

Protokoll Stadtteilforum Nord

Masterplan Mobilität Mannheim 2035 am 18.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 18. Juni 2021, von 17:00 bis ca. 20:00 Uhr

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)
2. Input 1: Übersicht zu den Zielen in den 5 Analysefeldern (Jan Schubert, IVAS)
3. Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim (Jan Schubert, IVAS)
4. Diskussion in Kleingruppen
5. Ausblick und Abschluss (Ulrike Kleemann, Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung)

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die 26 Teilnehmenden herzlich zum **Beteiligungsworkshop der Stadtbezirke Nord (Sandhofen, Schönau und Waldhof) für den „Masterplan Mobilität 2035“** der Stadt Mannheim und freut sich, dass alle Anwesenden der Einladung zur heutigen, digitalen Veranstaltung gefolgt sind.

Zum Einstieg in den Workshop erläutert Herr Eisenhauer, dass mit dem „Masterplan Mobilität 2035“ eine **entscheidende Grundlage für die Entwicklung der Mobilität in den nächsten Jahrzehnten** geschaffen werden soll. Der Masterplan greift dabei einige wesentliche strategische Ziele aus dem städtischen Leitbild auf, u.a. die Ziele „Soziale und kulturelle Teilhabe, gesellschaftliches Miteinander und lebenslanges Lernen“, „Gesundheit, Wohlbefinden und demografischer Wandel“, „Digitalisierung, Innovation und zukunftsfähige Wertschöpfung“ und „Klima, Umwelt und alternative Mobilität“. Das Leitbild zielt auf die 2030er Jahre. Die Weichen für eine entsprechende Entwicklung gilt es jedoch schon heute zu stellen. Mit dem Masterplan Mobilität soll im Detail definiert werden, wie die Ziele des städtischen Leitbilds im Bereich der Mobilität erreicht werden können.

Herr Eisenhauer lädt die Teilnehmenden dazu ein, sich heute aktiv zu beteiligen und zu diskutieren, welche **Maßnahmen im Bereich der Mobilität** besonders hilfreich sein könnten. Für den anstehenden Workshop wünscht er allen Beteiligten einen anregenden und produktiven Austausch.

Frau Lehmann (Moderatorin vom Büro pro loco) erläutert den Ablauf der Veranstaltung und betont, dass der Schwerpunkt heute insbesondere auf den **Diskussionen über die Stärken und Schwächen der Teilräume in Bezug auf verschiedene Aspekte der Mobilität** liegen wird. Im Vordergrund steht nach zwei kurzen Inputs die Arbeitsphase in Kleingruppen.

2. Input 1: Übersicht zu den Zielen in den fünf Analysefeldern

Zu Beginn gibt Herr Schubert (Büro IVAS aus Dresden) den Teilnehmenden zunächst eine **Übersicht über die verkehrlichen Ziele**, die in dem bisherigen Prozess in den fünf verschiedenen Analysefeldern erarbeitet worden sind (s. Präsentation unter Downloads <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>). Die Ziele sind zusätzlich unter dem folgenden Link einsehbar: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/mobilitaetsziele-fuer-mannheim>. Auf der Seite können zudem Anmerkungen und Ideen zu den einzelnen Zielen über die Kommentarfunktion ergänzt werden.

3. Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim

Anschließend an den ersten Input informiert Herr Schubert die Teilnehmenden über die **Kernergebnisse der durchgeführten Analysen zur gesamtstädtischen Mobilität** in Mannheim. In einem weiteren Schritt erläutert er spezifische **Eindrücke zur Mobilität in Mannheim Nord** (s. Präsentation unter Downloads: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>).

Verständnisfragen:

Inwieweit wurde das Umland (z.B. Ludwigshafen) in den Analysen des Pendlerverkehrs berücksichtigt?

