



STADTMANNHEIM²



Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Ost
am 19.06.2021



orangeedge





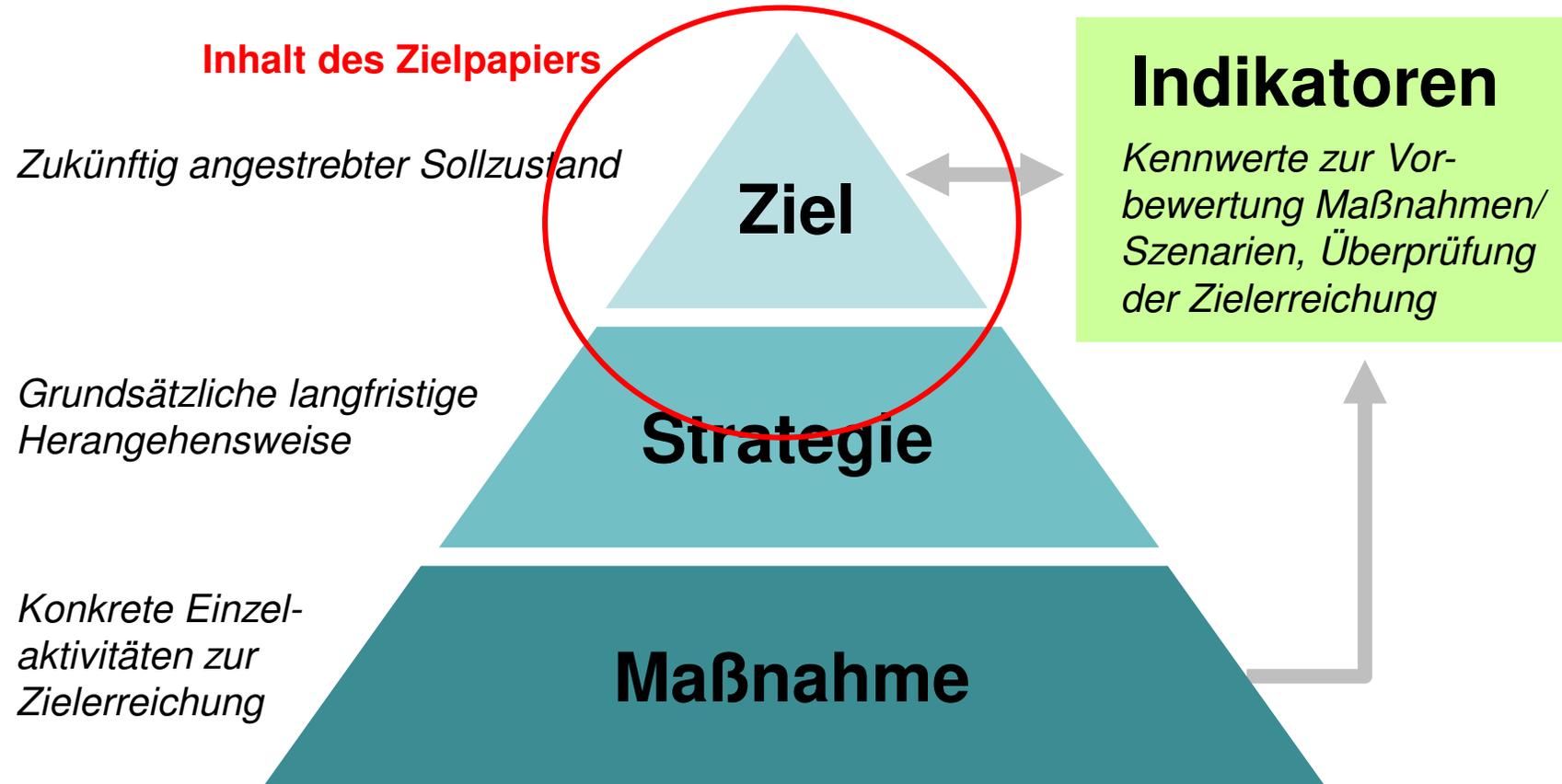
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Ziel, Strategie, Maßnahme, Indikatoren

- Zielentwicklung vor dem Hintergrund des städtischen Leitbildes, UN-Nachhaltigkeitsziele sowie Bundes- und Landesziele
- Gemeinsames Verständnis bei Unterscheidung und Abstufung zwischen Ziel, Strategie, Maßnahme und Indikator wichtig



