

A2 2. Kapitel: Stadtentwicklung

Gremium: Kreisvorstand

Beschlussdatum: 02.07.2018

1 Kapitel Stadtentwicklung

2 Die Mannheimer*innen leben gerne in Mannheim, identifizieren sich mit der Stadt
3 und sind stolz auf sie und ihre mehr als 400-jährige Geschichte. Mit ihrer Lage
4 an zwei großen Flüssen besitzt Mannheim auch in Zukunft ein hervorragendes
5 Stadtentwicklungspotential, das es zu nutzen gilt. Nichtsdestotrotz gibt es auch
6 Probleme und neue Herausforderungen, die angegangen werden müssen, um ein
7 lebenswertes Mannheim für die Zukunft sicherzustellen. Wir GRÜNE wollen die
8 Vorzüge Mannheims und seiner Stadtteile erhalten und sie gleichzeitig nachhaltig
9 fortentwickeln.

10 Den öffentlichen Raum lebenswerter gestalten

11 Unser Ziel ist es, den öffentlichen Raum lebenswert zu erhalten oder
12 entsprechend zu entwickeln, indem wir Grünflächen erhalten, aufwerten oder neu
13 entstehen lassen und den motorisierten Individualverkehr (MIV), also PKW,
14 Motorräder etc., zurückdrängen. Wir GRÜNE wollen neue verkehrsberuhigte oder
15 autofreie Bereiche schaffen, wie es beispielsweise die Stadt Barcelona mit ihren
16 Superblocks, einem Zusammenfassen mehrerer Wohnquadrate zu einem Gebiet ohne
17 Durchgangsverkehr, getan hat. Vor allem in der Innenstadt, aber zunehmend auch
18 in den Stadtteilzentren sind und werden weiterhin zu viele Flächen versiegelt,
19 fehlen Bäume und Grünflächen, sind die Menschen geplagt von Hitzestaus im Sommer
20 und Massen an Autos – fahrenden wie parkenden. Verdichtung als Antwort auf den
21 Zuzug von Menschen in die Stadt muss an der richtigen Stelle erfolgen,
22 tendenziell eher durch vertikale Aufstockung als durch Ausbreitung in die
23 Fläche. Die Folgen für das Kleinklima vor Ort muss bei städtebaulichen Maßnahmen
24 zum Wohl der Gesundheit der Bevölkerung immer berücksichtigt werden.

25 Klimaschutz bei der Stadtplanung mitdenken

26 Wir GRÜNE wollen, dass Klima- und Umweltschutz, Klimaanpassung und die Aspekte
27 der Umweltgerechtigkeit, also Zugang zu Grün- und Erholungsflächen für alle
28 Bevölkerungsgruppen, bei Bauplanungen von Anfang an berücksichtigt werden. Die
29 Stadt erarbeitet Bauvorhaben und Bebauungspläne bisher aus rein bautechnischer
30 Sicht. Die Belange des Klima- und Umweltschutzes spielen in der Erstellung der
31 Pläne kaum eine Rolle, Verbesserungen werden oft erst nachträglich mühsam
32 politisch durchgesetzt. Wir GRÜNE wollen dafür sorgen, dass Klima- und
33 Umweltschutz von Anfang an mitgedacht werden und hohe Anforderungen im
34 energetischen Bereich gestellt werden. Insbesondere bei öffentlichen Bauvorhaben
35 müssen hohe energetische Anforderungen standardmäßig umgesetzt werden. Bei
36 Bebauungen müssen die Folgen des Klimawandels berücksichtigt werden, der auch
37 bei uns immer spürbarer wird. Dies hat sich dank des Einsatzes des
38 Umweltdezernats zuletzt teilweise verbessert, ist aber noch deutlich
39 ausbaufähig. Wir wollen daher die Grünplanung aus dem Baudezernat herauslösen
40 und im Umweltdezernat ansiedeln, damit Umwelt- und Grünfragen zukünftig
41 gleichwertig in Planungen eingehen und nicht länger dem Baubereich untergeordnet
42 sind.

