

Positi onspapier zur

**Umsetzung des Mannheimer Verkehrsentwicklungsplanes
für die Innenstadt**

Zusammenfassung

Das Umweltforum sieht den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Mannheimer Innenstadt als sinnvolles Instrument zur Förderung des Umweltverbundes und der urbanen Lebensqualität an. Die stückweise Demontage und das politisch motivierte, irrationale Herausbrechen von mißliebigen Bausteinen des Konzeptes gefährden eine systematische Umsetzung und damit letztendlich den nachhaltigen Erfolg.

Die bisher erreichten Verbesserungen für den Umweltverbund, also Fußgänger- und Radfahrerverkehr sowie Busse und Bahnen, werden begrüßt. Eine gute werbliche Auslobung der erzielten Fortschritte wird die Akzeptanz und Nutzung der Angebote für den Umweltverbund weiter fördern.

Das Umweltforum drängt auf die Umsetzung der noch ausstehenden Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes.

Ei nlei tung

Die Mannheimer Stadtverwaltung hatte Ende 1993 auf Wunsch des Gemeinderates ein Maßnahmenkonzept zur Verkehrsentwicklungsplanung für die Innenstadt vorgelegt, welches 1995 von einer breiten Mehrheit des Gemeinderates beschlossen, aber bis heute nur teilweise umgesetzt wurde.

Dieses Konzept sollte die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) Straßenbahn und Bus, des Fahrrades und des zu Fuß Gehens (in der Summe auch als "Umweltverbund" bezeichnet) steigern und dadurch eine umweltverträglichere Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs bewirken. Die Erstellung des Konzeptes erfolgte mit regelmäßiger Anhörung der beteiligten Kreise wie Industrie- und Handelsverbände, Ordnungsbehörden, Umweltverbände und sachkundiger Bürger und stellte damit ein gelungenes Beispiel für einen lokalen "Agenda 21"-Prozeß dar.

Die Verkehrsflächen wurden und werden auch heute noch weitgehend vom privaten Kraftfahrzeugverkehr, dem "motorisierten Individualverkehr" (MIV) beansprucht. Ein besseres Angebot für den Umweltverbund kann daher nicht ohne Beschneidung der Privilegien für den MIV erfolgen. Trotz dieser zunächst rein negativ erscheinenden Wirkung für den Kraftfahrer kann jedoch auch dieser von einem "Verzicht auf Fläche" profitieren, wenn ein höherer Anteil

an Verkehrsteilnehmern im Umweltverbund den Wettbewerb der Autofahrer untereinander um Fahr- und Stellfläche entschärft.

Letztendlich haben alle Bewohner und Besucher der Stadt einen Gewinn an urbaner Lebensqualität, wenn Lärm, Abgase und zugestellte Flächen nicht überborden, sondern in einem verträglichen Rahmen bleiben.

Motorisierter Durchgangsverkehr

Im Rahmen einer qualifizierten Verkehrszählung wurde 1992 in den Quadraten ein nennenswerter Anteil an Durchgangsverkehr ermittelt: 12 % der in die Freßgass‘ einfahrenden Kraftfahrzeuge fuhr lediglich durch die Stadt hindurch – dies entspricht 24 % der Ausfahrten an der Kurt-Schumacher-Brücke. Auch in der Gegenrichtung fuhren 21 % der Einfahrer an der Brücke bzw. 18 % der Ausfahrer am Wasserturm auf Leopoldstraße und Kunststraße nur durch die Quadrate hindurch.

Unter Wahrung der Erreichbarkeit aller Ziele entweder über die beiden Parallelstraßen oder über den Ring sollte am Stadthaus in N1 mit einer probeweisen Unterbindung der Durchfahrt von der Leopoldstraße in die Kunststraße der Durchgangsverkehr aus den Quadraten herausgehalten werden. Diese Unterbrechung wurde von Kritikern des Konzeptes erfolgreich als “Sperrung der Kunststraße” geschmäht und als “autofreie Innenstadt” in den regionalen Medien dargestellt.