1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfelder und Einzelziele

Zielfelder		Einzelziele
Allgemeines	A.1	Effiziente Nutzung der Ressourcen (Finanzen, Fläche etc.)
	A.2	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel („Vision Zero“)
	A.3	Förderung und Umsetzung verkehrlicher Innovationen und moderner Mobilität zur Steigerung der Nachhaltigkeit
Umwelt-qualitäten	U.1	Einhaltung der EU-Luftreinhalteziele, v.a. NOx- und Feinstaubgrenzwerte
	U.2	Erhebliche Minderung des CO2-Ausstoßes im Stadtverkehr als Zwischenziel auf dem Weg zu Klimaneutralität
	U.3	Reduktion von Lärmbetroffenheiten
	U.4	Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels
Stadttraum-qualitäten	S.1	Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten in Straßenräumen
	S.2	Gewährleistung der sozialen Sicherheit
	S.3	Schaffung von Infrastruktur, die selbstständige Mobilität für alle absichert (Barrierefreiheit, Generationengerechtigkeit etc.)
	S.4	Schaffung attraktiver Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr
Erreichbar-keiten	E.1	Sicherung der oberzentralen Funktion durch gute regionale/ (inter-)nationale Erreichbarkeit
	E.2	Förderung der „Stadt/Region der kurzen Wege“ (verkehrliche Vernetzung und räumliche Angebotsvielfalt)
	E.3	Förderung guter Erreichbarkeiten der Innenstadt sowie der Stadtteilzentren für alle Verkehrsmittel sowie alle Bevölkerungsgruppen
	E.4	Bereitstellung und Bewirtschaftung von - an Nachhaltigkeitszielen ausgerichteten – Parkraumangeboten für Kfz und Fahrräder
	E.5	Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes
Wirtschafts- und Güterverkehr	W.1	Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung wichtiger Betriebsstätten und Güterzentren (z.B. Hafen)
	W.2	Verstärkte Nutzung der Chancen der Tri-Modalität (Straße, Schiene, Wasserstraße)
	W.3	Stärkung eines umfeldverträglichen Güter- und Wirtschaftsverkehrs im urbanen Umfeld

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Allgemeines

A.1 Effiziente Nutzung der Ressourcen (Finanzen, Fläche etc.)



Erhalt vor
Neubau



Flächenversiegelung
reduzieren



Kosten-Nutzen
Unterhalt

A.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer („Vision Zero“)



Abbau
Unfallhäufungen



Verkehrsüberwachung
Öffentlichkeitsarbeit

A.3 Förderung und Umsetzung verkehrlicher Innovationen und moderner Mobilität zur Steigerung der Nachhaltigkeit



Teilen statt
Besitzen



Vernetzte Zahl-
und Zugangs-
systeme



Innovation soll
Nachhaltigkeit
fördern

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Umweltqualitäten

U.1 Einhaltung der EU-Luftreinhalteziele, v.a. NO_x- und Feinstaubgrenzwerte



Emissionsfreie
Mobilität

U.2 Erhebliche Minderung des CO₂-Ausstoßes im Stadtverkehr als Zwischenziel auf dem Weg zu Klimaneutralität

-40 % (+X?)
CO₂ bis 2030

Klimaschutz-
aktionsplan



Förderung
Umweltverbund



Nachhaltige
Antriebs-
systeme



City-
Logistik

U.3 Reduktion von Lärmbetroffenheiten

Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln



Stadtverträgliche
Geschwindigkeiten

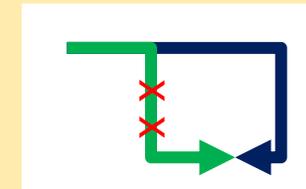
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



Begrünung
öffentl. Räume



Infrastruktur-
monitoring
Anpassung
Bauweisen



Resilienz und
Redundanz der
Wegenetze

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Stadtraumqualitäten

S.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten in Straßenräumen



Hoher
Gestaltungs-
anspruch



Reduktion
Zäsurwirkung
Verkehrsachsen



Gerechte
Flächennutzung

S.2 Gewährleistung der sozialen Sicherheit

Attraktivitätssteigerung – Belebung – soziale Sicherheit

S.3 Schaffung von Infrastruktur, die selbstständige Mobilität für alle absichert (Barrierefreiheit, Generationengerechtigkeit etc.)



Barriere-
freiheit



Kindergerechte
Infrastruktur

S.4 Schaffung attraktiver Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr



Rad- und
Gehwegangebot und
-dimensionierung



Abbau
Barrieren



Fahrradparken

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Erreichbarkeiten

E.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch gute regionale/ (inter-)nationale Erreichbarkeit

Erhalt Wirtschaftsverkehrsnetze

Stärkung reg. Radverkehr und ÖPNV

E.2 Förderung der „Stadt/Region der kurzen Wege“ (verkehrliche Vernetzung und räumliche Angebotsvielfalt)

Durchwegungen

Nutzungsdurchmischung

Nahmobilität

Senkung Verkehrsleistung

Polyzentralität

E.3 Förderung guter Erreichbarkeiten wichtiger Einrichtungen sowie aller Stadtquartiere für alle Verkehrsmittel und alle Bevölkerungsgruppen

Erreichbarkeit vor Leistungsfähigkeit

Weiterentwicklung Netze

Zugangswege

E.4 Bereitstellung und Bewirtschaftung von – an Nachhaltigkeitszielen ausgerichteten – Parkraumangeboten für Kfz und Fahrräder

