



STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Nord
am 18.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









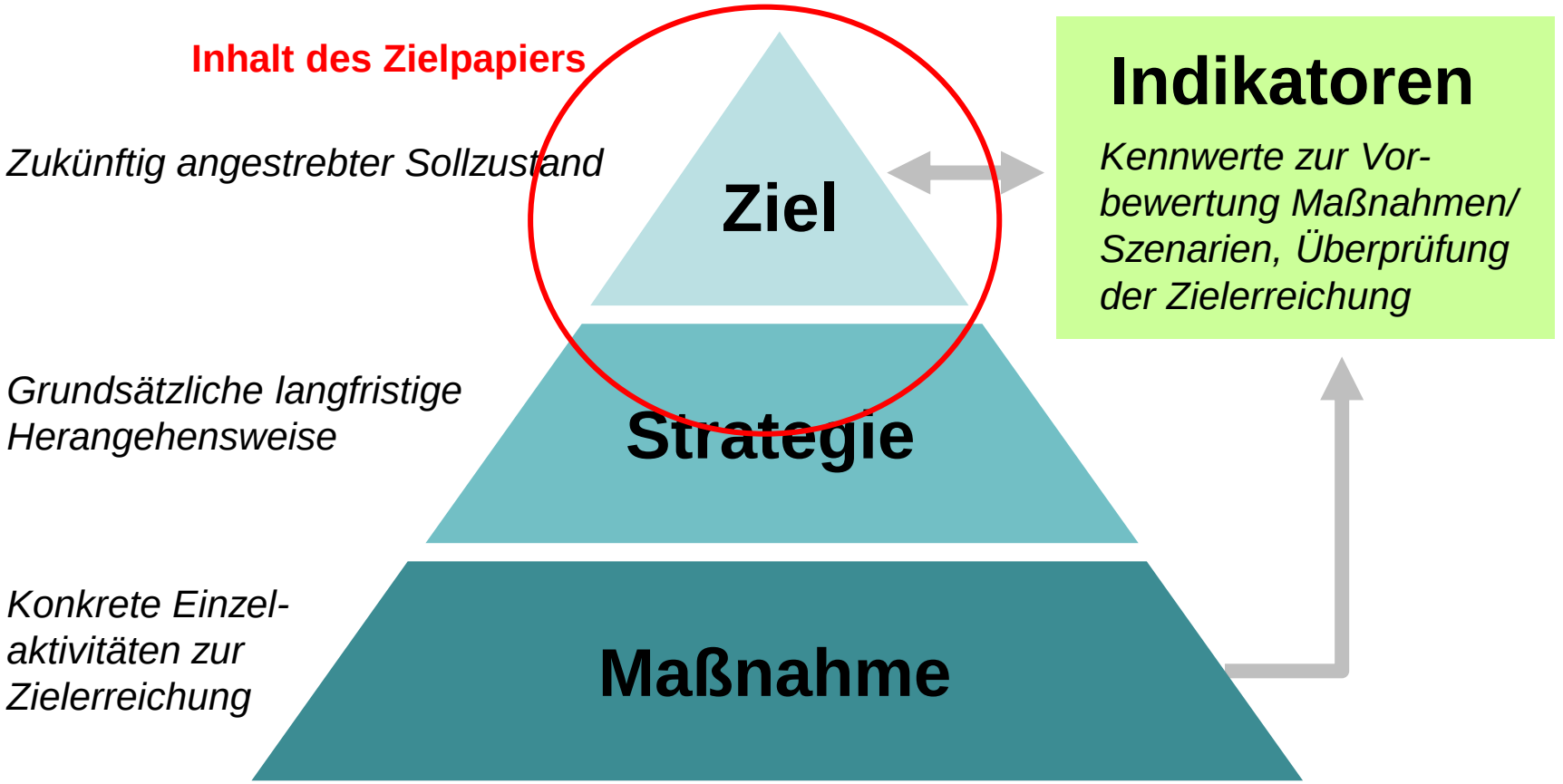
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Nord

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
Stadtraum-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?)
CO_2 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

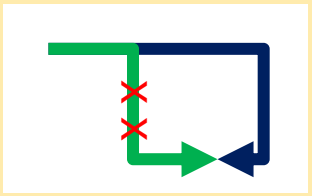
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



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 Nord

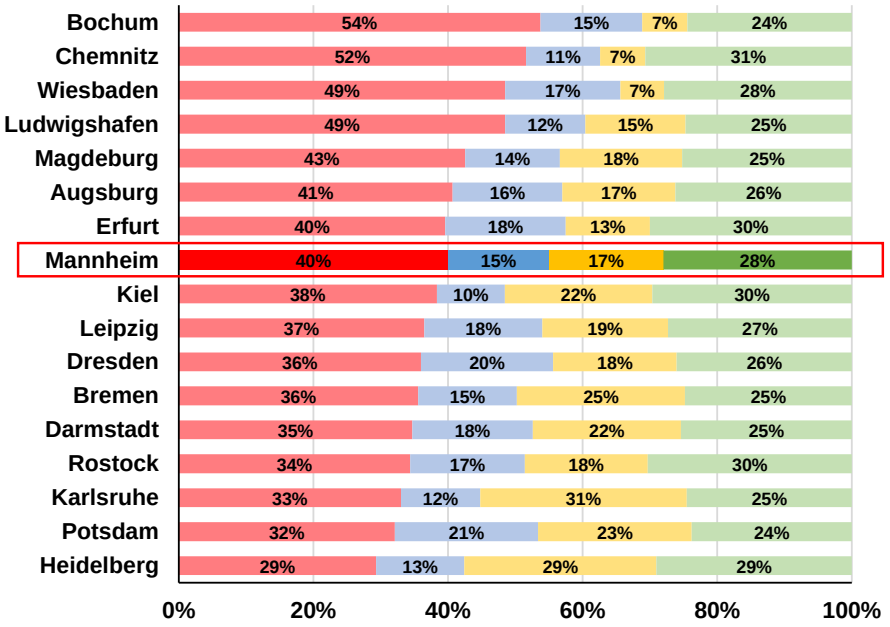
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität

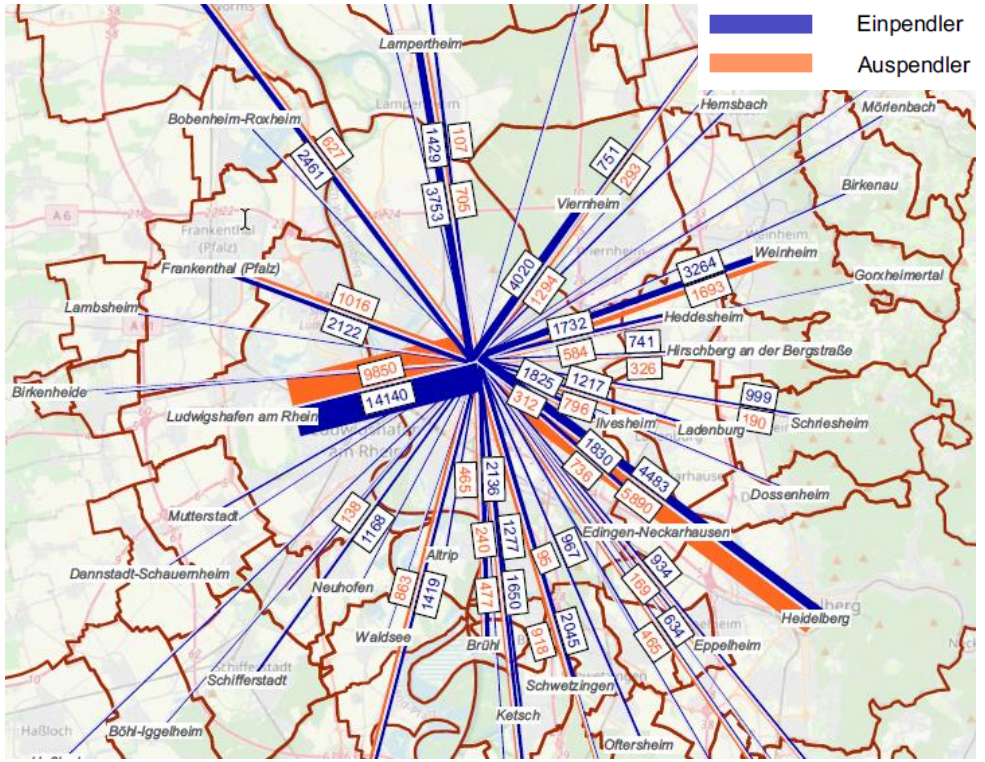


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- 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]

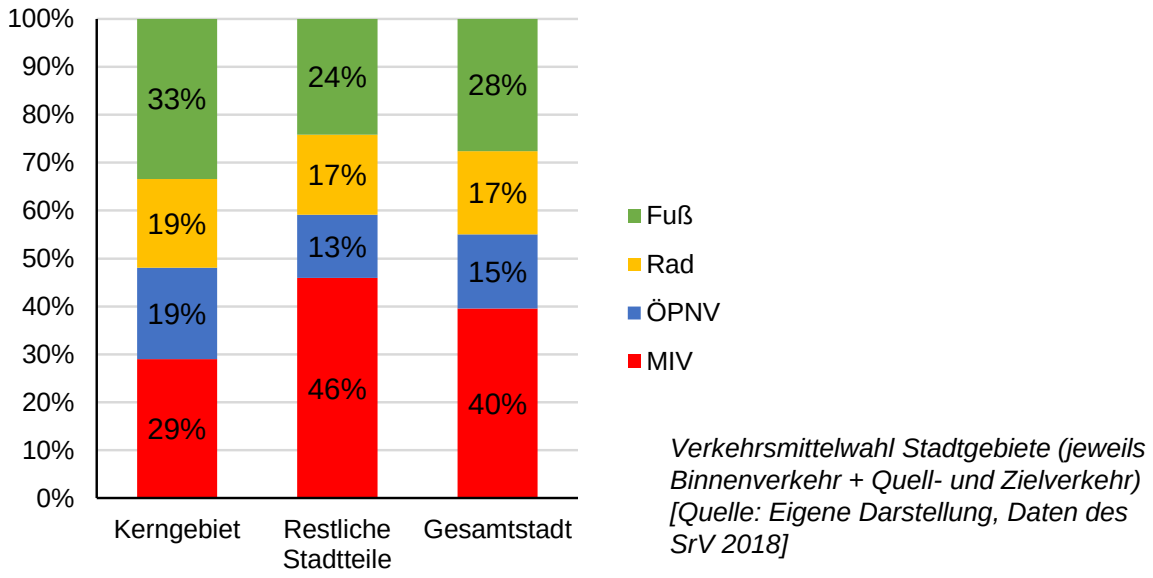


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- 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

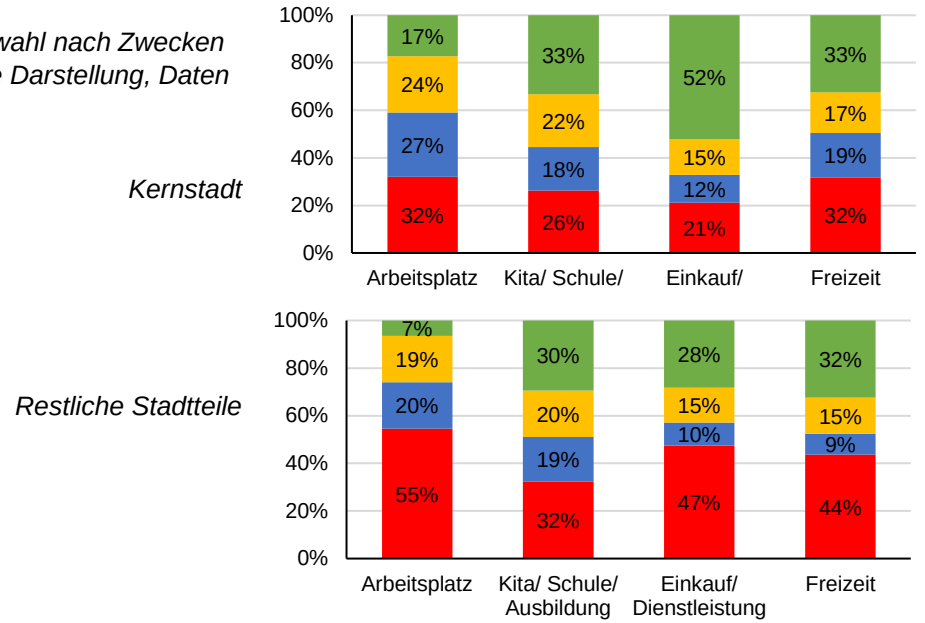
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt 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



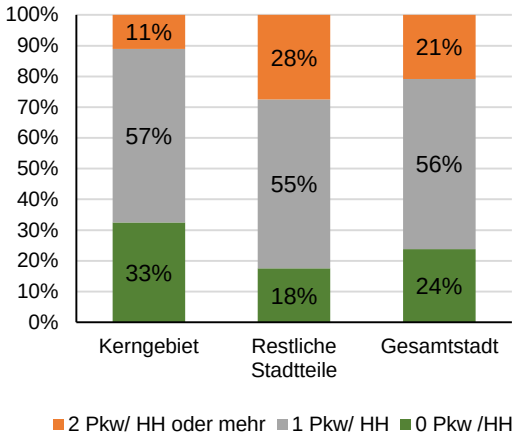
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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

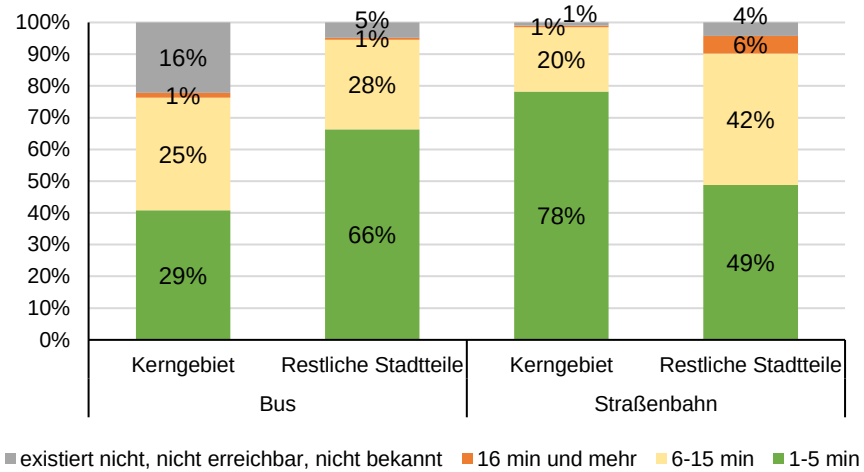


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede Verkehrsmittelzugang

- 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

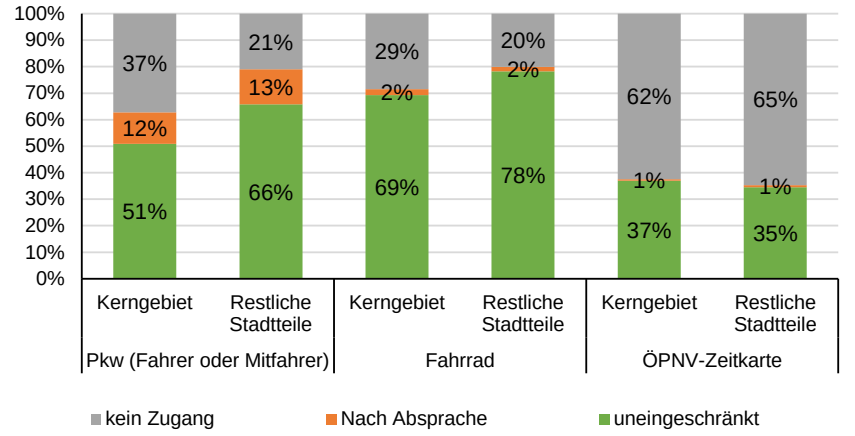


Haushaltsausstattung mit Pkw [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]



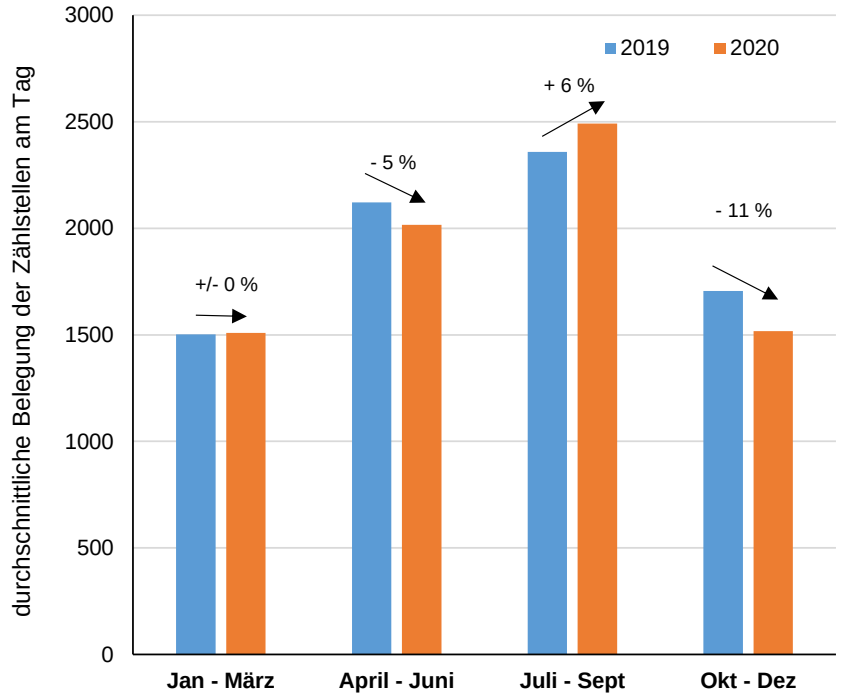
Erreichbarkeit nächster Haltestelle [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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]









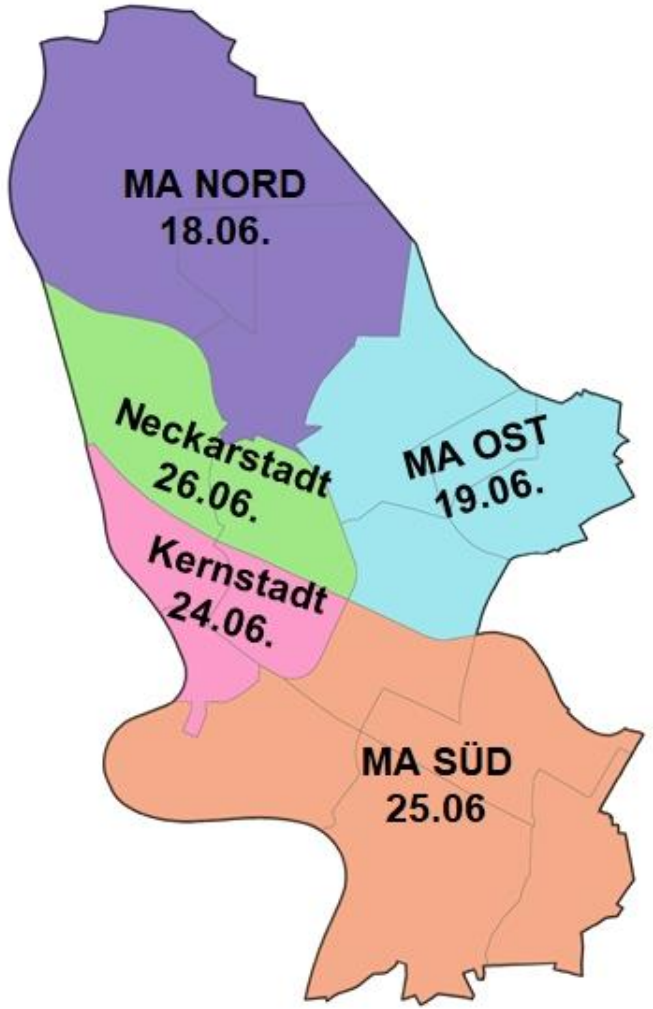
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Nord

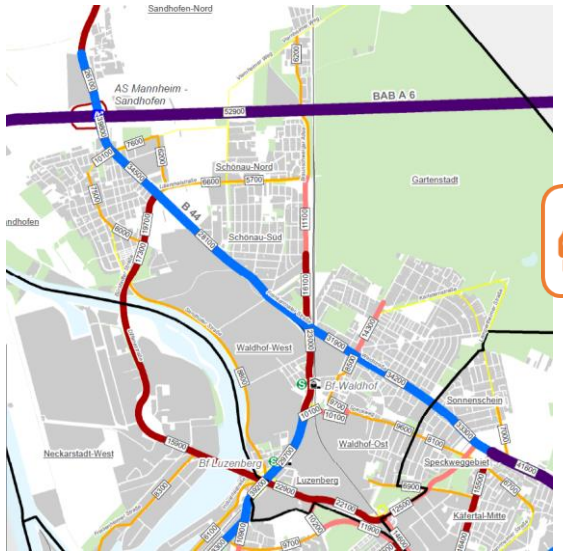
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Nord – Kurzprofil

- Stadtteile Sandhofen mit Scharhof & Blumenau, Schönau, Waldhof mit Gartenstadt
- ca. 52.000 Einwohner
- Städtebaulich durch Ortsteile mit v.a. Wohnbebauung (Sandhofen, Schönau, Blumenau, Scharhof, Gartenstadt und Waldhof) sowie große Gewerbeansiedlungen (z.B. Roche, Mercedes Benz) geprägt
- Wohnbebauung größtenteils Einfamilien- und Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau v.a. in Waldhof, Gartenstadt West und Schönau Nord
- Wenig moderne Mobilitäts-Angebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleih



Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Nord – Kfz und ÖPNV



\+ Leistungsfähigkeitsdefizite an B 44 Bereich Sandhofen

\+ Größte Verkehrsmengen auf weitgehend anbaufreien und leistungsfähigen Achsen gebündelt, Ortsteile weitgehend vom Quell- und Zielverkehr geprägt

\- B 44 als städtebaulich wenig eingebundene Verkehrsachse mit hoher Barrierewirkung

\- Lärmschwerpunkte laut Lärmaktionsplan: südl. Sandhofer Straße (Lärmschutzmaßnahme inzwischen umgesetzt), Waldstraße



\+ schnelle ÖPNV-Anbindung an Innenstadt durch Endpunkte von 4 Straßenbahnästen

\+ Gute Erschließung Gewerbe (Arbeitsplätze) durch Straßenbahn Linie 3

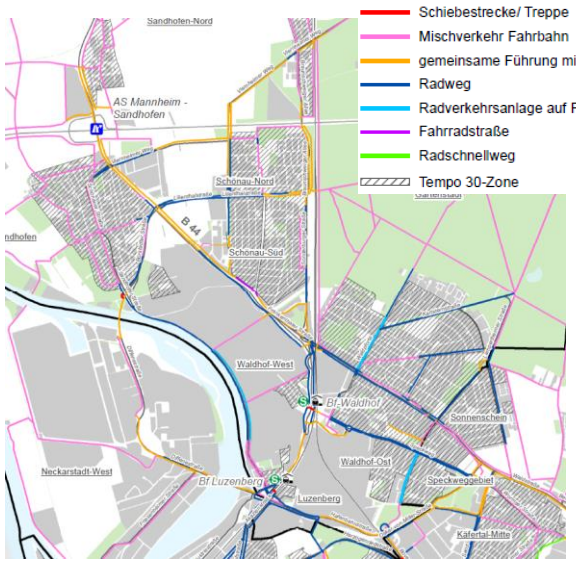
\- außerhalb der Einzugsbereiche der Straßenbahn Umstiege in Bus erforderlich → Fahrzeitverlängerung, teilweise auch durch Ringbuserschließung

\- Randlagen von Schönau werden teilweise nur im 30 Minuten-Takt erschlossen, hier auch Flächen außerhalb der Erschließungsradien

\- Barrierefreiheit teilweise eingeschränkt (z.B. Bahnhof Waldhof)

\- Geringes Angebot auf der Riedbahn (2 Abfahrten je Stunde)

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



\+ Radverkehrsanlagen zumeist anforderungerecht

\+ Ausgedehnte Tempo 30 Zonen entsprechend Regelwerk ohne eigenständige Radverkehrsanlagen

– Maßgebliche Netzlücken: Sandhofer Straße Süd (Nähe S-Bahn Luzenberg), Sonderburger Straße, Kattowitzer Zeile, Hanauer Straße, Hessische Straße, Lilienthalstraße, Braunschweiger Allee, Viernheimer Weg (Blumenau – Schule), Speckweg (Zustand)

– Wenig nennenswerte öffentliche Fahrradabstellanlagen im Straßenraum



\+ Ausgeprägte Ortsteilzentren (z.B. Sandhofen, Schönau, Taunusplatz Waldhof, Freyaplatz Gartenstadt) als wichtige Plätze der Identifikation, Begegnung und Nahversorgung

\+ Nähe zu stadtbedeutenden Grünflächen (Rheinufer Sandhofen, Wildpark Gartenstadt …)

– Verkehrsachsen als Barrieren der Quartiersverknüpfung und Zuwegung zu Einrichtungen/ Haltestellen (B 44 in Sandhofen und Waldhof, Bahngleise östlich Schönau und in Waldhof)

– Gehwegparken in vielen Wohngebieten, auch in Straßen mit augenscheinlich geringer Stellplatzauslastung schränken Seitenraumnutzung erheblich ein

– Gestaltungsdefizite (z.B. Kriegerdenkmal Sandhofen, Stadtbahnschleife Schönau)

– Schulwegthemen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Nord – Herausforderungen







- Stärkung der Ortsteilezentren 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
- Stärkung der Anbindung stadtbedeutsamer Naherholungsgebiete
- Erhalt der Verkehrsbündelung auf Hauptverkehrsachsen





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

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 proloco) 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 (Zebrastreifen 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-Wegen zu erreichten. 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 / Riedspietze 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

- Filps Busse - E-Busse (9 Sitzer) 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 tangentiale 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 tangentiale 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: proloco

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).

