

# Wahlprüfsteine für die OB-Wahl Mannheim 2023

Die Ortsgruppe des VCD Rhein-Neckar hatte für die OB-Wahl in Mannheim am 18. Juni 2023 fünf Wahlprüfsteine zum Themenbereich Verkehrspolitik vorbereitet. Hiermit sollte den wahlberechtigten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Mannheim mit klaren Aussagen der Kandidatinnen und Kandidaten eine Hilfe bei der Entscheidungsfindung geboten werden. Alle acht Kandidatinnen und Kandidaten wurden angeschrieben und um eine Beantwortung der Fragen der Wahlprüfsteine innerhalb von ca. 2 Wochen gebeten.

Zwei Kandidatinnen und ein Kandidat kamen der Aufforderung nach. Wir möchten uns hierfür Bedanken. Wenngleich wir bei allen drei Antworten eine Aufbruchstimmung und einen klaren Willen zur Verkehrswende feststellen konnte, liegen die vorgetragenen Ansätze und Ideen von Frau Isabell Belser etwas näher an den Vorstellungen des VCD.

Hier die fünf Wahlprüfsteine und die jeweiligen unverändert übernommenen Antworten verbunden mit der Bitte, an der Wahl am 18. Juni 2023 teilzunehmen:

---

*Wahlprüfstein 1: Die Verkehrspolitik der Stadt Mannheim verfolgt das Ziel der vision-zero (keine Verkehrstoten). Sie setzt hierbei laut Aussage von Dezernat 1 darauf, die Kinder so früh wie möglich auf den motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten. Müsste aber nicht der Straßenverkehr so angepasst werden, dass er nicht mehr tödlich für Kinder ist, z.B. durch stadtwieles Tempo 30? Welcher Ansatz wird mit Ihnen als OB verfolgt?*

Isabell Belser: Unseres Erachtens sollen nicht Kinder sich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) unterordnen, sondern umgekehrt. Klar ist, dass Kinder die Gefahren des MIV lernen und einschätzen müssen. Aber es müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, Wohngebiete und Schulwege so sicher wie möglich zu machen. Die Ausweisung von Tempo 30 soll überall, wo möglich, angeordnet werden. Die Spielräume der StVO sind konsequent auszunutzen und auszureizen. Prinzipiell unterstütze ich die Forderung nach Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten.

Der Bring- und Abholverkehr an Schulen mit dem MIV, der immer wieder zu gefährlichen Situationen für Kinder führt, muss unterbunden werden. Die Zufahrten zu Schulen sollen zu Schulzeiten autofrei gehalten werden. Die Vision Zero erreichen wir nur, wenn der MIV deutlich zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmenden - die Fußgänger\*innen - eingeschränkt wird.

Tanja Krone: Statt mehr Tempozonen, Schildern und Kontrollen wären ein einheitliches innerstädtisches Tempolimit und sogenannte "shared spaces", in denen Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander nehmen müssen, die viel einfachere Lösung.

Thorsten Riehle: Für mich sind beide Aspekte wichtig. Wir brauchen eine gute Verkehrserziehung für unsere Kinder ab einem frühen Alter. Nicht nur, damit sie an die

Verkehrsregeln und Eigenheiten des Straßenverkehrs herangeführt werden und verschiedene Situationen kennenlernen können, um sie später sicher meistern zu können. Auch eine entsprechende Wertevermittlung soll sie für Rücksichtnahme, Einsicht und Verantwortungsbewusstsein im Straßenverkehr sensibilisieren.

Parallel dazu brauchen wir aber mehr Tempo-30-Zonen, die neben der Absenkung der Lärm- und Umweltbelastung auch maßgeblich zur Verkehrssicherheit beitragen. Mannheim beteiligt sich bereits an der Initiative des Deutschen Städtetags für mehr Mitsprache bei der Festlegung von Tempolimits, was ich ausdrücklich begrüße und für mich politisches Ziel ist, nämlich alle innerstädtischen Straßen auf 30 km/h zu reglementieren und nur noch für die Durchfahrtsachsen höhere Geschwindigkeiten zu erlauben. Diesen Weg gilt es weiter zu verfolgen.

