

Protokoll Stadtteilforum Kernstadt

Masterplan Mobilität 2035 am 24.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 24. Juni 2021, von 18:00 bis ca. 21:00 Uhr

Ablauf

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

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die 50 Teilnehmenden herzlich zum **Stadtteilforum der Stadtbezirke Kernstadt (Innenstadt/ Jungbusch, Schwetzingenstadt/ Oststadt, Lindenhof) 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.

Herr Glatthaar stellt den Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 vor. Anfang Mai gab es eine Stadtweite Auftaktveranstaltung, an der ca. 180 Personen teilgenommen haben. Als zentrales Steuerungsgremium wurde ein „Runder Tisch“ eingerichtet, der in der Vergangenheit bereits dreimal getagt hat, in ihm sind Vertreter*innen von Politik, Verwaltung, Vereinen und Verbänden sowie der Nachbarkommunen eingebunden. Als konkrete teilräumliche Beteiligung finden im Juni insgesamt fünf Stadtteilforen statt, wovon eine die heutige Veranstaltung ist. Aufgrund umfangreicher Datenaufbereitungen und Analysen erstreckt sich der Erarbeitungsprozess bis zum Jahr 2023. Weitere Stadtteilforen sind im Frühjahr 2022 (konkrete Maßnahmen) und Herbst/Winter 2023 (Abschluss des Konzeptes) geplant. Zusätzlich findet eine projektbegleitenden dauerhafte Online-Beteiligung statt: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/>

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

Zu Beginn gibt Herr Ohm (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 (bis zum 30. Juni 2021).

3. Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim

Anschließend an den ersten Input informiert Herr Ohm 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 Kernstadt** (s. Präsentation unter Downloads: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>).

4. Diskussion in Kleingruppen

Für die Diskussionsphase werden die **Teilnehmenden in vier thematische Kleingruppen** aufgeteilt, die sich jeweils mit zwei Themen auseinandersetzen. Die Gruppe 1 beschäftigt sich mit den Schwerpunktthemen „Radverkehr und Fußverkehr/Aufenthaltsqualität“. Die Gruppe 2 diskutiert die Themen „ÖPNV und Radverkehr“. Gruppe 3 fokussiert sich auf die Themen „MIV/Parken und ÖPNV“. Gruppe 4 setzt sich mit den Themen „Fußverkehr/Aufenthaltsqualität und MIV/Parken“ auseinander. Die Ergebnisse wurden sortiert nach den verschiedenen Themen auf digitalen *Conceptboards* festgehalten. Die entsprechenden Darstellungen der Ergebnisse finden sich im Downloadbereich. Anschließend an die Kleingruppenarbeit werden die zentralen Ergebnisse für die einzelnen Themenbereiche im Plenum zusammengefasst.

Thema 1 – „Fußverkehr & Aufenthaltsqualität“

Stärken

- Aufenthaltsqualität
- Parklets
- Mini Parks
- Tempo 30
- Kurze Wege
- ÖV-Erreichbarkeit

Schwächen

- MIV senkt die Aufenthaltsqualität
- Zueparkte Ecken
- Schlechte Leitsysteme für Seh-Behinderte
- Poser-Problematik
- Ring als Zugangsbarriere gerade für Fußgänger
- Ungünstige Ampelschaltungen
- Konflikte an Haltestellen zwischen Fußgängern und Radfahrern

Ideen/Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen:

- Parklets dauerhaft umsetzen
- In der Südtangente eine Fahrspur umwidmen für Rad- und Fußverkehr
- Lindenhofbrücke (Überführung westlich des Hauptbahnhofs) gestalterisch aufwerten und Rampen verbessern
- Verbesserung der Schulwege
- Stärkere Begrünung von Fußwegen, Einbindung von Wasserelementen zur Verbesserung des Kleinklimas
- Anlieferungszonen in der Fressgasse schaffen
- Rad- und Fußverkehr im Kurpfalzkeisel besser organisieren
- Superblocks in den Quadraten einrichten, die intern verkehrsberuhigt sind
- Durch Markierungen auf möglichen Radverkehr in freigegebenen Einbahnstraßen hinweisen
- Quartiersgaragen einrichten
- Die Tunnel gestalterisch aufwerten und eine weitere Verbindung Richtung Lindenhof schaffen
- Bordsteine sind häufig nicht (ausreichend) abgesenkt, Poller stellen Hindernisse besonders für Behinderte dar
- Digitale Innovationen für den Ersatz von Pollern erproben

