

# Protokoll Stadtteilforum Süd

## Masterplan Mobilität 2035 am 25.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 25. 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 41 Teilnehmenden herzlich zum **Stadtteilforum Süd (Seckenheim, Friedrichsfeld, Rheinau, Neckarau, Neuostheim/ Neuhermsheim) 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 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 (bis zum 30. Juni 2021).

## 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 Süd** (s. Präsentation unter Downloads: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>

*Verständnisfragen/Kommentare:*

- Gibt es auch Vergleichswerte zum Radnetz in anderen Städten?  
Hier liegen leider keine numerischen Daten vor, allerdings befindet sich Mannheim in einer ähnlichen Situation wie viele andere deutsche Städte, da diese häufig Anlagen von vor 30/ 40 Jahren haben, die den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen und heute auch nicht so gebaut werden würden. Diese Defizite müssen nun sukzessive abgebaut werden.
- Wie hoch ist der Anteil der Kfz-Nutzer bei den Pendlern?  
Hierzu liegen aktuell noch keine Daten vor. Die Region hat parallel zum Masterplan Mannheim hat ein Verkehrsmodell in Auftrag gegeben, bei dem aufgrund stadtstruktureller Kennwerte das Verkehrsaufkommen berechnet wird. Dies hat das Ziel, für bestimmte Zwecke und Relationen den Modal Split auszuwerten. Bisher kennen wir nur den Modal Split des Quell- und Zielverkehrs der Mannheimer zu denen auch die Auspendler gehören. Hier zeigt sich, dass die Nutzung des Kfz bei über 50 % liegt.

## 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 sor-

tiert 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*

- Gute ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt

### *Schwächen*

- Unklare Parkregelungen bzw. fehlende Parkraumüberwachung. Gehwege werden stellenweise als Parkflächen genutzt, Kurvenbereiche zugesperrt und bestehende Parkregelungen missachtet
- Lärmproblematik: Fluglärm durch Linien- und Hobbyflieger, Straßenlärm durch BAB und Hauptstraße sowie Schießlärm durch Schützenverein
- Unsichere Schulwege
- Fehlende Temporeduzierung an den Hauptstraßen
- Enge Gehwege (Problematik wird durch das Parken auf den Gehwegen katalysiert)
- Bepflanzungsdefizit im öffentlichen Raum
- Fehlende Barrierefreiheit prägender Stadtteilbereiche (Pfungstberg, Rheinauer See)
- Mangelnde Fußverbindungen im Stadtteil
- Fehlende Querungsmöglichkeiten Rheingoldstraße
- Organisation des Lieferverkehrs im Straßenraum
- Car-Sharing Angebot zu niedrig
- Stellplatzschlüssel in Neuhermsheim zu gering
- Hohe Flächenversiegelung im Stadtteil Neuhermsheim (fehlender Schatten)

### *Ideen/Maßnahmen*

#### Bauliche Maßnahmen:

- Schaffung neuer, attraktiver Stadträume und Schutz bereits bestehender Orte mit Aufenthaltsqualität
- Grünflächen in Neckarau und Mannheim Süd sowie den Rathausplatz neugestalten bzw. aufwerten und entsiegeln
- Ampelschaltungen bedarfsorientiert überarbeiten
- Shared Spaces und verkehrsberuhigte Bereiche im Stadtteil etablieren
- Querungsmöglichkeiten im Bereich Marktplatz (Rheinau) schaffen

#### Organisatorische Maßnahmen:

- Klare Regeln z.B. für das Parken definieren und die Einhaltung der Regeln konsequent überwachen. Öffentliche Parkflächen kostenpflichtig machen
- Berücksichtigung schutzbedürftiger Personen im öffentlichen Raum (Menschen mit Behinderung, Menschen mit Kinderwagen und alten Personen)
- Attraktive Schulwegpläne
- Private Parkflächen von Geschäften nachts öffentlich nutzbar machen
- Funktionierende Lieferverkehrskonzept
- Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs in der Planung

- Förderung und Umgestaltung wichtiger Fußverkehrsverbindungen (auch im Zentrum)
- Alternativen zum MIV (bspw. P + R) subventionieren und fördern.

