhalten genutzt. Eltern konnten hier das Sitzen am Platz genießen, während die Kinder in einem sicheren Raum spielten

(„Ich bin relaxed, weil mein Kind hier rennen kann“, so eine Mutter.) Viele Besucher*innen genossen das Flair im neu geschaffenen Raum und fühlten sich hier wohl – einige kamen am zweiten Tag direkt wieder. Viele hatten außerdem das Bedürfnis, sich in eine Unterstützer*innenliste einzutragen oder dem Projekt sonst irgendwie weiterzuhelfen. Die sporadische Bepflanzung der Stadtmöbel wurde von diversen Besucher*innen begrüßt und rief einige Ideen zur Erweiterung dieses Ansatzes hervor. Auch das Angebot des Cafés kam bei vielen gut an und hat wahrscheinlich zur ausgiebigen Nutzung des Platzes mit beigetragen. Ältere Menschen begrüßten die Veränderungen und die Atmosphäre des Ortes ebenfalls sehr. Für sie waren die neuen Sitzmöglichkeiten



Foto: Marcus Jeutner (2021)

außerhalb des Spielplatzes besonders wertvoll, da bei ihnen durchaus Hemmungen bestehen, sich direkt im Spielplatz hinzusetzen („Ich will ja niemandem den Platz wegnehmen.“). Auch jüngere Erwachsene teilten diese Hemmungen. Außer-

halb des Spielplatzes gibt es jedoch bisher keine Sitzgelegenheiten.

Bei zwei Personen mit Gehhilfen bzw. Rollator wurde der Nutzen der Autoverdrängung zudem besonders deutlich. Auf den sonst üblicherweise zugeparkten Gehwegen haben

sie häufig erhebliche Schwierigkeiten sich fortzubewegen. Dieses Problem konnte durch den Prototyp behoben werden – auf einmal gab es ausreichend Platz und Übersicht für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

3.3.2 Was wurde kritisch angemerkt?

Die allgemeine Idee des Prototyps wurde beim Testing kaum kritisiert. Lediglich zwei Personen beschwerten sich über die Absperrung und das Wegfallen der Parkplätze. Im Detail wurden aber diverse Verbesserungsmöglichkeiten für die Gestaltung der Fläche gemacht und beobachtet.

So war die Möglichkeit zum konsumfreien Verweilen nicht allen Pasant*innen und Besucher*innen direkt ersichtlich. Viele dachten, sie müssten etwas beim angrenzenden Café kaufen, um auf dem neu geschaffenen Platz verweilen zu dürfen. Das Team hat die Installation daraufhin angepasst und mehrere Plakate mit einladenden Worten angebracht („<3-lich Willkommen! Du

bist eingeladen zu verweilen. Sitzen ist frei.“). Trotz der Plakate war die Situation noch immer nicht für alle klar verständlich. Einige Besucher*innen wünschten sich zudem besser sichtbare Informationen zum Projekt und weiterführende Hinweise.

Die Barrierefreiheit wurde durch die Absperrgitter, die den Bereich für den Verkehr gesperrt haben, eingeschränkt. Außerdem wurden die vorhandenen Bordsteine von Rollstuhlfahrer*innen wie auch anderen Besucher*innen als Behinderung empfunden. Es war zu beobachten, dass die Bordsteine auch von Kindern und Besucher*innen ohne besondere Bedürfnisse übersehen und zu Hindernissen werden. Allerdings saßen

einige, vor allem jüngere, Menschen auch gerne auf ihnen.

Das unbehandelte Holz der Palettenmöbel wurde aus Sorge vor Splittern kritisiert und hielt einige Personen vom Sitzen ab. Am zweiten Tag reagierte das Team hierauf mit der Platzierung von Sitzkissen. Die Einladung zum Sitzen wurde klarer und mehr, insbesondere erwachsene Menschen haben die Sitzflächen genutzt.

Die langen Tische waren ohne solide Tischplatte für einige Nutzungen, z.B. das Platzieren von Getränken und kleineren Gegenständen, ungeeignet. Es fehlte eine Möglichkeit zur Müllentsorgung.