Organisatorische Maßnahmen

- Klare Regeln z.B. für das Parken definieren und die Einhaltung der Regeln konsequent überwachen
- Häufiger Tempo 30 einrichten und die Einhaltung der Geschwindigkeit konsequent überwachen
- Ampelschaltungen für Fußgänger optimieren, am Ring müssen teilweise 2 Grünphasen des Autoverkehrs abgewartet werden
- Transitverkehr auf dem Ring reduzieren
- Nachts in den Quadraten nur Anwohnerverkehr zulassen, um Poser-Verkehre zu unterbinden
- Mit Einbahnstraßenregelungen Platz für Parkflächen schaffen
- Parkausweise auf 1 PKW pro Haushalt reduzieren
- Kosten für Anwohnerparken erhöhen, damit in den Parkhäusern geparkt wird.
- Alternative Mobilitätsangebote wie z.B. Car-Sharing stärken
- Kommunikation der verkehrlichen Maßnahmen verbessern
- Das Parken auf den Ring fokussieren und in den Quadraten keine PKW mehr zulassen

Charaktereigenschaften

- Quadrate bilden eine gute Grundstruktur
- Kurze Wege
- Aufenthaltsqualität
- Viel PKW-Verkehr

Thema 2 – „Fahrradverkehr“

Insgesamt gibt es eine umfangreiche Sammlung vor allem von Defiziten und Schwächen, die räumlich sehr kleinteilig verortet wurden – sie sind im Anhang enthalten. Die hier vorgenommene Zusammenfassung bezieht sich auf die diskutierten Themenbereiche und nennt konkrete Raumbezüge nur beispielhaft.

Stärken

- Eine gute durchgängige Radwegebeschilderung, der Einstieg in Bau von Radschnellwegen, der Ausbau des Radweges in der Bismarckstraße und die Fahrradstraße in Verlängerung der Jungbuschstr(G7/H7).
- Positiv ist außerdem, dass fast alle Nebenstraßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 aufweisen
- Dass für eine lebenswerte Stadt die Förderung und der Ausbau des Fahrradverkehrs benötigt werden und dies von der Stadt Mannheim begonnen wird umzusetzen.

Schwächen/ Defizite

- Abstellanlagen: es gibt im gesamten Teilraum zu wenig sichere und wettergeschützte Abstellanlagen (z.B. Schwetzingen Stadt) sowie zu wenige an Schulen, Krankenhäusern und Behördengebäuden
- Sicherheit: Parkende Fahrzeuge auf Radwegen (z.B. Speyerer Str.), zu enge Radwege, häufig zu kleine Verkehrsinseln und die Gestaltung von Kreuzungen sind aus Sicherheitsaspekten für Radfahrende nicht ausreichend.
Zusätzlich wird der Mindestabstand zu Radfahrenden (1,5 m) häufig nicht eingehalten (z.B. Q 1) und nicht kontrolliert.
Auch zu wenige Kontrollen von auf Radwegen parkenden Fahrzeugen (inkl. Lieferverkehr) werden bemängelt.
- Ampelschaltungen: Die Ampelphasen sind teilweise nicht auf Radfahrende ausgerichtet (z.B. Schubertstr.) – häufig findet eine Bevorzugung des MIV statt und eine Grüne Welle für den Radverkehr fehlt.
- Radverkehrsanlage: es gibt keine reinen Fahrradstraßen auf denen kein MIV zugelassen ist, zu wenig Modalfilter (Durchfahrtssperren) und häufig einen schlechten Zustand der Wege in den Wohnstraßen sowie keine „Fahrradzonen“.
- Zusätzlich wird das Baustellenmanagement kritisiert, denn teilweise enden Radwege aufgrund von Baustellen abrupt.
- Konzept: Der Radverkehr ist überwiegend auf das Zentrum ausgerichtet. Es fehlt an Konzepten für die Stadtbezirke und Verbindungen zwischen Stadtbezirken (dies bezieht sich auf die gesamte Stadt).
- Intuitive Radwegführung: Es wird bemängelt, dass die Führung und Kennzeichnung von Radwegen teilweise nicht intuitiv ist und dies den Umstieg auf das Fahrrad erschwert.