Parkraumangebot wo gestalterisch vertretbar

Parkraumbewirtschaftung

Autoarme Quartiere

Fahrradparken

E.5 Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes



Abbau
Behinderungen und
Kapazitätsengpässe



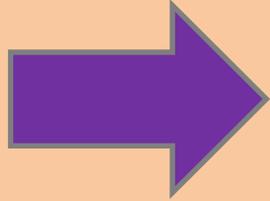
Weiterentwicklung
ÖPNV-Netz und
Vernetzung



ÖPNV-affine
Siedlungs-
entwicklung

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

W.1 Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung wichtiger Betriebsstätten und Güterzentren (z.B. Hafen)



Erhalt Erreichbarkeit
Gewerbe- und
Logistikstandorte



Bündelung
Wirtschaftsverkehr
auf Vorrangnetz



Angebote für
Berufspendler

W.2 Verstärkte Nutzung der Chancen der Tri-Modalität (Straße, Schiene, Wasserstraße)

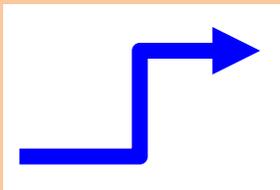


Intermodale
Verknüpfungen
erhalten und stärken



Intermodale
Verknüpfungen
erhalten und stärken

W.3 Stärkung eines umfeldverträglichen Güter- und Wirtschaftsverkehr im urbanen Umfeld



Optimierung
Routen- und
Verkehrsmittelwahl



City-Logistik

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – **Ausblick auf das weitere Verfahren**

- Zielpapier steht im Portal der Onlinebeteiligung zur öffentlichen Diskussion bis Ende Juni 2021
www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de
- Einarbeiten der Anmerkungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Rundem Tisch und Vorlage zum Beschluss im Ausschuss für Technik und Umwelt im September 2021
- Bis dahin auch Zusammenstellung einer Liste von Indikatoren für eine spätere Quantifizierung des Ausgangswertes und Zielwertes wo möglich

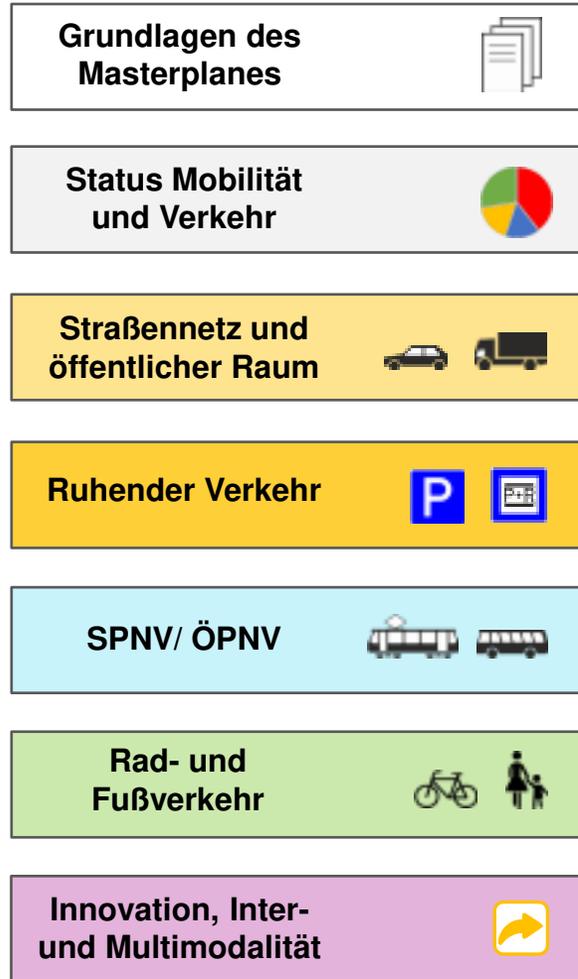


1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

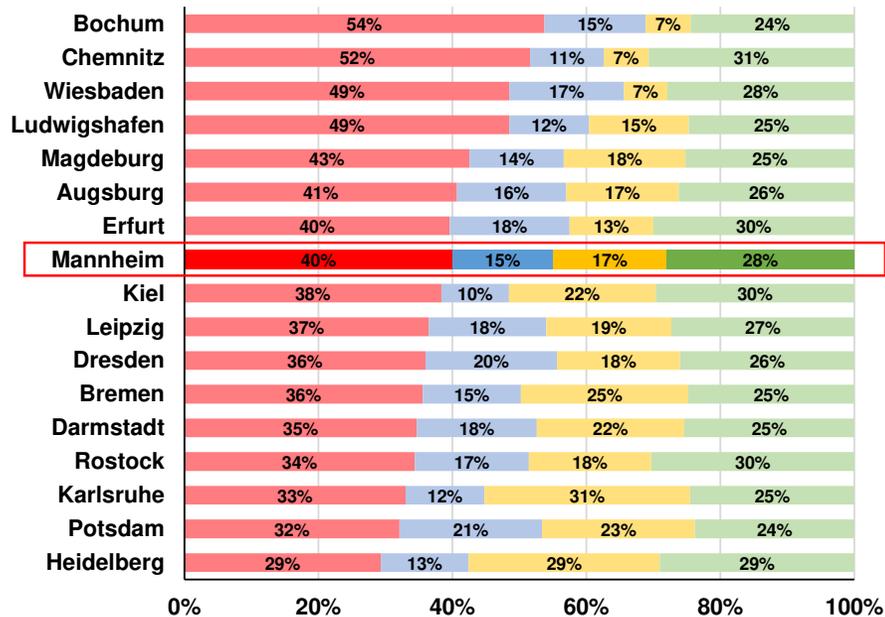
3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost

2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

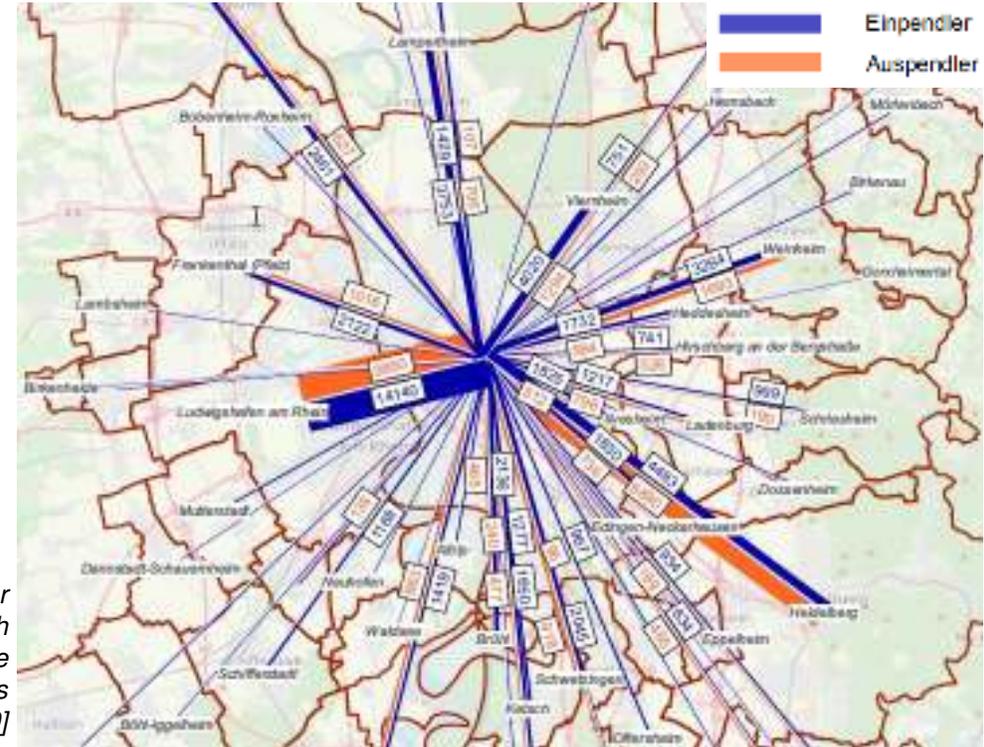


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- Nutzung aller Verkehrsmittel durchschnittlich im deutschen Vergleich
- Im Vergleich der Großstädte mit räumlicher Nähe zu Mannheim (Ludwigshafen, Darmstadt, Karlsruhe, Heidelberg) zeigt sich jedoch ein eher höherer Kfz-Verkehrsanteil
- Zeitreihenbetrachtungen zeigen, dass Kfz-Verkehr auf den Wegen zur Innenstadt abnimmt und im gesamten Stadtgebiet tendenziell gleichbleibend ist



Verkehrsmittelwahl Mannheim im Städtevergleich SrV 2018 (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