Die Pendlerdaten wurden bei der Bundesagentur für Arbeit eingeholt. Diese Daten umfassen Pendlerzahlen (Sozialversicherungspflichtiger) für ganz Deutschland. Für den Masterplan soll auch eine Auseinandersetzung mit der Region erfolgen Dabei sollen die P&R Plätze entlang bedeutender ÖPNV Achsen (z.B. nach Ludwigsburg, Frankenthal und Heidelberg) bewertet werden. Darüber hinaus sollen auch Potenziale für Radschnellwege untersucht werden. Im Verkehrsmodell wird das Thema Pendler*innen noch umfänglicher betrachtet, da ein Modell für die gesamte Region Rhein-Neckar erstellt wird, in dem auch Freizeit- und Einkaufspendler*innen berücksichtigt werden.

Inwiefern wurde das Thema *Home-Office* in Bezug auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens berücksichtigt?

Die Analysen für den Masterplan beruhen auf Zahlen aus dem Jahr 2019, da eine normale Situation vor Corona als Ausgangslage genutzt werden sollte. Dennoch konnte festgestellt werden, dass das Verkehrsaufkommen während der Pandemie bei fast allen Verkehrsmitteln abgenommen hat. Einbrüche gab es vor allem im April bis Juni 2020 sowie ab Oktober bis Dezember 2020, da die Menschen während der Lockdowns verstärkt im *Home-Office* waren und alle Ziele geschlossen waren. Dies spiegelt sich z.B. Zahlen der KFZ-Zählstelle Kurpfalzbrücke wider. Während des ersten Lockdowns ist der KFZ-Verkehr um etwa 40% zurückgegangen. Dafür hat sich der Radverkehr am Rheinufer durch das veränderte Freizeitverhalten der Menschen am Wochenende verdoppelt. Für den Masterplan handelt es sich um eine interessante Frage, wie das *Home-Office* auch zukünftig das Mobilitätsverhalten beeinflussen wird.

4. Diskussion in Kleingruppen

Für die Diskussionsphase werden die **Teilnehmenden in zwei thematische Kleingruppen** aufgeteilt. Die Themengruppe 1 beschäftigt sich mit den Schwerpunktthemen „**Fußverkehr & Aufenthaltsqualität, MIV & Parken**“. Die Themengruppe 2 fokussiert sich auf die beiden Themen „**Radverkehr und ÖPNV**“. Die Ergebnisse werden auf digitalen *Conceptboards* festgehalten. Die entsprechenden Darstellungen der Ergebnisse finden sich im Anhang/im oben benannten Downloadbereich. Anschließend an die Kleingruppenarbeit werden die zentralen Ergebnisse im Plenum zusammengefasst.

Gruppe 1 – „Fußverkehr und Aufenthaltsqualität; MIV und Parken“:

An dieser Stelle werden die allgemeinen Themen aufgeführt und mit genannten konkreten Beispielen ergänzt. Alle einzelnen konkreten Angaben sind dem Conceptboard im Anhang zu entnehmen. Die beiden Themen der Arbeitsgruppe werden im Zusammenhang diskutiert.

Stärken:

Als Stärken des Teilraums werden die Nähe zu Natur und Wald und die Grünflächen benannt.

Schwächen:

- Folgenlose Nicht-Einhaltung von vorhandenen Regeln (Fahren bei Rot, Nicht-Einhalten der Geschwindigkeitsbegrenzung, Pkw-Nutzung von Gehwegen), z. B. Groß Gerauer Straße, Kreuzung B44 in Sandhofen, Sandhofer Straße.
- Ausgasse: Bündelung vieler Mängel: Keine Fuß- und Radwege, für die Buslinie zu eng, überhöhte Geschwindigkeiten, viele Gefahrensituationen, Rettungsfahrzeuge kämen wahrscheinlich nicht zügig durch, Ausweichroute zur Hauptstraße genutzt (Sandhofen).
- Mangelnde Aufenthaltsqualität (Richtung Rhein in Sandhofen Nord und Süd, zwischen Waldhof und Lutzenberg)
- Gefahrenpunkte: Durch überhöhte Geschwindigkeiten (s.o.), fehlende sichere Überquerungsmöglichkeiten (Zebrastrifen Karl Schweizer Park)
- Fehlende CarSharing-Angebote (Sandhofen und Schönau)
- Lärmbelastung durch die Bahn (Waldhof Ost und West, Schönau Süd)
- Vororten wird nicht genug Beachtung geschenkt („von der Stadtplanung abgehängt“): Veraltete Kanalisation, schlechter Asphalt (u. a. Sandhofen), fehlende Radwege (u. a. Sandhofen), schlechte Verbindungen zwischen den Vororten (u. a. Anbindung Westteil Waldhof schlecht), Busfrequenz zu gering, Vermüllung (fehlende oder überlastete Mülleimer).

Ideen/Maßnahmen:

Die Ideen/Maßnahmen nehmen in weiten Teilen die genannten Schwächen auf.

- Generell: Nutzung laufender Planungen für Verbesserungen im Mobilitätsbereich (Spiegelfabrik, Gebiet rund um das Kriegerdenkmal, Herzogenriedbad)
- Ausgasse: Fuß- und Radwege, Mannheimer Pfosten, vom Zubringerverkehr zur BAB entlasten, Parkraumüberwachen, Einbahnstraße, fehlende Beschilderung (Schulweg).

- E-Mobilität und Sharing: Park- und Ladestellen für Fahrräder eBikes, Ladestellen für eAutos (vor allem bei Mehrfamilienhäusern), Generell: Car- und Radsharing verbessern
- Verkehrssicherheit von Kindern: generell mehr separate Spielstraßen und Radstraßen ausweisen

Charaktereigenschaften:

Einiges von den Stärken und Schwächen – die Dinge, die als prägend empfunden werden – finden sich in den Charaktereigenschaften wieder: viel Natur, Lärm als Thema, weite Wege, fehlende Nahversorgung, Verkehrsbelastung.

Als beschreibende Charaktereigenschaften werden benannt: eigentlich ruhig, spannend, alt, winklig.

Gruppe 2 – „Radverkehr und ÖPNV“:

Thema Radverkehr

Hier wurden Stärken; Schwächen/Defizite sowie Vorschläge und Ideen gesammelt.

Stärke:

- Der Radweg an der Grenze zu Hessen auf hessischer Seite wurde als sehr gut bezeichnet.

Schwächen/Defizite:

- Fehlende Radwegeverbindungen (z.B. nach Norden ab Schönau, Lücke Sonderburger Straße) oder von Sandhofen in Richtung Heidelberg
- Zustand von Radwegen (z.B. entlang B 44, Veloroute Rhein, Ahornallee/ Käfertaler Wald, Riedspitze)
- Sicherheit für Radfahrende Schüler*innen: generell wird gefordert, möglichst separate Radwege zu errichten und wo dies baulich nicht möglich ist, deutliche Trennungen von Rad- und Kfz-Wege zu erreichen. Auch einzelne Radwege z.B. durch den Wald wurden als Gefahrenstelle und Unsicherheitsfaktor bezeichnet sowie generell Kreuzungsbereiche in der Nähe von Schulen
- Sicherheit und Geschwindigkeit: Die Tempo 70 Bereiche auf der B 44, Viernheimer Weg sowie Lilienthalstraße mit begleitendem Radweg wurden als deutlich zu hoch bezeichnet, da die Pkws hier i.d.R. 90 km/h fahren. Ähnliches gilt für Tempo 30 Zonen, wenn die Geschwindigkeit nicht eingehalten wird.
- Knoten Sandhoferstraße / Riedspitze überdimensioniert und unattraktiv für RV
- Sicherheit und LKW-Abbiegeverkehr: vor allem an der B44 sind rechts abbiegende LKW ein hoher Risikofaktor, da diese häufig die rote Ampel missachten.