Ideen/ Maßnahmen

- Radwege: generelle Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr, Fahrradstraßen und Fahrachsen zwischen den Stadtteilen, tangentielle Verbindungen und Fahrradspuren an den Hauptverkehrsstraßen (überall dort, wo 2 Spuren für den MIV existieren)
Für die Quadrate werden 2 Ost-West und 2 Nord-Süd-Achsen für den Radverkehr mit entsprechenden Ampelschaltungen vorgeschlagen. Ergänzt soll eine Innenstadt-Umgehungs-Radstraße errichtet werden.
Insgesamt breitere Radwege, da der Anteil von Lastenrädern zunimmt.

- Sicherheit: Die Trennung von Rad- und Fußwegen sowie eine bauliche Trennung zu den Straßen durch den „Frankfurter Hut“ oder protected bikelines, eine durchgängige Kennzeichnung von Radwegen und Kreuzungsbereichen erhöhen die Sicherheit für Radfahrende (auch für Kinder) und erleichtern das Umsteigen.
- Die Ampelschaltungen sollen stärker auf Radfahrende ausgerichtet werden mit einer generellen Frühschaltung (1 Sekunde) für Radfahrende und einer besseren Abstimmung von Ampelphasen auf die Geschwindigkeit von Radfahrenden.
- Radabstellanlagen: es sollen mehr sichere und überdachte Radabstellanlagen (vor allem auch für Pendler) errichtet werden.
- MIV/Rad: Einzelne Straßen (z.B. Fressgasse) für den MIV sperren. Entschärfung von Konflikten zwischen Pkw und Rad durch Geschwindigkeitsreduzierung für PKW (z.B. Seckenheimer Str.) sowie stärkere Kontrolle und Sanktionen von Gehwegparken
Haltebuchten für Lieferfahrzeuge einrichten, damit z.B. Radwege frei bleiben.
- MIV: Quartiersgaragen (Beispiel Toulon) einführen, dies führt zu einer Reduzierung des Straßenparkens
- Kampagne: Informationskampagne für Fahrradstraßen und Dooring-Gefahren starten.
- Sonstiges: Dienstfahrräder für Polizei und Vorgabe eine Quote für Anteil geradelter Einsätze

Abschließend haben die Teilnehmenden Schlagworte und Beispiele für ein **Mobilitätsbild** für das Jahr 2035 entworfen: breite, sichere und schnelle Radwege (zwischen den Stadtteilen und über die Stadtgrenzen hinaus), leiser, grüner und eine Stadt mit hoher Aufenthaltsqualität durch weniger MIV und weniger Parkplätze; soziale Mobilität, die nicht ausgrenzt. Weitere Ideen sind eine City Maut, eine autofreie Innenstadt, Sperrung der Quadrate außer für Anwohner oder Schrifttempo in den Quadraten (s. Barcelona), der permanente Parking Day oder das Bild von Amsterdam mit einer eindeutigen Rad-Priorisierung.