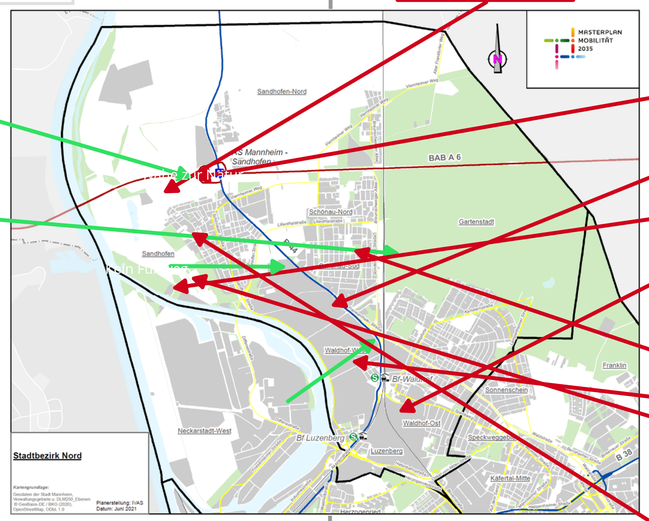
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Nord - MM 2035, 18. Juni 2021

Gruppe 1: Fußverkehr & Aufenthaltsqualität, MIV & Parken

Stärken

- Nähe zur Natur
- Nähe zum Wald
- Grünflächen



Schwäche/Defizite

- Viernheimer Weg/Braunschweiger Allee: Kurve für LKW zu eng
- Sandhofer Str. vor Penny/Sparkasse: Pkw nutzen den Gehweg => GEFAHR! Abpollern! auch Müllproblem, Mülleimer zu schick
- Zwischen Waldhof und Lutzenberg: AUfenthaltsqualität und Verbindungen mitdenken
- Aufenthaltsqualität Richtung Rhein verbessern Sandhofen Süd
- Sandhofen Nord:Aufenhaltsqualität verbessern (Richtung Rhein)
- Keine Mülltonnen in den Feldern - Sandhofen
- Vermüllung (Überlastung der Mülleimer in Naherholungsgebiet)
- kein CarSharing in Sandhofen, Schönau (jeder eins)
- BASF Lärm Sandhofen Nord - Steam Cracker (Tag und Nacht), wenn dieser brennt
- Ikea und MediaMarkt schlecht an ÖPNV angebunden
- Groß Gerauer Straße in Sandhofen wird zu schnell befahren
- keine Lärmschutzwand auf der Südseite
- Einkaufsmöglichkeit Scharhof
- zu Nahe an den Bahngleisen
- Lange Fußwege
- Westteil Waldhof schlecht angebunden
- Kein Fußweg Ausgasse
- Keine oder schlechte Radwege
- Veraltete Kanalisation in Alt Sandhofen
- Verbindung zwischen den Vororten schlecht
- Kein Radweg Ausgasse
- Buslinie Ausgasse zu eng
- keiner hält sich an Tempo 30 Ausgasse
- Ausgasse als Ausweichroute zur Hauptstrasse Sandhofen
- Asphalt Katastrophal in Sandhofen
- fehlender Zebrastreifen Karl Schweizer Park
- Bahnlärm
- Kreuzung B44 Sandhofen LKW fahren über rot
- Von der Stadtplanung abgehängt
- Bussfrequenz zu gering
- Rotblitzer fehlen
- Sandhofen: Keine Radwege
- Veraltete Kanalisation
- Konflikte mt LKW Sandhofen (Tempo und LSA)

Ideen/ Maßnahmen

- Ein begrünter Park Richtung Sandhofen Nord
- Parkraum Ausgasse überwachen
- Fehlende Beschilderung in Ausgasse (von der Stadt MA bestätigt) , aber bis jetzt nicht erfolgt (Schulweg)
- Planungen rund um die Spiegelfabrik nutzen
- "Bolsplatz" Neubaugebiet Sandhofen / Kinder spielen auf der Straße
- Mannheimer Pfosten in der Ausgasse aufstellen, da die Verkehrsschilder nichts bringen
- Fußwege + Radwege in der Ausgasse
- Ausgasse zur Einbahnstraße
- Bahn in den Tunnel (Barriere und Lärm weg)
- Ausgasse entlasten von Zubringerverkehr zur BAB
- Park- und Ladestellen füe Fahrräde eBikes
- Ladestellen für eAutos (MFH)
- Herzogenriedbad Fußwege, Radwege, Parkplätz ÖPNV!
- Groß Gerauer Straße in Sandhofen auf Geschwindigkeit kontrollieren
- LKW-Verbot schon an der Lilienthalstr. Richtung Blumenau
- Mülltonnen in die Fehlder von Sadhofen stellen z.B. Naturschutzgebiet
- Car- und Radsharing verbessersn
- Radwege Planen
- Mülleimer in den Felder von Sandhofen Nord aufstellen, auch Richtung Naturschutzgebiet und am Rheinufer (Wilhelmwörthstraße)
- Stadtbahnanbindung Scharhof
- Separate Rad-Spielstraßen ausweisen
- Planungen rund um Kriegerdenkmal nutzen
- Am Stich: Druckampel gegenüber der Eisdiele anbringen oder komplett Fußgängerzone
- Am Hohen Weg / Groß Gerauer Straße: Druckampel anbringen (Verengung reicht nicht). Schilder "Schulweg" aufstellen
- Schulwegsicherung in Scharhof: Schulbus anders führen wegen Stau unter der Autobahn
- Sandhofer Kerve zeigt, dass Fußgängerzone Am Stich geht
- Auf der Blumenau: Sieht aus wie Durchgangsstraße, Tempo 30 wird nicht beachtet: an 2 Stellen Fahrbahnverengung (Markierung, Noppen, Bake

Charaktereigenschaften

- Sandhofen Nord - Neue Schallschutzwände / Abends laut
- Viel Natur
- weite Wege
- Scharhof fehlende Nahversorgung
- Schönau: kommender, starker Bahnlärm !
- Wenig Grünflächen Alt-Sandhofen
- alt
- winklig
- Sonderburger Str. = übervolle "Autobahn"
- eigentlich ruhig
- spannend

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

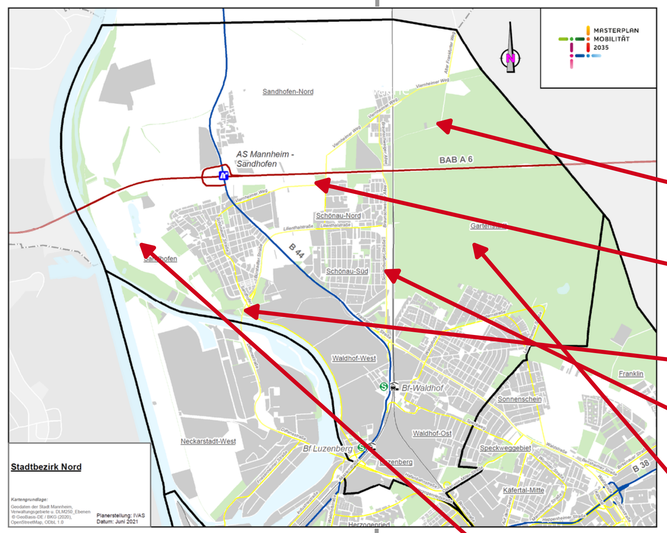
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Nord - MM 2035, 18. Juni 2021

Gruppe 2: Radverkehr und ÖPNV

Stärken

- Fips Busse - E-Busse (9 Sitzer) ist gut
- erste Länderübergreifende Linien - gut, sollte weiter ausgebaut werden
- Busverbindung über A 6 - Linie ist seit 1.1. 21 eingerichtet
- 10 Min. Takt (Richtung Stadt)
- an der Grenze nach Hessen - beginnt ein guter Radweg



- Erreichbarkeit Rewe-Center - Amselstraße
- Veloroute Rhein - komplett "Schlaglöcher"
- Ahornalle Käfertaler Wald in schlechten Zustand
- Lücke im Radnetz Sonderburger Straße (Graudenzer Linie -Memeler Str)

Schwäche/Defizite

- B 44: Radweg sehr schlechter Zustand
- Nach Norden, ab Schönau
- Eugen-Neter Schule ist sehr schlecht angebunden
- Lilienthal-Straße mit Tempo 70 ist deutlich zu viel
- Riedspitze - bauliche Mängel am Radweg/ Bordsteinkanten - Zufahrt Kanusport
- Sandhofen: breite Str. im Norden - Großgerauer Str.(kein Radweg); viele Schulkinder
- Es gibt zu wenig Radwege für Schulkinder - tw. baulich nicht möglich - mind. Schilder sollten aufgestellt werden
- Tempon 30 gilt in ganz Sandhofen, aber daran wird sich nicht gehalten
- Sandweg/ Radwege wurde getrennt - Einmündung "Rosch", der Radweg hört auf, und ist zu schmal
- Blumenau: Umwidmung von Radwegen zu Gehwegen mit "Radfahrer frei" - Richtung Sandhofen und Schönau
- B44/ Kreuzungen mit LKW - die beachten Rote Ampeln tw. nicht
- B44 tw. Tempo 70 ist deutlich zu viel
- keine Radverbindung Sandhofen Richtung Heidelberg
- Vierheimer Weg überwucherter Radweg (Nähe Blumen Bayer)

Hinweis: es gibt 4 Haltestellen: Waldhof Nord, Luzenberg, Neckarstadt West und Handelshafen

- zu wenig Mulitfunktionsflächen in den Stadtbahnen - das verhindert die kombinierte Nutzung von Rad und Bahn
- Neue Bahn hat weniger Platz für Rollstuhlfahrer
- Einschränkungen beim Einstieg, und Stufen innerhalb der Bahn.
- Es gibt zu wenig S-Bahn-Bahnhöfe; nur 2 Haltestellt bis Innenstadt
- fehlende S-Bahnhöfe Blumenau & Schönau
- Anbindung Richtung Paradeplatz ist gut, aber "Ringverbindung" fehlt.
- tw. Umstiegszeiten zu knapp - Anschluss wird verpasst
- zw. 6:04 und 6:44 h 2 zusätzliche Fahren Linie Sandhofen Innenstadt einrichten = 10 Min. Takt
- ÖPNV: Gartenstadt in Teilräumen nur 30 Min. Takt. Durch Stadtbahn Nord wurde Busverkehr eingeschränkt - ab 20 h nur Ruftaxi
- Tw. fährt die Bahn in Waldhof Nord durch
- Linie 1 stark bzw. voll besetzt (vor Pandemie)
- Über Stadtgrenzen (Sandhofen-Lampertheim)

Hinweis: Stimmt für Linie 55; Linie 53 verkehrt bis 24 h im 30-Min. Takt.

Hinweis. Kommt im Linienbetrieb nicht vor, kann nur im Störungsfall vorkommen.

Hinweis: soll durch Anschaffung neuer Fahrzeuge künftig behoben werden.

Ideen/ Maßnahmen

- S-Bahn-Halt in Schönau/Blumenau prüfen
- Mannh. Nord nach Heidelberg ist mit ÖPNV sehr aufwändig - bessere Verbindung
- Verlängerung Stadtbahn Linie 3 Richtung IKEA / Scharhof (Wunsch nach P+R dort)
- Verlängerung Stadtbahnlinie 1bis Blumenau
- Verbesserte Rad-Mitnahmemöglichkeiten in der Straßenbahn (generell möglich,) aber nicht zwischen 6 und 9 Uhr
- Ausweichstraßen "sperren" - Thema Superblocks
- P & R im Norden fehlt - Bei IKEA ist viel Platz, Parkhäuser um Geschosse ergänzen. ParallelBahn verlängern bzw. attraktiveren Anschluss. auch Pendlerbusse - Refinanzierung durch Parkgebühren
- S-Bahn Ausbau (überregional) nutzen
- S-Bahn über Wasserstoff ausbauen (s. Taunus) - Oberleitungen entfallen
- Tangentiale Verbindungen der "Vororte" durch eine Straßenbahn
- ICE-Ausbaustrecke entlang Blumenau & Schönau untertunneln -> Lärmreduktion für Anwohnende und potentielle Trasse für S-Bahn-Ausbau
- Idee: Idyllischer Radwege nach Heidelberg
- Idee: Verbindung Rad nach Schönau
- attraktive Radwegführung nicht an Hauptverkehrsstraßen z.B. parallel zur Untermühlaustr. und B 44 - Radweg durch Sr. Gobain
- Leihrad-System: es gibt in den Stadtteilen kein Angebot;
- Ausgasse hat auch Bedeutung für Radverkehr
- Neubaugebiet (Ausgasse) Bus fährt in zu enger Straße - Ausweichstrecker Hofheimer Straße
- mehr Spiel- und Radstraßen, könnten Konflikte Bus, Rad, Parken abmildertn

Charaktereigenschaften

- Es gibt überall schöne Radstrecken, aber nicht im Norden
- wir liegen am Rand

Hinweise/ Prüfaufträge

- Erhöhung Taktfrequenz - stößt an Grenzen an den Knotenpunkten z.B. Uniklinikum
- Neue Fahrzeuge im ÖPNV schaffen mehr Kapazitäten (wird länger)
- Lohr: Prüfung ob durch Untertunnelung Strecken für Stadtbahn frei werden
- Prüfen: Unfall-Kommission soll die Gefahrenstellt (Kreuzung Rad/LKW, B44) prüfen
- Lückenprogramm Radverkehr - einige sind schon seit längerer Zeit bekannt. Umsetzung sollte forciert werden
- Sicherheit von Radwegen (Schüler) beachten - z.B. Radweg durch den Wald
- Mobilität Mannheim 2030 PLUS - die rnv arbeitet an einer ÖPNV-Ausbaustrategie 2030. Dabei wird geprüft, wie mehr Fahrgästen im ÖPNV befördert werden können und was geschehen muss (Infrastruktur und Fahrzeug- und Personal-beschaffung), um die Verkehrswende zu ermöglichen.





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Ost
am 19.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









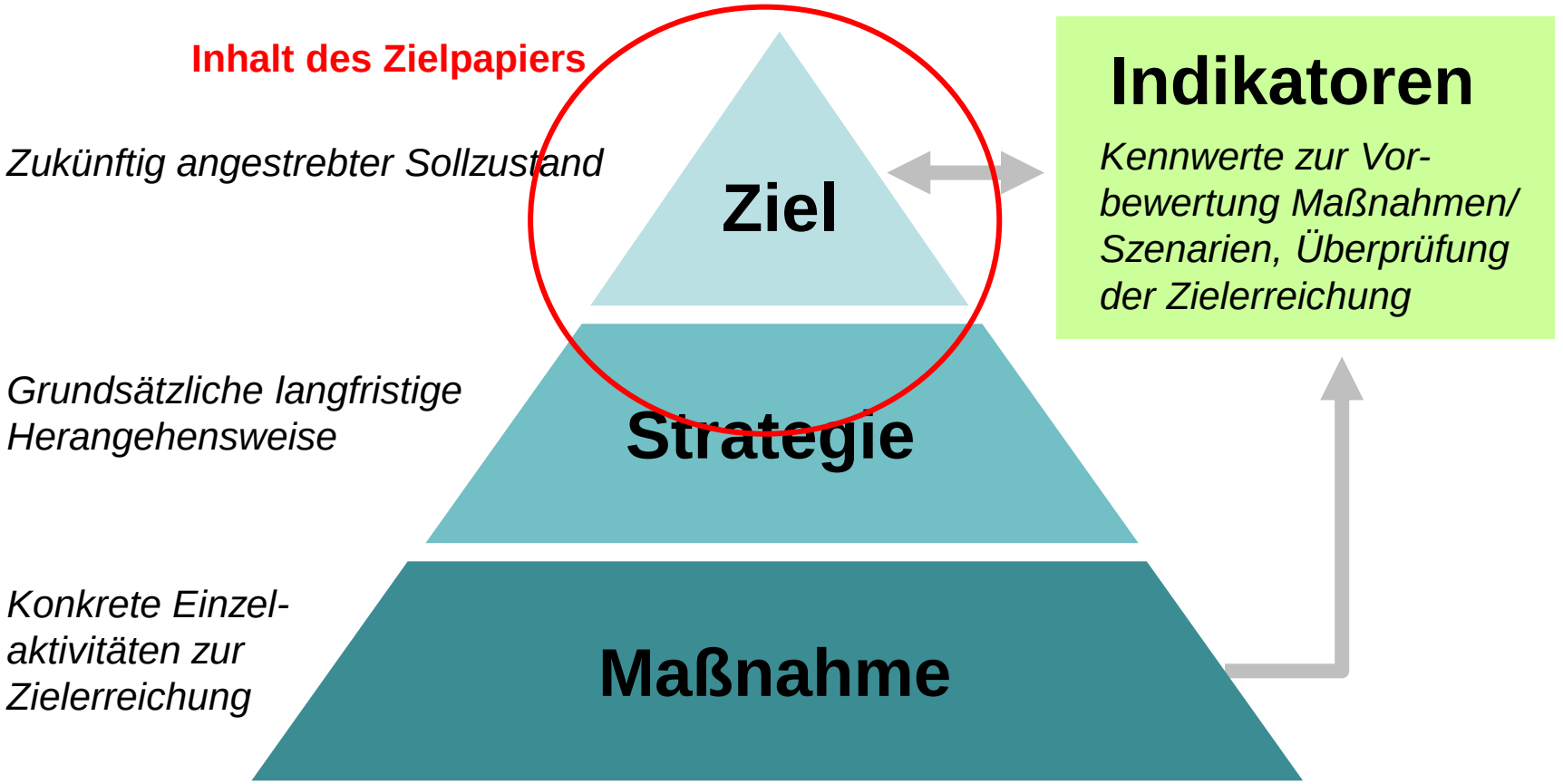
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

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
Stadtraum-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?)
CO_2 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

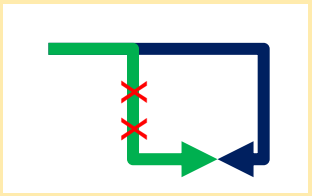
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



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

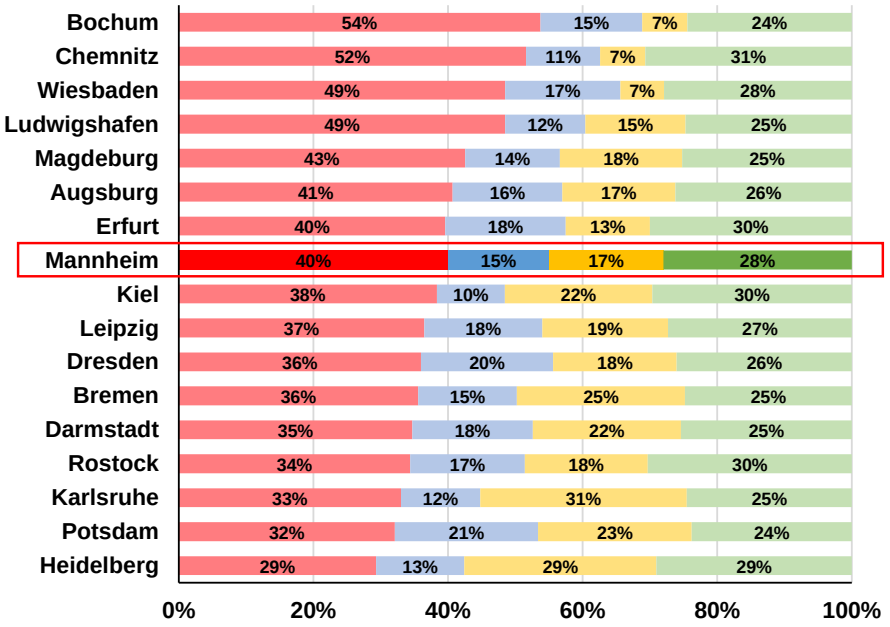
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität

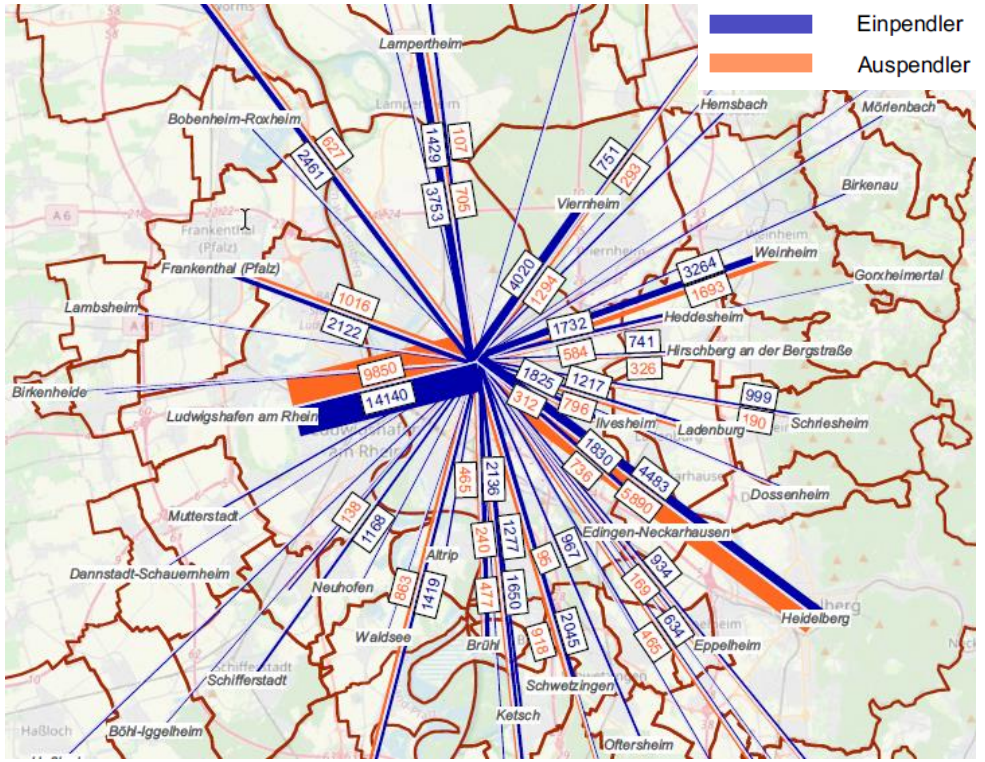


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- 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]

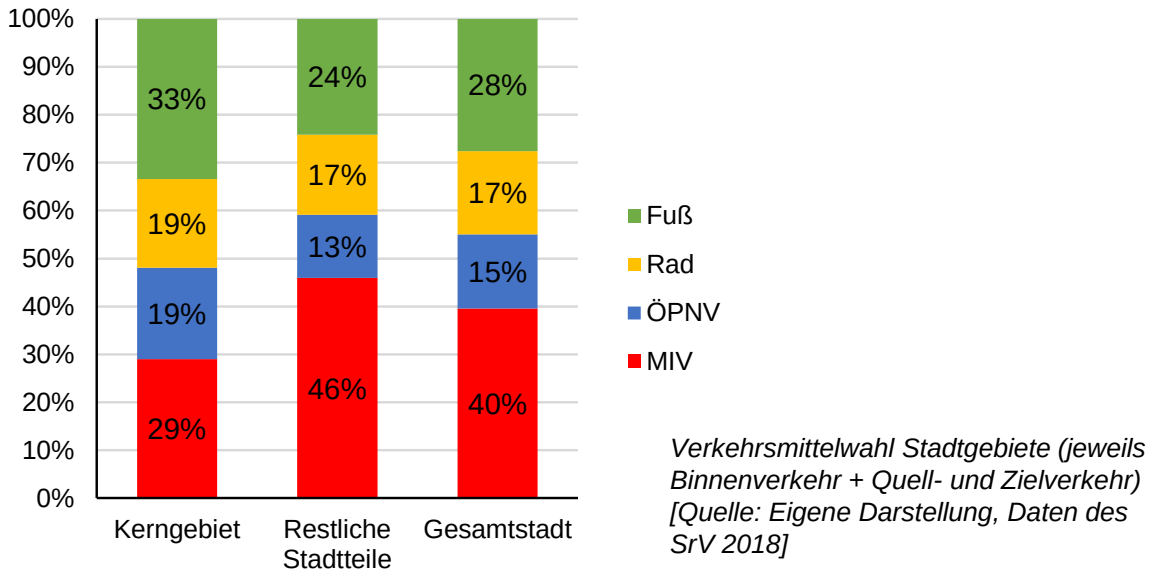


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- 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

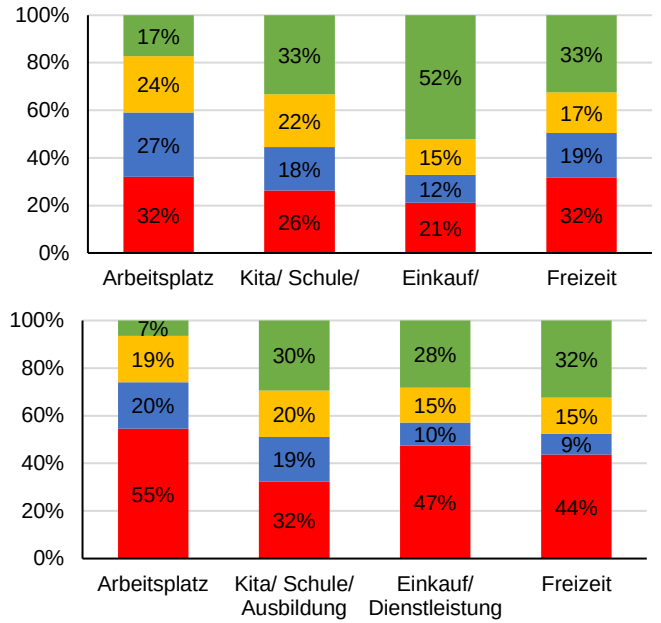
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt 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



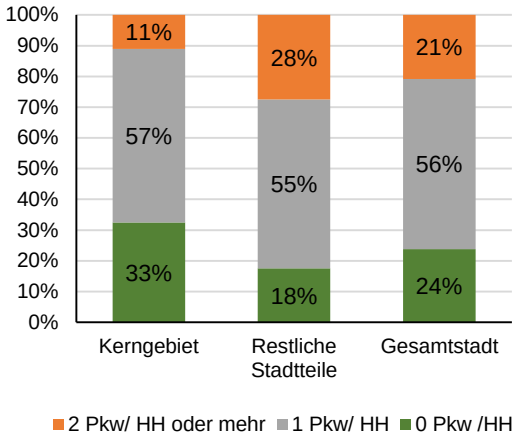
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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

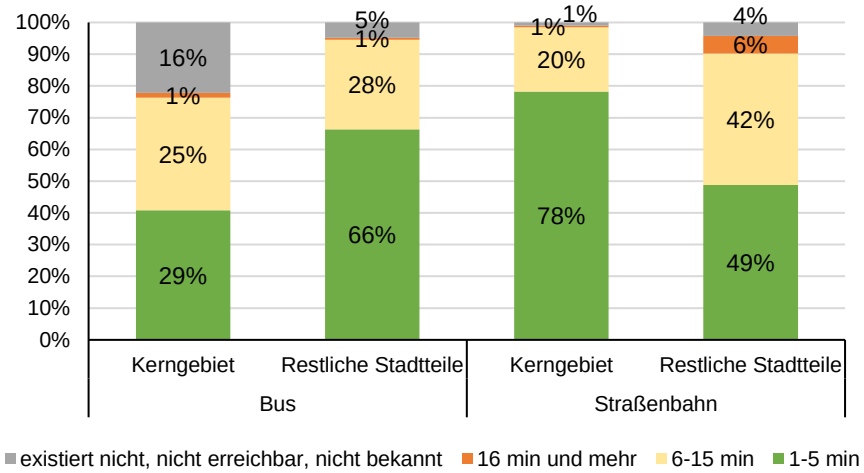


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede Verkehrsmittelzugang

- 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

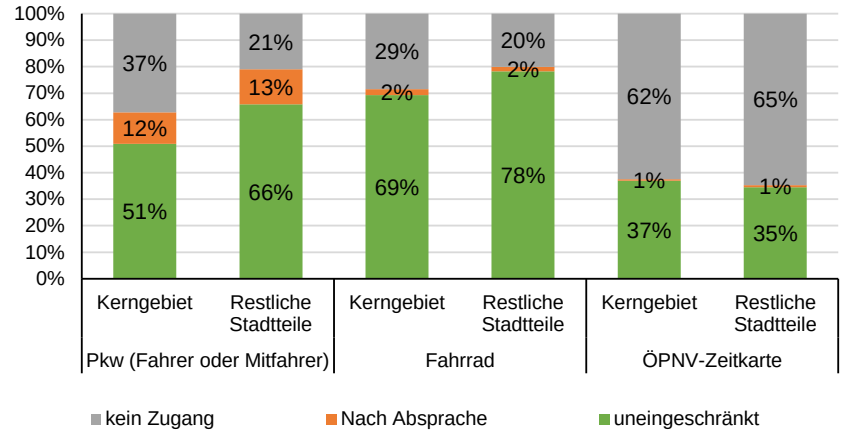


Haushaltsausstattung mit Pkw [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]



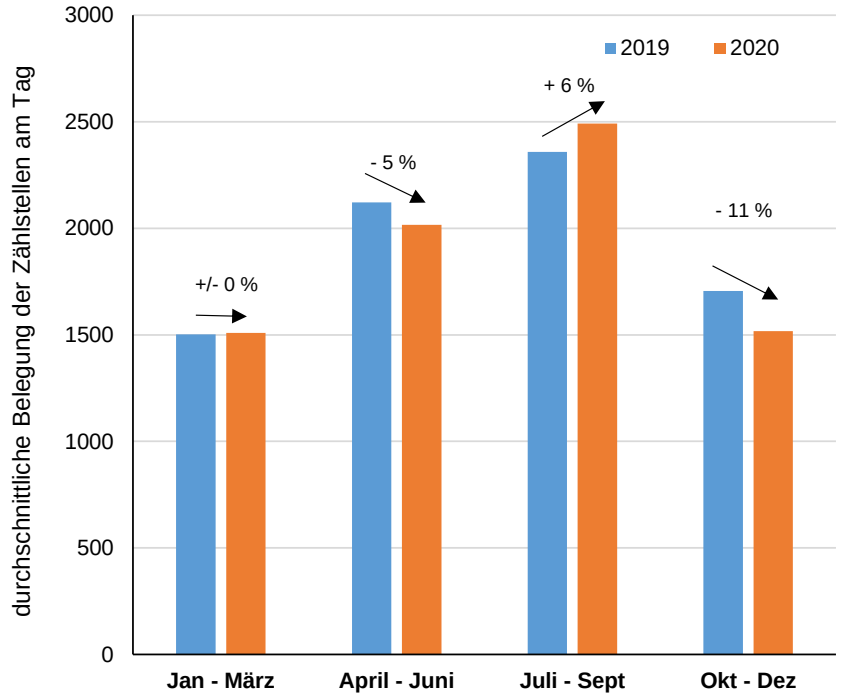
Erreichbarkeit nächster Haltestelle [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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]