### *Charaktereigenschaften*

- Durch den motorisierten Individualverkehr geprägt
- Schlechte Fußverkehrsverbindungen
- Marktplätze prägen die Stadtteile
- Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und einer Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs

## **Thema 2 – „Fahrradverkehr“**

### *Stärken*

Die Gruppe findet zahlreiche Punkte, die bezogen auf den Radverkehr als angenehm und positiv eingeschätzt werden. Grundsätzlich scheint die Verbindung in die Innenstadt von Neckarau aus gut bewertet zu werden, sowohl die Steubenstraße als auch der Europa-Radweg durch den Waldpark. Von Seckenheim kann man gut am Neckar bis in die Stadt fahren und von Friedrichsfeld gut die Wege über die Felder in die Innenstadt nutzen. Das System der Fahrradstraßen wird positiv wahrgenommen (Casterfeldstraße, Luisenstraße (in Umsetzung)). Desweiteren werden das Nextbike-Angebot und geöffnete Einbahnstraßen positiv erwähnt.

### *Schwächen*

Bei der Sammlung von Schwächen werden vor allem mangelhafte Verbindungen zwischen den südlichen Stadtteilen und in die Innenstadt benannt. V.a. die Verbindung in den Mannheimer Osten über den Neckar werden kritisiert. Weitere genannte Verbindung sind: Wege zur Wilhelm-Wundt-Straße/ Bach-Gymnasium, nicht barrierefreier Voltasteg (Anmerkung: aktuell ersatzloser Abriss geplant), Verbindungen Friedrichsfeld zu angrenzenden Ortsteilen, Übergang Lindenhof – Speyrer Straße, Verbindung Niederfeld Europaradweg, Verbindung Rheinau-Neckarau als Angsträum). Nach Ansicht der Teilnehmer fehlt es in der Stadt an einem Konzept zum Radwegenetz.

Länger wird in der Gruppe über die Rheingoldstraße in Neckarau diskutiert. Sie ist eine wichtige Verbindung zum Strandbad, Rhein und Radwegen entlang des Rheins ins Zentrum. Die Schutzstreifen verleiten Fahrzeugführer Radfahrende mit zu geringen Abständen zu überholen. Die Straße bietet auch keine ausreichende Breite, um die Sicherheitsabstände einzuhalten. Westlich des Kreisverkehrs, wo keine Schutzstreifen mehr bestehen, fahren Kfz zu schnell und überholen Radfahrende riskant. Hier wird mehr Rücksicht eingefordert.

Schmale Radwege und ein schlechter Zustand der Straßen und Radwege wird ebenfalls an mehreren Stellen angesprochen (z.B. Neuhermsheim, B37 Wilhelm-Varnholt-Allee, Karlsplatz Rheinau, Floßwörthstraße, Rheindamm, Promenadenweg, Friedrichsfelder Weg, Stephanienufer).

Die Teilnehmenden berichten über Hindernisse auf den Radwegen, wie geparkte Fahrzeuge, Elterntaxis und E-Scooter. Konkret werden folgende Punkte ergänzend als Defizitstellen benannt:

- Seckenheim/Ilvesheim Richtung Rheinau schwierig wegen parkenden Autos und Buslinie
- Zähringerstraße (Schulweg) Querung Kloppenheimer Straße und Offenburger Straße - Autos parken an den Ecken - keine Einsicht - vor allem Kinder hier unterwegs
- Weg am Neckar in Richtung Innenstadt, zu schmal, muss häufiger zurückgeschnitten werden
- Seckenheimer Hauptstraße zum Radfahren ungeeignet, Konflikt mit Schienen, Haltestelle Seckenheim Rathaus ist radfahr-ungeeignet, bzw. für schwache Verkehrsteilnehmer schwierig
- Fahrradstraße Mönchwörthstraße wird als Alternative zur Neckarauer Straße auch vom MIV genutzt
- Knoten Neuostheim (OEG) / Will-Sohl-Straße
- Feldbergstraße bei der Sonnigen Au, Gitter bremst den RV aus
- zugeparkte Straßen/Gehwege in Friedrichsfeld
- Friedrichsfeld Vogesenstraße: Bus kommt entgegen und man muss absteigen, fehlende Fahrradständer, Kurve am S-Bahnhof Friedrichsfeld Süd gefährlich

### *Ideen/Maßnahmen*

Die Ideen/Maßnahmen nehmen in weiten Teilen die genannten Schwächen auf. Es werden z.B. zahlreiche Ideen für künftige Fahrradstraßen genannt:

- Zähringer Straße
- Karlsruher Straße
- Paul-Martin-Ufer (mit Sanierung), Radverkehr auf Neckardamm weiter zulassen
- Stärkung Fahrradstraße Mönchwörthstraße durch Unterbindung Durchgangsverkehr (Diagonalsperren)