---

*Wahlprüfstein 2: Der regionale Schienenverkehr ist das Rückgrat einer wirklichen Verkehrswende. Hierzu sind Kapazitätserweiterungen notwendig. Die Stadt Mannheim klagt aber gegen die Reaktivierung des für einen S-Bahnausbau erforderlichen zweiten Gleises auf der östlichen Riedbahn, um einen Tunnel für den Güterverkehr zu erzwingen. Am umgebauten Bahnhof Käfertal wird nach der BUGA wieder kaum ein Zug halten. Wird diese Verkehrspolitik mit Ihnen als OB aufrechterhalten?*

Isabell Belser: Mannheim als Zentrum der Metropolregion ist vergleichsweise schlecht an das regionale Schienennetz (S-Bahn, Regionalbahnen) erschlossen. Die benachbarten Städte Ludwigshafen und v.a. Heidelberg sind deutlich besser an die S-Bahn angebunden. Wenn die Verkehrswende gelingen soll und die zahlreichen Einpendler\*innen nach Mannheim eine attraktive Alternative zum Pkw haben sollen, braucht es ein Ausbau des Schienennetzes. Dazu gehört auch der Ausbau der östlichen Riedbahn. Ob es einen Gütertunnel geben kann, ist noch offen. Selbst wenn sich dieser realisieren ließe, wäre dieses Vorhaben mit einem hohen Geldbetrag verbunden und mit einer Planungs- und Bauzeit über Jahrzehnte. Daher muss unabhängig davon das Schienennetz für den S-Bahn-Verkehr ausgebaut werden, um auch eine attraktive Nord-Süd-Verbindung zu realisieren.

Tanja Krone: Es wäre für die Stadt sicher gut, dass Mensch und Fracht vorankommen und man das klimaschonend und auf lange Zeit sicher hinkriegt. Das wird wahrscheinlich auf Dauer mit dem PKW oder dem Lastwagen nicht gehen. Schon jetzt würden sich z.B. die Bewohner vom Ring am Jungbusch oder von anderen verkehrs- und lärmbelasteten Stadtteilen freuen, wenn mehr über die Schiene ginge, die Güterzüge sind also bei weitem nicht die einzige Lärmquelle. Wie das im Einzelnen geht und ob z.B. Nachtfahrverbote möglich sind, wie teuer Tunnel bzw. die Reaktivierung des vorhandenen Gleises wären usw. - Darüber spreche ich gerne mit allen Beteiligten. Natürlich stellt sich hier konkret auch die Frage, wie fortgeschritten die Klage ist und welche Schritte möglich sind.

Thorsten Riehle: Der regionale Eisenbahnverkehr muss gestärkt werden, denn kein anderes Verkehrsmittel ist derart sicher, sauber und effizient. So setze ich mich als Oberbürgermeister insbesondere für einen umfangreichen Ausbau des ÖPNV ein. Verkehrsräusche und -lärm nehmen allerdings nachweislich auch Einfluss auf die Lebensqualität in unserer Stadt. Im

Falle der Wiederinbetriebnahme des zweiten Gleises auf der östlichen Riedbahn muss ein stadt- und lärmverträgliches Gesamtkonzept Anwendung finden, im Zuge dessen mögliche Tunnel- und Umfahrungsvarianten zu favorisieren sind. Hierzu gehört für mich aber eben auch ein ausreichender Lärmschutz für die Anwohner\*innen, die Klage soll dies ermöglichen.