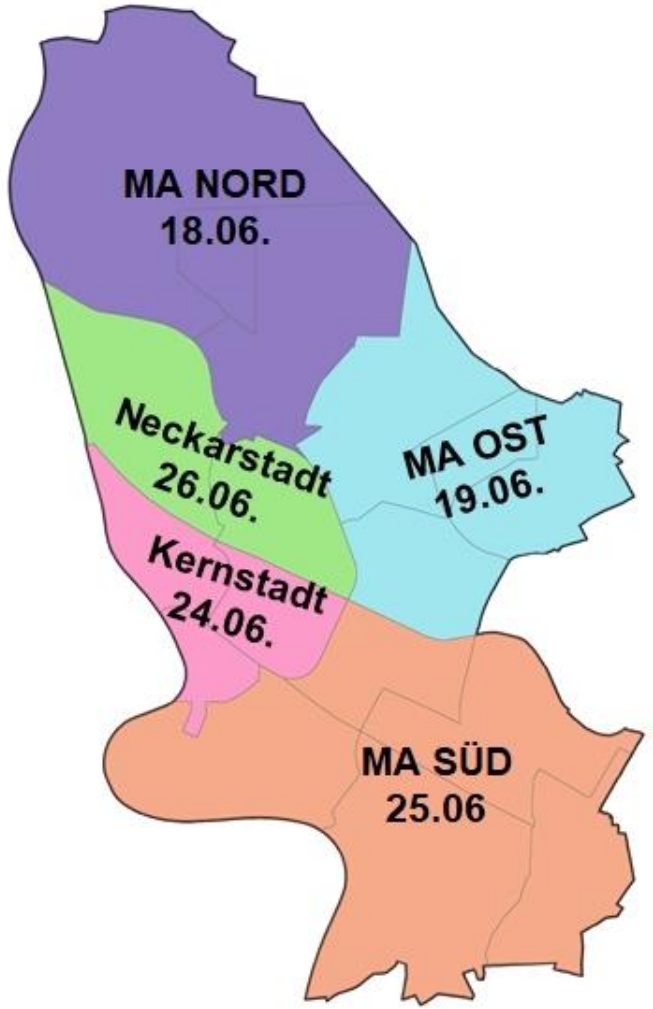
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost

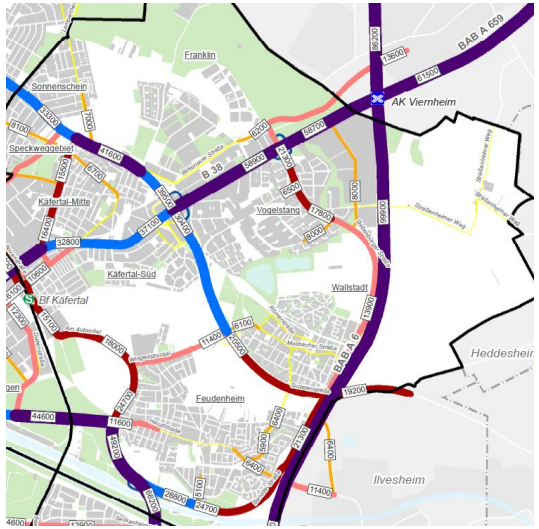
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – Kurzprofil

- Stadtteile Sandhofen mit Wallstadt, Käfertal mit Franklin und Sonnenschein, Vogelstang und Feudenheim
- ca. 61.000 Einwohner
- Städtebaulich sehr hetorogen (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

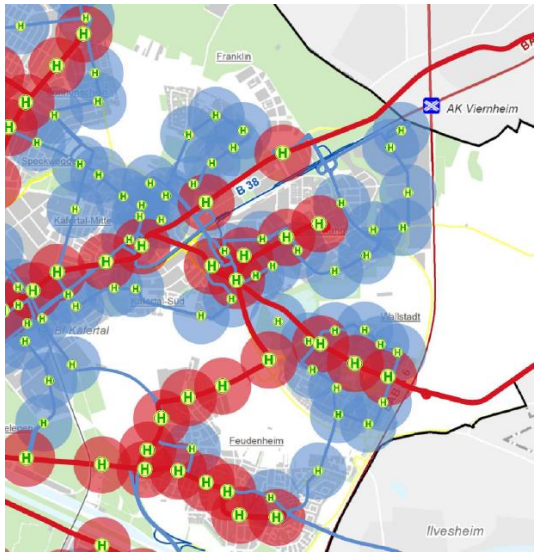


Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Ost – Kfz und ÖPNV

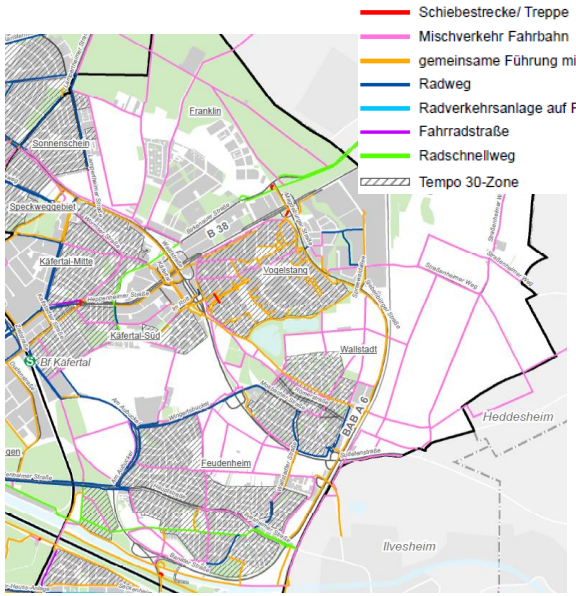


+ Keine maßgeblichen Leistungsfähigkeitsdefizite
+ Größte Verkehrsmengen auf weitgehend anbaufreien und leistungsfähigen Achsen gebündelt, Ortsteile weitgehend vom Quell- und Zielverkehr geprägt (Ortsumgehungen Wallstadt, Feudenheim)
- B 38 als städtebaulich wenig eingebundene Verkehrsachse mit hoher 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 tangentiale Verbindung Käfertal – Wallstadt – Feudenheim – Seckenheim – Friedrichsfeld

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



\+ Radverkehrsanlagen zumeist anforderungerecht

\+ 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

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

Protokoll Stadtteilforum Ost Masterplan Mobilität Mannheim 2035 am 19.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 19. Juni 2021, von 14:00 bis ca. 17:00 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 42 Teilnehmenden herzlich zum **Beteiligungsworkshop der Stadtbezirke Ost (Feudenheim, Käfertal, Vogelstang und Wallstadt) für den „Masterplan Mobilität 2035“** der Stadt Mannheim und freut sich über das Interesse der Anwesenden, sich an der Diskussion zum Masterplan mit besonderem Augenmerk auf den Teilraum Ost zu beteiligen.
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 (Moderator vom Büro proloco) 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.
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).

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 Ost** (s. Präsentation unter Downloads: https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan

Verständnisfragen/Kommentare:
Zu der Aufteilung der Teilräume wird angemerkt, dass die Einteilung von Käfertal in den Teilraum „Mannheim Ost“ unpassend ist, da es eine enge Verzahnung mit dem Nachbarbezirk Waldhof gibt, der in den Beteiligungsworkshops jedoch unter dem Teilraum „Mannheim Nord“ betrachtet wird. Frau Kleemann erklärt, dass die einzelnen Ergebnisse der fünf Beteiligungsworkshops bei der Erstellung des gesamtstädtischen Masterplans über die Stadtteilgrenzen hinaus zusammengeführt und verzahnt werden.

3. 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

- Nähe zu Naherholungsgebieten und Landschaftsräumen
- Eindeutige Parkraumregelung in der Offizierssiedlung

Schwächen

- Steuerung und Wartezeiten an den Bahnübergängen (Linie 4 und 5)

- Enge Straßen z.B. in Alt-Käfertal und Alt-Feudenheim, in denen das Parken auf den Gehwegen toleriert wird, dadurch teilweise extreme Verkleinerung der Fußwege, Menschen weichen teilweise auf die Straßen aus
- Unklare Parkregelungen, fehlende Parkraumüberwachung
- Parkhäuser sind nicht ausgelastet, Stellplätze im öffentlichen Raum zu „billig“
- Fehlende Zebrastreifen / Querungshilfen, z.B. Berta-Hirsch-Schule, in Bau befindliches Konversionsgebiet Spinelli
- Fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen
- Am Bahnübergang Wallstadt/Römerstraße fehlt ein Gehweg, kein Winterdienst, für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar
- Absenkung der Bordsteine entspricht nicht dem aktuellen Standard
- Temporäre Freizeitverkehre und die damit verbundene Parkproblematik, z.B. am Storchenstraße/Vogelstanger See, Busse, Müllabfuhr und Feuerwehr kommen oft nicht mehr durch
- Der Stellplatzschlüssel in den Neubaugebieten ist zu gering, alternative Angebote reichen nicht aus, um die Anzahl der PKW entsprechend zu reduzieren
- Fehlende oberirdische barrierefreie Querung Aubuckel zur Feudenheimer Au

Ideen/Maßnahmen
Bauliche Maßnahmen:

- Umwidmung von PKW-Stellplätzen zu Rad-Stellplätzen/Grünflächen
- Einrichtung von Laufbussen an Schulen, Verkehrsregelungen vor Schulen verschärfen, um Wege sicher zu machen
- Mehr Fußgängerüberwege einrichten
- In jedem Stadtteil einen beruhigten Straßenbereich als Pilotmaßnahme einrichten
- Durchgangsverkehr in Feudenheim reduzieren

Organisatorische Maßnahmen:

- Anwohnerparken mit einem ausreichenden Preisniveau einführen, damit die PKW in Garagen geparkt werden
- Eher harte Regelungen umsetzen und den Gegenwind in Kauf nehmen, die Maßnahmen gut kommunizieren
- Think Big. Ein groß gedachtes Verkehrskonzept entwickeln und umsetzen, das mehr ist, als ein klein klein an Maßnahmen
- Alle Maßnahmen breit und klar kommunizieren, um die Akzeptanz zu steigern

Schwerpunkte

- Es wird betont, dass das Thema Parken das zentrale Handlungsfeld ist, um Platz für Fußgänger und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Klare Regelungen, Parkraumüberwachung und ein Anwohnerparken mit ausreichenden Parkgebühren werden als wesentliche Elemente gesehen, um das Parken in Garagen und Parkhäuser/Quartiersgaragen zu verlagern.

Anmerkungen und Nachfragen:

- Es wird betont, dass es bei der Betrachtung des Parkens vor allem auch um die Gestaltung der Verkehrsflächen als Teil des Lebensraums aller Bürger*innen gehen sollte.

- Es wird darauf hingewiesen, dass es in Baden-Württemberg neue Regelungen für die Schaffung von Fußgängerüberwegen gibt. Angeregt wird (z.T. sogar von den Schulkindern selbst), dass Fußgängerüberwege an Grundschulen erbaut bzw. ausgebaut werden sollten (Vorrang Fußverkehr vor MIV).

Thema 2 – „Fahrradverkehr“

Stärken

Als Stärken des Teilraums werden die Nähe zum Neckar, zu Naherholungsflächen und relativ gute Radwege durch die Wälder und entlang der Felder benannt. Auch die Verkehrsberuhigung in Feudenheim wird positiv genannt, sowie die Rollbühlstraße als Fahrradstraße.

Schwächen

Bei der Sammlung von Schwächen werden vor allem mangelhafte Verbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen und in die Innenstadt und die südlichen Stadtteile (Querverbindungen) benannt. Hierdurch ergeben sich schlechte Erreichbarkeiten wichtiger Einrichtungen/ Ortsteile

- Verbindung Wallstadt West – Rott – Käfertal
- Geplanter Abriss des Voltastegs über die Bahnlinie
- Fehlende oder mangelhafte Querungen der B 38, Magdeburger Straße → wichtig für die Erreichbarkeit Kurpfalzcenter und Käfertaler Wald
- Verbindung Feudenheim - Neckarau über B 38a (Neckarquerung) nicht barrierefrei und hohe Auslastung Schleusenbrücke
- Feudenheimer Straße
- Bahnunterführung am Bahnhof Käfertal mit Stufenrampe ist Barriere für Radverkehr (Riedbahn)

In der Gruppe werden auch generelle Defizite diskutiert. Z.B. wird eine Fortschreibung des Lückenschlussprogramms gefordert. Auch werden zahlreiche Verkehrssicherheitsprobleme gesehen, z.B. in engen Straßen mit parkenden Fahrzeugen und entlang Hauptverkehrsstraßen. Auch der Zustand vieler Radwege wird als schlecht beschrieben. Bezogen auf den geplanten Radschnellweg Viernheim – Innenstadt wird herausgestellt, dass es für viele Anwohner nicht der Alltagsweg in die Stadt sein wird. Maßnahmen entlang Hauptverkehrsstraßen (B38) werden daher auch abseits des RSW erforderlich bleiben.
Konkret werden folgende Punkte ergänzend benannt:

- Verbindung zum Radschnellweg Auf dem Ried ist schlecht. Hinweis: die Sanierung soll im Zuge der Neubau-Brücke Sudetenstraße erfolgen.
- L597 - für Autos gut, Radverkehr zerstückelt
- Zustand Speckweg
- Feudenheimer Straße Ampel an der Dudenstraße Radfahrende hat ROT, wenn MIV GRÜN hat
- Ampelschaltung: z.B. Marktkauf, man wartet sehr lange
- Mosbacher Straße im Mischverkehr schlecht nutzbar
- Z.T. maroder Radweg Richtung Innenstadt (B38)
- Querung Sudetenstraße
- Anbindung von Heddesheim + Wallstadt an Radschnellweg via neuer Brücke über Sudetenstraße ist Umweg, Verknüpfung an bestehendes Netz direkt an der Brücke nicht möglich.
- Rampe Magdeburger Straße nicht für RF nicht nutzbar
- Speckweg: Abbieger, LKW am Kreisel, Lieferverkehr, der heikle Stellen zuparkt, Baustellen

- B38/Ebertstraße: Durchgänge von Turley zum engen gemeinsamen Rad&Fußweg, Quer bereitgestellte E-Scooter, Kreuzung Carl Benzstraße/Hochuferstraße abbiegende Autos im Rücken, es sind nicht alle Verkehrsbeziehungen mit dem Rad möglich

Die Zuwegung zum künftigen Radschnellweg ist für mehrere Teilnehmer ein Thema. Bei den bislang öffentlich diskutierten Varianten werden v.a. Konflikte mit Fußgängern (z.B. Kinder am Reiterverein Wallstadt, Ruhesuchende am Vogelstangsee/im Feudenheimer Bürgerpark) gesehen.

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

- Querung B 38 zur Anbindung Konversionsflächen
- Fahrradtaugliche Unterführung der Riedbahn in der Mannheimer Straße
- Radverbindung nach Neckarau - Rampe bei der Carlo-Schmid-Brücke Neuostheim
- Anbindung Mannheimer Osten an die S-Bahn-Haltestelle SAP-Arena
- Wallstadt über Wingertsbuckel in die Innenstadt führen

Für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes ist den Teilnehmern wichtig, dass Angebote für Genussradler „im Grünen“ und für Alltagsverkehr „schnelle Route“ geschaffen werden. Die Radverbindungen sollten noch besser ausgeschildert werden. Es wird allgemein der Bedarf gesehen, Raum zugunsten des Rades umzuverteilen. Das Konzept der Fahrradstraßen soll auch im Mannheimer Osten weiterentwickelt werden (z.B. in Dürkheimer Straße, Spessartstraße). Diskutiert wurden auch weitergehende Ansätze aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, bei denen vor Allem die neuen Wohngebiete auf den Konversionsflächen, die den Mannheimer Osten prägen, eine Vorbildfunktion übernehmen sollen.
Als weitere ortskonkrete Vorschläge werden genannt:

- Unterbindung von Abkürzungen über die Theodor-Storm-Straße
- Ertüchtigung der Theodor-Storm-Straße für direkte Querung für Radfahrende & zu Fuß Gehende
- T 30 in Anna-Sammet Straße gewünscht auch wenn Sammelstraße mit Busverkehr
- Rad- und Fußanbindung Vogelstang- Kurpfalzcenter verbessern (Querungshilfe Spreewaldallee)
- Optimierung des Radwegs (Breite, Qualität, etc.) an der Feudenheimer Straße (auch für Radschnellweg)
- Verhinderung Durchgangsverkehr Feudenheimer Hauptstraße

Charaktereigenschaften
Der Mannheimer Osten wird vor allem durch seine eigenständigen Ortsteile charakterisiert. Das führt aber auch zu prägenden Freiflächen und Barrieren zwischen den Stadtteilen. Der neue Stadtteil Franklin wird als „Fahrradwüste“ charakterisiert.
Anmerkungen und Nachfragen

- Besonders hervorgehoben wird, dass ein Großteil der Schulkinder mit dem Fahrrad zur Schule fährt und die Wege entsprechend ausgebaut werden müssen.

Thema 3 – „MIV & Parken“
Stärken

- Teilweise erfolgte Umwidmung von Straßen
- Das Absenken von Gehwegen für Radfahrende und

- Die Planung einer Quartiersgarage Spinelli

Schwächen/Defizite

- Geschwindigkeit/Sicherheit: generell wird die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu wenig kontrolliert und es werden weitere Beschränkungen vorgeschlagen, z.B. Mosbacher Str. auf Tempo 30, Römerstr. auf Tempo 30, Straßenheim oder Neckarschnellweg auf Tempo 70 oder 50.
  Zusätzlich wird das Abbiegen von Hauptverkehrsstraßen in enge Querstraßen als Unfallschwerpunkt bemängelt, z.B. Auf dem Sand oder Mannheimer Str. (Käfertal Süd)
- Parken: Gehwegparken (Sonnenschein) und die Konkurrenz um knappen öffentlichen Raum (Parkplatz oder Gehweg) wurden bemängelt, genauso wie enge Ortsdurchfahrten
- Neue Planungen: Die Planungen für Spinelli und den Bunker-Freudenheim werden zu deutlich mehr Verkehrsbelastungen (Verkehr und Lärm) im Osten führen.

Ideen/Maßnahmen

- Kampagnen: insgesamt sollen Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Parken, Geschwindigkeit, Verkehrswende etc. durchgeführt werden, die sich an ALLE Generationen richten. Ein proaktives Vorgehen der Stadt wird hierzu vorgeschlagen. Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement sollte auf alle mittleren und größeren Unternehmen erweitert werden.
- Sicherheit: Kreuzungsbereiche sollten durch Gestaltungsmaßnahmen (z.B. Pflanzkübel, Barken) für andere Verkehrsteilnehmende sicherer gestaltet werden.
- Geschwindigkeitsreduktion: Hierzu werden verschiedene Vorschläge gemacht, die sich vor allem auf die Themen Verkehrssicherheit und geringerer Lärmbelästigung beziehen, generell wird die Reduktion der Geschwindigkeit als geeignetes Mittel angesehen.
- Parken: P & R Angebote sollten mit Verweis auf Straßburg deutlich ausgebaut werden, auch Modelle von smartem Parken (Käfertaler Kurhaus) und deutliche Markierungen von Parkständen sollen umgesetzt werden.
- Alternative Mobilität: Carsharing-Konzepte sollten umgesetzt werden und deutlich mehr E-Ladestationen errichtet werden

Nachfragen und Hinweise

- Bei Umbauten und Renovierungen von Straßen wird teilweise ein Verkehrskonzept während der Baustellenphase vermisst: Hinweis der Stadt: Bei größeren Maßnahmen wir ein Verkehrskonzept für die Baustellenphase erstellt.
- Käfertal Süd: kann ein Zugang zum bestehenden Parkhaus von ehemals BBC für Anwohner*innen ermöglicht werden?
- Außerdem wird angeregt, zu evaluieren, ob die vor über 30 Jahren geplante und errichtete Umgehungsstraße Süd die verkehrsplanerischen Ziele, u.a. Entlastung der „Ortsdurchfahrt“ erreicht hat.

Anmerkungen und Nachfragen

- Das Thema Carsharing wurde in der Kürze der Zeit nicht im Detail diskutiert. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Konzepte für mehr Carsharing-Angebote umgesetzt werden sollten.

- Es wird festgestellt, dass das Angebot für den Autoverkehr in Mannheim generell zu attraktiv ist. Im Vergleich zu anderen Städten ist Mannheim eine der wenigen Städte, in denen man von den Randgebieten sogar vierspurig bis in die Innenstadt mit dem Auto fahren kann.

Thema 4 – „ÖPNV“

Stärken

- Das ergänzende ÖPNV-Angebot durch den Linienbusverkehr im Käfertal wird grundsätzlich als positiv angesehen.

Schwächen

- Ein Themenkomplex in der Defizitbetrachtung bezog sich auf das ÖPNV-Angebot. So wurden teilweise Kapazitätsengpässe und eine zu geringe Taktdichte auf der Linie 5 sowie die Übergangsmöglichkeiten von S-Bahn auf die Linie 5 bemängelt. Des Weiteren wurden schwerpunktmäßig die mangelhaften bzw. fehlenden Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen genannt. Die Andienung des Kulturhaus Käfertal ist gegenwärtig mangelhaft – großes Potential durch Veranstaltungen; große Parkraumprobleme im umliegenden Netz.
- Ein besser abgestimmter Fahrplan des ÖPNV auf den Fern- und Regionalverkehr am Bahnhof wird vermisst. → nach Umbau der Haltestelle am Bahnhof gibt es Kapazitätspotentiale um jene Umstiege zu verbessern.
- Der Stadtbahnanschluss des Entwicklungsgebietes Spinelli sollte zeitnah geschehen. Linienführung Richtung Käfertal Heddesheim prüfen.
- Fahrradmitnahme den ganzen Tag und Verbesserung der Abstellanlagen an Haltestellen.
- Potentiale in Tarif und Tarifstruktur (Modell von Tickets innerhalb der Quadrate auch in Peripherie anwendbar?)
- Unzureichende P+R-Anlagen werden bemängelt. Möglicher neuer Standort: Segmüllergelände /B38, Haltestelle Bensheimer Straße.

Ideen/Maßnahmen

Die Ideen und Vorschläge bezogen sich mehrheitlich auf die genannten Defizite.
Vorgeschlagen wird eine Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf 55er und kleineren Buslinien → für September 2022 eingeplant.
Ein Beschilderungs-/Parkleitkonzept einhergehend mit mehreren Standorten für potentielle P+R-Anlagen wurden vorgeschlagen:

- ehemalige amerikanische Tankstelle Fürther Straße/Gorxheimer Straße
- Bahnhof Käfertal
- Maimarktplatz (wenn keine Veranstaltungen stattfinden) – mit Veranstaltungskalender zu prüfen

Des Weiteren wird für die Anbindung des Entwicklungsgebietes Spinelli eine Gesamtkonzeption des Stadtbahnnetzes vorgeschlagen – eine direkte Linienführung in die Innenstadt wäre wünschenswert.
Schnellbusverbindungen (Regionalverkehr) aus Quellen des Umlandes zu wesentlichen Zielen in Mannheim Nord und Ost können MIV entlasten.
Anpassungen im Tarifsystem:

- günstigere Tickets, insbesondere Gruppentickets
- Rückkehr zum 24-h Ticket
- Kurzstreckenticket (z. B. 4 Haltestellen)

Anmerkungen und Nachfragen

- Es wird nachgefragt, was genau die Stadt für den S-Bahnhof Käfertal (als bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkt) plant. Zudem wird die Frage gestellt, ob der Bahnhof barrierefrei ausgestaltet werden soll.

Zunächst ist die Stadt oder die von Ihr beherrschten Gesellschaften nicht Eigentümer und Betreiber von S-Bahnhöfen. Diese Zuständigkeit obliegt der Deutschen Bahn. Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar wird derzeit der Bahnhof an bestehender Stelle barrierefrei und S-bahngerecht ausgebaut. Die Bauarbeiten werden in 2022/2023 abgeschlossen sein. Zuvor war auch eine Verlegung an den BBC-Buckel geprüft worden. Eine solche Verlegung ist jedoch bahnbetrieblich nicht möglich. Das Betriebskonzept der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sieht für den Streckenabschnitt Groß-Rohrheim - Mannheim Hbf eine Bedienung sowohl über die Westliche Einführung der Riedbahn (WER: MA-Luzenberg - MA-Handelshafen; S9) als auch über die Östliche Einführung der Riedbahn (ÖER: MA-Käfertal - MA-Neuostheim; S8) vor. Beide Streckenäste vereinigen sich von Mannheim Hbf kommend am Bahnhof Mannheim-Waldhof. Die Inbetriebnahme der S 9 über die WER erfolgte zum 13.12.2020. Die Inbetriebnahme der S8 über die ÖER steht aufgrund fehlender Infrastrukturbestandteile (Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der OER und S-Bahn-gerechter Stationsaus- bzw. -neubau) noch aus. Die Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer baulichen Umsetzung der zweigleisigen Befahrbarkeit ab 2024 gerechnet. Bis dahin können nach Fertigstellung der heutigen Stationen einzelne Fahrten, Umleitungs- oder Sonderverkehre über die östliche Riedbahn geführt werden, und damit den S-Bahnhof Käfertal an das S-Bahnnetz anschließen.
Die Unterführung Kädertaler Straße / Mannheimer Straße gehört nicht zum Bahnhof Käfertal Süd sondern ist im Unterhalt der Stadt Mannheim. Daher ist der Umbau der Unterführung auch in der Verantwortung der Stadt, es wurde dazu bislang eine Machbarkeitsstudie erstellt, ein Grundsatzbeschluss zur Weiterverfolgung der Planung ist in Vorbereitung.

- Es wird gefragt mit welchem Takt die neue Buslinie 53 durch Spinelli fahren wird.

Die Linie 53 wird das Gebiet Spinelli an Mo.-Fr. tagsüber im 20-Min.-Takt erschließen. Takt und Fahrweg ist in der Sitzung vorgestellt worden, weil eine Bürgerin explizit danach gefragt hatte.
In der unten dargestellten Tabelle sind Bedienzeiten und Taktung der Linie 53 dargestellt.

Bedienungszeiten	Mo.-Fr. 5:30- 24 Uhr, Sa 7-24 Uhr, So-Fei 9-24 Uhr
Takt	20-Min.-Takt Mo.-Fr. 5:30-20 Uhr, Sa 9-20 Uhr 30-Min.-Takt Mo.-Sa. 20-24, So-Fei 9-24 Uhr

4. 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 bzw. was hat Sie überrascht?
Aus dem heutigen Workshop nimmt Frau Kleemann vor allem mit, dass innerhalb des Teilraums „Mannheim Ost“ nochmal räumlich differenziert werden sollte. Die Menschen aus Feudenheim scheinen sich eher in Richtung Süden bzw. Innenstadt und die Käfertaler nach Norden zu orientieren, während für die Bezirke Vogelstang und Wallstadt die Verknüpfung untereinander stärker beklagt wurde. Als ein weiteres wichtiges Thema hat Frau Kleemann die Kapazitätsengpässe im Radverkehr erkannt. In den Diskussionen

wurde deutlich, dass einige Barrieren mit dem Rad gar nicht überwindbar sind, die Querverbindungen zwischen den Statteilen spielen eine wichtige Rolle. Neue Verbindungen müssen geschaffen bzw. bestehende Verbindungen weiter ausgebaut werden Der beliebte Neckartal-Radweg steht auch in dieser Diskussion im Fokus. Überrascht war Frau Kleemann davon, dass Themen wie die BuGa oder die Konversionsprojekte in den Diskussionen eine geringe Rolle gespielt haben, wobei diese Veränderungen große Chancen beinhalten.