Es wird allgemein der Bedarf gesehen, Raum zugunsten des Rades umzuverteilen. Zur Mobilitätswende werden nach Ansicht der Teilnehmer nicht nur bedarfsgerechte, sondern besonders attraktive Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Dazu soll auch ein weiterer Ausbau von Tempo 30 im Stadtgebiet beitragen. Zu mehreren Themen sind von den Teilnehmern aus Ideen für eine bessere Regeleinhaltung eingebracht worden (Ahndung Falschparker, Öffentlichkeitsarbeit für Einhaltung Überholabstände, Geschwindigkeitskontrollen Rheingoldstraße).

Als weitere ortskonkrete Vorschläge werden genannt:

- Tempo 30 Kurve Südbahnhof Friedrichsfeld
- Neckarau/Neuostheim: Wiederherstellung der Radverbindung barrierefreier Voltasteg
- Alteichwald: Sanierung des Rothlochweges /Eichhörchenweg und weiter bis Grenzhöfer Weg schließt eine Lücke für Pendler zwischen MA-Süd und Heidelberg
- Neckarau: Rheingoldstraße: Mischverkehr (z.B. mit Tempo 20) oder Fahrradsraße statt schmaler Schutzstreifen
- Ausbau Alter Mannheimer Weg zwischen Neuostheim und Seckenheim
- Neckarau: Radweg Rottfeldstraße verbessern (nicht benutzungspflichtig , da in Tempo 30 Zone)
- Seckenheim: bessere Umfahrung der Haltestelle Seckenheim-Rathaus
- Neuostheim: Carlo-Schmid-Brücke, Oberstromseite: Rampe in der Böschung zur Anbindung der Will-Sohl-Straße

- Promenadenweg gute Verbindung, wenn saniert
- Neuostheim: Anbindung Will-Sohl-Straße - neben Gleisen - zur Xaver-Fuhr-Straße
- Querungshilfe oder Bedarfsampel über L542 am Ortsrand Seckenheim (Suebenhemer Straße) zum Anschluss der neuen Neckarbrücke

### *Charaktereigenschaften*

Der Radverkehr im Mannheimer Süden wird von den Teilnehmern als verbesserungsbedürftig, Ausbaufähig und mit Luft nach oben charakterisiert.

### *Anmerkungen und Nachfragen:*

- Wenn 2035 das Ziel ist, sollte ein Gesamtkonzept für den Radverkehr entwickelt werden. Hier ist noch sehr viel Bedarf. Wie komme ich von Ort zu Ort, durch die Orte durch und wie lege ich größere Entfernungen zurück. Das Fahrrad ist ein sehr wichtiges Verkehrsmittel und dabei gibt es noch einen großen Bedarf.

## **Thema 3 – „MIV & Parken“**

### *Stärken*

Positiv hervorgehoben wurden die Carsharing-Stationen, die es bereits an einigen Stellen im Süden gibt.

### *Schwächen*

- Parken: insgesamt ist der Stadtteil Neckarau sehr stark überparkt. Für Quartiersgaragen gibt es keinen Platz – jedoch ein GBG-Parkhaus in Rheinau, das stärker genutzt werden könnte.
- Barrierefreie Mobilität: unter Hinweis auf die Bedeutung von Gehwegen für Personen mit Seheinschränkungen wurden Konflikte mit parkenden Autos (Schrammen) bemängelt.
- Verkehrsbelastung: Die Neckarauer Str. ist sehr stark belastet (Durchgangsverkehr). Dass hier ein Alten- und Pflegeheim gebaut wurde wird im Sinne der Umweltgerechtigkeit als falscher Standort beschrieben
- Verkehrswege: Insgesamt wurde bemängelt, dass fehlende Verbindungen für vor allem den Radverkehr vorhanden sind (Nord-Süd-Verbindung = Innenstadt – Lindenhof – Rheinau)
- Carsharing: in Rheinau-Süd, Neuostheim gibt es kein Carsharing Angebot.