43 Soziale Aufwertung von Quartieren

44 Wir GRÜNE betrachten Stadtentwicklung ganzheitlich. Um die Lebensqualität in
45 Stadtteilen mit Problemlagen zu verbessern, werden in der Regel bauliche
46 Maßnahmen angewendet. Bauliche Maßnahmen alleine können aber einen Stadtteil in
47 der Regel nicht stabilisieren. Wir GRÜNE setzen darauf, dass
48 Stadtentwicklungsmaßnahmen immer eine Mischung aus baulichen, sozialen,
49 ökologischen und kulturellen Maßnahmen sind. Das soziale Gefüge im Stadtteil
50 muss im positiven Sinne stabilisiert und gestärkt werden, um eine die
51 Lebensqualität verbessernde Entwicklung zu ermöglichen. Gerade auch Konzepte wie
52 Quartiermanagement sind hierbei hilfreich. Vielfältige und sozial durchmischte
53 Bevölkerungsstrukturen in den Stadtteilen sind unser Ziel. In Mannheim gibt es
54 einige Stadtteile und Quartiere mit besonders hohen sozialen Problemlagen, wie
55 z.B. die Neckarstadt-West, der Luzenberg oder die Hochstätt. In der Neckarstadt-
56 West ist bereits ein Prozess zur Stadtteilentwicklung angestoßen. Dieser muss
57 durch entsprechende Ressourcen unterstützt werden. Ähnliche Prozesse wollen wir
58 auch in anderen Stadtteilen mit hohen sozialen Problemlagen in den kommenden
59 Jahren umsetzen.

60 Zentren und zentrale Plätze aufwerten

61 Wir GRÜNE setzen auf das Mittel von urbanen Interventionen, bei denen die
62 Stadtteilakteur*innen, oft unterstützt durch fachliche Expertise, zeitlich
63 begrenzt den öffentlichen Raum umgestalten und so Veränderungen testen. Die
64 Erfahrungen anderer Städte zeigen, wie positiv diese Veränderungen angenommen
65 werden und dadurch Stadtentwicklungsprozesse vorangebracht werden. Die
66 Stadtteilzentren und zentralen Plätze haben eine besondere Bedeutung für die
67 Stadtteile. Die lokalen Geschäfte kommen durch großflächigen Einzelhandel im
68 Außenbereich ebenso verstärkt unter Druck wie durch den Online-Handel. In den
69 letzten zehn Jahren sind allein sieben kleinere Zentren in Mannheim verloren
70 gegangen. Wir GRÜNE wollen eine fußläufige Versorgung der Bevölkerung in allen
71 Stadtteilen absichern. Daher setzen wir auf eine konsequente Umsetzung des
72 Zentrenkonzepts, eine Planungsgrundlage, die eine Ansiedlung von
73 Lebensmitteleinzelhandel außerhalb der Zentren verbietet. Das Zentrenkonzept
74 muss ohne Ausnahme umgesetzt werden. Neben einer Stärkung des Einzelhandels ist
75 die Aufwertung der zentralen Plätze in den Stadtteilen wichtig, damit sich die
76 Menschen dort wohlfühlen. Wir wollen die Aufenthaltsqualität steigern, Plätze
77 erneuern, umgestalten und begrünen sowie eine Verkehrsberuhigung ermöglichen.