Noch vor dem Ende der bei geänderten Verkehrsführungen üblichen Eingewöhnungsphase wurde die versuchsweise Unterbrechung zur Vermeidung vermeintlicher wirtschaftlicher Nachteile für den Handel in der Innenstadt nach nur zwei Monaten aufgehoben und die direkte Durchfahrt wieder ermöglicht.

Das Umweltforum hat den Eindruck, dass trotz verringerter Kfz-Einfahrten in die Innenstadt nach wie vor ein nicht zu vernachlässigender Anteil an Kraftfahrern die Fahrt durch die Quadrate lediglich als Abkürzung benutzt und sieht daher weiterhin Handlungsbedarf. Unerlässlich ist eine Erhebung des Status quo durch eine aktuelle qualifizierte Zählung.

Parkraumbewirtschaftung

Ein großes Angebot an kostenfreiem Parkraum zieht viel Kraftfahrzeugverkehr in eine Stadt und führt damit zu einer schlechten Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel und der gebührenpflichtigen Parkhäuser.

Der VEP sah zunächst vor, die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in einem ausgewogenen Verhältnis von Anwohnerparkplätzen und allgemein nutzbaren Parkplätzen bis 22 Uhr zu bewirtschaften. Realisiert wurde schließlich ein Kompromiß der Bewirtschaftung bis 21 Uhr, die von der neuen Mehrheit im 1999 gewählten Gemeinderat als Beitrag zur Verödung der Innenstadt angesehen wurde. Heute kann ab 19 Uhr kostenlos am Straßenrand geparkt werden, das Dauerparken setzt damit bereits ab ca. 18 Uhr ein und verringert die Möglichkeiten für die Anwohner, ihre Fahrzeuge in der Nähe ihrer Wohnungen abzustellen. Mit dem jetzt beschlossenen Neubau der Tiefgarage in U2 “zur Belebung der Innenstadt” hat sich der Gemeinderat weiter vom beschlossenen Konzept gelöst.

Das Umweltforum sieht in der konsequenten Fortführung der Parkraumbewirtschaftung einen wesentlichen Garanten für den Erfolg des VEP. Dabei ist darauf zu achten, daß die Zahl der Stellplätze in der Innenstadt insgesamt nicht vergrößert wird. Analog zum Bau neuer Stellplätze muß im selben Stadtquartier die entsprechende Anzahl von Stellplätzen zurückgebaut werden.

Die Fortentwicklung der Parkraumkonzepts über die bisherigen Stadtteile Innenstadt und Schwetzingenstadt/Oststadt (westl. Teil) hinaus ist dringend erforderlich, damit die bisher erzielten, positiven Wirkungen nicht konterkariert werden. Hier gilt es vor allem, die gesamte Oststadt (incl. östlichem Teil), aber auch weitere innenstadtnahe Stadtteile, wie Lindenhof und Neckarstadt, so bald wie möglich in das Konzept einzubeziehen.

Eine weitere Zunahme des Autoverkehrs kann durch die Arena-Pläne auf dem Bösfeld provoziert werden. Eine etwaige Ausweisung der Parkplätze am Maimarkt bzw. der Arena als P+R-Platz in Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahnstrecke ins Bösfeld (bzw. Extrabahnen über die OEG-Strecke) würde noch mehr Autoverkehr nach Mannheim locken. Falls einzelne Autofahrer, die bisher in die Innenstadt fahren, dann den P+R-Platz im Bösfeld nutzen, werden sofort andere Autofahrer die frei gewordenen Stellplätze in der Innenstadt belegen. Zudem werden ÖV-Nutzer z.B. aus Heidelberg oder Ladenburg zum Umstieg auf das Auto ermuntert: Die in der Innenstadt herrschende relative Stellplatzknappheit und die Stellplatzgebühren sind ein Anreiz, das Auto stehen zu lassen und den ÖV zu nutzen. In Zukunft würden diese Fahrgäste des ÖV dazu verlockt, nunmehr mit dem Pkw zunächst ins Bösfeld zu fahren und erst dort auf die Stadtbahn umzusteigen. Folglich ist darauf zu achten, daß in demselben Umfang, wie am Stadtrand neue innenstadtrelevante Parkplätze geschaffen werden, in der Innenstadt Parkplätze abgebaut werden.