### *Ideen/Maßnahmen*

- Parken
  - Eine Ausweitung von Anwohnerparken,  
Hinweis: dies ist nur dann eine Lösung, wenn der Parkdruck durch „Auswärtige“ verursacht wird und hilft bei durch Bewohner\*innen überparkte Quartiere nicht.
  - stärkere Parkraumbewirtschaftung sowie
  - eine Beschränkung auf ein Kfz je Haushalt soll geprüft werden. Bei einer Verknappung von Parkraum muss auch berücksichtigt werden, dass Haushalte mit geringem Einkommen tw. auf ein Kfz angewiesen sind (soziale Dimension).

Es sollte geprüft werden, ob Kfz-Besitzer auch zum Nachweise eines Stellplatzes verpflichtet werden können – dies nicht nur im Rahmen der Stellplatzsatzung bei Neubauten.

- Geschwindigkeit: Als Regelgeschwindigkeit wird Tempo 30 für alle Straßen vorgeschlagen.
- Mobilitätsalternativen: Carsharing oder andere gemeinschaftliche Nutzungsformen sollen unterstützt werden. Parallel soll eine Angebotsverbesserung im ÖPNV und Radverkehr erfolgen, um alternative Mobilitätsformen attraktiver zu machen. Hierzu kann auch ein 365 €-Ticket gehören.
- Eine neue Verbindung für Fuß- und Radverkehr soll in Rheinau Süd (über die Bahn) errichtet werden.

#### *positive Beispiele/ Anmerkungen*

- Positiv hervorgehoben wird Niederfeld, dort gibt es zwei Grünzüge, die MIV-frei verbunden sind.
- Die Umgestaltung der Innenstadt von Karlsruhe wird hervorgehoben.
- Es wurde die Hoffnung geäußert, dass autonome Fahrzeuge künftig ein ergänzendes Mobilitätsangebote machen werden und dies im Vergleich zu Taxifahrten deutlich günstiger ist, da „der Fahrer“ wegfällt. Dies ist kein Modell für Hauptverkehrsströme aber für die kleinteiligere Erschließung.

#### *Anmerkungen und Nachfragen*

- Insgesamt waren sich die Teilnehmenden einig, dass der Anteil des Kfz-Verkehrs (und der Wege) verringert werden muss und es gleichzeitig notwendigen Kfz-Verkehr gibt (Berufspendler ins Umland mit schlechter ÖPNV-Anbindung, Handwerk, Gewerbe,...)
- Autonomes Fahren: es wird die Hoffnung geäußert, dass autonome Fahrzeuge künftig eine Mobilitätsalternative werden, die günstiger sind als bisherige Taxifahrten, da „der Fahrer“ wegfällt.
- Gehwegparken: Es gibt die Aufforderung von Land und Regierungspräsidium, das Gehwegparken neu zu ordnen. Dies muss für alle Straßenräume erfolgen. Derzeit wird dies in der Innenstadt geprüft.
- Pkw-Besitz und Anzahl Parkflächen: Es gibt Daten über die Anzahl privat zugelassener Pkws, jedoch nicht von Firmenwagen. Auch liegen Daten für die Anzahl an Bewohnerparkausweisen in den einzelnen Abschnitten vor. Eine genaue Anzahl an Parkflächen (Stellplätzen) im öffentlichen Raum gibt es in der Gesamtstadt bzw. den Stadtbezirken nicht.
- Repräsentative Umfragen: es wird nachgefragt, ob es repräsentative Umfragen zur Änderung der Verkehrsmittelwahl gibt? Dies wird als ergänzender Baustein vorgeschlagen.
- Ziele Masterplan Mobilität 2035: es wird erläutert, dass die Maßnahmen auch im Hinblick auf CO<sub>2</sub>-Einsparungen bewertet werden. Hierzu werden auch Erreichbarkeitsanalysen durch das Verkehrsmodelle erstellt.
- Statussymbol Kfz: es wird angeregt zu untersuchen, welche Rolle das Kfz als Statussymbol spielt.

Firmenwagen: es wird angeregt, die Firmenwagen-Regelungen abzuschaffen. Hierfür ist der Bund zuständig, aber auch Unternehmen können alternative Mobilitätsangebote stärker bewerben.

## Thema 4 – „ÖPNV“

### *Stärken*

Die Anbindung von Seckenheim an die Innenstadt und die generell hohe Anzahl von S-Bahnhöfen in Mannheim Süd werden gelobt. Der fips wird als gutes Produkt zur verträglichen Erschließung von Wohngebieten gesehen.