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: proloco, IVAS, orange edge und vcdb

STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Ost- MM 2035, 19. Juni 2021

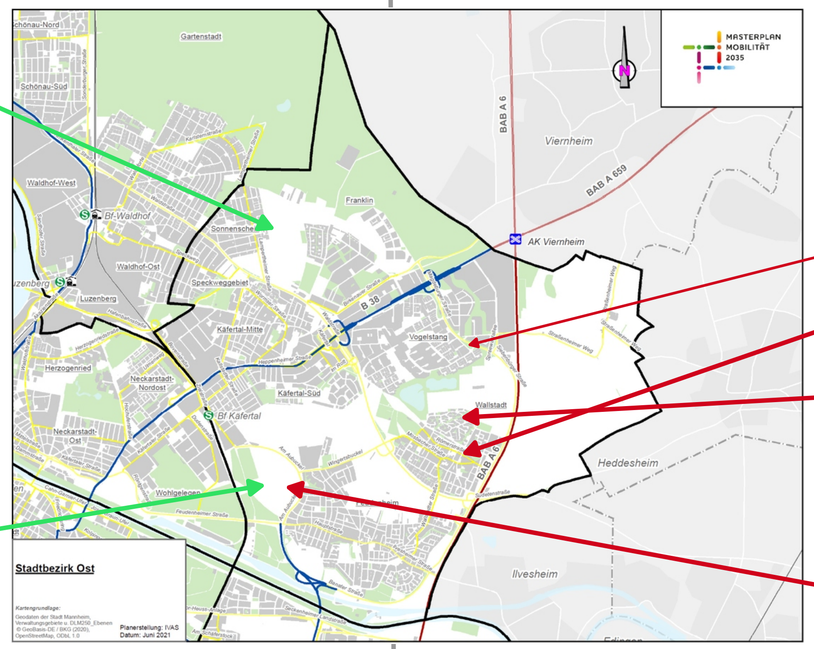
Gruppe 1: Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

Stärken

FFH

Offizierssiedlung gutes Beispiel für klare Park-regelungen

Feudenheimer Au (besonders durch die Buga) als Naherholung



Schwäche/Defizite

- Problem schmale Straßen, Römerstraße, eingtr. Schulweg
- Wallstadt, elegantere Steuerung der beschrankten Bahnübergänge?
- Storchennest, temporärer Freizeitverkehr
- Stellplatz-schlüssel 0,8 Neubaugebiete entspricht nicht Ist-Zustand
- Wo können PKW abgestellt werden, um Platz für Nahmobilität zu schaffen?
- Käfertal, Bahnübergänge und Wartezeiten
- Fußweg östliche Römerstraße zu eng für Kinderwägen
- Römerstraße 101, starke Überlagerung von Nutzungen, am Samstag 250 Falschparker
- Parkraum heiß umkämpft, Verdichtung erhöht Parkdruck
- Allemannen-straße, Querung zum Aldi
- Alt Käfertal, zu geringe Wegebreiten, Rollator passt nicht auf Weg
- Absenkungen Bürgersteige, aktuelle Standards anwenden
- E_Roller liegen oft im Weg
- Parken in Alt-Feudenheim Thema Gehwegparken
- Käfertal, Poststraße, Konflikt Bus
- Fehlende oberirdische barrierefreie Querung Aubuckel zur Feudenheimer Au
- Parkregelungen zu ungenau, sollten klarer sein
- Zu wenig Zebrastreifen, Querungshilfen nicht ausreichend. Auch für Spinelli, Berta-Hirsch-Schule
- Storchenstraße so zugeparkt, dass Busse, Müllabfuhr und Feuerwehr nicht mehr durch kommen
- Fehlende Querungshilfen Bertha-Hirsch-Schule
- Neue Regelungen werden noch nicht angewendet
- Kostenloses Parken vor der Haustür , fehlende Auslastung sonstiger Parkraum-kapazitäten
- Nicht alle Hatestellen Barrierefrei
- Wallstadt Römerstraße, Bahnübergang, kein Gehweg, Winterdienst fehlt (Rollstuhlfahrer)

Ideen/ Maßnahmen

- Parken im öffentlichen Raum teurer machen (Bewohnerparken)
- Gestaltung des öffentlichen Raums / Verkehrsflächen als Lebensraum & Begegnungsfläche
- Radabstellanlagen statt Kfz-Parkplätze
- Parkplätze umwidmen und begünen! (Mikroklima verbessern, Aufenthaltsqualität)
- Franklin: Parken kostet. In anderen Stadtteilen nutzen die Leute die Garage für sonstiges
- Statt Vermittlung mit harten Maßnahmen arbeiten. Verdoppelung der Parkgebühren seit 1.1.2020. Gegenwind in Kauf nehmen.
- Laufbus / Walking Bus für Grundschulen, Bannmeile für Autos vor der Schule
- Verkehrsberuhigung (Shared Space Lösungen)
- Superblocks einrichten (z.B. Barcelona)
- Mehr FGÜ (Erlass Land BW)
- Parken nur auf einer Straßenseite in Einbahnstraßen für vollständig nutzbare Gehwege
- Der Preis als Mechanismus
- Mit Blick aufs Klima muss mehr gemacht werden, als nur ein paar Parkplätze umnutzen.
- Jeder Stadtteil ein beruhigter Bereich als Pilot
- Dialogprozesse
- Gute Vermittlung: Überzeugen,wie Platz gerecht verteilt werden kann
- Think Big. Ein groß gedachtes Verkehrskonzept, das mehr ist, als klein klein.
- Auftrennung der Hauptstraße in Feudenheim (kein Durchgangsverkehr mehr)

Charaktereigenschaften

STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Ost- MM 2035, 19. Juni 2021

Gruppe 2: Fahrradverkehr

Generelle Anmerkungen

- es braucht verschiedene Angebote. Nicht zwei Maßnahmen gegeneinander ausspielen
- Verständlichkeit/ Eingänglichkeit der Routen in die Stadt
- Qualität der Wege v.a. für Pendler
- Überarbeitung Radwegenetz notwendig (Lückenschlussprogramm nicht mehr ausreichend)
- In engen Straßen Konflikte mit ruhendem Verkehr daher Mischverkehr unattraktiv

Verbindungen zwischen Stadtteilen/ Barrieren

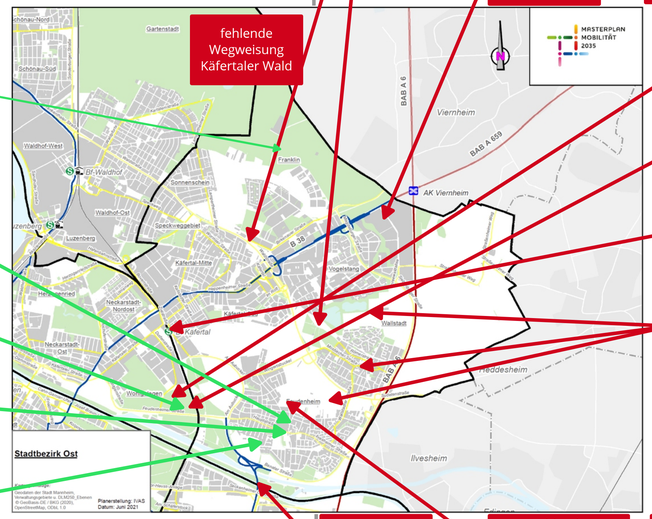
- Verbindung Wallstadt West - Vogelstang West - Rott - Käfertal entlang der Linie 5A ist sehr gestückelt, müsste deutlich aufgewertet werden
- Wallstadt nicht an die Innenstadt angeschlossen
- Abriss Voltasteg: Feudenheim - Neckarau keine Verbindung
- RSW nicht der Weg in die Innenstadt
- Querung B38/Richtung Viernheim
- Feudenheimer Schleuse. Fuß- und Radfahrbrücke ist hochfrequentiert
- Querung Magdeburger Straße nicht gut für Radverkehr
- Neckarüberquerung B38 - Barriere - nur Schieberinne für Rad
- Von Feudenheimnach Süden (Richtung Neckarau/Rheinau/ Schwetzingen) keine attraktive Verbindung
- Viernheim nur über Straße erreichbar

Stärken

- Nähe zum Neckar
- Wege im Wald sind schön (Ri Gartenstadt, Schönau, Lampertheim), aber nicht beschildert
- Wege durch den Wald nach Norden
- Fahren über Felder ist schon recht gut
- Fahrradstraße Rollbühlstraße
- Käfertaler Straße (Radfahrstreifen auf beiden Seiten)
- Kurze Wege ins Grüne / Naherholung
- Direkte Strecke in die Innenstadt
- Geschwindigkeit 30 in ganz Feudenheim
- Verbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Feudenheimer Ortsteilen

Schwäche/Defizite

- Schwer querbare Kreuzung Waldstraße/Wassererkstraße/Bensheimer Straße für Fußgänger und Radfahrer
- Querung der Römerstraße ohne Absicherungensmaßnahmen
- fehlender Gehweg Römerstraße bei Sportplätzen
- Erreichbarkeit des Kurzpfalzcenters
- Schlechte Erreichbarkeit Kurpfalzcenter, fehlende Querung Spreewaldallee
- fehlende Wegweisung Käfertaler Wald
- Qualität des Radweges an der Feudenheimer Straße Stadtauswärts
- Zustand Radweg Südseite Feudenheimer Straße schlecht
- Feudenheimer Straße: Kleingärtner nutzen Radweg mit dem Auto, Gefahr und Behinderung
- Unterführung Riedbahn am neuen S Bahnhof Käfertal Süd
- Mannheimer Straße Unterführung S-Bahnhof (hochfrequentiert)
- Verbindungsstrecke zwischen Feudenheim und Vogelstang Ost (überWallstadt)
- Unterquerung Riedbahn
- Barrierefreie Wege nach Neuostheim
- Fehlende Abstellmöglichkeiten für Lastenräder (Fahrradbügel)
- untaugliche Radabstellanlagen am Carl-Benz-Bad



Verkehrssicherheit

- Sicherheit an Hauptverkehrsrouten nicht gegeben - Idee: dem MIV Platz wegnehmen
- Sicherheitsthemen an vielen Straßen
  a) Speckweg: Abbieger, LKW am Kreisel, Lieferverkehr der heikele Stellen zuparkt, Baustellen
  b) B38/Ebertstraße: Durchgänge von Turley zum Rad&Fußweg, QUer bereitgestellte E-Scooter, Kreuzung Carl Benzstraße/Hochuferstraße abbiegende Autos im Rücken,...

ortskonkrete Hinweise

- Verbindung zum Radschnellweg Auf dem Ried ist schlecht
- L597 - für Autos gut, Radverkehr zerstückelt
- Pendlerstrecken z.B. Speckweg
- Feudenheimer Straße Ampel an der Dudenstraße Radfahrende hat ROT, wenn MIV GRÜN hat
- Ampelschaltung: z.B. Marktkauf, man wartet sehr lange
- Mosbacher Straße im Mischverkehr schlecht nutzbar
- Z.T. maroder Radweg Richtung Innenstadt (B38)
- Querung Sudetenstraße
- Anbindung von Heddesheim + Wallstadt an Radschnellweg via neuer Brücke über Sudetenstraße ist Umweg, Verknüpfung an bestehendes Netz direkt an der Brücke nicht möglich.
- Rampe Magdeburger nicht für RF nicht nutzbar

Fahrradparken/ größere Fahrräder

- Abstellflächen für Fahrräder/Lastenräder bei Dienstleistern & Einkaufsmöglichkeiten (auch im Bestand)
- Lastenräder mehr einbeziehen (aktuell noch starkes Defizit)
- an allen Zielen: Fahrradabstellanlagen immer näher und attraktiver als Pkw-Stellplätze
- Auch in den Vorstädten nehmen große Räder zu (Lastenräder), die benötigen Abstellplätze, breitere Radwege

Ideen/ Maßnahmen

Mobilitätsmanagement/ Schulwege

- Konzepte, dass Schüler*innen weiterführender Schulen mit dem Rad fahren, prioritärer Ausbau dieser Wege
- Kitaplatztauschbörse: Im Moment werden viele Kinder mit dem Auto gefahren, weil sie im eigenen Stadtteil keinen Kita-Platz bekommen haben, Bsp. Käfertal - Franklin (wechselseitig)
- Laufbus / Walking Bus für Grundschulen, z.Zt. gerade Erarbeitung auf Franklin
- Mobilitätsinfos für Zugezogene und Testangebote, z.B. kostenloses ÖPNV-Ticket für einen Monat zur Probe

Verbindungen

- Querung der B38 zur Anbindung der Konversionsflächen
- Wallstadt über Wingertsbuckel in die Innenstadt führen
- Verbesserrung B38 Führung höhe Turley
- Anbindung Mannheimer Osten an die S-Bahn-Haltestelle SAP-Arena
- Fahrradtaugliche Unterführung der Riedbahn in der Mannheimer Straße
- Radverbindung nach Neckarau - Rampe bei der Brücke Neuostheim

Allgemeine Hinweise

- Radführung im Grünen vs. Hauptstraße: Schnelligkeit ist auch wichtig, daher nicht nur außen rum, sondern direkte Verbindung planen
- Radverbindungen gut beschildern, innerhalb Mannheim und in Nachbarorte
- Raum neu verteilen, Kfz-Parkplätze und Kfz-Fahrspuren entfernen, reduzieren
- Ertüchtigung der Straßen zur bessern Nutzung für Radfahrende
- Bei Planungen mehr Zählstellen einbeziehen
- Turley: nicht nur in der Innenstadt den MIV einschränken. Auch außen Flächen umwidmen, wenn es nötig ist

Fahrradstraßen

- Dürkheimer Straße als Fahrradstraße (Kindergarten, Kirche, etc.)
- Spessartstraße als Fahrradstraße

Ortskonkrete Vorschläge

- Unterbindung von Abkürzungen über die Theodor-Storm-Straße
- Optimierung des Radwegs (Breite, Qualität, etc.) an der Feudenheimer Straße (auch für RAdschnellweg)
- Ertüchtigung der Theodor-Storm-Straße für direkte Querung für Radfahrende & zu Fuß Gehende
- Verhinderung Durchgangsverkehr Feudenheimer Hauptstraße
- T 30 in Anna-Sammet Straße gewüscht auch wenn Sammelstraße mit Busverkehr
- Rad- und Fußanbindung zu Kurpfalzcenter verbessern!

Charaktereigenschaften

- Franklin: zur Zeit Fahrradwüste
- getrennte Stadtteile (Freiflächen, Barrieren)
- eigenständiger Charakter der Stadtteile
- Fahrradverkehr auch Gesamthaft betrachten

- Radschnellweg/ Verbinidung auf dem Ried ist schlecht
- Zustand Radwege
- Wegführung Zubringer Radschnellweg: sollte die weitere Wegführung am Vogelstangsee vorgesehen sein, ist ein Konflikt mit Naherholungssuchenden sowie schnellen Radfahrenden zu erwarten Radschnellweg Feudenheim/ Bürgerpark: der Schutz der Spaziergänger versus schnelle Radfahrende muss gewährleistet werden
- Zubringer Radschnellweg: Die Brücke des Zubringers des Radschnellweges endet beim Reiterverein Wallstadt/ Vogelstang. Die weitere Wegführung ist nicht bekannt und geht derzeit auf eine Art Feldweg über, der viele Mängel aufweist. Zudem ist beim Reiterverein eine Gefährdung durch schnelles Fahren der Kinder/Vereinsmitglieder zu erwarten
- Frage zum Radverkehr: Wie geht man mit bestehenden Radwegen zukünftig um? Benötigt wird wohl beides: Radschnellwege und die üblichen Radwege.
- ÖPNV: Barrierefreiheit Hst Kiesäcker nicht gegeben
  Bus 57 Auf dem Ried fährt nicht am Wochenende

STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Ost- MM 2035, 19. Juni 2021

Gruppe 3: MIV/ Parken

Stärken

Gehwegabsenkungen für Radfahrer

tw. wurden Straßen umgewidmet auf geringere Geschw.

Quartiersgarage Spinelli ist geplant. gibt es einzeln auch an anderen Orten

Schwäche/Defizite

Thema: überhöhte Geschindigkeit

Hess. Staße: markierte Radwege führen zu zu engen Überholabständen

Schwerverkehr hat zugenommen (Spinelli)

ÖPNV Angebot Umsteigepotenzial fehlt

Sonnenschein: Problem Gehwegparken

Bunker-Feudenheim: starke Lärmbelästigung; Konversionsflächen führen zu deutlich mehr Verkehr, hier mössen Lösungen entwickelt werden

sehr gute 4-spurige Verkehrstrassen; wenig Anreiz zum Umsteigen

Verbindung Vogelstang/Wallstadt Römmerstraße ÖPNV nicht genutzt + Tempo Anpassen auf 30

P & R Wingertsbuckel, wird inoffiziell genutzt

Ausfahrt Spinelli Süd in die Talstraße anstelle Aubuckel wird ein großes Problem für die Anwohner werden

Straßenheim: gehört auch zu Wallsatdt und sollte mit in den Blick genommen werden. Hier führt eine Landesstraße durch den "Ortsteil". Der fließende Autoverkehr führt durch die Ortsstraße und fließt sehr schnell und unachtsam durch.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Neckerschnellweg von 100 auf 70 oder weniger

ruhender Verkehr: bei breiten Straßen kein Thema; z.B im Ortskern von Freudenheim ein Thema

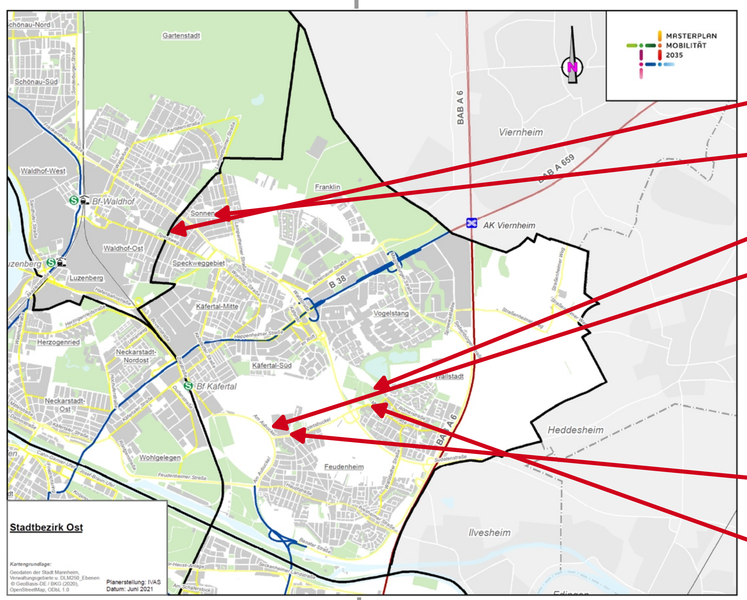
Problem; Wandel der Quartiere (mehr Dienstleitungen), dies führt zu mehrParkraumnachfrage; Klären, ob neue DL Parkplätze nachweisen mussen oder ein Parkkonzept vorlegen müssen. Z.B: Kulturhaus Käfertal; der Kulturparkplatz ist durch Fremdparker belegt

Talstraße zusätzlicher Verkehr an KP wird kritisch gesehen

koinkurrenz Gehweg und Parken; mehr und mehr zu lastender Fußgänger

Käfertal:Auf der Straße Auf dem Sand bis zur Waldstraße gilt Tempo 50, da es eine Hauptverkehrsstraße ist. Abbiegen auf Querstraßen führt häufig zu Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern (s. Metropolatlas Rhein-Neckar: Unfälle mit Pkw-Beteiligung).
Gleiches gilt für Mannheimer Str. in Käfertal Süd.

Übergang von Tempo 50 auf 30 wird nicht entsprechend reduziert (Mosbacher Straße)



Ideen/ Maßnahmen

Kampagne

Aufklärungsarbeit bei den Bürgerinnen zum Thema Parken, Geschwindigkeit,....

Unabdingbar ist bei allen verständlichen Entwicklungen: Mitnahme ALLER Generationen und Menschen in ihren jeweiligen Lebenssituationen.

Proaktive Strategie der Stadt für Moblität ins Zentrum (tw. ist Stadt proaktiv tätig, aber nicht in allen Bereichen)

Idee für Straßenraum- Umgestaltung Beteiligung/ Abstimmen, was die Anwohner wollen - aber; nicht nur ein Thema der Anwohner sondern auch von denen, die den Weg nutzen. Übergeordnete Aspekte z.B. Sicherheit müssen berücksichtigt werden. - Diskussion, ob Befragung der richtige Ansatz ist.

Mobilitätsmanagement für (alle) mittlere und größeren Unternehmen,nicht nur dort, wo es Schwierigkeiten gibt.

Kreuzungen anders gestalten (abgesenkte Bordseine), dort Pflanzkübel aufstellen / Barken errichten

Lösungsidee: Fahrradstraße durch den Ort und dadurch Verkehrsberuhigung

P & R deutlich ausbauen, s. Konzepte in Straßburg

Idee: smartes Parken, wie z.B. beim Einkaufsladen Käfertal Kulturhaus

Parkstände markieren

Gehwegparken stärker kontrollieren; parallel Öffentlichkeitskampagnen

Tempo insgesamt drosseln (von 100 auf 70 etc.), 30er Zone bleibt

Geschwindigkeitsreduktion auf Hauptverkehrsstraßen zu Stoßzeiten auf Tempo 30 (Umfallprävention) und Tempo 30/40 aus Länmschutzgründen

Geschwindigkeitsreduktion auf Wohnstraßen (von Tempo 30 auf 20) wg. Unfallprävention

Straße für MIV sperren und für ÖPNV-offen lassen (Römerstr. Richtung See)

Konzepte für mehr Carsharing, ... weniger MIV,...- konkrete Ziele für MM 2035

Konzept für E-Ladestadtionen; z.B. im Quartier Spinelle

Hinweis: im Einkaufszentrum ist das Aufgabe von Privaten; Gewerbegebiet Radeberger Str. dort wurde eine errichtet.

Hinweis: wird meist mit geprüft, aber es gibt hohe tech. Anforderungen- Ziel derzeit, eher Mobilstationen (Umstiegspunkte) durch Ladesäulen ausstatten

Charaktereigenschaften

stärkste baulich/ räumliche Entwicklung

sehr gute MIV-Anbindung

Die Zukunft liegt im Umweltverbund

Nachfragen/ Hinweise

Renovierung BBC-Brücke; es gibt kein Konzept für Umbau/Renovierung

Tw. wird dies vorgenommen

Z. B. Käfertal Süd - es gibt ein riesengroßes Parkhaus von ehemals BBC - kann dieses genutzt werden, gibt es dazu Überlegungen den Zugang für die Anwohner zu ermöglichen?

Umgehungsstraße Süd - es sollte evaluiert werden, ob die Verkehrsplanung von vor 30 J. noch richtig ist.

Nachfrage: Machbarkeitsstudie für Wallstadt - ist dort Verkehr berücksichtigt?

Push- von E-Mobilität - was macht die Stadt dafür, gibt es Konzepte? Hinweis: bei Neubauprojekten wird das immer vorgesehen.

Nachfrage: Gibt es ein Nutzungsgebot für PWK? Hinweis: es gibt nur ein Zweckentfremdungsverbot

Hinweis: die angesprochenen Punkte zur Geschwindigkeitsred. sind überwiegend bekannt und werden derzeit geprüft

STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Ost- MM 2035, 19. Juni 2021

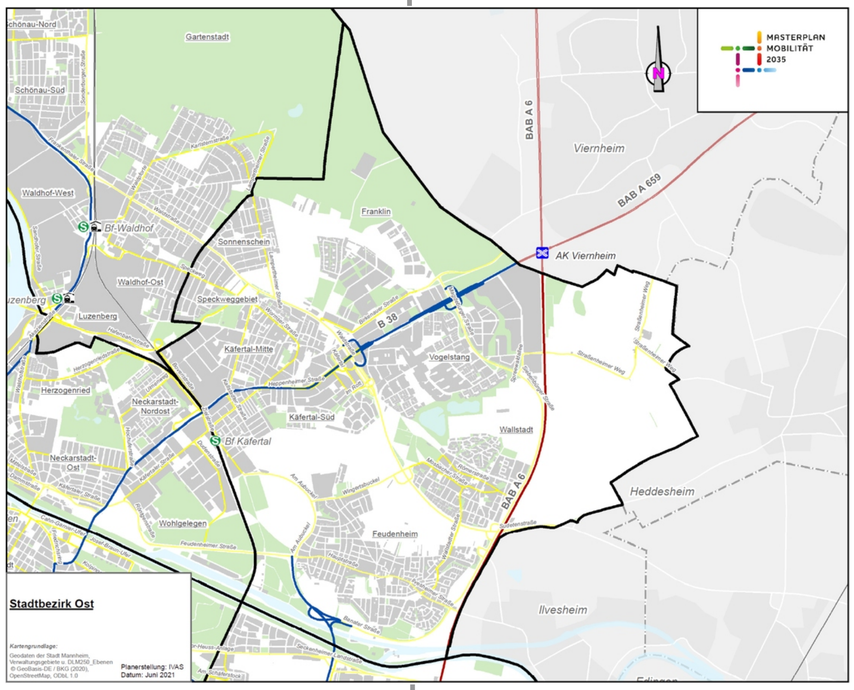
Gruppe 4: ÖPNV

Stärken

Käfertal - Waldhof durch 45er Bus gute Ergänzung

Anbindung des 55er an Friedhof gut

geänderte Buslinieführung der Linie 53, dann Andienung Spinelli ab Dez 2022



Schwäche/Defizite

Kapazitätsengpässen der Linie 5 zw. Stadt und Käfertal

Takt auf Linie 5 zu gering, insbesondere in Nebenverkehrszeiten

Übergang S-Bahnhalt zur Linie 5 auszubauen!

Fahrradmitnahme in der Bahn auch zu Stoßzeiten (6-9)

mehr/bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen

Käfertal: Verbindungen zum Friedhof zu schlecht, gerade für ältere Mensschen

Fahrzeugwahl mangelhaft - große Busse bei wenig Nachfrage und andersherum - insbesondere Schülerverehr

Erst 2030 Straßenbahnanbindung für Spinelli - zu spät. Die neuen Bürger werden sich erstmal ans Auto gewönhnen!

Anschluss von Linie Spinelli nach Käfertal "Im Rott" - Ri. Käfertal Heddesheim bitte prüfen

Tangentialverbindungen zw. einzelnen Stadtteilen mangelhaft

seit Rücknahme Linie 4 aus Käfertal Angebot verschlechtert

generell abgestimmte Taktung mit Regional- und Fernverkehr verbesern

Relation Hauptbahnhof Feudenheim - Umstieg auf Linie 2 - Anschluss ist zu verbessern!

großer Umstiegspunkt Paradeplatz - mögliche zusätzliche Alternativen

häufige Umstiege, keine direkten Fahrverbindungen

Tarifstruktur - Ticket innerhalb der Quadrate, auch in Peripheri sinnvoll

Kulturhaus Käfertal (auch für Kongresse) - Anbindung von und nach Hauptbahnhof
- insbesondere aufgrund umliegender Parkprobleme großes Potential

fehlende Barrierfreiheit am Bf. Käfertal

S Bahnhof Käfertal wann und wie angebunden?

Wann wird S-Bahnhof Käfertal umgesetzt?
Wird dieser auch barrierefrei ausgebaut?

nicht ausreichende Park and Ride Möglichkeiten - diese weiter ausbauen!!

mlg. Standort: zukünftiges Segmüllergelände an der B38, Hst. Bensheimer Str.