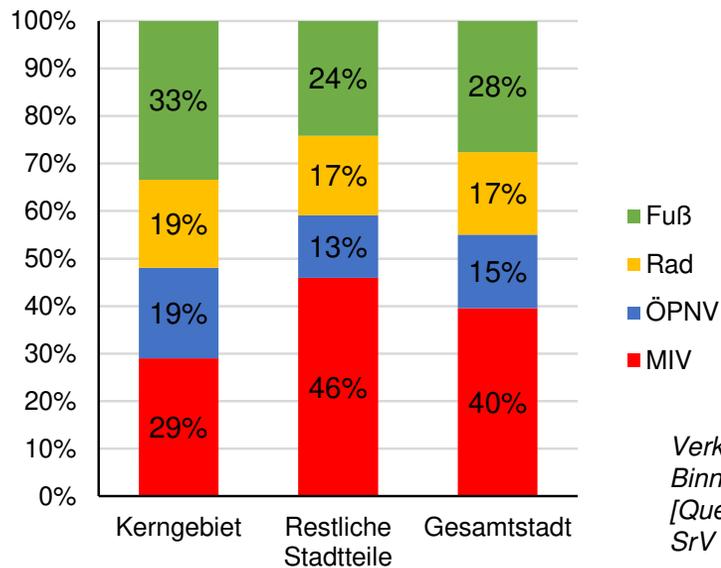


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- Verkehr in Mannheim erheblich durch Berufspendler geprägt (ca. 115.000 Einpendler besetzen 60 % der Arbeitsplätze, ca. 55.000 bzw. 40 % der Arbeitnehmer pendeln aus)
- Häufigere Nutzung des ÖPNV und Pkw

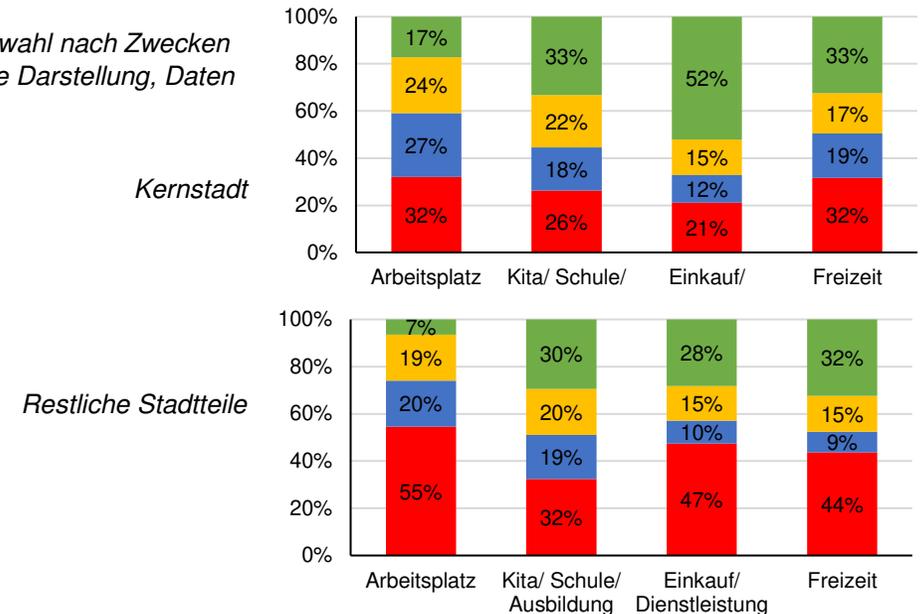
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingenstadt und Lindenhof) und restlicher Stadt unterscheidet sich erheblich, v.a. in Bezug auf die Kfz-Nutzung
- Besonders Arbeits- und Einkaufswege werden in den äußeren Stadtteilen überdurchschnittlich mit dem Kfz bewältigt (ca. 50 % des gesamten Wegeaufkommens)
- Gründe können vielfältig sein und lassen sich aus den Daten nicht abschließend klären: Infrastrukturangebot, Hindernisse bei Kfz-Nutzung
- Nutzung des Fahrrades vergleichsweise stadtteilunabhängig, ÖPNV auf Arbeits- und Freizeitwegen in der Kernstadt stärker



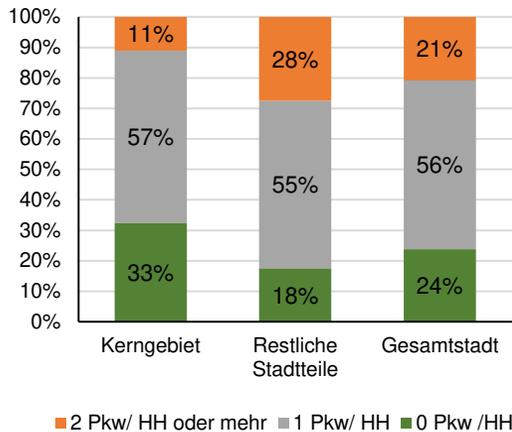
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

Verkehrsmittelwahl nach Zwecken [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