### *Schwächen*

Im Zentrum der Kritik standen folgende wesentliche Themen:

- Ausgestaltung der S-Bahnhöfe Seckenheim, Neckarau und Edingen/Neckarhausen: Hier werden fehlende Sauberkeit, fehlende Barrierefreiheit und gefühlte Unsicherheit bemängelt.
- Anschlüsse an den S-Bahnhöfen Seckenheim und Friedrichsfeld-Süd: Während in Seckenheim die Fußwege zur Bushaltestelle Hochstätt als unzumutbar eingeschätzt werden, sind am S-Bhf. Friedrichsfeld-Süd die Anschlüsse zu den als Ringbusverkehr fahrenden Buslinien wenig ausgeprägt (besonders zur Anbindung des Gewerbegebiets).
- In der Ortslage Seckenheim wird fehlende Sauberkeit und fehlender Regenschutz an der Hst. Seckenheim, Rathaus kritisiert. Weiterhin stellen die Gleise in der Seckenheimer Hauptstraße eine Sturzgefahr für Radfahrer dar.
- Fehlende Tangentialverbindungen, z. B. zwischen Friedrichsfeld und Schwetzingen oder Rheinau Süd und Heidelberg resultieren auch in Mannheim in Fahrzeiten, die teils über einer Stunde liegen.
- Der zu langsame barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen sowie die Herstellung von akustischen Informationen an den dynamischen Anzeigen (DFI) werden bemängelt. Es wird darauf hingewiesen, dass bei dem Einsatz von Subunternehmen im Busbetrieb manchmal die Rampen im Fahrzeug nicht funktionieren.
- Es wird auf das Spannungsfeld zwischen guter ÖPNV-Bedienung und der Belastung der unmittelbar am Beispiel der innerörtlichen Straßen in Seckenheim hingewiesen.

### *Ideen/Maßnahmen*

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

Im Thema der Feinerschließung durch den Bus werden folgende Ansätze diskutiert:

- Einsatz von schmaleren Bussen
- Ausweitung des fips auch in die Tagesstunden
- Neukonzeption der Feinerschließung

Als konkrete Idee für eine Tangentialverbindung wird eine Stadtbahnachse über den S-Bhf.-Neckarau zum Seckenheimer S-Bhf. vorgeschlagen.

Weiterhin wurden bessere, ganztägige und verlässlichere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Stadtbahnen gefordert.

Auf der Seckenheimer Hauptstraße wird der Einsatz von Gummipuffern an den Gleisen gefordert.

#### *Weitere Diskussionspunkte*

- Lässt sich der fips in die App des RNV integrieren?
- Preisgestaltung des ÖPNV überdenken – ÖPNV muss billiger sein als Auto fahren
- Wie können wir eigentlich die Kapazität im Mannheimer ÖPNV erhöhen?
- Barrierefreiheit ist für eine große Zielgruppe sehr wichtig!
- Was sagt der S-Bahn-Vertrag zur Ausstattung der S-Bahn-Haltepunkte?
- Wie gut ist die Fahrradmitnahme in den neuen Stadtbahnen?

## **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?*

Heute war schon im Vorfeld spannend, dass Mannheim Süd das größte räumliche Gebiet dargestellt mit vielen verschiedenen Stadtteilen. Frau Kleemann freut sich, dass auch trotz der räumlichen Bandbreite ein gemeinsamer Nenner gefunden wurden und gemeinsam diskutiert werden konnte. An den Rändern der Stadt zeigt sich, dass die Stadt Mannheim sich zwar immer als Gesamtstadt sieht, aber die Stadtteile am Rand auch nochmal darauf hinweisen, heute vor allem Rheinau-Süd, dass auch die Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus sehr wichtig sind, Es ist also wichtig auch das Umland verkehrlich einzubinden.

### *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>

Anmerkung:

- Es kam die Frage auf, ob es wirklich erst nächstes Jahr mit dem Prozess weitergehen würde und es wurde betont, dass ein schnelles Vorgehen wichtig sei.

Frau Kleemann erläutert, dass es nächstes Jahr mit den Stadtteilforen weitergeht, aber es auch noch andere Beteiligungsformate geben wird. So gibt es bspw. die Onlinebeteiligung und auf der Homepage werden immer die aktuellen Beteiligungsmöglichkeiten angezeigt. Parallel zu der Beteiligung wird auch das Verkehrsmodell entwickelt, um Erreichbarkeitsanalysen zu machen und Szenarien zu entwickeln und somit die Maßnahmen zu überprüfen und zu schauen, ob die Ziele damit erreicht werden.

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, vcdb