Ideen/ Maßnahmen

Ausbau Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof - nach Umbau mögliche weiter Umstiege möglich

Gesamtkonzeption Stadtbahnnetz Spinelli, Vogelstang, Wallstadt

direkte Linienführung aus Spinelli in Innenstadt

Schnellbuslinien aus der Region zu den Zielen in MA Nord und MA Ost

Neue Fahrzeuge Ri Käfertal sorgen für Erhöhung der Kapazität

Beschilderungskonzept einhergehend mit P+R Anlagen

20-min Takt auf 55er und anderer kleinen Lnien - Standard auf kl. Buslinien - im September 2022 angeplant

Tarifanpassungen - günstigerer ÖV, insbesondere Gruppentickets!
- Rückkehr zum 24h Ticket gewünscht!
- Kurzstreckenticket gewünscht

wenn keine Veranstaltungen - dann Maimarktparkplätz als mögliche Park and Ride denkbar - prüfen wie mit Veranstaltungsverkehr übereinbar

Park and Ride am Bf. Käfertal

ehemalige amerikanische Tankstelle an Fürther Str./ Gorxheimer als mögl. P+R Standort

Charaktereigenschaften

viele Zentren die Vernetzung suchen





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Kernstadt
am 24.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Kernstadt

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfelder und Einzelziele

Städtisches Leitbild

UN-Nachhaltig-keitsziele

Bundesziele

Landesziele



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
Stadtraum-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?)
CO_2 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

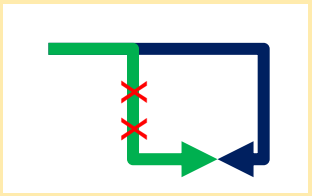
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



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 Kernstadt

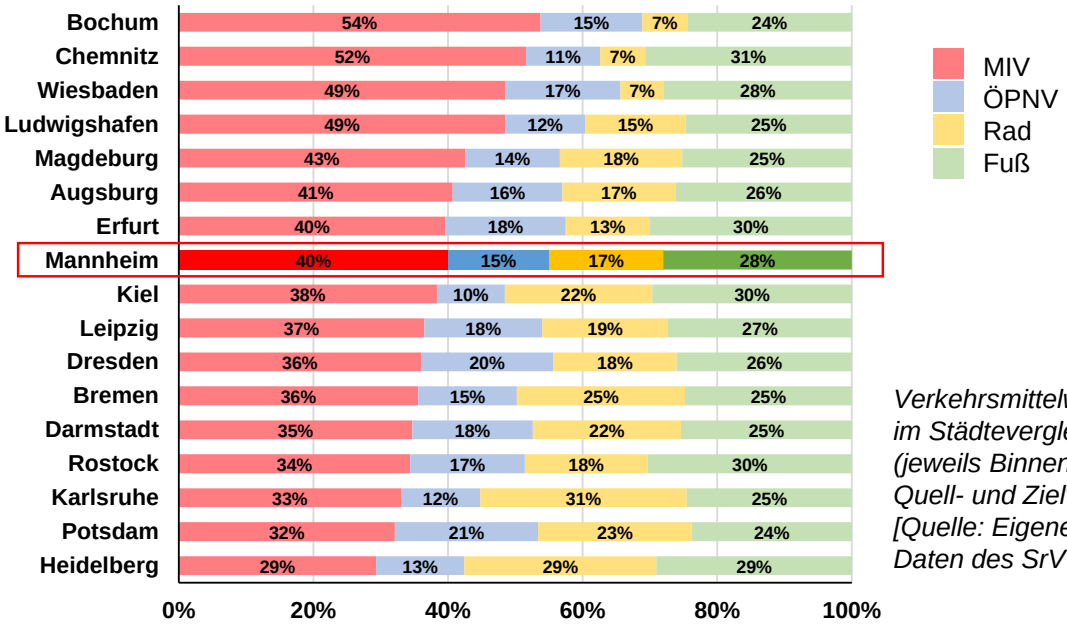
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität

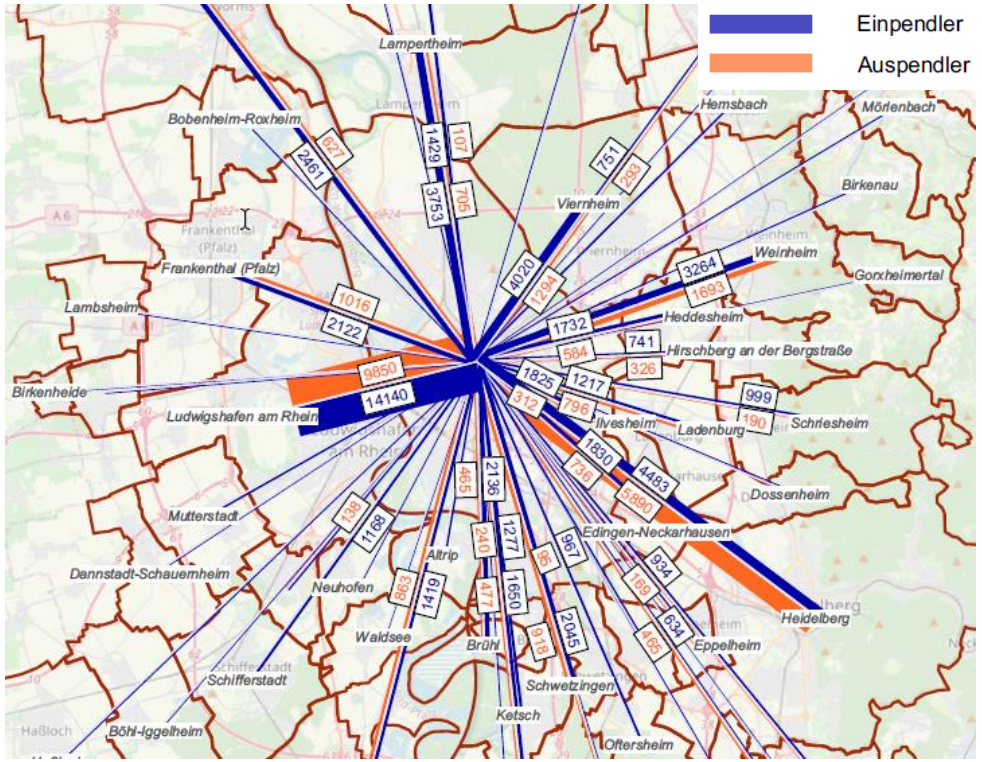
E-Mobilität
Schwerverkehr
Leistungsfähigkeit Straßenausbau
Verknüpfungspunkte ÖPNV
Barrierefreiheit
City-Logistik
Sozial- und Umweltverträglichkeit
Gesundheits- und Klimaschutz
Erreichbarkeitsanalysen
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität
Funktionale Gliederung der Wegenetze
Mobilitätsmanagement
Innovation
Innenstadt (Quadrate) und Stadtquartiere
Verkehrssicherheit
…

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]

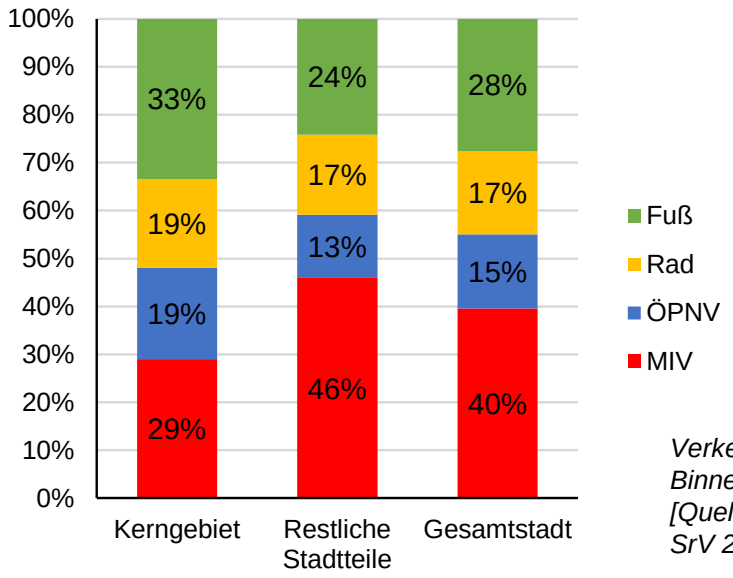


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- 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

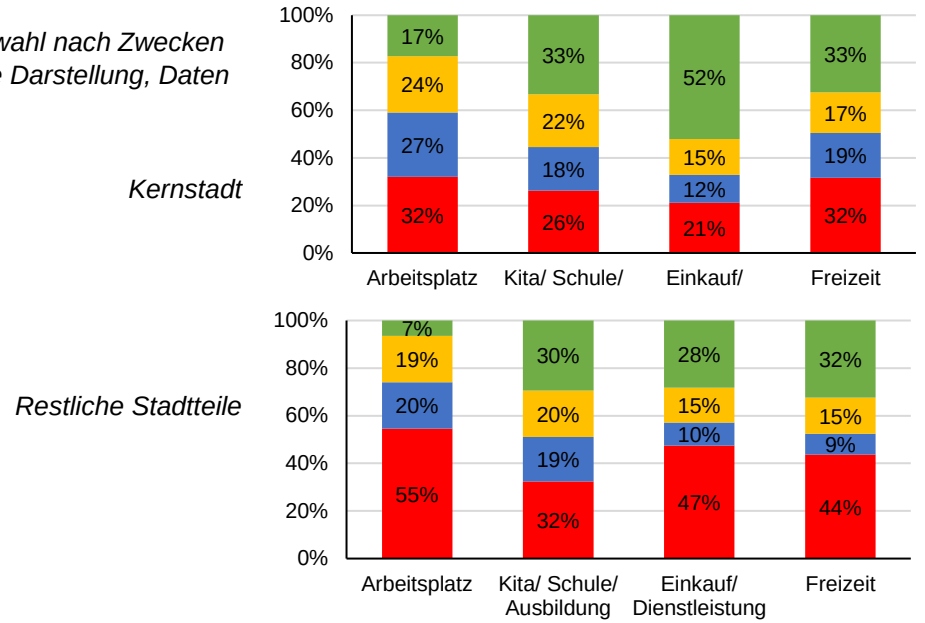
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt 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, Zugänglichkeit/ Verfügbarkeit von Mobilitätsoptioneen
- Nutzung des Fahrrades vergleichsweise stadtteilunabhängig, ÖPNV auf Arbeits- und Freizeitwegen in der Kernstadt stärker



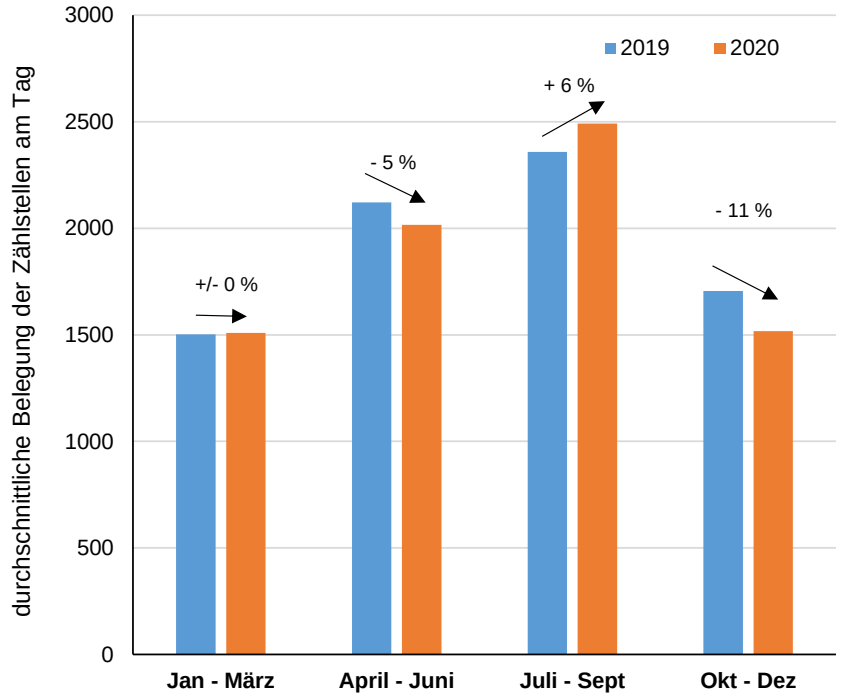
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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



2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – 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]









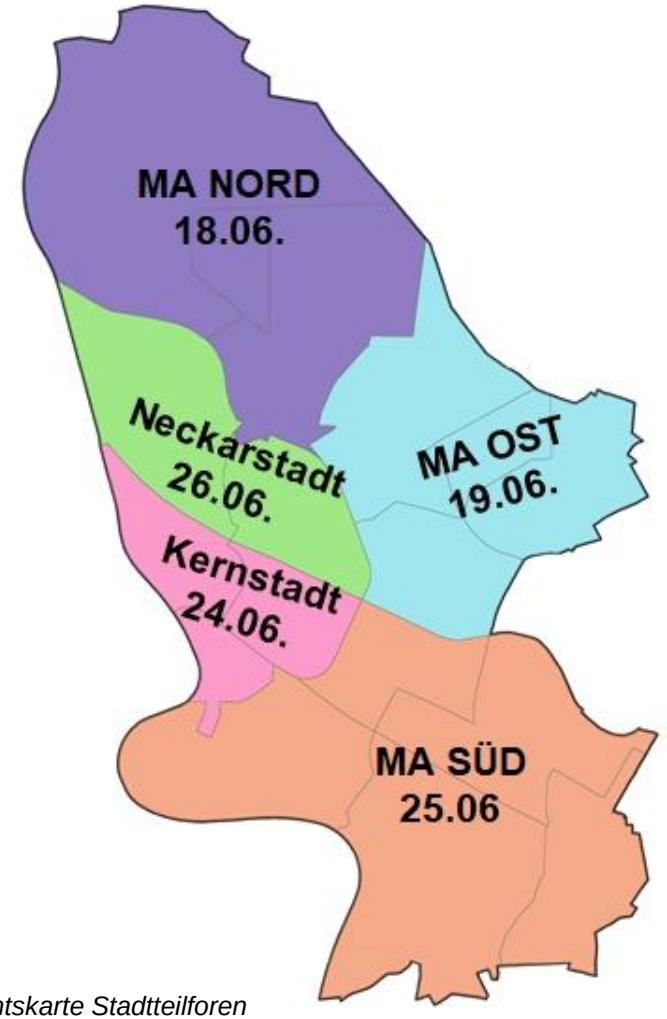
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Kernstadt

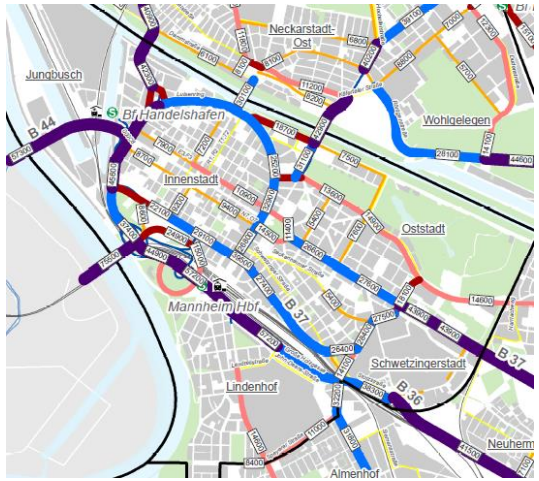
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Kernstadt – Kurzprofil

- Stadtteile Innenstadt (Quadrate), Jungbusch, Schwetzingerstadt, Oststadt, Fahrlach, Lindenhof
- ca. 68.000 Einwohner
- Städtebaulich eher homogene mehrgeschossige Bebauung (dichte Blockrand- und Würfelhausbebauung)
- Dichter Geschäfts- und Bürobesatz, zahlreiche stadtbedeutsame Verwaltungseinrichtungen, aber auch Quartiere mit reiner Wohnbedeutung
- Bedeutende Gewerbeansiedlungn Lindenhof (John Deere), Fahrlach (u.a. Großmarkt) und Hafenflächen Jungbusch und Mühlauhafen
- moderne Mobilitäts-Angebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleih sind aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet flächendeckend und zahlreich vorhanden (stationsbasiert und free-floating)

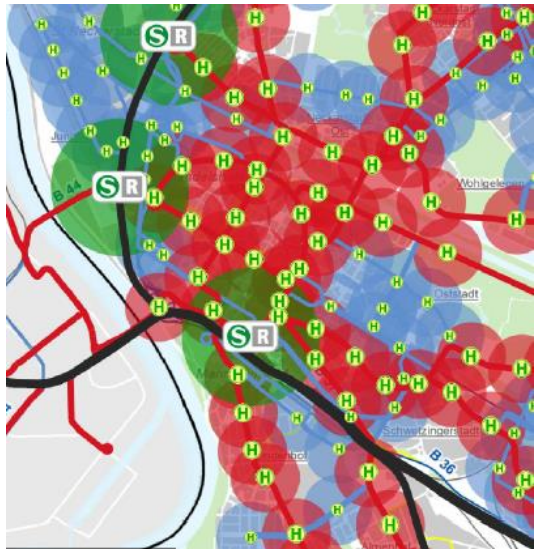


Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Kernstadt – Kfz und ÖPNV

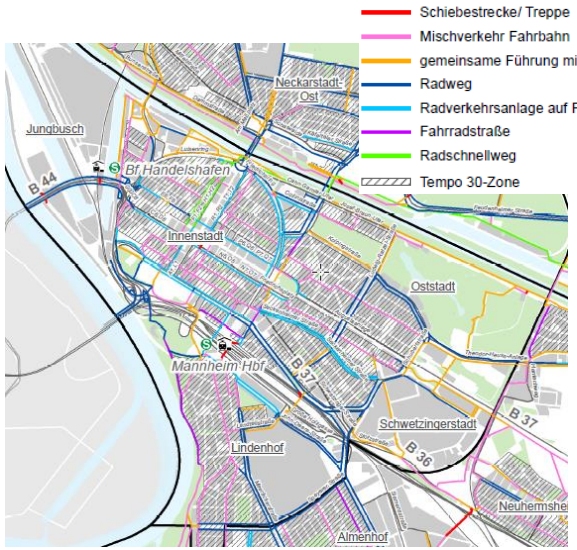


+ Gute Erreichbarkeit Innenstadt durch leistungsfähige Radialen und ausreichendes Stellplatzangebot
+ B 36 als entlastende Tangente im Süden der Kernstadt → gleichzeitig aber auch Barriere
- Kernstadt erheblich von stark belasteten Verkehrsachsen geprägt (Übergang Ludwigshafen/ Jungbuschbrücke, komplexe Straßenführung rund um Collinistraße) → Quartiere mit großer Prägung durch MIV
- Nähe zu Hafenanlagen sorgt für erhebliches Schwerverkehrsaufkommen im Bereich des westlichen und nordwestlichen Innenstadtrings
- Maßgebliche Lärmschwerpunkte im Kernstadtbereich (z.B. Luisenring und angrenzende Straßen, Parkring, Schwetzinger Straße …)
- Defizite Aufenthaltsqualität durch hohe Verkehrsmengen innerhalb der Quadrate



+ Bezogen auf Fahrtenhäufigkeit und Haltestellenentfernung sehr gute Erschließung durch ÖPNV
+ Direkter Zugang zum Hauptbahnhof als der wichtigste Knoten des regionalen S-Bahn-Verkehrs
- Kleinere Erschließungslücke Schwarzwaldstraße (südlicher Lindenhof)
- Hohe Auslastungen auf den Stadtbahnstrecken zu Spitzenzeiten (außerhalb der Quadrate)
- Sehr hohe Belastung der Stadtbahn-Knoten Paradeplatz, Kurpfalzbrücke und Stadtbahn-Strecken über den Neckar sowie Kaiserring & Kurpfalzstraße
- Barrierefreiheit auch an wichtigen Umstiegspunkten nicht vollständig gegeben (z.B. MA-Handelshafen)

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



- \+ Kompakte städtebauliche Struktur erlaubt viele Wege mit dem Rad → große Bedeutung Radverkehr im Binnen sowie Quell- und Zielverkehr
- – Komplexe Brücken-/ Rampensituation im Übergang nach Ludwigshafen
- – Bahngleise im Süden erhebliche Barriere, Übergänge nicht vollständig anforderungsgerecht (v.a. Kleinfeldsteg)
- – Defizite des Lückenschlussprogramms noch nicht vollständig abgearbeitet (v.a. Innenstadtring, Jungbusch, Augustaanlage)
- – Situation an den Brückenköpfen zwischen Innenstadt und Neckarstadt vor dem Hintergrund sehr hoher Radfahrermengen nicht ideal (z.B. Kurpfalzkreisel, Jungbuschbrücke beidseitig)
- – Dimensionierung der Radverkehrsanlagen



- \+ Kompakte städtebauliche Struktur erlaubt viele Wege zu Fuß → große Bedeutung Fußverkehr
- \+ Städtebauliche Einbindung Augustaanlage als gelungenes Beispiel
- \+ Kleinere und größere Stadtparks als „grüne“ Inseln, Rheinzugang Lindenhof
- – Zugänglichkeit der beiden stadtbildprägenden Flüsse durch Hafenflächen und Verkehrsachsen stark eingeschränkt
- – Innerer Stadtring als erhebliche Barriere zur Erreichung der Quadrate
- – Schlecht gestaltete Unterführung (z.B. westlich Nationaltheater, Tunnelstraße, Dahlbergstraße) als „Angsträume“
- – Ruhender Verkehr dominiert Straßenräume → oft wenig Platz für Fußgänger

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Kernstadt – Herausforderungen







- Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr schaffen
- Zugänglichkeit Naherholungsorte stärken (Flussufer, Stadtparks)
- Grundlagen schaffen, damit der ÖPNV Verkehrsleistung von Kfz-Verkehr übernehmen kann (v.a. Abbau Kapazitätsengpässe)
- Aufwertung Aufenthaltsqualität
- Bedarfsgerechte Weiterentwicklung Parkraumangebot als wesentliche Stellschraube des Mobilitätsverhaltens





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

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, Schwetzingerstadt/ 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.

<u>Thema 1 – „Fußverkehr & Aufenthaltsqualität“</u>

Stärken

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

Schwächen

- MIV senkt die Aufenthaltsqualität
- Zugeparkte 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
- Anlieferzonen in der Fressgasse schaffen
- Rad- und Fußverkehr im Kurpfalzkreisel 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. Schwetzinger 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 Radwegeführung: 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, tangentiale 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 Radabstellanalgen (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 unmittelbarerer 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: proloco, IVAS, orange edge und vcdb

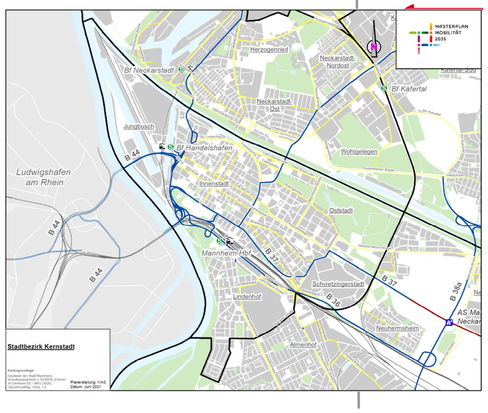
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Kernstadt MM 2035, 24. Juni 2021

Gruppe 1: Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

Stärken

- Viele Parklets --> mehr Aufenthalts-qualität (noch schöner wäre, wenn nicht mehr kommerzielle dabei wären)
- Planken/Breite Straßen
- Umgestaltung Fressgasse (Lieferzonen)
- Schöne Miniparks
- ÖPNV (gute Erreichbarkeit)
- Kurze Wege, Fußgängerzone
- Quadratstruktur könnte man gut für Superblocks nutzen (wird aber leider noch (-) nicht gemacht
- In den Qusdraten überwiegend Tempo 30 (geringer wäre schön...)
- Entwicklungs-konzept Innenstadt EKI



Schwäche/Defizite

- Querung der Breiten Strasse endlich schliessen
- Aufenthalts-qualität wird durch Sperrung der Fressgasse in den übrigen Straßen noch verschlechtert durch Lärm und massive Abgasbelastung
- Zuviel MIV senkt die Aufenthalts-qualität
- Tattersaal & Pestalozischule: Hotspots (Kfz, Parken + Stadtbahn)
- Schlechte Leitsysteme für Sehbehinderte
- Ecken für Gehbehinderte freihalten
- Wegbschilderung für Fußgänger fehlen
- Zu laut, zu viele Poser
- Zu dichter Verkehr verhindert bequemes Queren
- Gehwege an Strassen-kreuzungen absenken
- Zu wenige Zebrastreifen, Ampelschaltungen unzureichend (insbesondere mobilitäts-eingeschränkte Personen)
- Zu viele Abgase, wenig Lebensqualität
- MIV in der Stadt oft zu schnell
- Ring als große Barriere
- Zu wenige verkehrs-beruhigte Zonen
- Ringquerungen schwierig/ Grünphase nicht ausreichend
- Radfahren in Gegenrichtung in Innenstadt gefährlich
- Durchfahrts-verkehr in Innenstadt reduzieren
- Ampelschal-tungen ungünstig
- Spielstraßen werden nicht berücksichtigt
- Schulwege (z.B. Marktstraße)
- Sehr schwierig: Fußverkehrs-führung am Theresien-krankenhaus
- Bushaltestelle Kurpfalzkreisel (Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr)
- Parken und Anwohnerparken ist sehr güntig -> viele zugeparkte Gehwege
- Parkflächen könnte man in Grünflächen umwandeln
- Ampelschaltung teilweise zu kurz (Bismarkstraße... Theriesenkrankenhaus...)

Ideen/ Maßnahmen

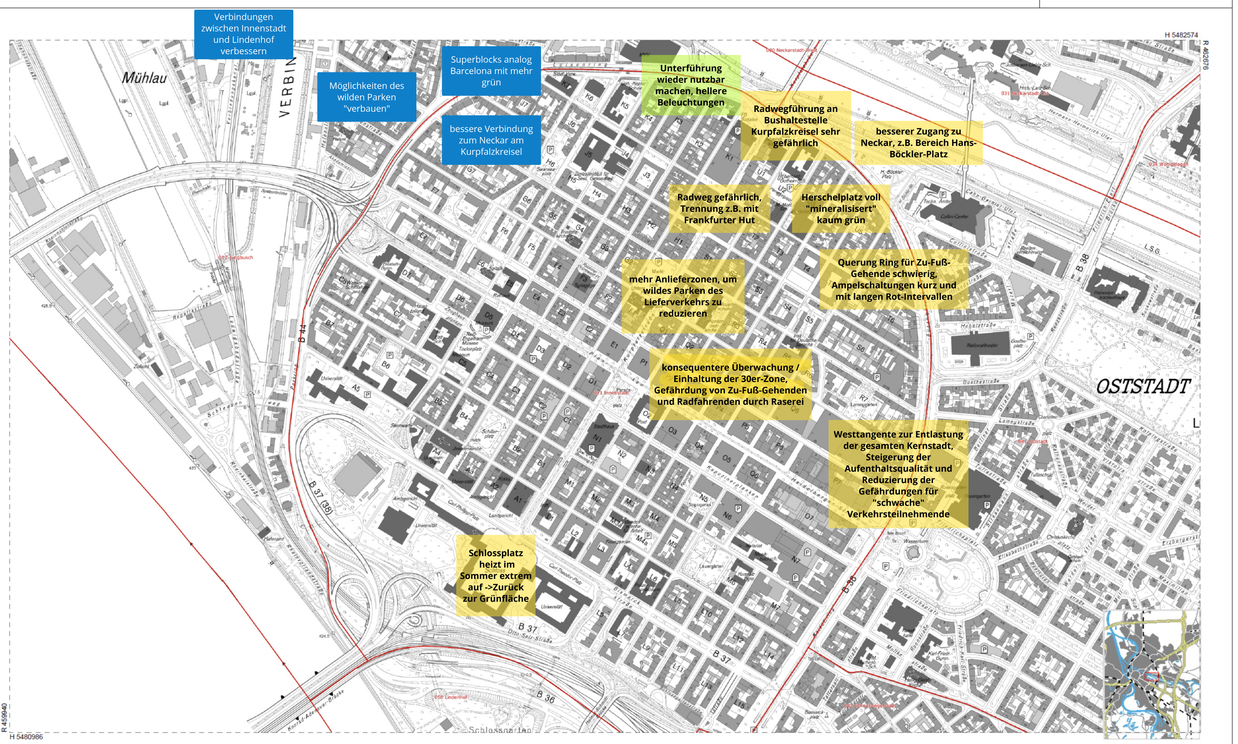
- Fahrradstraßen anstatt Radwege an den Hauptstraßen mit gefährlichen Kreuzungspunkten
- Erweiterung Fuzo (z.B. am Engelhorn)
- Bessere Kennzeichnung Fuß- und Radverkehr
- Besserer Takt ÖPNV
- Gehwege verbreitern, Straßen verengen (Platz für Rollstühle/Kinder-wägen)
- Mehr Spielstraßen ggf. mit Parkbuchten für Anwohner*innen
- Bessere Kommunikation von Maßnahmen
- Superblocks
- Stadtteil-Parkhäuser
- Stadtweite Geschwindigkeitsbegr enzung auf 30 km/h
- Sperrung der Fressgasse nicht erst ab dem Kaufhof, sondern bereits von Anfang an (ab Parkhaus Q6/Q7
- Infrastruktur nicht mehr auf MIV auslegen
- Autos in die Garagen, mehr öffentlicher Raum für grün, Geselligkeit, Gemeinwohl als für ruhenden Verkehr
- Mehr Grün statt Parkflächen
- Mehr Begegnungs-möglichkeiten/mehr begrünte Aufenthaltsqualität
- Mehr Grünflächen im Lindenhof
- Zugänge zum Neckar/Bücklerplatz verbessern
- Bessere Beleuchtungs-konzepte (weniger im Straßenraum, mehr in Unterführung)
- Öffentliche Trinkwasserspender
- Seit Jahren leere Baumscheiben endlich wieder bepflanzen
- Unterführung Kurpfalzkreisel schließen
- Für Anwohner noch stärkere Anreize schaffen, um Parkhäuser zu nutzen
- Quartiersgaragen
- Konsequenteres Verteilen von Strafzetteln bei Verstößen
- Fahrstreifen Südtangente reduzieren
- Quadrate nur für Anwohnerverkehr freigeben
- Seitenstraßen (Breite Straße) mit versenkbaren Pollern versehen
- Bessere Datengrundlagen für Pendler
- Barrierefreie Straßenkreuzungen und Blindenleitsysteme
- Weniger Lichtverschmutzung, keine Fassadenbeleuchtung, dafür bessere Beleuchtung von Unterführungen etc.
- Stadtteil-Fahrrad Parkhäuser
- Park and Ride !
- Bessere Ampelphasen für Fußgängen (Bismarckstraße = Katastrophe)
- Mehr Shared-Space anstatt separate Rennstrecken für Autos und Fahrräder
- Parkplatz Rheinhäuser Str./Gabelsbergerstr. auflösen und einen Platz mit Aufenthaltsqualität garantieren
- Bessere Beschilderung der Sperrung schon VOR Einfahrt der Fressgasse.
- City Maut
- Bessere Verbindung zum Rhein (schäbigen Tunnel zwischen ZEW/Schneckenhof und Rhein sanieren)