Thema 3 – „MIV & Parken“

Stärken

Als Stärken der Kernstadt bzgl. des MIV und Parken werden benannt:

- Die B 36 als entlastendes Element im Straßennetz
- Das großzügige Angebot an Parkhäusern/ Tiefgaragen (Bestand und im Bau)

Schwächen

Bei der Diskussion der Schwächen werden einerseits Schwächen für MIV und Parken benannt, andererseits aber auch negative Wirkungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs diskutiert. Insbesondere sind zu benennen;

- Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr in den Quadraten
- Fehlende Entlastung der Innenstadt (dritte Rheinbrücke, fehlende „Westtangente“)
- Zu wenig Parkplätze für Bewohner, die keinen privaten Stellplatz haben (u.a. Wartelisten bei Dauerstellplätzen, fehlende Parkplätze in Jungbusch)
- Unzureichendes Parkleitsystem
- Kein übergreifendes P+R-System (z.B. mit Einbeziehung von Ludwigshafen)
- Probleme mit Posern („Spazierfahrten“)

- Autobahnähnlicher Charakter des Ringes
- Zu wenig (Abstell-) Platz für Lastenräder und für E-Roller, dadurch teilweise Beeinträchtigung der Gehwege
- Gehwegparken als großes Ärgernis mit Beeinträchtigung von Rollstuhlfahrern und Kinderwagen
- Nah des Zentrums gelegenes Industrie- und Hafengebiet induziert hohe Verkehrsbelastungen
- Verkehrsversuch Innenstadt erhöht die Belastungen auf dem Ring
- Weitere Schwächen: „gruselige“ Haltestelle Dalbergstraße im Jungbusch, zu kurze Freigabezeiten an LSA für Fußgänger, Kreuzungen durch parkende Fahrzeuge teils nicht einsehbar, Parksuchverkehr blockiert Ausfahrt aus Tiefgarage K1

Ideen/Maßnahmen

Die Ideen/Maßnahmen nehmen in weiten Teilen die genannten Schwächen auf. Es werden z.B. folgende Punkte angesprochen:

Schwerpunkt Straßennetz

- Quadrate für den Autoverkehr sperren (außer Bewohner)
- Kontroverse Diskussion autofreie Innenstadt gegen die komplette Sperrung
- Verkehre aus der Innenstadt schneller abführen/ kurzer Zugang (vom Ring) zu den Parkhäusern
- Versenkbare Poller als Sperrelemente (auch für Seitenstraßen der Breiten Straße)
- Bau der Westtangente und damit im Zusammenhang Umgestaltung Park- und Luisenring
- Autonomes Fahren mit berücksichtigen
- Einführung City-Maut zur Entlastung der Kernstadt
- Einbahnstraßensysteme wie in Barcelona einführen („Superblocks“)

Schwerpunkt ruhender Verkehr

- Verpflichtung zur Nutzung vorhandener privater Garagen zur Entlastung des öffentlichen Raumes
- Pflicht zur „Weitergabe“ nicht genutzten eigenen Parkraumes
- Anreize zur verstärkten Nutzung der eigenen Stellplätze setzen (z.B. durch Förderung von Ladepunkten für Elektro-Pkw im privaten Bereich)
- Einführung mehr Anwohnerparken, mehr Anwohnerparken in den Parkhäusern/ Tiefgaragen
- Ausbau Park&Ride
- Straßenparken nur für Bewohner, Gäste in den Tiefgaragen/ Parkhäusern konzentrieren
- Durchgehende Parkraumbewirtschaftung und ständige Kontrolle
- Erhöhung der Kosten für das Bewohnerparken
- Neue Technologien einsetzen (Stellplätze markieren, Einzelstellplatzdetektion, in Navigation integrieren)
- Parkflächen im Hafen für Jungbusch-Besucher anlegen

Sonstige Vorschläge

- Fährverkehr für Schwerlastverkehr zwischen Autobahn und Häfen einführen
- Attraktive Sharing Angebote schaffen, um öffentlichen Raum zu entlasten
- Mehr umweltfreundlichen Lieferverkehr organisieren (Lastenräder und Alternativen)
- Ringschluss Straßenbahn Schloss – Parkring – Luisenring
- Verbindung Straßenbahn Linie 3 und Linie 1

- Maßnahmen zur Freihaltung der Kreuzungsbereiche vom ruhenden Verkehr (Poller unter Beachtung Barrierefreiheit)
- Mehr shares-space

Charaktereigenschaften

Für die Innenstadt wird die „Welt des rechten Winkels“ als prägnantes Merkmal benannt. Gesamtstädtische wird auf die kulturelle Bedeutung des Autos in Mannheim und die Motivationen zur Autonutzung verwiesen.