---

*Wahlprüfstein 3: Für den städtischen Tram/Bus-Verkehr wurde schon in den letzten beiden Nahverkehrsplänen ein 10-Minuten-Takt in allen Stadtteilen als wichtige Maßnahme aufgenommen. Die Finanzierung hierfür wurde aber nie sichergestellt. Wie wird der Finanzbedarf für diese Maßnahme mit Ihnen als OB sichergestellt?*

Isabell Belser: Ich setze mich für eine Finanzierung der ÖPNV-Taktausweitung ein, indem bei Straßenbaumaßnahmen nur noch auf Erhalt bzw. Sanierung statt Neubau gesetzt wird (bspw. kostengünstige und effiziente Kaltasphalt-Deckensanierung, von der auch der Radverkehr profitiert) und indem Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (Parkhäuser der MPB, Kurzzeitparken und Bewohnerparken) für den ÖPNV verwendet werden. Aus diesem Grund und auch aus Gründen der Verkehrslenkung müssen Parkgebühren weiter erhöht werden, das Bewohnerparken ausgeweitet werden. Ich setze mich auch dafür ein, dass Bewohnerparkausweise sich an der Fahrzeuggröße oder -gewicht orientieren dürfen, um für größere/schwerere Fahrzeuge höhere Gebühren zu verlangen. Außerdem würde ich den Kontakt mit dem Land suchen, damit seitens des Landes Baden-Württemberg eine größere finanzielle Unterstützung auch für den ÖPNV-Ausbau in den Städten erfolgt. Bisher ist das Land hier leider zurückhaltend, obwohl Ministerpräsident, Verkehrs- und Finanzminister von den Grünen gestellt werden.

Tanja Krone: Diese Maßnahme hat für mich Priorität, um die Stadtteile zu verbinden und die Attraktivität des Nahverkehrs zu erhöhen. Mobilität wäre so viel breiteren Schichten der Bevölkerung möglich mit geringerer Luftverschmutzung. Insofern würde ich die Finanzierung eines engen Takts von Anfang an voranbringen. Falls es an den Fahrzeugen hängt, können jetzt, wo sowieso schon neue Straßenbahnfahrzeuge für das gesamte Netz beschafft werden, die alten z.B. länger genutzt werden. Personal muss dagegen unbedingt gut finanziert werden. Möglich ist z.B. eine Beteiligung der Unternehmen an den Verkehrslösungen der Stadt (s. Wahlprüfstein 4).

Thorsten Riehle: Diese Maßnahme werden wir alleine aus städtischen Mitteln nicht auskömmlich finanzieren können. Deshalb muss es die politische Botschaft an Land und Bund sein, die Regionalisierungsmittel auskömmlicher zu gestalten. Wer die Verkehrswende ernst nimmt, kommt nicht umhin, hier deutlich mehr zu investieren. Das ist allen politischen Ebenen klar. Deshalb wäre es für mich notwendig, gemeinsam mit den anderen Kommunen diesen Druck weiter aufzubauen.

---

*Wahlprüfstein 4: Der Mannheimer „Verkehrsversuch“ konnte dieses Jahr erfolgreich beendet werden. Die Ziele, u.a. eine Reduktion des MIV Durchgangsverkehrs in den Quadraten, eine Verlagerung des MIV auf den Ring und eine Erhöhung der Radnutzung, konnten alle erreicht werden. Wird dies mit Ihnen als OB der Auftakt einer dauerhaften und flächendeckenden*

### *MIV-Verkehrsberuhigung in den Quadraten sein?*

Isabell Belser: Ja. Ich setze mich dafür ein, dass eine Verkehrsführung ähnlich wie beim Verkehrsversuch verstetigt wird. Mit einer Unterbrechung der Fressgasse, der Kunststraße und der Marktstraße im Bereich des Paradeplatzes wird die Innenstadt in vier Bereiche unterteilt, die alle weiterhin mit dem Pkw erschlossen werden können. Der Durchgangsverkehr wird jedoch effektiv aus der Innenstadt herausgehalten. Ich möchte mich jedoch auch dafür einsetzen, dass weitere Teile der Innenstadt verkehrsberuhigt oder zu Fußgängerzonen umgestaltet werden. Die beste Verkehrsvermeidung ist es, wenn Menschen die Innenstadt gar nicht mehr direkt mit dem Pkw ansteuern, sondern ihren gesamten Weg mit dem Fahrrad oder ÖPNV zurücklegen oder zumindest P+R-Möglichkeiten nutzen. Eine Innenstadt wird nicht durch möglichst direkte und ungehinderte Erreichbarkeit mit dem Pkw attraktiv, sondern durch mehr Freiräume und Grün, die sowohl den Besucher\*innen als auch den Bewohner\*innen zugute kommen. Eine höhere Aufenthaltsqualität lädt zum Verweilen und längeren Aufenthalt ein, wovon auch der Einzelhandel und die Gastronomie profitieren. Die Innenstadt hat die niedrigste Pkw-Dichte pro Haushalt im Vergleich zu allen Stadtteilen, sodass hauptsächlich beim Einpendler- und Besuchsverkehr Handlungsbedarf besteht.