Charaktereigenschaften

- Charakter

STADTMANNHEIM² Geoportal

Notiz:



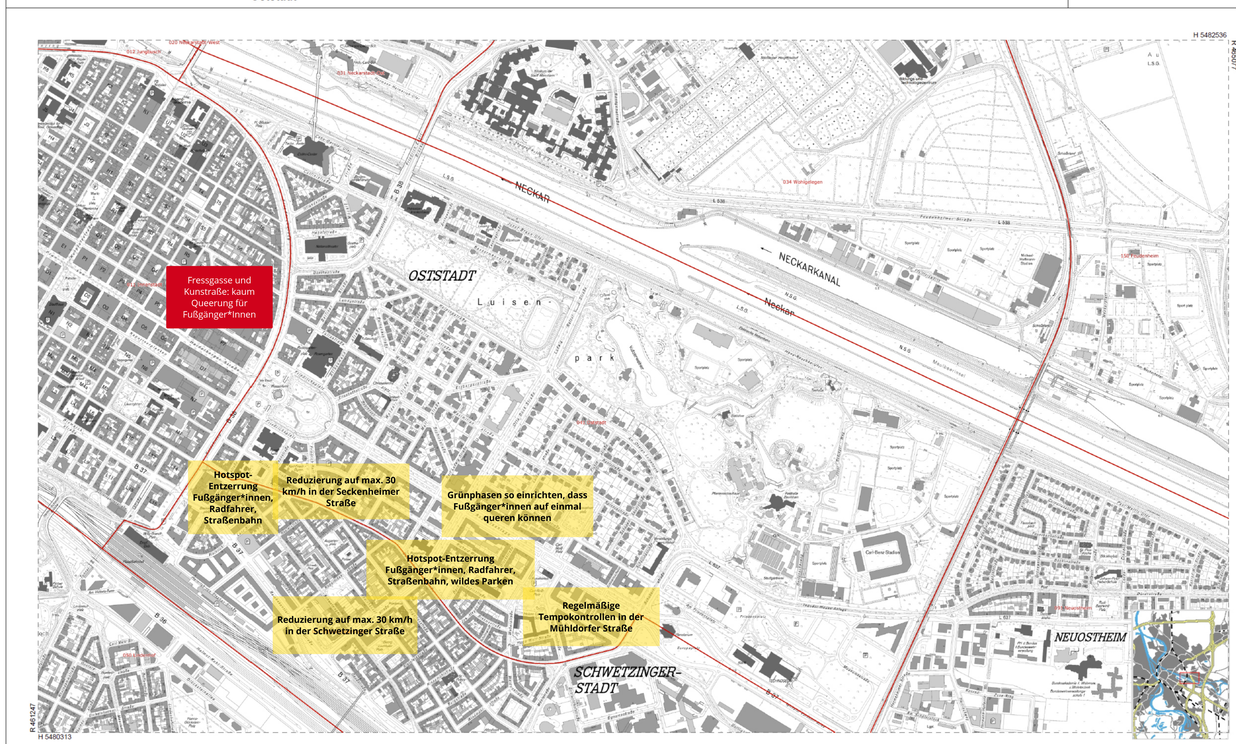
Maßstab: 1 : 1849 (0 18.49 36.98 55.47 73.96 m)

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

STADTMANNHEIM² Geoportal Oststadt

Notiz:



Maßstab: 1 : 2588 (0 25.88 51.76 77.64 103.52 m)

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

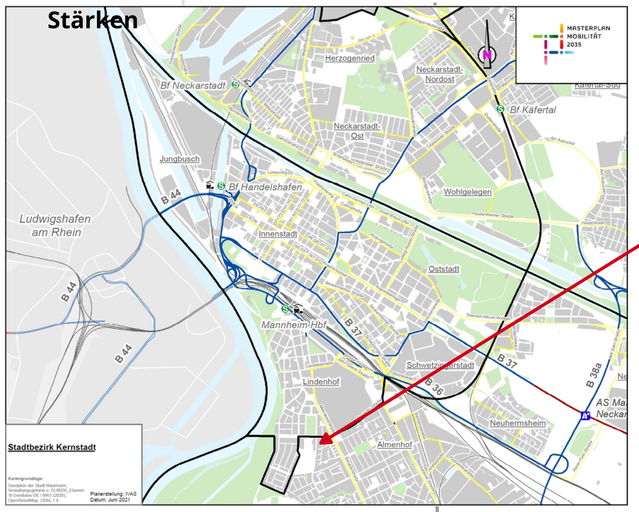
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Kernstadt- MM 2035, 24. Juni 2021

Gruppe 2: Radverkehr

Stärken

- Radwege Jungbuschstr. ist deutlich besser geworden
- Radwegebeschilderung durchgängig gut
- nahezu alle Nebenstr. haben Tempo 30
- Einstieg in den Radschnellweg-Bau
- Bismarkstraße --> Guter Belage und breite Radwege (allerdings schlechte Ampelschaltung für Radverkehrs)
- Die Stadt Mannheim scheint anzufangen zu begreifen, dass eine lebenswerte Stadt eine konsequente Förderung und einen nachhaltigen Ausbau des Fahrradverkehrs benötigt. Jetzt: Umsetzung!



Schwäche/Defizite

- zur wenig sichere Radabstellanlage (z.B. Schwtinger Stadt)
- Autos halten oft auf Radwegen
- Sicherheit von Radfahrern am Bsp. Speyerer Str. (geparkt wird links, auf dem Radweg
- Sehr kleine Verkehrsinseln
- Radwege oft viel zu eng
- Durch Sperrung der Fressgasse ist die Erbprinzenstraße (fast) nicht mehr mit dem Rad befahrbar, da zu eng
- Kreuzungen sind oft schlecht gestaltet, sodass der Radweg oft im toten Winkel der motorisierten Verkehrs liegt
- Abstand 1,5 m zu Radfahrere beim Überholen wird nicht eingehalten (z.B. Q1) - zu wenig ordnungspol. Maßnahmen
- Fahrrad-Abstellanlagen z.B. an Schulen, Krankenhäusern, Behördengebäuden sind selten quantitativ oder qualitatic ausreichend (z.B. Wetterschutz); sollte für Angestellte und Besucher attraktiv sein
- Radwege sind nicht intuitiv erschlossen - verhindert vor allem das Umsteigen aufs Rad
- Bismarckstr. ist kaum in der grünen Phase zu schaffen -> Ampelschaltung an Radfahrende anpassen
- zu wenige "richtige " Radstraße (keine MIV nur Rad und Fuß)
- zu wenig Modalfiltern für Trennung der Verkehre und Reduktion der Geschwindigkeit
- Fußgängerampel (z.B. Schubertstr.) ist nicht auf Radfahrer ausgelegt.
- Ampelschaltung oft für Autos, aber als Radfahrer keine grüne Welle möglich
- generell: Bevorzugung MIV und nicht Rad: Bsp. Augustastr.
- Grundsätzliches Problem: Plötzlich endende Radwege, weil entweder baulich schon überhaupt gar kein Weg da ist oder er durch eine Baustelle einfach abrupt endet
  - voll Zustimmung insbesodnere bei Baustellen
- es fehlt ein Radwegekonzept von Stadtbezirk zu Stadtbezirk - nicht nur zur Innenstadt
- Belag der Radwege oft schlecht und Zustand der Wohnstr. für Radfahrer zu schlecht
- Rad hat wenig ANteil am Modal split (schöne wäre 35 % bis 2030)
- bisher keine Radzonen
- zu wenige (keine??) Kontrollen von Radwegeparkern...

Ideen/ Maßnahmen

- Umsetzung des Superblock-Konzeptes (Barcelona) in den Quadraten
- Fuß- und Fahrrad-Patrouillen von Polizei und KOD, um unmittelbar auf Falschparker und andere Gefährdungen reagieren zu können.
- Durchgreifende Sanktionierung von Rad- und Gehwegparken
- Diensträder für Polizeistreifen & Vorgabe einer Quote an geradelten Einsätzen
- Sperrung Fressgasse bereits ab Einfahrt
- Unterbinden des Durchgangsverkehrs in den Quadraten,
- Tempo 30 auf der Augustaanlage
- Quadrate nur für Anwohner MIV freigeben
- Ausgewiesene Haltebuchten/plätze für Lieferfahrzeuge (durch Aufgabe eines Doppelparkplatzes), so dass Fahrradwege nicht von Lieferfahrzeugen blockiert werden
- Parkplatz Gabelsbergerstr/Rheinhäuser Str wird "entparkt" für einen Platz mit Aufenthaltsqualität und Fahrradabstellplätzen
- weitreichendes Ziel: weniger Autoverkehr, dann gibt es auch mehr Platz für Radfahrenden - generell muss "Verkehr anders abgewickelt werden"
- Auch außerhalb der Fressgasse Parkplätze am Straßenrand in Anlieferzonen umwidmen, da gerade Lieferfahrzeuge (Getränke-, Paket-, Einkaufs-, Essen-Lieferdienste, Handwerkersbetriebe) häufig "wild" parken und eine Gafahr für Radfahrende darstellen.

Radwege

- generelle Öffnung aller Einbahnstraßen
- Fahrradstraßen mit starker Reduzierung des Kfz-Verkehr
- mehr Fahrradstraßen
- primäre Fahrradachsen Nord/Süd & Ost/West
- Fahrradspur an jeder Hauptverkehrsachse (überall, wo 3 Spuren für MIV existieren)
- Wichtigkeit von Tangential Verbindungen
- Innenstadt-Umgehungs-Fahrradwege/straßen, um ein Verbindungsnetz der Stadtteile zu schaffen
- Dedizierte Fahrradstraßen in den Quadraten (2x Ost-West-Achse, 2x Nord-Süd-Achse) mit bevorzugten Ampelschaltungen zur Querung Ring/Bismarkstraße

Sicherheit und Radanlagen

- Trennung von Radspuren mit "Frankfurter-Hut"
- Trennen von Fahrradstraßen und Kfz-Str.) - z.B. Quadraten
- Generell getrennte Signalisierung von Radfahrern und Fußgängern bei Wege im Seitenbereich
- Getrennte Fuß- und Radwege
- Mehr Kennzeichnung der Kreuzungsbereiche
- Baulich getrennte Radwege (z.B: Augustaanlage auf 1 MIV-Fahrspuhr reduzieren. Lastenräder nehmen zu, breitere Radwege
- Temporeduzierung Seckenheimer Str. führt zu weniger Konflikten
- Idee: bessere Kennzeichnung von Kreuzungen für Radfahrer- z.B. wie bei Fahrradstraße
- generelle Forderung: baulich getrennte Radwege und entsprechende Ampelschaltungen
- Idee: Frankfurter Hut (protected bikeline/ Schutzstreifen) als Lösung
- Fahrradstraßen schützen: Vorfahrtsregeln zu Gunsten der Radfahrenden
- Ampelführung für Radfahrende verbessern
- Ampeln geben Radfahrern Vorfahrt/frühere Fahrt (-> Radfahrer können aus totem Winkel der Autos raus)
- Radwege noch mehr kennzeichnen, damit sie von Autofahrern und Fußgängern besser wahrgenommen werden
- Radverkehr erhält Vorfahrt: roter Standstreifen für Radfahrende an allen Ampeln (durchgehend)
- Dedizierte Fahrradampeln an allen Kreuzungen mit 1 Sekunden Frühschaltung (analog Fußgängerampeln vielerorts)
- Fahrradwegekennzeichnung auf mehreren Ebenen:
  1) Überregionale Fahrradwege/Fahrradfernstraßen
  2) Regionale Fahrradwege / übergeordnete städtische Fahrradachsen (inkl. Stadteilverbindungsnetz)
  3) Generelle Richtungsschilder (wie Status Quo)
  1+2 bieten Beschilderung von übergeordneten fahrradfreundlichen Wegen mit Vorrangschaltung, die sich für längere Wege eignen
- Es muss ein Umdenken in der Verkehrspolitik stattfinden. Jahrzehntelang lag der Fokus der Verkehrspolitik und damit der Gestaltung des Straßenbildes beim Auto. Es kann folglich aktuell kein "gleichberechtigtes Miteinander" aller Verkehrsteilnehmer geben, da die Startbedingungen höchst unterschiedlich sind. Der PKW- Verkehr muss in der Priorität daher in allen Planungen deutlich hinter allen anderen Verkehrteilnehmern stehen.
- mehr sichere Radabstellanlagen (sicher, überdacht)
- Wettergeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten and Orten mit langer Abstelldauer für Pendler (Arbeitsort, Bahnhöfen, Schlüssel-OPNV-Stationen)
- Awareness-Kampagne bzgl. Dooring-Gefahr
- Informationskampagne Fahrradstraße seitens der Stadt Mannheim
- Quartiersgaragen um Straßenparken zu reduzieren (siehe Toulon)
- mehr Plätze für Räder im ÖPNV wäre super (insebsondere am Wochenden ud zu Stoßzeiten)

Vorstellungen / Bilder 2035

- wie Amsterdam
- Saubere, breite, sichere, schnelle Radwege
- leiser
- grüner
- deutliche Reduzierung des MIV
- bessere Luft durch weniger Abgas
- City Maut
- ein Ort zum aufhalten, nicht nur zum durchfahren
- weniger Raum für den ruhenden Verkehr
- weniger Parkplätze dann ist mehr Platz
- Sperrung der Quadrate für alle außer Anwohner
- sicherer für Fußgänger und Radfahrende
- Nicht mehr 80 % MIV - inkl. stehende Fahrzeuge, sondern mehr Platz für andere Nutzungen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Freiräumen durch Reduzierung des Flächenverbrauchs des MIV
- höhere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr
- sicherer Verkehr durch bessere Radwege und weniger Autos
- Die Schwetzinerstadt ist eine Spielstraße; Autos nur noch für Anwohner & im Schritttempo
- Parking Day als permanente Lösung
- sozialere Mobilität - die weniger ausgrenzt und die Innenstadt lebenswerter macht
- Schnelle Verbindungen zwischen den Stadtteilen und durch die Stadt
- Ziel: Erhöhung des Radanteils auf 40% - nicht zu Lasten ÖPNV/Fußverkehr
- öffentlicher Raum für Menschen nicht für Blech :)
- Innenstadt Autofrei
- Ein schlüssiges Radverkehrskonzept für das gesamte Stadtgebiet (einschl. Anbindung an das Umland und das Radfernwegenetz), keine Ansammlung unterschiedlicher Versatzstücke, die kein sinnvolles Ganzes bieten
- MIV nur im Schritttempo als Standard in Quadraten; Ausnahme Tempo 30 auf Durchgangs/-Zugangsachsen (Barcelona El Prat Modell)

Fragen/ Hinweise

- Warum wird eine Radweg mit "ungenügender Breit" vergleichsweise neu errichtet, der aus heutiger Sicht viel zu schmal ist - Glücksteinallee
- Lt. Bundesgesetz ist Tempo 50 die Regel, Außnahmen müssen immer begründet werden - aktuell wird ein Antrag aus Temopo 30 geprüft
- genereller Hinweis: Rücksicht nehmen - gleichberechtigt miteinander - das geht nur mit dem Fokus auf Rad- und Fußverkehr
- Diskussion zu Radstraßen: sie erhöhen nicht das Sicherheitsgefühl der Radfahrer- Rechte/Pflichten (Fahrradstr.) sind meist nicht bekannt.

MG Michael Glatthaar 6/24/21 6:16 PM
Sicherheit auf Fahrradstr. ist höher - aber es fehlt die Info für alle dazu, - Idee Kampagne

STADTMANNHEIM²

Geoportal

Jungbuscg

Notiz:

H 5484957

R 461739

Der Radweg durch die Dalbergstraße stadteinwärts hört am Ring einfach auf, Anschluss an den Neckardamm ist verwirrend, stadtauswärts in den Jungbusch kommend ist inzwischen fast gut mit der verlängerten Jungbuschsstraße, schön wäre hier allerdings dass die Fahrradstraße so wäre dass man auch bei entgegenkommenden AUtos dort fahren kann wie vorgesehen

R 459003

H 5481089

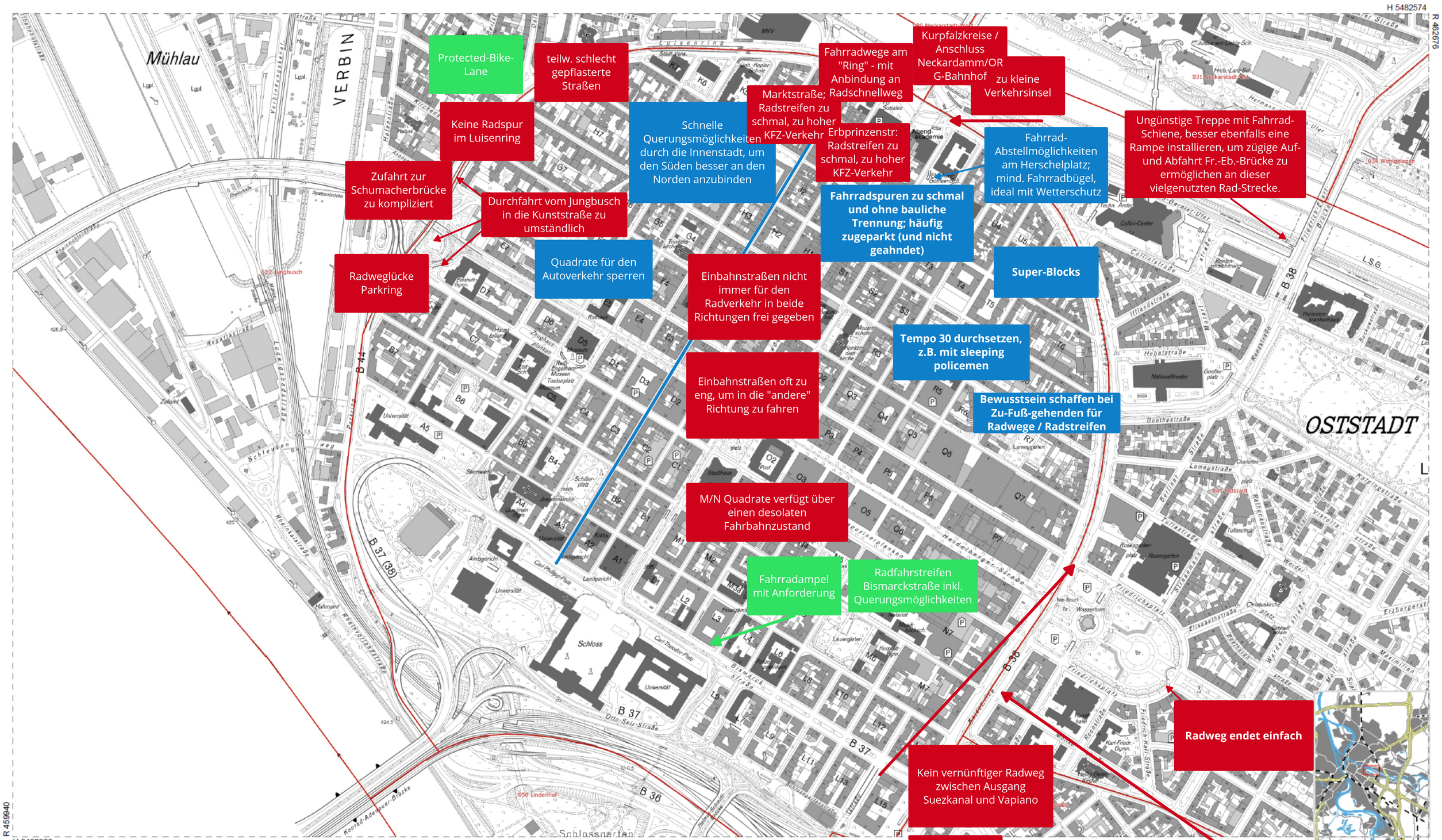
Maßstab: 1 : 2886

0 28.86 57.72 86.58 115.44 m

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

Notiz:



Maßstab: 1 : 1849

0 18.49 36.98 55.47 73.96 m

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

STADTMANNHEIM²

Geoportal
Oststadt

Notiz:

keine gute Verbindung zwischen Kurpfalzbrücke und Jungbuschbrücke

Wartezeit Ampel entspricht nicht Nachfrage

Radwegoberfläche mangelshaft

Baulicher Radweg und Reduzierung auf eine MIV-Spur

Planung des Radwegs auf der Augustaanlage mit Radspur statt abgetrennter Radweg

Ampeln am Planetarium sind eine Zumutung für den Radverkehr - alles Rufampeln, die nicht aufeinander geschalten sind

Ende der Fahrradstraße. Keine direkte Überquerung des Platzes mit dem

Fahrrad möglich (Haltestelle)

Schwetzingerstraße

für Radverkehr nicht geeignet

Viele Radwege liegen in der

sog. "Dooring-Zone"
- sogar beim neugeplanten Radweg auf der Augustaanlage

Knoten Schubertsstr/Augustaanlage

Schwetzinger Straße ohne Radweg

Knoten Viehhofstraße/seckenheimer Str.

H 5482536

R 465077

R 461247

H 5480313

Maßstab: 1 : 2588

0 25.88 51.76 77.64 103.52 m

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

STADTMANNHEIM²

Geoportal
Schwetzingerstadt

Notiz:

Richard Wagner Straße zur Fahrradstraße aber sehr schlechter Straßenzustand

Querung am Hauptbahnhof ungenügend

KnotenReichskanzlerMüller-Str. /Schwetzinger Straße

Ampelschaltung ist Stop and Go für Fahrräder

Querung der Kreuzungen für Radfahrende zeitraubend durch Vorrang des KFZ-Verkehrs

011 Innenstadt

041 Oststadt

042 Schwetzingerstadt

050 Lindenhof

163 Almenhof

092 Neuherms

LINDENHOF

SCHWETZINGER-

Hintergereute

Lochgärten

H 5481269

R 464102

R 461366

H 5479681

Maßstab: 1 : 3698

0 36.98 73.96 110.94 147.92 m

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

STADTMANNHEIM²

Geoportal

LIndenhof

Notiz:

H 5481399

R 462874

Schlechter Belag

zukünftiges Fahrradparkhaus

Nicht ausreichende Abstellmöglich-keiten für Pendler am Hbf

Fahrradrampe von Fußgängerbrücke auf Südseite der Reichs-kanzler-Müller_Str

Glücksteinallee mit zu schmalen Schutzstreifen, kein

Überholabstand

Der Fahradweg in der Speyerer Straße gehört in die Mitte des Grünbereichs schon wegen der Wurzeln, die den Radweg zerstören

Sicherheit von Radfahrern am Bsp. Speyerer Str. (geparkt wird links, auf dem Radweg

Die ganze Steubenstraße ist schlecht gestaltet, weil
a) die Fußgänger über die Ampeln gehen und dann ohne zu schauen den Radweg kreuzen und
b) Autofahrer beim rechts abbiegen oder einfahren in die Steubenstraße nicht schuaen

R 460685

H 5478305

Maßstab: 1 : 2309

0 23.09 46.18 69.27 92.36 m

Datum: 19.06.2021

Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

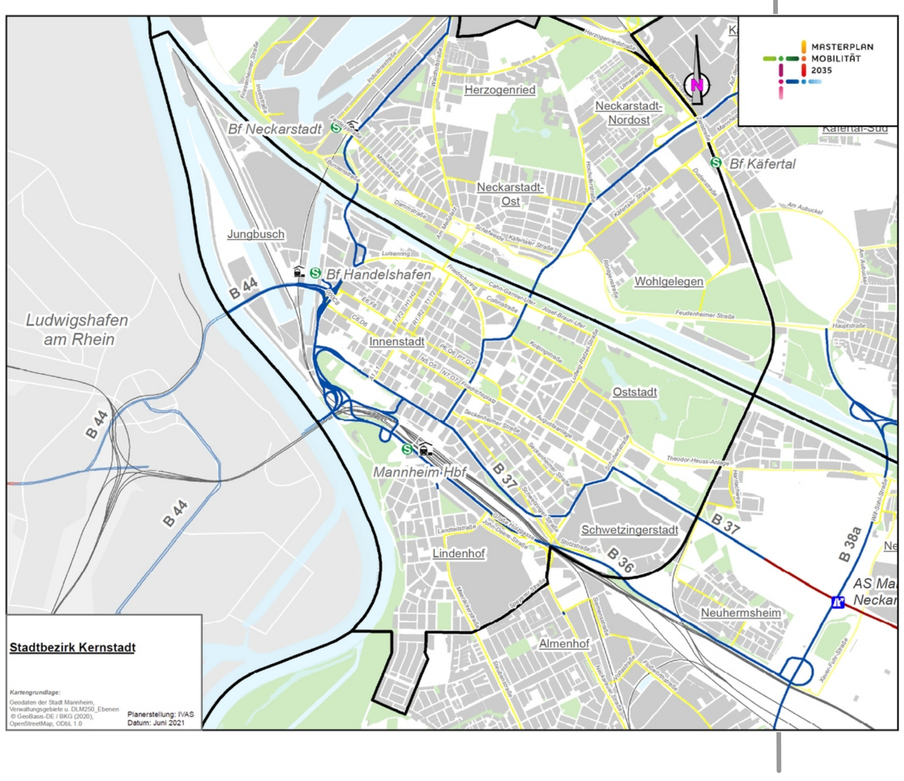
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Kernstadt- MM 2035, 24. Juni 2021

Gruppe 3: MIV & Parken

Stärken

- B36 als Entlastung
- viele Parkhäuser und noch mehr im Bau



Schwäche/Defizite

- Falschparker gefährden Rettungswege
- Parkflächen im Jungbusch nicht vorhanden
- ÖPNV: S-Bahnhaltestelle im Jungbusch gruselig
- Staus durch Parksuchverkehr in der Marktstraße verhindert Ausfahrten aus TG K 1
- Wenig Platz für Lastenräder
- Kurze Ampelphasen (AG Barrierefreiheit)
- 1,50 Meter Breite sind bei vielen Fußgängerwegen auf dem Lindenhof nicht einhaltbar
- Von LU aus gibt es keine Park&Ride-Anlagen
- Kreuzungen sind nicht einsehbar
- Kinderwagen und Rollstühle sind eigentlich nicht von der Verkehrsplanung nicht wirklich vorgesehen
- Besucher von außerhalb sollen die Möglichkeit ins Parkhaus zu fahren nutzen (kein Gehwegparken)
- kein übergreifendes Parkleitsystem
- fehlende Westtangente
- Durchgangsstraßen in Quadraten
- keine Park&Ride Anbindung in die Stadt
- zu wenig Stellplätze für Anwohner
- keine Stellflächen für E-Scooter (=> Blockade Gehweg)
- Spazierfahrten sind zusätzliche Belastung
- fehlende dritte Rheinquerung
- Immer wieder: Anwohner, die keinen eigenen Stellplatz haben, finden keinen Parkplatz und stehen auf der Warteliste für die Parkhäuser.
- Blechlawinen auf den Bürgersteigen
- Ring = Autobahn in der Innenstadt
- Belastung auf den Straßen durch Spazierfahrten
- fehlendes, integriertes Parkleitsystem
- Industriegebiet in Zentrumsnähe
- zu viel Durchgangs-verkehr
- Seit Verkehrsversuch am Wochenende besteht die Wahrnehmung, dass mehr Verkehr auf dem Ring verläuft - Lautstärke höher