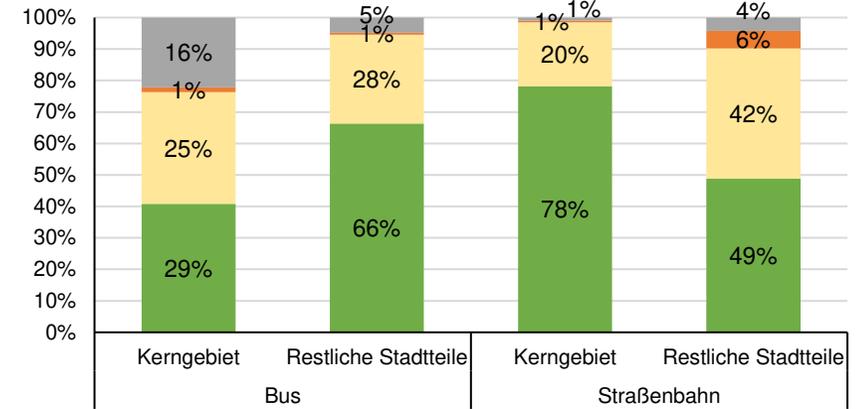


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede Verkehrsmittelzugang

- Zugang zu Verkehrsmitteln als wichtige Determinante des Mobilitätsverhaltens
- Kernstadt zeichnet sich durch eine sehr gute Erschließung durch die Straßenbahn aus, in den restlichen Stadtteilen ist häufig eine Bushaltestelle die nächste
- Verfügbarkeit ÖPNV-Zeitkarten in Kernstadt nur geringfügig höher, Verfügbarkeit von Fahrrad und Pkw in den restlichen Stadtteilen höher
- Haushaltsmotorisierung unterscheidet sich ebenfalls maßgeblich: In Kernstadt jeder dritte HH ohne Auto, in den restlichen Stadtteilen fast jeder dritte HH mit zwei Pkw



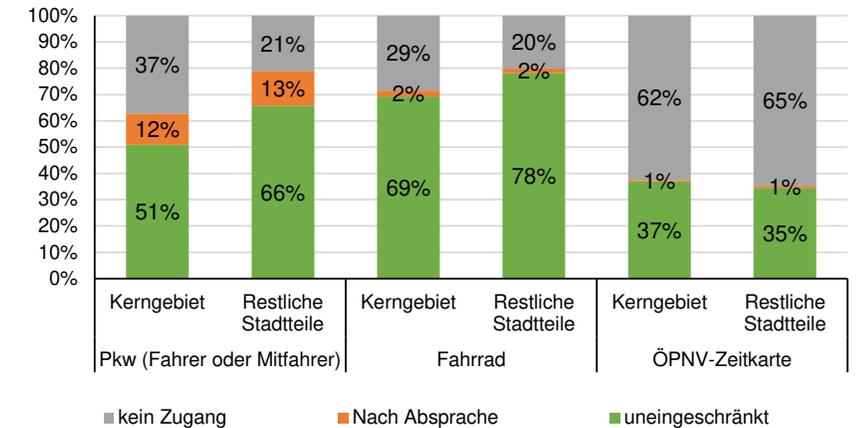
Haushaltsausstattung mit Pkw
[Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]



■ existiert nicht, nicht erreichbar, nicht bekannt ■ 16 min und mehr ■ 6-15 min ■ 1-5 min

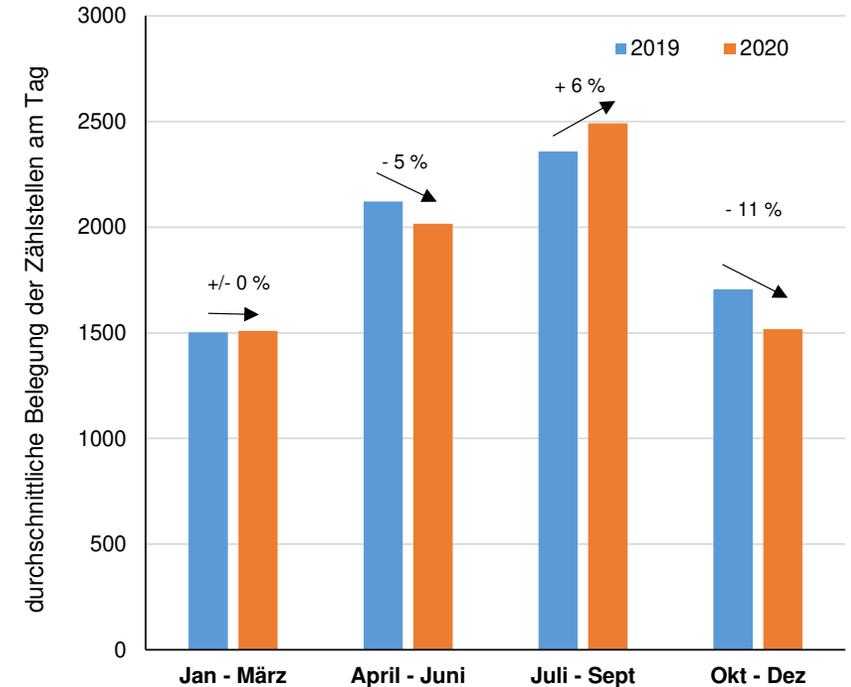
Erreichbarkeit nächster Haltestelle [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

Verfügbarkeit Verkehrsmittel [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]