Das Umweltforum sieht diese Entwicklungen mit großer Sorge.

Radverkehr

Für den Radverkehr waren zwei prominente Maßnahmen vorgesehen: Hauptachsen sollten den Radverkehr in den Straßen längs der Fußgängerzone in Nord/Süd bzw. Ost/Westrichtung aufnehmen. Zur Verteilung der auf die Innenstadt zuführenden Radverkehrsströme sollten

- eine Hauptachse auf den Straßen des Ringes entstehen,
- die Querungsmöglichkeiten über den Ring verbessert werden,
- die an die Innenstadt heranführenden Radwege besser angebunden werden.

Die wichtigen Hauptachsen längs der Fußgängerzone wurden als Fahrradstreifen auf der Fahrbahn geschaffen und haben sich gut bewährt. Das Umweltforum erkennt damit an, dass der Verwaltung im Rahmen des beengten vorhandenen Straßenraumes ein tragfähiger Kompromiß gelungen ist, der bei rücksichtsvollem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer ein sicheres Radeln auch bei dichtem Kraftfahrzeugverkehr ermöglicht.

Die Schloßgartenstraße zwischen Hauptbahnhof und Schloß wurde als Fahrradstraße mit zugelassenem Kraftfahrzeugverkehr ausgewiesen und wird als tangentielle Hauptachse rege genutzt. Am Rande der Innenstadt wurde durch den Lückenschluß in der Collinstraße und den Radfahrstreifen an der Einmündung der Goethestraße auf den Friedrichsring die tangentielle Achse über die Friedrich-Ebert-Brücke zum Hauptbahnhof an die nördlichen Quadrate angeschlossen. Eine völlig neues und gut geeignetes Werkzeug zur Verkehrsführung in Mannheim stellt die kombinierte Bus/Rad-Spur am Friedrichsplatz dar, die allerdings nicht über

die spektakuläre Entscheidung, den geplanten Radweg in der Augustaanlage doch nicht zu bauen, hinweg zu trösten vermag.

Besonders erwähnenswert ist die flächendeckende Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrrad-Zweirichtungsverkehr in der Schwetzingenstadt, die sich dort sehr gut bewährt hat und nun auch in anderen Stadtteilen als preiswerte, aber effiziente Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs eingeführt werden soll. Es ist daher umso bedauerlicher, dass in den Quadraten, obwohl im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen, diese Freigabe von Einbahnstraßen bislang nicht erfolgte.

Auch für den ruhenden Radverkehr wurden Verbesserungen erzielt: die Zahl der Stellplätze für Fahrräder wurde deutlich erhöht. Allerdings fehlen noch an vielen Stellen wie z.B. in der Kunststraße oder Freßgasse annehmbare Abstellplätze. Am Hauptbahnhof setzte die Verwaltung mit dem Bau der ersten Fahrradstation in Baden-Württemberg einen deutlichen Akzent zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr: Seit 1997 bieten die Mannheimer Arbeitsförderungsbetriebe Biotopia gGmbH nach dem Umbau in der ehemaligen Expreßguthalle bewachtes Parken, Verkauf, Verleih und Reparatur von Fahrrädern.

Bereits von 1992 bis 1997 hat die Zahl der in die Quadrate einfahrenden Radfahrer um 18 % zugenommen - das Umweltforum nimmt an, dass sich mit den Zählungen diesen Jahres ein weiterer Zuwachs belegen läßt.

Es soll allerdings nicht verschwiegen werden, dass das Sammelsurium von Radwegen in der Akademiestraße ("verlängerte Freßgass") dem Konzept nicht angemessenen ist und den Eindruck einer gewissen Unwilligkeit der jetzigen Gemeinderatsmehrheit erweckt.