Ideen/ Maßnahmen

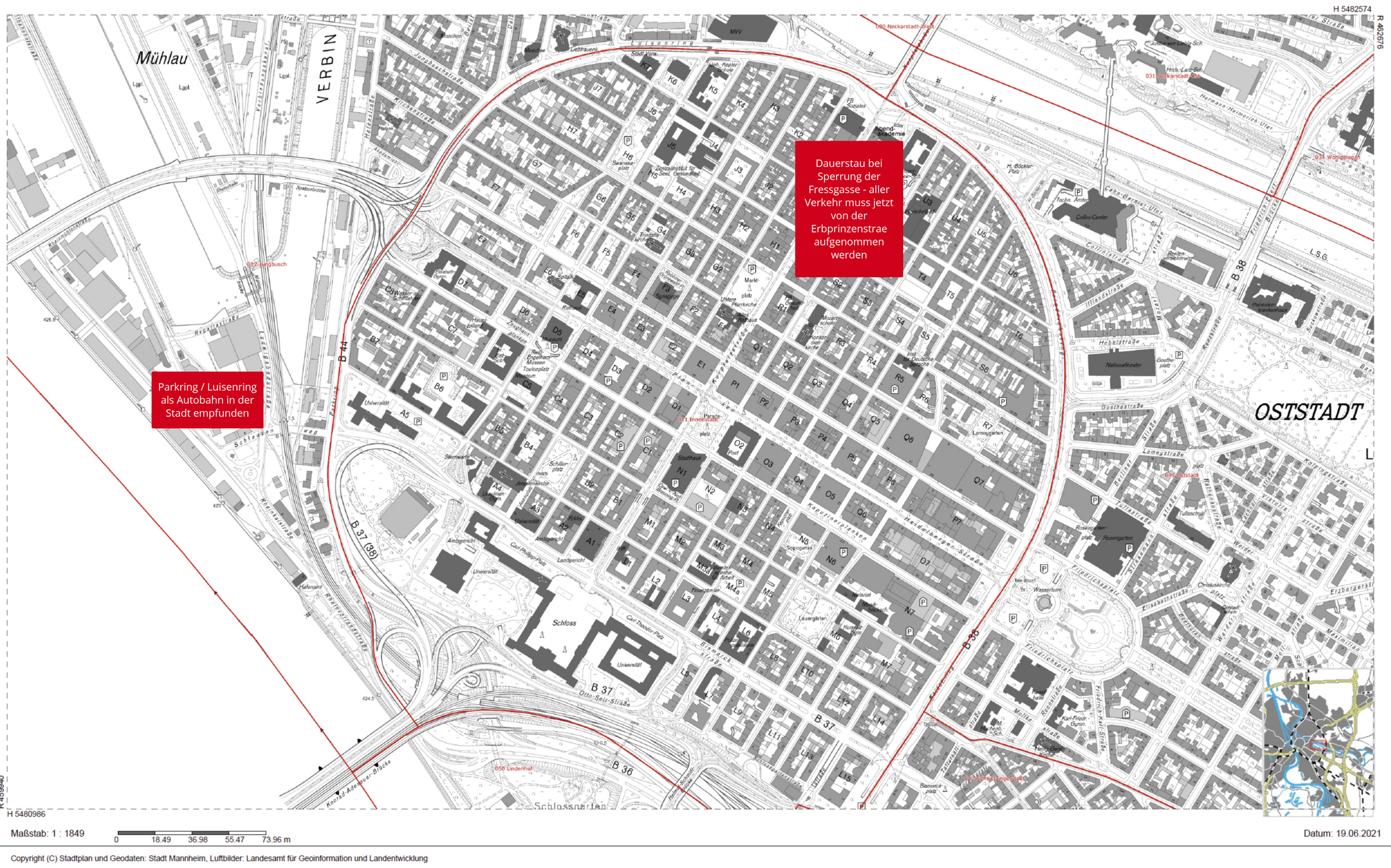
- Bestehende Infrastruktur nicht nur entlasten, sondern die Nutzung verändern. Das Gesamtnetz entwickeln. Einige Stellen für den MIV unattraktiver gestalten
- Fährverbindungen für Schwerlastverkehr - von Autobahn direkt über die Flüsse in den Hafen und andersherum
- Superblocks wie in Barcelona
- Quadrate für den Autoverkehr sperren (außer Anwohner)
- Park and Ride
- Verpflichtung zur Garagennutzung
- z.B. für Elektromobilitäts-anschlüsse in privaten Garage Zuschüsse vergeben, so werden private Garagen attraktiver gestaltet
- City Maut
- Sperrung der kompletten Fressgasse schon ab Einfahrt
- Kurzzeitparkflächen
- Mehr Anwohnerpark-flächen in Tiefgaragen
- Vernünftiges Parkleitsysten
- Ausbau Park- und Ride
- Verkehre aus der City schneller abführen
- attraktive sharing Angebote
- Parkflächen im Hafen für Jungbuschbesucher
- Kurzer Zugang in die Innenstadt (in die Parkhäuser)
- versenkbare Poller auch für die Seitenstraßen der Breiten Straße
- Westtangente + Verkleinerung Park- und Luisenring
- 3. Rheinquerung
- Parken auf der Straße nur für Anwohner
- Kfz-Zufahrt zu den Wohngebieten in der Innenstadt nur für Anwohner
- Autofreie Innenstadt
- Parkplätze fest einzeichnen und mit Belegesensoren versehen.
- Zulieferungen durch Lastenräder oder andere Alternativen
- konsequente Parkraumbewirtschaftung und Kontrollen
- Erhöhung der Kosten des Anwohnerparkens
- Eigentum verpflichtet: Viele Garagen werden nicht für die Autos genutzt.
- Barrierearme Poller auf Gehwegen in Kreuzungsbereichen
- Bis zu 20 private PKWs durch 1 geteiltes Auto ersetzen (Carsharing)
- nicht jedem seine eigene "Rennstrecke" mehr Shared-Space
- mehr Stellplätze in den Parkhäusern an Anwohner vermieten (möglichst bevor man Parkplätze auf der Straße beseitigt)
- autonomes Fahren mit einplanen
- Ringschluss Straßenbahn Schloss, Parkring, Luisenring
- Verbindung Straßenbahn Linie 3 und Linie 1 (Hochschule Lindenhof)
- Quadrate für Durchgangsverkehr dicht machen
- Nicht genutzter Parkraum muss weitervergeben werden
- keine komplett autofreie Innenstadt (keine Vertreibung von Bewohnern, die ein Auto brauchen)

Charaktereigenschaften

- Die Welt des rechten Winkels
- kulturelle Motivation das Auto zu nutzen

STADTMANNHEIM² Geoportal

Notiz:



Copyright (C) Stadtplan und Geodaten: Stadt Mannheim, Luftbilder: Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

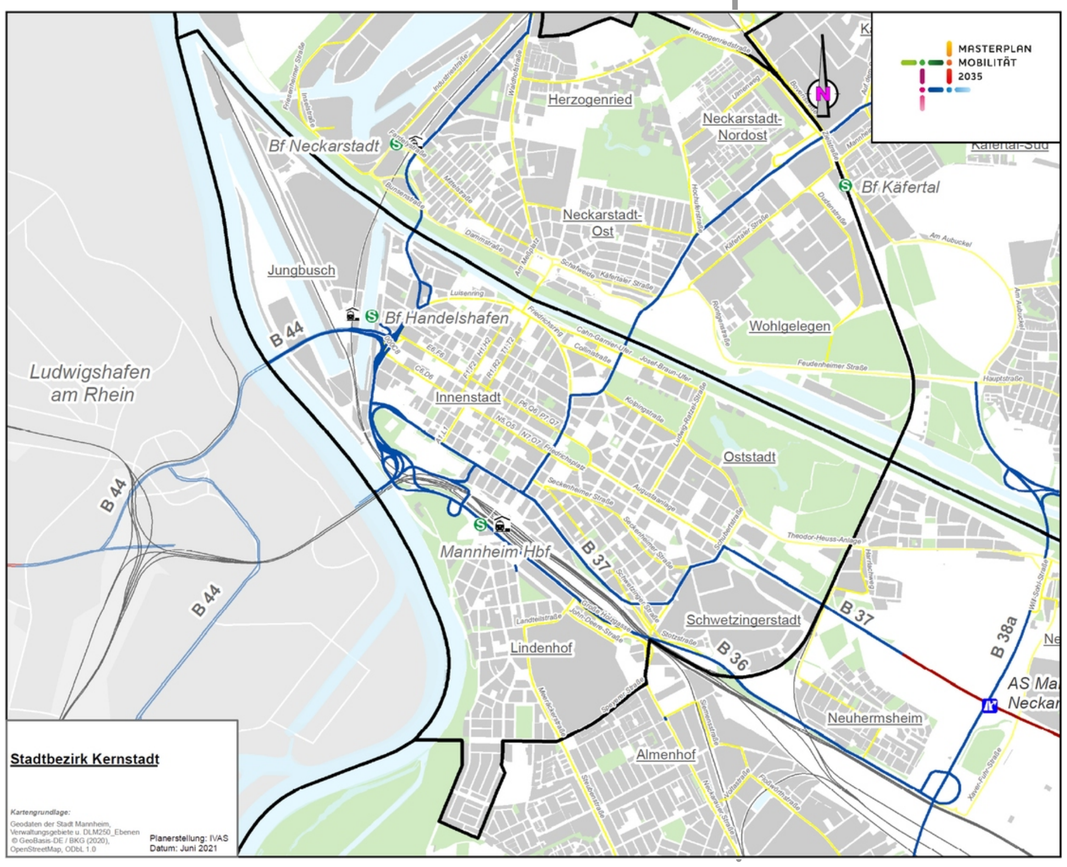
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Kernstadt- MM 2035, 24. Juni 2021

Gruppe 4: ÖPNV

Stärken

- Fahrradmitnahme auch in Tram+Bus erlaubt (außer 6-9 Uhr)
- Radabstellanlagen bei derzeitigen Ausbauvorhaben mit geplant
- ÖPNV in der Kernstadt mit guter Qualität
- eTarif als guter Kurzstreckentarifersatz



Schwäche/Defizite

- vermutete Mitarbeiter-Schwelle für Nutzung Jobticket
- Verbindung Neckarau-Feudenheim mit schlechten Anschlüssen in der Innnestadt
- volle Auslastung der Bahnen bspw. auf der Breiten Str.
- niedrige Geschwindigkeit der Stadtbahn in den Quadraten
- Fahrräder blockieren Platz in der Stadtbahn für Rollstuhlfahrer
- Anzeigetafeln reagieren verzögert bei Störungen
- nur gelb-blinkende Signalisierung der Tram gefährlich (Unfall in Feudenheim)
- Vielzahl an Fahrplanauskunftsapps mit jeweils einzelnen Schwächen
- Lange Seckenheimer Str. wird "wild" gequert

Ideen/ Maßnahmen

- aktives Marketing-Konzept besonders bei Baumaßnahmen (um durch Stau Gefrustete abzuholen)
- Zugangsschwellen für Jobticket abbauen
- gegenseitige Rücksichtnahme in der Stadtbahn
- ausreichende komfortable Radabstellanlagen
- Ringschluss Innenstadt
- WLAN in Bahnen und Bussen
- Jugendliche an den ÖPNV weiter binden (durch attraktive Preise)
- Anbindung Oststadt-Schwetzingerstadt zum Einkauf verbessern
- Erhebung der mitgeführten Fahrräder
- "Luftraum" der Stadtbahn besser nutzen (Hutablage)
- Seilbahn für Tangentialachsen oder als Rheinquerung
- Fahrradmitnahme im ÖPNV stärken
- "Gepäckbereich" in der Stadtbahn
- Leihradsystem stadtweit ausbauen
- Verbindung nach Brühl/Ketsch/Schwetzingen in den Fokus rücken
- Nachtangebot auch werktags konstant halten (vielleicht durch fips)

Charaktereigenschaften

- warum sind die Hutablagen weggefallen?
- oftmals Unkenntnis der Linien
- nicht nur an der Taktung, sondern auch an der Preisschraube drehen!





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Süd
am 25.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Süd

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfelder und Einzelziele

Städtisches Leitbild

UN-Nachhaltig-keitsziele

Bundesziele

Landesziele



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
Stadtraum-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?)
CO_2 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

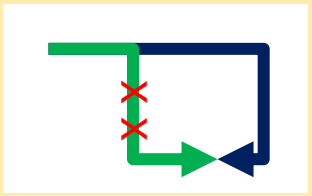
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



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 Süd

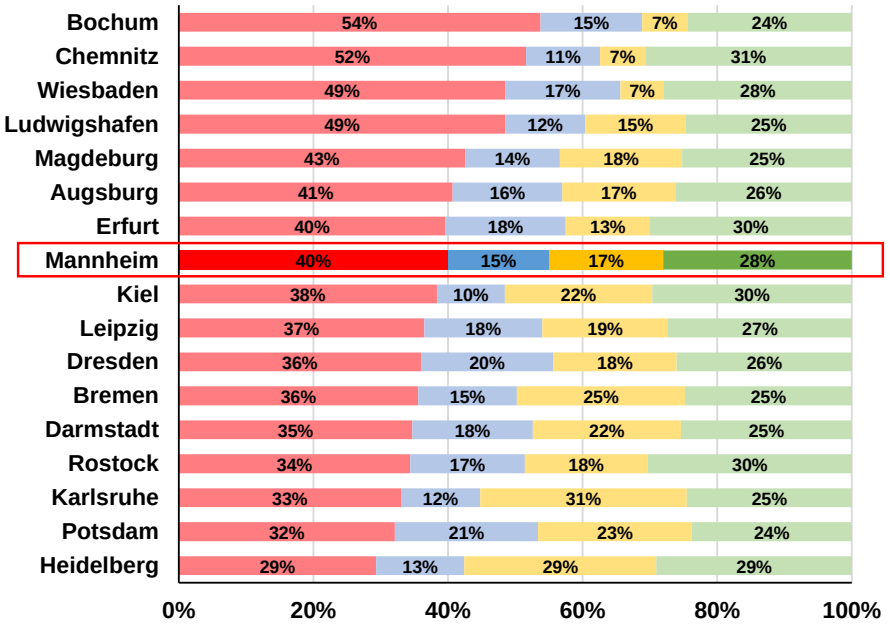
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität

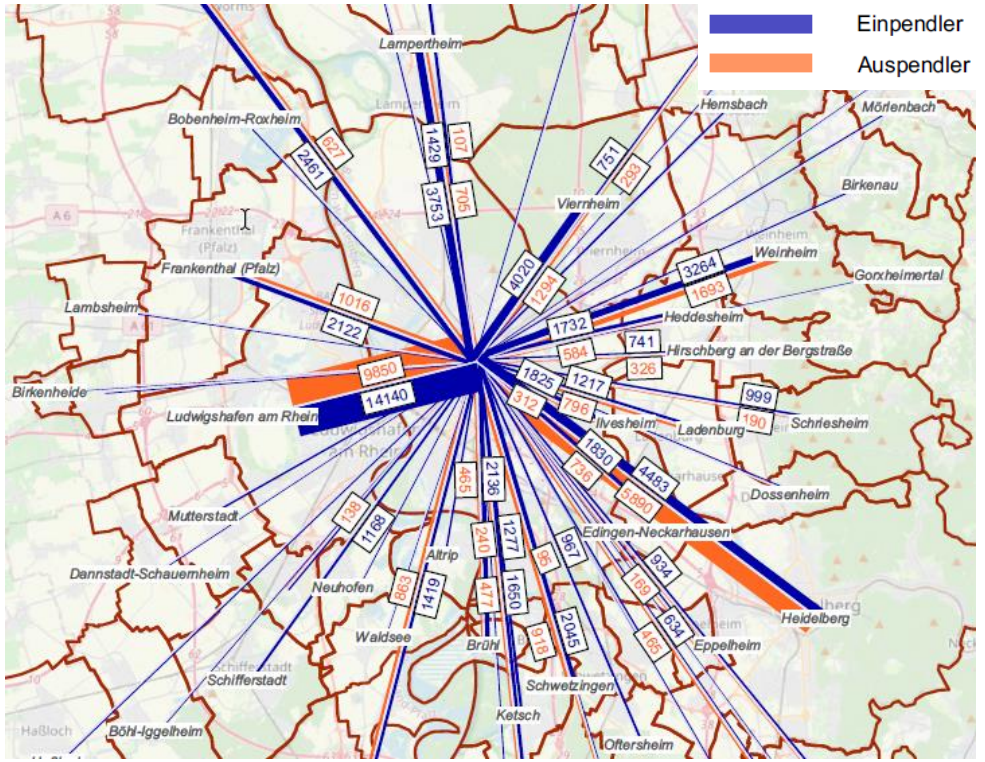


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- 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]

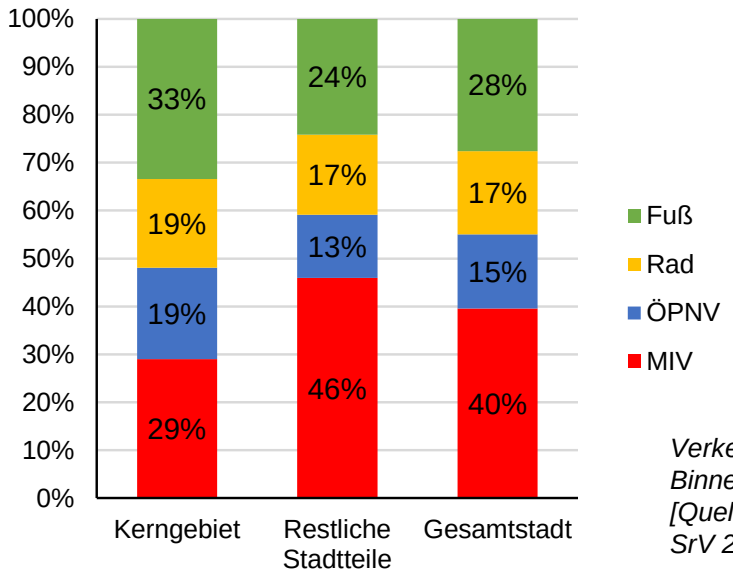


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- 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

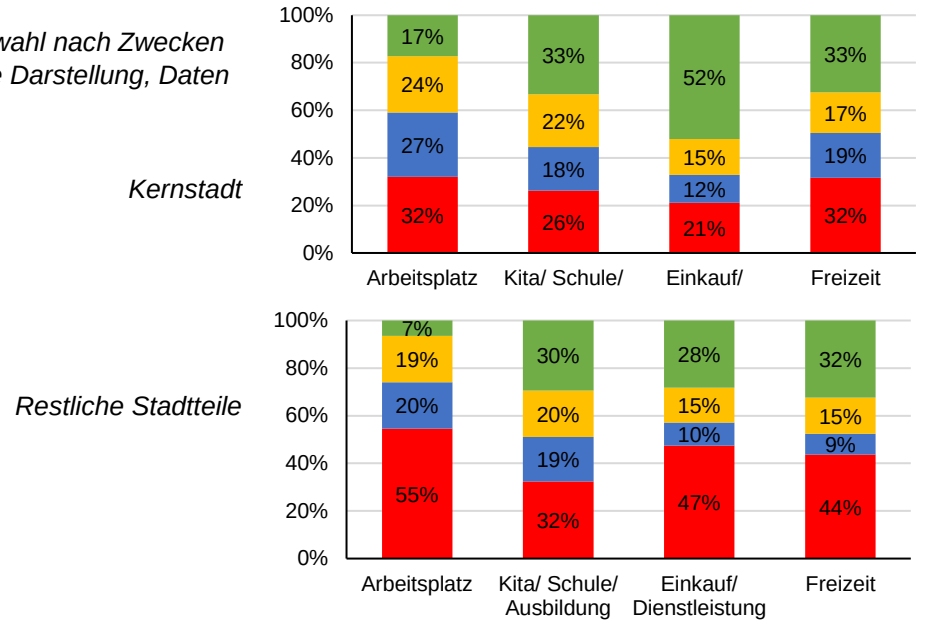
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt 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, Zugänglichkeit/ Verfügbarkeit von Mobilitätsoptioneen
- Nutzung des Fahrrades vergleichsweise stadtteilunabhängig, ÖPNV auf Arbeits- und Freizeitwegen in der Kernstadt stärker



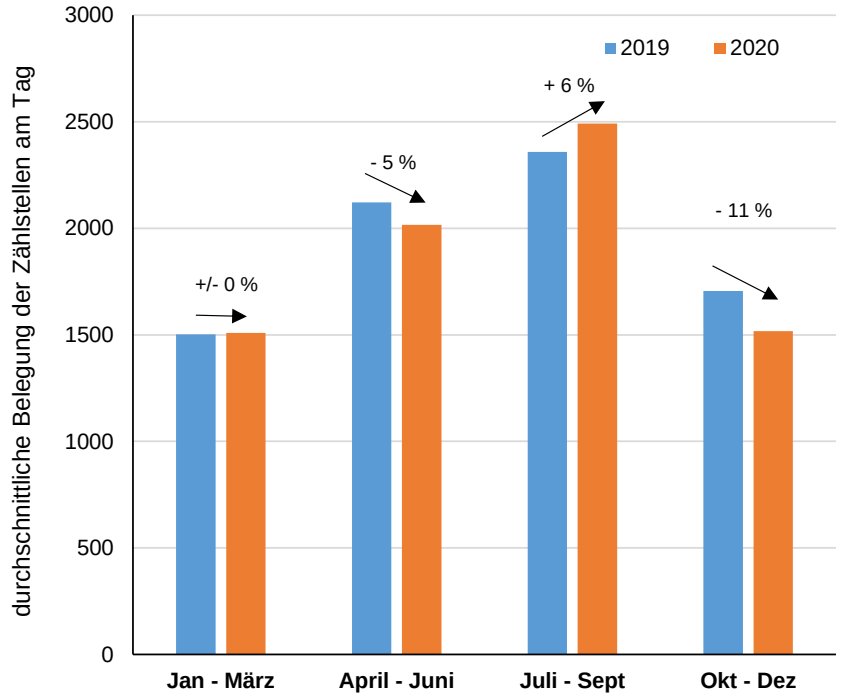
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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



2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – 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]









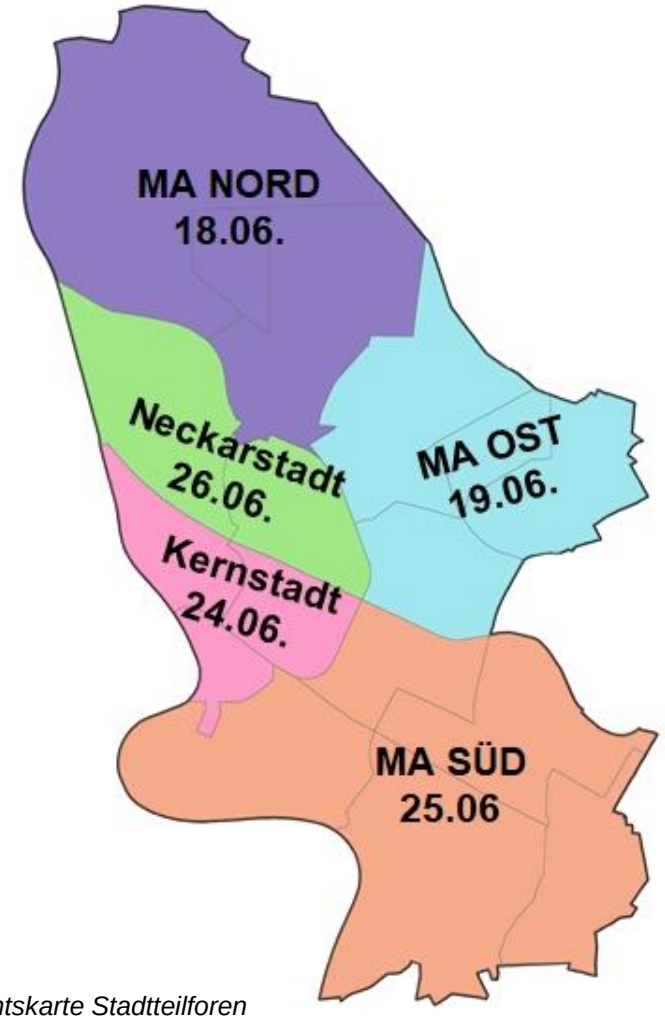
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Süd

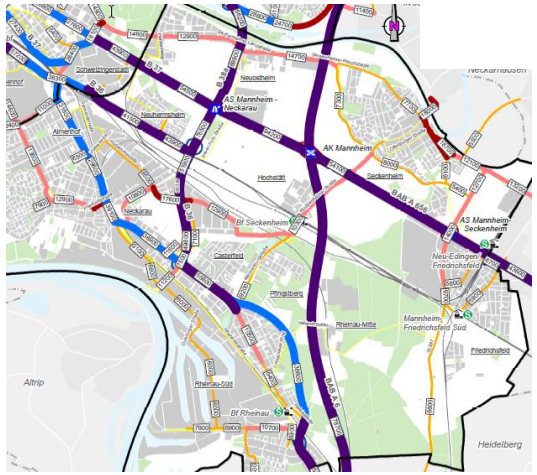
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Süd – Kurzprofil

- Stadtteile Seckenheim, Friedrichsfeld, Rheinau mit Pfingstberg, Neckarau mit Niederfeld und Almenhof, Neuostheim und Neuhersheim
- ca. 85.000 Einwohner
- Städtebaulich sehr hetorogen (Einfamilienhäuser und dicht bebaute urbane Quartiere, eigenständige kleinstadtähnliche Stadtteile)
- Bedeutende Gewerbeflächen in Almenhof, Friedrichsfeld und Rheinau (Hafen)
- moderne Mobilitäts-Angebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleih sind punktuell eingerichtet worden (v.a. Neckarau, Seckenheim und Rheinau)

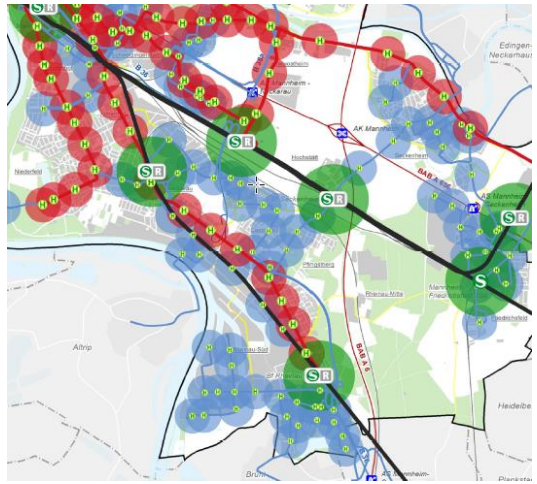


Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Süd – Kfz und ÖPNV

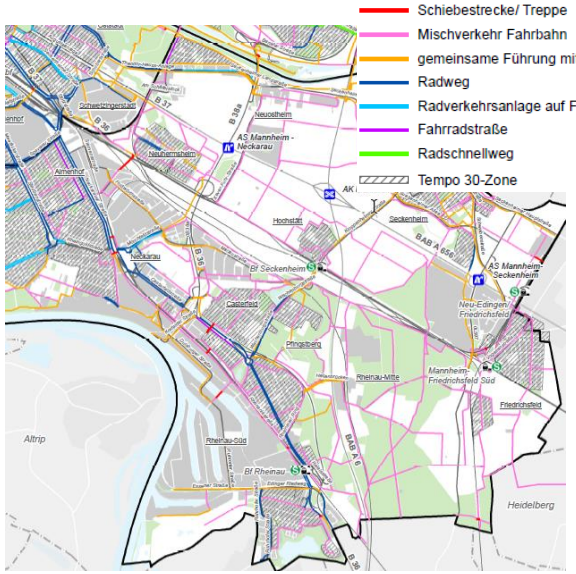


+ Keine maßgeblichen Leistungsfähigkeitsdefizite
+ Größte Verkehrsmengen auf weitgehend anbaufreien und leistungsfähigen Achsen gebündelt, Ortsteile weitgehend vom Quell- und Zielverkehr geprägt, Ausnahmen:
- Stadtteilunverträgliche Verkehrsmengen in Alt-Neckarau (Rheingoldstraße) und Seckenheim im Übergang nach Ilvesheim
- Autobahnähnliche Schnellstraßen prägen die Areale zwischen den Stadtteilen
- Barrierewirkung Casterfeldstraße, B 36 Rheinau, Wachenburgstraße
- Lärmschwerpunkte: Neckarauer Straße, Friedrichstraße/ Rheingoldstraße



+ Sehr regelmäßiger S-Bahn-Betrieb auf der Achse Mannheim-Heidelberg
+ Räumliche Erschließungsdefizite Almenhof, Niederfeld und Neckarau-Süd durch Rufbusangebot „fips“ vorübergehend behoben
- Kleinere Erschließungslücken Pfingstberg & Rheinau-Mitte
- Verknüpfungen zwischen S-Bahn-Achse Mannheim-Heidelberg zum Stadtbus nicht ideal (Seckenheim/Hochstädt, Friedrichsfeld, Neckarau) → Barrierefreiheit, Linienangebot, Wege
- außerhalb der Einzugsbereiche der Straßenbahn Umstiege in Bus erforderlich → teilweise erhebliche Fahrzeitverlängerung (z.B. Franklin, Taylor)
- Keine direkte tangentiale Verbindung Käfertal – Wallstadt – Feudenheim – Seckenheim – Friedrichsfeld
- Geringes S-Bahn-Angebot Riedbahn

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



\+ Radverkehrsanlagen zumeist anforderungerecht

\+ Ausgedehnte Tempo 30 Zonen entsprechend Regelwerk ohne eigenständige Radverkehrsanlagen

\+ Fahrradstraße Casterfeldstraße

\- Noch maßgebliche Netzlücken aus dem Lückenschlussprogramm unbearbeitet: Floßwörthstraße, Mallaustraße, Rheingoldstraße, Seckenheimer Hauptstraße, Friedrichsfelder Straße

\- Problem: Anlagen nach alten Standards erfüllen nicht mehr heutige Anforderungen (z.B. bzgl. Überholen)

\- Kein flächendeckendes Angebot Fahrradparken, Ausnahme Alt Neckarau/ Rheingoldplatz und Seckenheim Hauptstraße



\+ Ausgeprägte Ortsteilzentren als wichtige Plätze der Identifikation, Begegnung und Nahversorgung

\- Trennung der Stadtteile in einzelne Schollen durch Barrierewirkung Verkehrsachsen (v.a. Neuhersheim, Neuostheim, Teile Rheinaus

\- Teilweise Gestaltungsdefizite Ortsteilzentren (z.B. Neuhersheim, Rheingoldstraße/ Friedrichstraße Neckarau

\- 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 Süd – Herausforderungen







- 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
- Städtebauliche Einbindung Verkehrsachsen





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

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 zugeparkt und bestehen 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 (Pfingstberg, 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 Flächenversieglung 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 Kinderwägen 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 Fußverkehrsanbindungen
- 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 Angstraum). 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
- Zähingerstraße (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 Mönchwörtstraße 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 /Eichhörnchenweg 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 einige, 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 CO2-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.