2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Zusammenfassung

- Mannheim ist ein multikulturell geprägtes Wirtschaftszentrum in einer dicht besiedelten Metropolregion (Pendler)
- Es bestehen noch modale Reserven im Umweltverbund im Vergleich mit den Besten
- Kfz-Verkehr prägt weite Teile des Stadtgebietes (Flächeninanspruchnahme, Präsenz, Lärm)
- Gutes ÖPNV-Angebot mit Verflechtung in die Region, Kapazitätsgrenzen im Netz teilweise erreicht
- Radfahren ist beliebt, Anstrengungen zum Ausbau des Radwegenetzes
- Barrieren führen zu städtebaulichen Trennungen zwischen Stadtteilen und Quartieren
- Ansätze moderner Mobilität werden in Mannheim sukzessive ausgebaut und stets mitgedacht



Durchschnittliche Belegung von Raddauerzählstellen 2019 und 2020 in vier Quartalen – Die Auswertung von Zeiträumen unterschiedlich starker Einschränkungen des öffentlichen Lebens ergab einen leichten Zuwachs im Radverkehr von 2019 zu 2020.

[Quelle: Eigene Darstellung aus Daten der Radverkehrsdauerzählstellen]



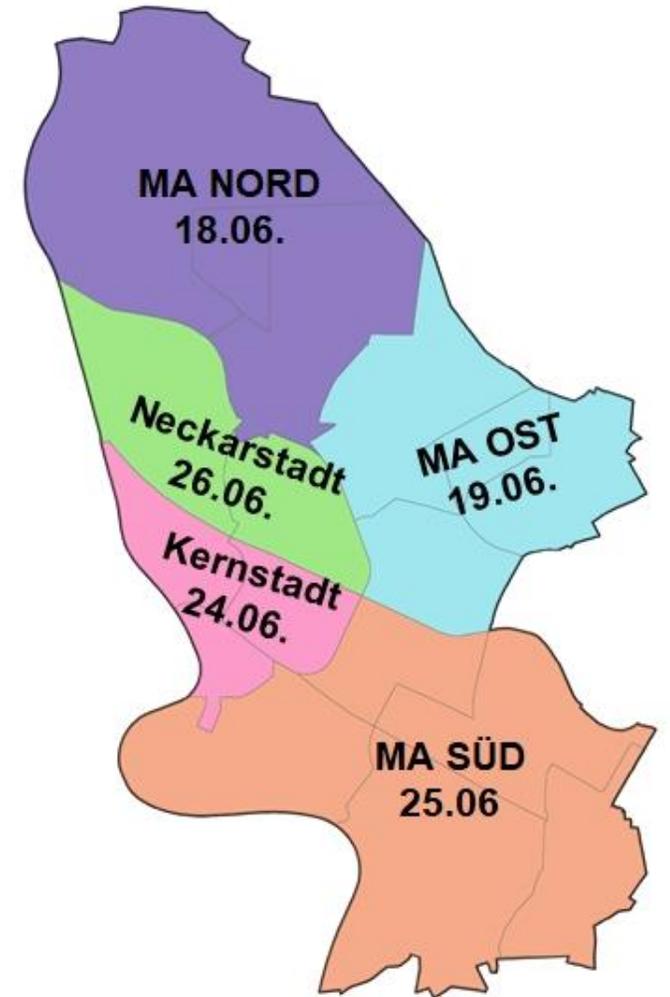
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – **Kurzprofil**

- Stadtteile Sandhofen mit Wallstadt, Käfertal mit Franklin und Sonnenschein, Vogelstang und Feudenheim
- ca. 61.000 Einwohner
- Städtebaulich sehr heterogen (Einfamilienhäuser und Großwohngebiete, städtische Quartiere und eigenständige kleinstadtähnliche Stadtteile)
- Bedeutende Gewerbeflächen in Käfertal und Taylor
- Zahlreiche städtebauliche Entwicklungsflächen (z.B. Franklin, Spinelli, Taylor)
- moderne Mobilitäts-Angebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleih wurden punktuell eingerichtet (z.B. Franklin als „Modellquartier“, Feudenheim, Käfertal)