Vorschläge und Ideen sind zu folgenden Bereichen gemacht worden:

- Einführung von Leihrad-Systemen in den Stadtteilen
- Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Rädern im ÖPNV
- Neue Radwegeverbindungen und Lückenschlüsse (z.B. Bahnparalleler Feldweg Richtung Lampertheim –durch ein Grundstück unterbrochen oder Sonderburger Straße nach Schönau)
- Generell sollten attraktive Radwegeverbindungen geschaffen werden, die möglichst nicht an Hauptverkehrsstraßen (B 44) entlang führen (Industriestraße als Alternative zur Untermühlaustraße?).

Folgende Themen sollen geprüft werden:

- Schnellere Umsetzung des Lückenprogramms Radverkehr
- Prüfen von Gefahrenstellen (B 44) durch die Umfallkommission

Thema ÖPNV

Stärken

- Filips Busse - E-Busse (9 Sitzler) ist gut
- Erste Länderübergreifende Linie über die BAB 6 (fährt seit 1.1.21)
- Generell der 10-Min. Takt der Straßenbahnen

Schwächen/ Defizite

- Fahrzeuge: es sind zu kleiner Multifunktionsflächen in den Stadtbahnen (Mitnahme Fahrrad) vorhanden; außerdem werden die neuen Fahrzeuge zwar länger (mehr Kapazitäten) aber es gibt weniger Platz für Rollstuhlfahrende und Stufen innerhalb der Fahrzeuge.
- Takt und Umstiegszeiten: Von Norden wurde die Taktlücke zwischen 6:06 und 6:24 Uhr bemängelt genauso wie teils zu knapp bemessene Umstiegszeiten
- Verbindungen: Die radialen Verbindungen (Innenstadt) sind gut, jedoch fehlen gute tangentielle Verbindungen
- S-Bahn: hier wurde fehlende Bahnhöfe (Haltepunkte) z.B. in Blumenau und Schönau bemängelt.

Vorschläge und Idee wurden zu folgenden Bereichen gemacht:

- Wunsch nach Linienverlängerungen und neuen Verbindungen und Haltestellen. Verlängerung der Stadtbahn Linie 1 (bis Blumenau) und 3 (Scharhof) und prüfen, ob in Schönau und Blumenau neue S-Bahn-Haltestellen eingeführt werden können.
Auch soll eine tangentielle Verbindung der „Vororte“ durch eine Stadtbahn geprüft werden. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen diese mit Wasserstoff-Antrieb zu betreiben, um den kostenintensiven Oberleitungsbau zu vermeiden.
- Verbesserung der Rad-Mitnahme im ÖPNV und prüfen, ob dies auch im Berufsverkehr (6-9 Uhr) möglich ist.
- Der überregionale Ausbau der S-Bahnen und ICE-Strecken soll möglichst auch für eine Verbesserung der regionalen Erschließung genutzt werden, denn dies sind absehbar die nächsten großen Infrastrukturprojekte für die Region.
In diesem Zusammenhang soll eine ICE-Untertunnelung (u.a. Blumenau) geprüft werden, so dass auf dem vorhandenen Gleis dann mehr S-Bahnen fahren könnten.
Eine bessere Anbindung in die Region, z.B. in Richtung Heidelberg soll umgesetzt werden.
- Es wurde die Errichtung einer P & R-Anlage bei IKEA inkl. Stadtbahnverlängerung vorgeschlagen.

Charaktereigenschaften

- Die Lage am Rand wurde als Charakter beschrieben.
- Zusätzlich das Gefühl, auch als „Rand“ behandelt zu werden „es gibt überall schöne Radstrecken, aber nicht im Norden“.