78 Lieferverkehre aus der Innenstadt halten

79 Die Mannheimer Innenstadt, die Fußgängerzonen und die Bewohnerschaft der
80 Innenstadt ersticken zunehmend im Autoverkehr. Einen erheblichen Teil trägt auch
81 der immer weiter steigende Lieferverkehr für den Einzelhandel bei. Wir GRÜNE
82 wollen mittels eines innenstadtnahen Verteilzentrums, in dem Güter ladengenau
83 auf Elektrofahrzeuge und Lastenräder umgeschlagen werden, die Belieferung der
84 Fußgängerzonen verändern. Der bisherige Lieferverkehr wird mittels Pollern
85 ausgeschlossen. Diese verstellbaren Poller können auch schon kurzfristig
86 Lieferverkehr außerhalb der zugelassenen Zeitfenster verhindern. Darüber hinaus
87 wollen wir die Innenstadt insgesamt verkehrsberuhigen, den Plankenausbau in den
88 Nebenstraßen vollenden und den Menschen den öffentlichen Raum zurückgeben, wie
89 es beim erfolgreichen Monnem-Bike-Wochenende exemplarisch gelebt wurde.

90 Schloss und westliche Unterstadt verbinden

91 Wir GRÜNE wollen den zukünftigen Ausbau der Universität nördlich der
92 Bismarckstraße nutzen, um eine bessere räumliche Anbindung des Schlossareals an
93 die westliche Oberstadt zu erreichen. Für die zukünftige Mischung von bisherigen
94 Einwohner*innen sowie dem zusätzlichen Lehrpersonal und den Studierenden im
95 Quartier bedarf es einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV und eine
96 Weiterentwicklung des Grünbereichs in diesem Stadtviertel. Wir unterstützen die
97 Aufwertung des Friedrichsparks. Wir GRÜNE wollen den sogenannten Fly-Over
98 entfernen, den Park zur Stadt hin öffnen und in die zusätzlichen Flächen für
99 mehr Grün nutzen. Ebenso wollen wir die attraktive Anbindung des Parks an den
100 Rhein herstellen. Ähnliche Pläne haben wir auch für den Bildungscampus in
101 Neckarau: hier wollen wir ein Konzept mit ausreichend Freiräumen und Grünflächen
102 umsetzen.

103 Lage an zwei Flüssen nutzen

104 Mannheim als Hafenstadt an zwei Flüssen nutzt ihre Potenziale nicht aus. Während
105 Ludwigshafen beliebte Wohn- und Freizeiträume am Rhein anbietet, werden
106 Hafengebiet und Flusssufer in Mannheim noch immer kaum für die Stadtentwicklung
107 genutzt. Wir wollen den Hafen als wichtigen Wirtschaftsstandort erhalten und
108 gleichzeitig zusammen mit der Hafengesellschaft neue Entwicklungschancen nutzen,
109 wenn sich bei dieser in den nächsten Jahren Änderungen ergeben. Wir GRÜNE wollen
110 in den nächsten Jahren die Öffnung der Stadt hin zu Rhein und Neckar
111 voranbringen, beginnend mit dem Cahn-Garnier-Ufer, bei dem wir die Straße
112 zurückbauen und den Hans-Böckler-Platz an das Neckarufer anbinden wollen. Ebenso
113 wollen wir den Zugang zum Neckar vom Alten Messplatz gestalten. Am Rhein wollen
114 wir den Schlosspark aufwerten und als durchgängigen Park am Fluss vom Lindenhof
115 bis zum Jungbusch erlebbar machen.

116 Neue Wohnquartiere zukunftsorientiert planen

117 Mit den Konversionsflächen hat Mannheim zukünftige neue Flächen und Stadtteile
118 gewonnen. Wohngebiete und Stadtteile wurden bisher zu sehr nach altbekannten
119 Konzepten entwickelt. Hier verschenkt die Stadt große Chancen. Wir GRÜNE wollen,
120 dass die Konversionsflächen zukunftsorientiert gestaltet werden, insbesondere
121 bezüglich energetischer Vorgaben und dem Mobilitätsangebot. Von Anfang an muss
122 in neuen Stadtteilen nachhaltige Mobilität, insbesondere ein ÖPNV-Angebot in
123 enger Taktung, sichergestellt werden, damit die Menschen weniger das eigene Auto
124 nutzen und mittels ÖPNV und Carsharing gut mobil sein können. So kann dann auch
125 die Anzahl der Stellplätze reduziert und der hochwertigere öffentliche Raum
126 gewonnen werden. Maßnahmen der Klimaanpassung und der Freiraumgestaltung müssen
127 ebenso zum Wohle der Einwohner*innen von Beginn an in die Planung integriert
128 werden.