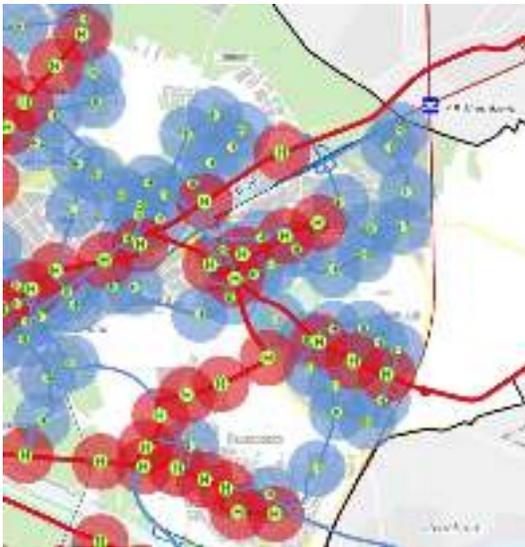


Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – Kfz und ÖPNV

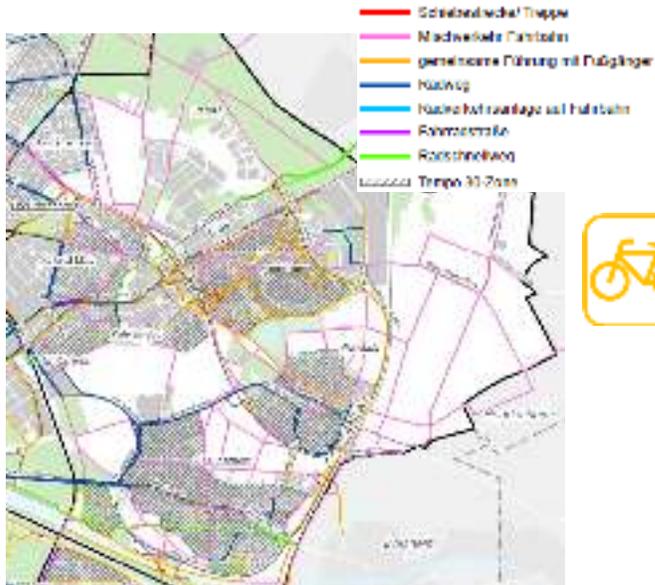


- + Keine maßgeblichen Leistungsfähigkeitsdefizite
- + Größte Verkehrsmengen auf weitgehend anbaufreien und leistungsfähigen Achsen gebündelt, Ortsteile weitgehend vom Quell- und Zielverkehr geprägt (Ortsumgehungen Wallstadt, Feudenheim)
- B 38 als städtebaulich wenig eingebundene Verkehrsachse mit hoher Barrierewirkung erkannt → Werkstattverfahren zur Lösungsfindung im Zusammenhang mit angrenzenden städtebaulichen Entwicklungen (z.B. Funari)
- Lärmschwerpunkte laut Lärmaktionsplan: v.a. Feudenheim Hauptstraße, Käfertal B 38



- + OEG Linie sowie Straßenbahnen durch Wallstadt und Feudenheim als schnelle Achsen ins Zentrum
- außerhalb der Einzugsbereiche der Straßenbahn Umstiege in Bus erforderlich → teilweise erhebliche Fahrzeitverlängerung (z.B. Franklin, Taylor)
- Erschließungslücken im Gewerbegebiet Käfertal-West, Vogelstang, Thüringer Straße
- Wenig regelmäßige Bedienung z.B. Sachsenstraße (Vogelstang) 60 min, Käfertal-Süd (20 min)
- Komplexe Befahrungssituation Busse in Käfertal
- Keine S-Bahn-Erschließung, Keine direkte tangentielle Verbindung Käfertal – Wallstadt – Feudenheim – Seckenheim – Friedrichsfeld

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – Rad- und Fußverkehr



- + Radverkehrsanlagen zumeist anforderungsgerecht
- + Ausgedehnte Tempo 30 Zonen entsprechend Regelwerk ohne eigenständige Radverkehrsanlagen



- Maßgebliche Netzlücken: Birkenauer Straße, Feudenheim Hauptstraße, Speckweg (Zustand)
- Problem: Anlagen nach alten Standards erfüllen nicht mehr heutige Anforderungen (z.B. bzgl. Überholen)
- Wenig nennenswerte öffentliche Fahrradabstellanlagen im Straßenraum

- + Ausgeprägte Ortsteilzentren (z.B. Vogelstang, Wallstadt, Feudenheim Hauptstraße, Käfertal) als wichtige Plätze der Identifikation, Begegnung und Nahversorgung
- + Naherholungs- und Sportflächen in großer Zahl und Wohngebietsnah (z.B. Vogelstang See, Käfertaler Wald)



- Teilweise Gestaltungsdefizite Ortsteilzentren
- Verkehrsachsen als Barrieren der Quartiersverknüpfung und Zuwegung zu Einrichtungen/ Haltestellen (z.B. B 38 zwischen Franklin und Vogelstang, Sudetenstraße, Magdeburger Straße, Bahnstrecke südl. Käfertal) → Trennung der Stadtteile in einzelne Schollen
- Gehwegparken in vielen Wohngebieten, auch in Straßen mit augenscheinlich eher geringer Stellplatzauslastung schränken Seitenraumnutzung erheblich ein

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – Herausforderungen



- Einbindung der Konversionsflächen
- Abbau Barrierewirkung Verkehrsachsen
- Stärkung der Ortsteilzentren als Nahversorgungszentren sowie der Verbindungen untereinander und mit dem Zentrum (v.a. mit dem Fahrrad und dem ÖPNV)
- Ausbau moderner Mobilitätsangebote zur Stärkung eines autounabhängigen Lebens- und Mobilitätsstils
- Schließung maßgeblicher Lücken im Geh- und Radwegenetz (attraktive Anlagen und Überwindung von Barrieren)



STADTMANNHEIM²



**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de