3.3.3 Wurden offene Fragen identifiziert?

Es bleibt die Frage bestehen, wie die Konsumfreiheit bei der Nutzung der Fläche und der Sitzmöglichkeiten klar kommuniziert werden kann. Mit den angebrachten Plakaten konnte

dies noch nicht erreicht werden. Außerdem bleibt die Frage bestehen, wie die Idee zur Entsiegelung und der Bedarf der Barrierefreiheit in Einklang gebracht werden können,

damit entsiegelte Flächen für eine Rollstuhlnutzung geeignet bleiben. Sollte die Idee umgesetzt werden, stellte sich außerdem die Frage, wer sich um den Platz, seine In-



Foto: Marcus Jeutner (2021)

standhaltung und Säuberung sowie die Bewässerung von Bepflanzung kümmert. Hier wurde von zwei Personen bereits die Idee eines Platzwartes aufgeworfen. Die genaue Gestaltung dieses Elements bleibt aber noch offen.

Ein Anwohner brachte das Bedenken ein, dass der Supermarkt, der

ein paar Ecken weiter in der Eichendorffstraße liegt für die Belieferung auf den abgetrennten Straßenabschnitt angewiesen sein könnte. Dies muss nun geprüft werden.

Für die Umsetzung und Ausweitung der Idee wäre es außerdem wertvoll zu erfahren, wer, wann und warum auf den Straßen in der Neckarstadt-

Ost Autos parken, um die Situation noch besser verstehen zu können.

Zuletzt kam auch die Frage auf, was genau der Umsetzung noch im Weg stehe, wer bzw. was also die Verhinderer seien. Häufig kam zudem die Frage auf, wie das Projekt weitergetrieben und unterstützt werden könnte.

3.3.4 Gab es zusätzliche Ideen?

Mehrere Besucher:innen haben vorgeschlagen, den ganzen Bereich ebenerdig zu gestalten, um die Barriere der Bordsteine zu entfernen. Zudem kam mehrfach die Idee auf, den Zaun zwischen Spielplatz und neuer Fläche zu entfernen. Einige forderten sogar die Ausweitung des Ansatzes auf weitere Straßenzüge. Eine Person schlug hingegen vor, den Zaun zu erhalten und als Ausstellungsfläche für lokale Kunst zu nutzen.

Mehrfach wurde der Wunsch nach mehr Grün genannt. Ein Vorschlag war es, die Fläche teilweise zu entsiegeln und zu bepflanzen. Das Anlegen dauerhafter Hochbeete wurde ebenfalls mehrfach vorgeschlagen. Ein sechsjähriges Mädchen möchte dort bspw. „Erdbeeren und Blumen“ pflanzen. Für die Absperrung der Straße wurde der Vorschlag gemacht, Pflanzkübel zu verwenden, sodass die Absperrung gleich eine doppelte Funktion erfüllt.

Durch Beobachtungen wurde deutlich, dass die Möglichkeit zum Sitzen in einem Kreis fehlte. Dies wurde während des Testings direkt angepasst. Die neue Sitzrunde wurde sofort intensiv genutzt. Das kleine Bücherregal mit Sessel daneben kam gut an. Allerdings wurde gewünscht, einen oder mehrere weitere Sessel dazuzustellen sowie Hocker zum Sitzen oder für die Füße. Es konnte zudem beobachtet werden, dass die Sitzhöhe einiger Möbel nicht hoch genug war, um gemütlich sitzen zu können. Drei statt zwei Paletten hätten die richtige Höhe zum Sitzen gehabt. Allerdings war die niedrige Höhe genau richtig für die Spielnutzung durch Kinder. Es wird also anscheinend beides benötigt. Weiterhin wurde vorgeschlagen, dass mehr Lehnen die Aufenthaltsqualität weiter erhöhen könnten.

Ein Mädchen hatte die Idee, eine Schaukel am großen Baum an der

Ecke des Platzes anzubringen („Wenn hier keine Autos mehr sind, kann man ja eine Schaukel hinhängen“). Ein anderes Kind wollte gerne mehr Bilderbücher in der Leihbibliothek finden. Eine ältere Dame wünschte sich Sitzplätze auch weiter am Rand des neuen Aufenthaltsraums, um nicht so „auf dem Präsentierteller“ sitzen zu müssen. Und einige Jugendliche bemerkten sofort, dass ein WiFi-Zugang fehlt und schlugen außerdem vor, Spielsachen für Jung und Alt am Platz bereitzustellen, woraufhin die Idee für einen Platzwart aufkam, der sich um die Dinge kümmert. Außerdem solle es mehr kleinere Tische geben. Mehrfach wurde der Vorschlag gemacht, auch eine Bühne für Musik oder Poetryslams in das Konzept zu integrieren. Eine Frau schlug auch die Installation eines Trinkbrunnens vor.