Tanja Krone: Ich finde zwei Dinge wichtig: Erstens, dass die Unternehmen sich an der Lösung von Verkehrsfragen beteiligen. Ich will, dass diejenigen, die Durchgangs- und Lieferverkehr verursachen, die Firmen im Hafen und die Hafengesellschaft, mit Verantwortung dafür übernehmen - und zwar indem sie Vorschläge machen und in dem sie die Kosten dafür mittragen. Das gilt genauso für den Einzelhandel, und zwar ganz besonders für diejenigen, die Mannheims gute Einkaufslage nutzen, deren Konzernzentrale aber sonst wo liegt und die ihre Gewinne hier nicht versteuern. Wir brauchen eine Art Solidarpakt Straße, zwischen Unternehmen und den hier wohnenden Menschen und zwischen Mannheim und der Region.

Zweitens müssen wir den Individualverkehr mit Autos reduzieren. Das ist und bleibt der wichtigste Hebel, denn den können wir als Stadtgesellschaft selbst anpacken. Wir müssen an die psychologischen Gründe ran. Wir unterschätzen die Intelligenz der Menschen um uns herum. Niemand ist so doof, das Auto zu nehmen (wenn er nicht gerade etwas schweres oder einen unmobilen Menschen transportieren muss), weil er denkt, das sei sinnvoll. Wir fahren Autos aus Angst aus dem Haus zu gehen, aus dem Wunsch nach Prestige und Anerkennung, weil wir gesehen aber nicht berührt werden wollen, weil wir verunsichert sind und verlernt haben, mit fremden Menschen zu sprechen, weil wir ansonsten keinen Platz für uns haben, weil uns unsere Körper fremd geworden sind und vieles mehr. Niemand steht gerne im Stau, aber jede\*r sitzt gerne entspannt rum und schaut sich aus sicherer Distanz die Leute an. Wenn wir es schaffen, dass wir entspannt auf Bänken rumsitzen und uns sicher fühlen, die Leute aus der Nähe anzuschauen, dann bekommen wir auch die Autos aus der Innenstadt raus.

Thorsten Riehle: Eine Stadt lebt von der Mobilität. Das zentrale Anliegen des Verkehrsversuchs war es, den Zielverkehren eine direkte Anfahrt der Parkhäuser zu gewährleisten und den Poser- und Durchgangsverkehr, der die Straßen der Innenstadt immens belastet hat, draußen zu halten. Mobilität bedeutet beispielsweise aber auch, die Möglichkeit zu haben, sich mit dem Fahrrad sicher durch das Stadtzentrum bewegen zu können. Dieses

Angebot haben im Zuge des Verkehrsversuchs – das zeigten die Zahlen – bis zu zwei Drittel mehr Menschen wahrgenommen.

Meine Haltung in Bezug auf die Innenstadt ist ganz klar: Wir müssen alles dafür tun, um die Zielverkehre zu stärken, gleichzeitig Freiflächen mit Aufenthaltsqualitäten zu ermöglichen und sicheren Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten. Das ist weit mehr als nur der bisherige Verkehrsversuch vorgesehen hat. Das bedeutet selbstverständlich auch mehr als eine Schranke und ein paar Warnbaken, hier braucht es konkrete Bautätigkeiten.