Folgend Hinweise und Prüfaufträge wurden benannt:

- Generell wurde zum Thema MIV bzw. Konflikt von Kfz- und Radverkehr vorgeschlagen, mögliche „Ausweichstrecken“ parallel zu HVS durch Grünachsen oder Wohngebiete zu führen, für den MIV durch „Superblocks“ zu sperren und wo möglich, mehr Spiel- und Radstraßen auszuweisen.
- Das Lückenprogramm Radverkehr soll in der Umsetzung möglichst forciert werden – dies soll die Verwaltung prüfen.
- Die Erhöhung der Taktfrequenz stößt an Kapazitätsgrenzen, z.B. an der Haltestelle Uniklinikum, folglich wurden entschieden, längere Stadtbahnen anzuschaffen.
- „Mobilität Mannheim 2030 PLUS“ unter diesem Stichpunkt wurde erläutert, dass der rnv eine ÖPNV-Ausbaustrategie diskutiert, in der geprüft werden soll, wie der Nahverkehr deutlich mehr Fahrgäste bewältigen kann und was alles umgesetzt werden muss (Infrastruktur, Fahrzeug- und Personalbeschaffung), um die Verkehrswende zu ermöglichen.

5. Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt Herr Glatthaar (Moderation vom Büro proloco) zwei Fragen an Frau Kleemann aus dem Fachbereich für Geoinformation und Stadtplanung:

1. Was nehmen Sie mit, was ist Ihnen aufgefallen, was hat Sie überrascht?

In dem heutigen Beteiligungsformat ist Frau Kleemann vor allem deutlich geworden, wie wichtig es ist, die Blicke stärker auch auf die Randbezirke der Stadt Mannheim und die **Vernetzung der Stadtteile in die Umgebung** zu richten. Häufig steht das Zentrum von Mannheim bei der Betrachtung der Mobilität im Vordergrund. Dabei möchten beispielsweise Menschen aus Sandhofen mit dem Fahrrad auch nach Lampertheim oder Heidelberg fahren können. Ziel sollte es deshalb sein, dass zukünftig die Verwaltungsgrenzen der Stadt in der Mobilität weniger spürbar sind.

2. Wie geht es weiter?

Der „Masterplan Mobilität Mannheim 2035“ soll im Laufe der nächsten drei Jahre im Rahmen verschiedener Planungsschritte erarbeitet werden. Frau Kleemann betont, dass die Stadt sich über die weitere Beteiligung der Bürgerschaft sehr freuen würde. Die nächsten Stadtteilforen sind im Frühjahr 2022 geplant. Sie erinnert die Teilnehmenden nochmals an das **Online-Forum**, in dem **bis zum 30. Juni weitere Anmerkungen** hinterlassen werden können:

- Link für eine Rückmeldung zu den Zielen: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/mobilitaetsziele-fuer-mannheim>
- Link zur Karte, auf der der Stärken und Defizite ergänzend zur heutigen Sitzung eingetragen werden können: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/staerken-defizit-karte-mobilitaet>

Im Herbst 2021 soll eine Beschlussvorlage zu den Zielen gemacht werden. Im Anschluss daran werden Szenarien entwickelt, in denen die verkehrlichen Wirkungen von konkreten Maßnahmen abgeschätzt werden. Darauf aufbauend sollen schließlich spezifische Maßnahmenpakete für den Masterplan definiert werden.

Unabhängig vom Masterplan weist Frau Kleemann auf den städtischen Mängelmelder hin, über den akute Schäden an der städtischen Infrastruktur gemeldet werden können: <https://www.mannheim.de/de/service-bieten/buergerdienste/fragen-anregungen-und-beschwerden/maengelmelder-mannheim->.

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann herzlich für die Beteiligung aller Teilnehmenden und hofft, dass – trotz des gelungenen digitalen Workshops – in Zukunft auch Präsenzveranstaltungen möglich sein werden.

Protokoll: pro loco

Anlagen bzw. weitere downloads: Präsentation IVAS zu den Zielen und den Analyseergebnissen sowie die ausführlichen Ergebnisse der Gruppendiskussionen (Conceptboard) (s. Internetseite <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de>).