Als Alternative zum Parken auf der Straße wurde das Parkhaus an der Schafweide benannt. Außerdem könnte die Ausweitung von Car-Sharing-Angeboten eventuell die Parksituation entlasten.

3.3.5 Erkenntnis: Was nehmen wir mit?

Die im ersten UrbanLab identifizierten Bedarfe konnten anhand des Prototyps bestätigt werden. Einige Besucher*innen haben angemerkt, dass das Gebiet in der Tat zu viele Betonflächen hat und zugeparkt ist, was der Aufenthaltsqualität im Gebiet schadet. Der Prototyp war bereits in der Lage auf diese Erkenntnisse zu reagieren und wurde von der Mehrheit der Tester*innen begeistert angenommen. Die Entfernung der Autos aus dem Straßenraum hatte hier einen großen, positiven Effekt, den die Menschen sofort sehen und spüren konnten. Es gab wegen der fehlenden Stellplätze oder des vermeidlichen Lärms kaum Beschwerden von Anwohner*innen oder Passant*innen. Das positive Ergebnis des Tests zeigt die Umsetzungs- und Zukunftsfähigkeit des Konzepts. Hierzu ist eine weitere Detaillierung des Konzepts und die Übersetzung in einen dauerhaften Gestaltungsvorschlag notwendig.



Foto: Andreas Henn (2021)





Foto: Andreas Henn (2021)



Foto: Andreas Henn (2021)



Foto: Marcus Jeutner (2021)



| 4. Ausblick

PL-30 125
HT
008-1-05



Foto: Marcus Jeutner (2021)

Ausblick

Kilian Flade

Tolle Ideen, zwei intensive Testing-Tage, viel Feedback – und nun? Auch wenn mit dem Testing die UrbanLabs dieser Workshop-Reihe nun ihr Ende gefunden haben, ist die Arbeit mit den Ideen noch lange nicht beendet. Das Projektteam wertet nun zunächst das gesammelte Feedback aus, sucht nach Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Umsetzung. Ein wichtiger Baustein dafür ist diese Dokumentation des UrbanLab#3. Doch auch auf dem Beteiligungsportal der Stadt Mannheim sind Kommentare eingegangen. Auf die Pläne der drei Ideen konnte dort mit weiterführenden Informationen zugegriffen werden und Kommentare sowie Anregungen hinterlassen werden.

Anhand des gesammelten Feedbacks erarbeitet das Projektteam in einem zweiten Schritt schließlich Vorschläge, wie die drei Ideen noch verändert oder ergänzt werden können, um den Anregungen gerecht zu werden. Geplant ist, anschließend Detailpläne einiger dieser überarbeiteten Ideen anzufertigen, auch um eine mögliche Umsetzung leichter vorantreiben zu können. Zwischen den drei Teams und dem Projektteam ist im Herbst jeweils eine

Videokonferenz geplant, um das Feedback und dessen Einfluss auf die Ideen und insbesondere auch die möglichen Umsetzungsstrategien zu besprechen. Die Videokonferenzen dienen außerdem als feierlicher Abschluss der intensiven Projektarbeit, zu der sich die Teilnehmenden nun über mehr als ein Jahr freiwillig verpflichtet hatten.

An Lust und dem Willen, eine Umsetzung der entwickelten Ideen voranzutreiben mangelt es weder beim Projektteam noch den Teilnehmenden. Und auch bei den Bürger*innen zeigte sich die Bereitschaft, aktiv mitwirken zu wollen. Mehrere Besucher*innen des Testings haben ihr Interesse bekundet, bei den nächsten Schritten des Prozesses mitzuwirken und eine Umsetzung der Ideen zu unterstützen. So ist beispielsweise geplant, die entwickelten Detailpläne erneut in das Beteiligungsportal einzuspielen, um Rückmeldungen aus der Mannheimer Stadtgesellschaft für die Pläne zu bekommen.



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 PartG

gesellschaft für stadtplanung,
architektur und regionalberatung

Möckernstraße 111

10963 Berlin

www.insar.de

Mannheim/Berlin 2021