---

*Wahlprüfstein 5: Der Anteil des Fahrradverkehrs im Mobilitätsmix soll erhöht werden, wie z.B. im Leitbild 2030 oder Klimaschutzaktionsplan der Stadt Mannheim konstatiert. Eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Die gesamte Fläche, die dem Verkehr zukommen kann, ist aber begrenzt. Eine Vergrößerung der Fläche für den Fahrradverkehr für z.B. breitere Fahrradstreifen bedingt häufig eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsfläche. Die wurde bisher unter Hinweis auf notwendige Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr abgelehnt. Welche Position in dieser Frage werden Sie als OB favorisieren?*

Isabell Belser: Die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes bemisst sich in erster Linie an den großen Knotenpunkten, also Kreuzungen. Der Platz in der Stadt ist begrenzt und wenn der Radverkehr gefördert werden soll, geht das an vielen Stellen nur zulasten des ruhenden oder fließenden Verkehrs. Ansonsten wird es noch nicht einmal eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden geben.

Ich möchte aber keine Gleichberechtigung, sondern den Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr sogar bevorzugen. Also muss dort, wo es rechtlich möglich ist, ein MIV-Fahrestreifen zu einem Radstreifen umgewidmet werden. An Bundesstraßen wie bspw. der B44 hat die Stadt nicht immer den vollen Einfluss, weshalb auch beim Umbau des Knotenpunktes Waldstraße/Wasserwerkstraße nur begrenzte Gestaltungsspielräume möglich waren. Positive Beispiele sind aber die Bismarckstraße, wo eine Umverteilung der Fahrbahn zugunsten des Radverkehrs erfolgt ist. In der Augustaanlage ging die Einrichtung der Radfahrestreifen leider zulasten der Gehwege.

Ich möchte mich dafür einsetzen, dass dort, wo es zulässig ist und Verkehrsberechnungen dies stützen, die Straßen zugunsten des Radverkehrs umgestaltet werden. Solche Maßnahmen sind notwendig, um sowohl das Autofahren weniger attraktiv als auch das Fahrradfahren deutlich attraktiver zu machen. Der Wirtschaftsverkehr sollte effizienter gestaltet werden und verstärkt auf die Schiene und das Wasser verlegt werden.

Tanja Krone: Ich würde mich aufs Fahrrad schwingen und mit den Fahrer\*Innen ins Gespräch kommen. Und Autofahrer\*Innen vom Umstieg aufs Fahrrad zu überzeugen versuchen. Aber nur, wenn die Wege per Fahrrad sicher und sinnvoll sind, motiviert das dauerhaft zum Radfahren. Wenn für den Ausbau von Fahrradstraßen mehr Autospuren wegfallen müssen, dann ist das eine nötige Maßnahme.

Ich finde es in diesem Zusammenhang wichtig, herauszufinden, welche Art von stadtplanerischen Maßnahmen für den Klimaschutzaktionsplan bereits angedacht oder

umgesetzt wurden und welche geplant sind. 2030 ist in 7 Jahren, so viel Zeit bleibt nicht mehr. Es gibt sehr gute Ideen, von denen auch Mannheim profitieren kann (z.B. die Planung mit Superblocks) und Orte auf dieser Welt, die schon länger mit Klimawandel zu tun haben und Strategien zur Verkehrswende entwickelt haben. Diese Expertisen zeitnah in die weiteren Stadt-Planungen reinzuholen, finde ich naheliegend.

Thorsten Riehle: Ich will den Ansatz verfolgen, alle Mobilitätsformen zu stärken. So setze ich mich als Oberbürgermeister für sichere und besser ausgebaute Fahrradwege ein. In Seitenstraßen ist es häufig auch möglich, eine Radinfrastruktur zu errichten, die Radfahrenden Vorrang gibt. Insbesondere im Stadtzentrum und den Stadtteilen braucht es dabei auch konkrete Bautätigkeiten für ein besseres Radwegenetz – ggf. auch für „Protected Bike Lanes“, wo diese notwendig und sinnvoll sind. Im Zuge der Erhöhung der städtischen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist eine Neuregelung der Flächen für alle Verkehrsteilnehmer\*innen häufig unumgänglich.