129 Stadteingänge aufwerten

130 Der zentrale Stadteingang in Mannheim ist der Hauptbahnhof. Dessen Vorplatz ist
131 kein Aushängezeichen für die Stadt. Wir GRÜNE wollen die Umgestaltung des Willy-
132 Brand-Platzes noch vor der BUGA 2023 angehen, wenn Hunderttausende zusätzliche
133 Gäste dort ankommen. Wir wollen den Kaiserring zügig zu einem Boulevard umbauen,
134 der Raum zum Flanieren gibt sowie die Lücke im Radwegenetz schließt. Die
135 Konversion hat auch den Stadteingang im Nordosten von der A6/A67 kommend wieder
136 in den Blickwinkel gerückt. Ein echter Stadteingang ist nicht zu erkennen. Die
137 B38 führt quasi als Stadtautobahn bis in die Neckarstadt. Sie hat eine hohe
138 Trennwirkung zwischen den Stadtteilen und wirkt wenig ansprechend. Wir GRÜNE

139 unterstützen den Umbau der B38 von einer Stadtautobahn zu einer Stadtstraße. Wir
140 wollen Tempo 50 einrichten, Lärm und Abgasbelastungen reduzieren, neue Flächen
141 durch Spurreduzierung gewinnen und ansprechende Quartiere entlang der B38
142 schaffen. Wir wollen einen sichtbaren Stadteingang im Nordosten schaffen als
143 sichtbares Zeichen für ankommende Besucher*innen. Für eine gute Verbindung von
144 Franklin und der Vogelstang braucht es einen ausreichend dimensionierten Steg
145 für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

146 Begrünung statt weiterer Verdichtung in hochverdichteten Quartieren

147 Die Konversion alleine reicht nicht aus, um zukünftige Bedarfe an Wohnraum zu
148 decken. Auch Innenentwicklung ist notwendig. Der Leitsatz "Innenentwicklung vor
149 Außenentwicklung" ist grundsätzlich richtig, allerdings zeigt sich, dass
150 Innenverdichtung in bereits hoch verdichteten Quartieren wie der Innenstadt,
151 Schwetzingenstadt und Neckarstadt Grenzen hat. Eine weitere Verdichtung führt zu
152 noch höheren Temperaturen im Sommer und mindert die Lebensqualität in diesen
153 Stadtteilen. Wir GRÜNE wollen daher ein differenziertes Vorgehen durchsetzen.
154 Die verdichteten innerstädtischen Bereiche wollen wir vor Nachverdichtung
155 abgesehen von einzelnen Aufstockungen schützen und stattdessen Flächen
156 entsiegeln, Dächer und Fassaden begrünen sowie Grünflächen aufwerten.
157 Innenentwicklung wollen wir bei Stadtteilen im Grünen umsetzen, wie z.B. in
158 Friedrichsfeld. Statt großflächig landwirtschaftlich genutzte Flächen zu
159 bebauen, wollen wir gezielt Baulücken nutzen, bereits bebaute Gelände umnutzen
160 und gegebenenfalls Gebäude aufstocken. Bei der Schaffung von zusätzlichem
161 Wohnraum werden wir darauf achten, dass dabei auf nachhaltige Mobilität gesetzt
162 wird. Mehr parkende Autos vertragen weder die Kernstadt noch die Vororte. Zur
163 Reduzierung der Parkflächen im öffentlichen Raum können Quartiersgaragen in
164 Einzelfällen eine Alternative sein.