Thema 4 – „ÖPNV“

Generell wird die Qualität des ÖPNV in der Kernstadt als gut eingeschätzt. Gelobt wird auch der eingeführte e-Tarif als gute Möglichkeit, um auch Kurzstrecken preislich attraktiv im ÖPNV zu fahren. Dass die Fahrradmitnahme generell (außer zwischen 6–9 Uhr) gestattet ist, wird ebenso positiv gesehen.

Schwächen

Im Zentrum der Kritik standen folgende wesentliche Themen:

- Die Stadtbahn weist in den Quadraten eine niedrige Reisegeschwindigkeit sowie eine zu hohe Auslastung auf. Weiterhin blockieren mitgenommene Fahrräder Platz für Rollstuhlfahrer in den Stadtbahnen. Auch die perspektivisch höhere Anzahl an Rollatoren, Kinderwägen, etc. muss im Gesamtkonzept mitgedacht werden.
- In Bezug auf die Fahrgastinformation wurde eine verzögerte Reaktion der Anzeigetafeln bei Störungen festgestellt. Weiterhin existiert eine zu hohe Vielzahl an Fahrplanauskunfts-Apps, die jeweils alle einzelnen Schwächen aufweisen.
- In Frage gestellt wurde die nur gelb-blinkende Absicherung an Querungsstellen der Stadtbahn. Im Vergleich mit den Rot-Grün-Ampeln der Straßenquerungen sorgt dies für verminderte Aufmerksamkeit.
- Die Abrufquote des Jobtickets erscheint noch zu niedrig – und die vermutete Zugangsschwelle (Mindestanzahl Arbeitnehmer*innen) diesbezüglich zu hoch.

Ideen/Maßnahmen

Im Hinblick auf das zukünftige Netz des ÖPNV wurde der Ringschluss in der Innenstadt vorgeschlagen. Weiterhin wurden die Einsatzmöglichkeiten einer Seilbahn für Tangentialverkehre oder als Rheinquerung diskutiert. Der Ausbau der Verbindung in Richtung Südosten (Brühl/Ketsch/Schwetzingen) sollte stärker in den Fokus genommen werden. Auch das Nachtverkehrsangebot sollte werktags gestärkt werden. Die Gestaltung der Innenräume der Stadtbahnen war Gegenstand einiger Vorschläge. So wurde zur Stärkung der Fahrradmitnahme ein Gepäckbereich in oder ein Gepäckwagen an der Stadtbahn diskutiert. Ebenso wurden verbesserte Ablagen genannt. Auch ein WLAN-Angebot in Bussen und Bahnen wurde zur Frage gestellt.

Neben dem Ausbau von ausreichenden und komfortablen Radabstellanlagen (in unmittelbarer Nähe zu Haltestellen – als verkehrsmittelübergreifende Verknüpfungspunkte) sollte auch das Leihradsystem stadtweit ausgebaut werden.

Weitere Diskussionspunkte:

- aktives Marketing-Konzept besonders bei Baumaßnahmen (um durch Stau Gefrusteten eine Alternative zu bieten)
- Diskussion des Preisniveaus der ÖPNV-Tickets in Mannheim

5. Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt Herr Glatthaar zwei Fragen an Frau Kleemann aus dem Fachbereich für Geoinformation und Stadtplanung:

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

Frau Kleemann betont, dass sich bei der Beteiligung gezeigt hat, dass die Teilnehmer*innen sehr visionär gedacht hätten und der Masterplan Mobilität dafür genau das richtige sei. Es zeigte sich, dass sich bei der Veranstaltung am 24.06.2021 die Teilnehmer*innen sehr rege beteiligt haben und dabei den Blick auf die großen Themen gerichtet haben.

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 voraussichtlich für den Zeitraum 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, IVAS, orange edge und vcdb