Die Situation für Radfahrende auf dem Ring ist trotz des guten Konzeptes weiterhin völlig unbefriedigend. Baureife Planungen wurden per Einzelfallentscheidung des Gemeinderates gestoppt (Bismarckstraße), selbst relativ bescheidene Lückenschlüsse wie in der Dalbergstraße (zur Anbindung des Radweges auf der Jungbuschbrücke an den Luisenring) wurden aufgrund behaupteter unzumutbarer Behinderungen für die Autofahrer verworfen. Fundierte Berechnungen der städtischen Signaltechniker wurden durch emotionsbasierte Entscheidungen einzelner Personen negiert. Auch hinsichtlich der Querung des Ringes sind notwendige Maßnahmen schlicht unterblieben: Radverkehr aus dem Lindenhof, der aus der Tunnelstraße (Suezkanal) bzw. über die Lindenhofüberführung durch die Otto-Selz-Straße in die Quadrate will, bleibt sich selbst überlassen und darf sich regelgerecht nur zu Fuß seinen Weg suchen.

Das Umweltforum ist von dieser Demontage des VEP maßlos enttäuscht und fordert den konsequenten Ausbau des Radwegenetzes. Besonders wichtig ist die Schaffung einer durchgehenden und gut benutzbaren Radroute am Ring (z.B. unter Verwendung von Linksabbiegespuren mit separater Ampelschaltung/"Fahrradschleuse").

Das Umweltforum Mannheim empfiehlt, den Eindruck des gestiegenen Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen ("modal split") durch Zahlen zu belegen, um die Wirkung der erfolgreich umgesetzten Teile des Konzeptes dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit auch zur Kenntnis zu bringen. Die derzeit vorgenommene, vorsichtige Schätzung des Radverkehrsanteils auf 12 % (entsprechend dem Bundesdurchschnitt) wird den guten Konzepten und den, soweit im Rahmen des VEP umgesetzt, guten Maßnahmen nicht gerecht.

Fußgänger

Die hohe Trennwirkung des Ringes ist auch und gerade für Fußgänger weiterhin ein Problem. Die Situation am Kurpfalzkreisel kann durch den Begriff „Aufenthaltsqualität“ nicht beschrieben werden. Die Kaiserringunterführung („Borelligrotte“) ist nach wie vor ein Schandfleck, der den erschreckenden Kontrapunkt zum attraktiven Bahnhofsgebäude bildet! Das Umweltforum sieht in einem ebenerdigen, fußgängerfreundlichen Übergang eine ziel führende Lösung.

Trotz dieser sehr auffälligen Mängel erkennt das Umweltforum auch für diese Verkehrsteilnehmer Verbesserungen: an passantenintensiven Stellen wurden bei Straßeneinmündungen die Seitenräume vorgezogen - der Weg auf der Fahrbahnfläche wird dadurch kürzer. Durch Neuordnung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs wurden Gehwegflächen für die Fußgänger zurückgewonnen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die MVV berichtet sehr erfreuliche Zuwachszahlen, die als „kleine Renaissance“ des ÖV zu werten sind. Zwischen 1993/94 und 1999/2000 stiegen die Fahrgastzahlen um 30 % auf 64 Mio. an. Die Führung von ÖV Fahrzeugen auf eigenen Spuren hat die Pünktlichkeit erhöht und damit die Akzeptanz verbessert. Die Zahl von Fahrrad-Stellplätzen an den Haltestellen (vor allem in den Vororten) wurde und wird weiter ausgebaut. Damit wird die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehrsmittel gefördert.

Das Umweltforum regt den Ausbau von Mobilitätsdienstleistungen im Sinne von „Buy+Ride“ bzw. „Buy+Bike“ an; alle schweren bzw. sperrigen Waren, die in der Innenstadt eingekauft werden, sollten durch einen Transportservice zeitnah zum Kunden nach Hause gebracht werden können. Damit können die Attraktivität der Innenstadt sowie einer autofreien An- und Abreise erhöht werden.

Verfasser: Dr. Gerd Hüttmann (ADFC)
Wolfgang Preuß (VCD)
Dipl.-Ing. Raumplanung Oliver Decken (Umweltforum)

Umweltforum Mannheimer Agenda 21
Käfertalerstraße 21, 68167 Mannheim, Tel. 0621-331774, Fax. 0621-36752,
eMail: umweltforum-mannheim@ginko.de