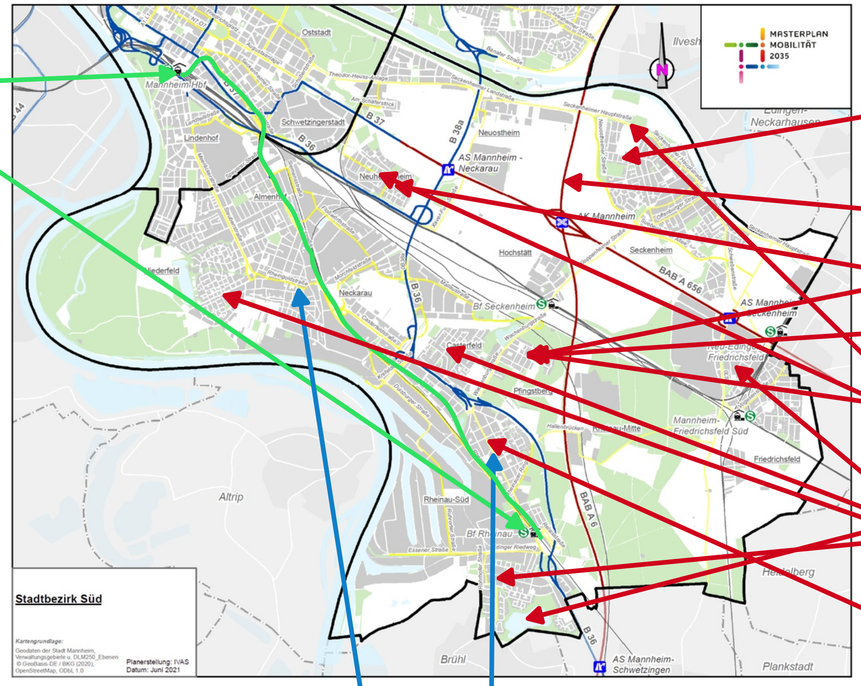
Im Herbst 2021 soll eine Beschlussvorlage zu den Zielen gemacht werden. Im Anschluss daran werden Szenarien entwickelt, in denen die verkehrlichen Wirkungen von konkreten Maßnahmen abgeschätzt werden. Darauf aufbauend sollen schließlich spezifische Maßnahmenpakete für den Masterplan definiert werden.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

Gruppe 1: Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

Stärken

Verbindung Rheinau - Innenstadt - Schönau ÖPNV Linie 1



Schwäche/Defizite

- Fluglärm (Seckenheim)
- Lärm BAB Tempo von 120 auf >120
- Fluglärm (Übungsflüge über Neckarau/Niederfeld)
- Tempo 30 Hauptstraße
- Lieferverkehr im Seitenraum (Amazon, DHL, Flaschenpost etc)
- Tempo 50 in der Relaisstraße reduzieren
- Fußgänger Verbindungen Rheinau Süd/Rheinau
- Schüler auf dem Gehweg Probleme in Friedrichsfeld - Schulweg
- Schmaler Weg auf dem Neckardamm
- Neckarau Kinder auf dem Weg zur Schule müssen die Fahrbahn begehen (Gehweg schmal 50cm)
- Rheingoldstraße wenig Querungsmöglichkeiten
- Fußgängerverbindung von A nach B
- zugeparkte Kurvenbereiche
- Kurvenbereiche zugepark Pfingstberg
- Pfingstberg keine Barrierefreiheit
- Rheinauer See zu Fuß barrierefrei nicht zu erreichen
- Schmale Gehwege in Neckarau-Kappes (MIV auf den Gehwegen)
- Stellplatz-schlüssel in Neuhermsheim negativ
- Fläche versiegelt
- fehlender Schatten auf Plätzen
- Baumscheiben nicht bepflanzt
- Neuhermsheim Gerd-Dehof-Platz kein/wenig Schatten
- 50cm Gehwege in Pfingstberg
- Schießlärm Neckarau Schützenverein
- kein/wenig Car-shring
- Den Menschen Aufenthaltsqualität vermitteln/ näher bringen
- PKW.. 2,3,4 stehen ungenutzt im öffentlichen Raum

Ideen/ Maßnahmen

- Ruhenden Verkehr markieren und Straßenecken abpollern
- Parken muss seinen Preis bekommen (teurer werden)
- Stellplätze und Garagen nutzen! Hinweisen und verpflichten, keine Fremdnutzung
- Reduzierung von Lieferverkehr (Sprinter aller Unternehmen)
- Private Parkflächen (Geschäfte) nachts zur freien Nutzung freigeben
- Parkraummanage-ment/-konzept
- Schutzbedürftige Personen fördern
- Schnelleres Umschalten von Bedarfs-LSA
- Attraktive Schulwegpläne
- Friedrichsfeld P+R mehr nutzen
- MIV zugunsten des Fußgängers durch Kosten kontrollieren
- Alternativen zum MIV um den Fußgänger und Aufenthaltsqualität verbessern
- Rathausplatz neu gestallten
- Grünflächen in Neckarau/MA-Süd pflegen/aufwerten (Aufenthaltsqualität)
- Flächen entsiegeln zu Grünflächen
- Lebenswerte Orte (Stadtkern) schützen Tempo reduzieren
- Fußgängerverkehr in den Zentren fördern
- Shared Space
- Neckarau Fußgängerstrecken kürzer halten
- Vorfahrt für Rad- und Fußverkehr
- Überquerung höhe Markplatz Rheinau
- Schmale Straße zum verkehrsberuhigten Bereich umwidmen
- Barrierefreiheit für Kinderwagen auf den Gehwegen

Charaktereigenschaften

- MIV geprägt
- schlechte Verbindungen zu Fuß zwischen den Stadtteilen
- Schätzen Ihre Marktplätze in den einzelnen Stadteilen (Neckarau, Rheinau, Seckenheim)
- Nicht gegen MIV aber der Wunsch nach Neuordung zugunsten der nicht motorisierten Mobilität und Aufenthaltsqualität

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

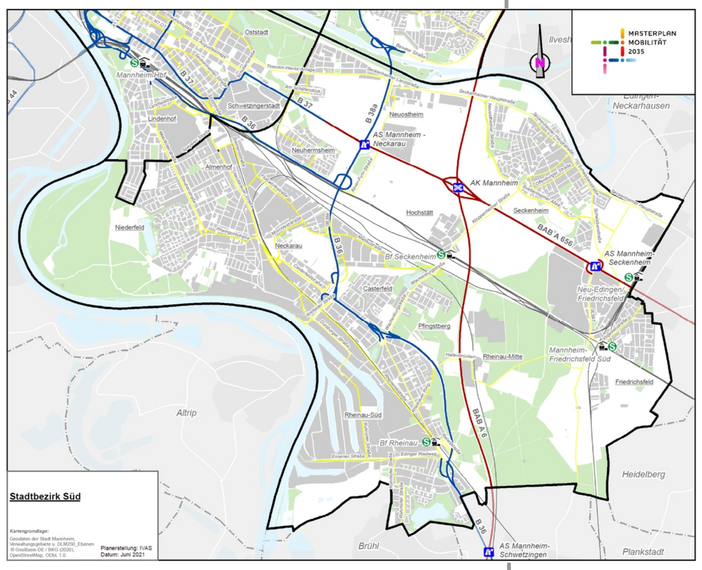
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Süd- MM 2035, 25. Juni 2021

Gruppe 2: Rad

Stärken

- Fahrradstraßen (z.B. Casterfeldstraße)
- Luisenstraße als Fahrradstraße
- Geöffnete Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Steubenstraße in beiden Richtungen
- Gute Achse SÜD-NORD Richtung Innenstadt
- Schulstraße ist gelungen
- asphaltierte Feld/Landwirtschaftswege als Verbindung zw. Friedrichsfeld - Innenstadt/SAP Arena
- Von Seckenheim am Neckar bis in die Innenstadt (wenn der Weg gepflegt ist)
- Europa-Radweg (Waldpark) mit Fortsetzung Stephanienufer
- Rottfeldstraße, weil breiter Gehweg und Radweg in beide Richtungen
- VRNnextbike-Angebot



Schwäche/Defizite

ortskonkrete Hindernisse im Netz

- Seckenheim: Ilvesheim Richtung Rheinau schwierig wegen parkenden Autos und Buslinie
- Zähingerstraße (Schulweg) Querung Kloppenheimer Straße und Offenburger Straße - Autos parken an den Ecken - keine Einsicht - vor allem Kinder hier unterwegs
- Seckenheimer Hauptstraße zum Radfahren ungeeignet
- Weg am Neckar in Richtung Innenstadt muss häufiger zurückgeschnitten werden
- Mönchwörtstraße wird als Alternative zur Neckarauerstraße vom MIV genutzt
- Straße an Haltestelle Seckenheim Rathaus ist radfahr-ungeeignet
- Radverkehr in der Seckenheimer Hauptstraße in Konflikt mit Schienen
- Elterntaxis
- E-Scooter stören
- zugeparkte Straßen/Gehwege in Friedrichsfeld
- Knoten Neuostheim (OEG) / Will-Sohl-Straße
- Feldbergstraße bei der Sonnigen Au, Gitter bremst den RV aus
- Friedrichsfeld: Bus kommt entgegen und man muss absteigen
- Seckenheimer Hauptstraße für schwache Verkehrsteilnehmer schwierig

Vogesenstraße Friedrichsfeld

- Fehlende Fahrradständer Vogesenstraße
- Friedrichsfeld: enge Straßen, viel geparkt (Vogesenstraße)
- Vogesenstraße ist Einkaufsstraße, Kurve am Süd-Bahnhof gefährlich

fehlende Verbindungen/ Konzept

- nicht nur bedarfsgerechte Radwege, sondern sichere Tangenten in die einzelnen Stadtteile schaffen
- "Es werden Lücken gefüllt. Gefühlt kein Konzept dahinter"
- Wilhelm-Wund-Schule / Bach-Gymnasium - Gute Wege notwendig
- Abriss Voltasteg
- Friedrichsfeld: Lückenschluss zw. vorhandenen Radwegabschnitten FF - angrenzende Ortsteile
- keine direkte Möglichkeit in den Norden zu fahren
- Übergang Lindenhof - Speyerer Straße
- Von Niederfeld kommt man recht schlecht auf den Europa-Radweg
- Verbidnung Rheinau-Neckarau schlecht - beim Stadler ist ein Angstraum

Rheingoldstraße

- Vom Damm bis Strandbad Nachholbedarf (Auto brauchen deutliches Signal, dass hier RV ist)
- Angebotsstreifen in der westlichen Rheingoldstraße zu schmal - 1,50 m Sicherheitsabstand nicht einhaltbar

schmale Wege/ Führungsdefizite

- Neuhermsheim Radweg schmal und Zugeparkt
- Der Radweg an der B37 (Wilhelm-Varnholt-Allee) ist zu schmal.
- Verkehrsführung am Karlsplatz in Rheinau
- Rad- und Gehwege auf dem Rheindamm viel zu schmal
- Bordstein-Radweg in der Floßwörthstraße

Zustand

- Promenadenweg schlechter Zustand (Schlaglöcher)
- Temposchwellen in der Fahrradstraße Mönchwörthstraße
- Fahrbahnbelag Friedrichsfelder Weg zw. Rheinau und Friedrichsfeld
- Stephanienufer Untergrund kaputt
- Geöffnete Einbahnstraßen haben oftmals schlechten Zustand
- Straßenzustand stadtweit teilweise katastrophal

Ideen/ Maßnahmen

Allgemeine Ideen

- Dem MIV Platz wegnehmen, um RV attraktiver zu machen
- nicht nur bedarfsgerechte sondern attraktive Radverbindungen
- Unternehmen auffordern: Abstellanlagen, Duschen, etc.
- weiterer Ausbau Tempo 30 in Innenstadt und Vororten

Regeleinhaltung

- Konsequente Ahndung von Falschparkern!
- Neckarau: Rheingoldstraße verstärkte Geschwindigkeitskontrollen
- "Werbe"maßnahmen für Abstandswahrung zw. Rad und Auto (ähnliche Aktionen wie z.B. in HD?)

Fahrradstraßen

- Teilweise umgekehrte Einbahnstraßen einbauen, um alternative Wege für den MIV zu verhindert (Bsp. Mönchwörthstraße, Neckarau)
- Zähringer Straße als Fahrradstraße umwidmen, um die Hauptstraße zu vermeiden
- Karlsruherstraße als Fahrradstraße (Rheinau Grundschule)
- Neuostheim: Fahrbahnsanierung des Paul-Martin-Ufer und Ausweisung als Fahrradstraße, aber weiterhin zugelassener Radverkehr auf dem Neckardamm

Signalanlagen

- Ampelschaltungen stärker für Radfahrer/Fußgänger auf grün schalten
- Ampelschaltung auf Radfahrende ausrichten
- Ohne Kreuzungen, Ampelstopps, Hindernisse sicher "durchradeln" - erhöht die Motivation umzusteigen

weitere ortskonkrete Vorschläge

- Tempo 30 Kurve Südbahnhof Friedrichsfeld
- Neckarau/Neuostheim: Wiederherstellung der Radverbindung barrierefreier Voltasteg
- Neckarau: Rheingoldstraße: Mischverkehr (z.B. mit Tempo 20) oder Fahrradsraße statt schmaler Schutzstreifen
- Alteichwald: Sanierung des Rothlochweges /Eichhörnchenweg und weiter bis Grenzhöfer Weg schließt eine Lücke für Pendler zwischen MA-Süd und Heidelberg
- Neckarau: Radweg Rottfeldstraße verbessern (in Tempo 30 Zone)
- Ausbau Alter Mannheimer Weg zwischen Neuostheim und Seckenheim
- Seckenheim: bessere Umfahrung der Haltestelle Seckenheim-Rathaus
- Neuostheim: Anbindung Will-Sohl-Straße - neben Gleisen - zur Xaver-Fuhr Straße
- Neuostheim: Carlo-Schmid-Brücke, Oberstromseite: Rampe in der Böschung zur Anbidnung der Will-Sohl-Straße
- Promenadenweg gute Verbindung, wenn saniert
- Querungshilfe oder Bedarfsampel über L542 am Ortsrand Seckenheim (Suebenhemer Straße) zum Anschluss der neuen Neckarbrücke

Charaktereigenschaften

- verbesserungs-bedürftig
- ausbaufähig
- Luft nach oben

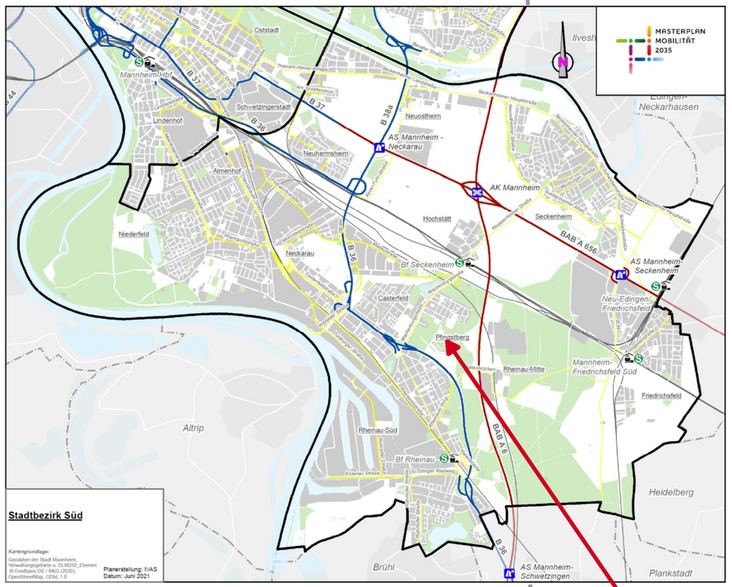
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Süd- MM 2035, 25. Juni 2021

Gruppe 3: MIV & Parken

Stärken

Carsharing - Es gibt einige Stadtionen im Süden



Schwäche/Defizite

KfZ-Besitz soll auch dazu verpflichtet werden, für entsprechende Abstellmöglichkeiten zu sorgen - aber: soziale Komponente

Rad: Durchgängigkeit für Radverkehr (Nord-Süd) ist nicht vorhanden -

überparkte Gebiete - Neckarau

Neckarauer Str. große Verkehrsbelastung

barrierefrei Mobilität (z.B: Seheingeschränke) benötigen den Gehweg - Konflikt "Schrammen"

kein Platz für Quartiersgaragen, aber Rheinau von GWG gibt es ein Parkhaus

zu starker Durchgangsverkehr Neckarauer Str., Etablierung von Pflege- u. Altenheimen an dieser Straße, Umweltgerechtigkeit, verfehlte Verkehrswegeplanung

Rheinau-Süd: dort gibt es kein Carsharing; auch Neuostheim fehlen Angebote

zu wenig andere Verkehrswege in der Vergangenheit berücksichtigt.

Fehlende Alternativen für Radwege für den Nord-Süd-Verkehr (Innenstadt - Lindenhof - Rheinau)

Größe Einigkeit: weniger Kfz-Verkehr

Umbau Seckenheimer Str. ist eher "Autogerecht" erfolgt (2-seitiges Parken), es waren andere Varianten in der Diskussion, die jedoch pol. nicht durchsetzbar waren. z.B. wurden die vorgeschriebenen Gehwegbreiten nicht eingehalten worden

Alternativen sind tw. nciht gut genug (z.B. ÖPNV, Rad, tw. auch Bahnverbindung)

Es gibt auch notwendigen KfZ-Verkehr (z.B. ins Umland); nicht "jeder" möchte "jedes Verkehrsmittel" nutzen

Rheinau Süd schlecht angebunden (Bahnunterführung negativ)

Auto ggf. nötig zum Transport benötigt oder für berufliche Tätigkeit

Ideen/ Maßnahmen

Anwohnerparken (am besten nur pro Haushalt) und nicht pro Person ein Ausweis - soll nochmal geprüft werden.

Alternativen z.B. Carharing attraktiver machen - oder andere gem. Nutzungsformen

Soziale Dimension: "Parkraum verknappt führt zu mehr sozialer Schieflage. Es müssen Alternativen angeboten werden.

Angebotsverbesserung von ÖPNV und Radverkehr - löst einen Teil des Problems

Straßen zum Sportplatz zu "Spielstraßen" machen - würde Sicherheit und Qualität erhöhen

Idee: Stadt soll Carsharing-Starthilfe machen (Stadtteile im Norden) - wo es kein Angebot gibt.

Parkraumbewirtschaftung was etwas kostet (bsp. Freibung mit 330 €)

Alternativen für 2. und 3. Wagen entwickeln, z.B: Carsharing oder 365 € Ticket

GBG Parkaus auf Rheinau wenig genutzt

Anregung: Regeltempo von 50 auf 30 (Bund) herabsetzen

Rheinau Süd über die Bahn sollte ein Grünzug errichtet werden (für Fuß- und Radverkehr oder als Grünzug"

Keine Tempo 50 in Wohnbereichen - Deshalb generell Tempo 30 - dabei ist genug Verflüssigung da.

Charaktereigenschaften/ Bilder

Niederfeld: 2 Grünzüge und PKW-Freie Verbindung zwischen beiden

Beispiel Karlsruhe (Umgestalung Innenstadt)

Autonomes Fahren wird individuelles Fahren ersetzten; das wird deutlich billiger als Taxi-Fahren, weil der Fahrer wegfällt

Nachfragen/ Hinweise

Gehwegparken: aufgefordert das neu zu ordnen (RP, bzw. Land) - aktuell müssen alle Straßenräume einzeln geprüft werden. Derzeit findet das in der Innenstadt statt

Gibt es in Neckarau Daten (Az Parkfläche und Az. PKW-Besitz) - PKW-Besitz ja, aber keine über z.B. die Nutzung von priv. Pkws - Bewohnerparken geht nur, wenn der Parkdruck nicht durch Bew. erzeugt wird

Welche Rolle spielt das Auto als Statussymbol? Auch Thema Firmenwagen (Teil des Gehaltes)

Ziele 2035: Maßnahmen werden u.a. in Bezug auf CO^2-Einsparung bewertet

Erreichbarkeitsanalysen und Reisezeiten werden noch differenziert erfasst

Gibt es repräsentative Umfragen? - Verkehrsmittelwahl änder?Vorschlag: repräsentative Umfrage in den Stadtteilen

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Süd- MM 2035, 25. Juni 2021

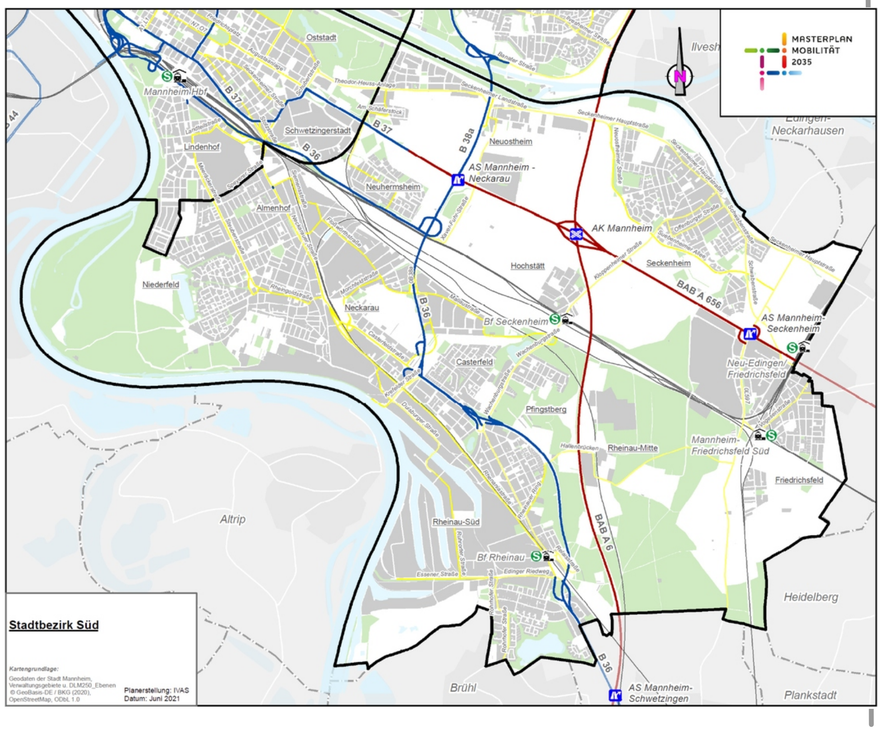
Gruppe 4: ÖPNV

Stärken

Fips als verträgliche Anbindung von Wohngebieten

gute Anbindung von Seckenheim

dichte Erschließung mit S-Bahnhöfen



Schwäche/Defizite

schlechte Ausstattung Hst. Seckenheim , Rathaus (Regenschutz)

Verschmutzung der Haltestellen in Seckenheim

fehlende Pkw-Abstellanlagen am Badener Pl.

Hinweis: P+R-Anlage im Bereich des Haltepunktes Dt. Hof

S-Bf. Seckenheim nicht barrierefrei!!!, schlechte Verknüpfung mit Bushst., Taktlücken S-Bahn

nicht alle S-Bahn-Linien halten am S-Bf. Seckenheim

Anschlüsse OEG-Bus in Seckenheim, Rathaus (passende Bahn erwischen)

Anschlüsse S-Bahn in Friedrichsfeld (Bus 43)

Sicherheit für Radfahrer in Seckenheim Hauptstr.

Verbindung Friedrichsfeld-Schwetzingen

Anbindung Südbf.-Gewerbegebiet

Bus 710 hält nicht an allen Hst. in Rheinau (Durchfahrt trotz betätigtem Haltewunsch)

Verbindung Rheinau Süd-Heidelberg

S-Nahnhof Neckarauer (DB) als mittlere Katastrophe: Unterführung, Sauberkeit, Sicherheit

Neu-Edingen/Neckarhausen mit gruseliger Unterführung

teils Reisezeiten im Stadtgebiet >1h

Linie 5 mit großen Verspätungen

Bestehendes Schienensystem ist an der Kapazitätsgrenze

langsamer barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen und der DFI (Akustik)

bei Subunternehmen funktionieren manchmal Rampen etc. nicht

dichter Takt in dichten Straßen in Seckenheim

Ideen/ Maßnahmen

Hinweis: Tangentialverbindung entlang der Buslinie 50

fips in RNV-App integrieren

Gummipuffer in den Schienen in der Seckenheimer Hauptstr. sind Unfallgefahrenpunkte für Radfahrende

schmälere Busse für schmale Straßenräume

fips auch tagsüber in Seckenheim und Friedrichsfeld

Die 3 über den Neckarauer Bhf (in der Rheingoldstr./Friedrichsstr. fuhr einmal eine Straßenbahn durch das Zentrum Neckaraus), Morchfeldstr., Mallaustr. zum Seckenheimer Bhf verlängern (Straßenbahn vor Kfz-Verkehr!)

preiswertere Tickets! Ticketautomaten in den Straßenbahnen!

Preisgestaltung überdenken: muss billiger sein als Autofahren

Barrierefreier Ausbau- Geschwindigkeit erhöhen

Feinerschließung von Wohngebieten überdenken

bessere Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Stadtbahn

Verlässliche Mitnahme von Fahrrädern in Straßenbahnen, 24h, gerne kostenpflichtig / Jobticket!

Charaktereigenschaften

Klärung drittes Gleis für Sanierung Bf. Seckenheim

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?





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Neckarstadt
am 26.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfelder und Einzelziele

Städtisches Leitbild

UN-Nachhaltig-keitsziele

Bundesziele

Landesziele



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
Stadtraum-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?)
CO_2 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

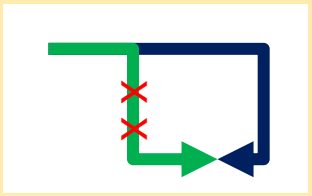
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



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 Neckarstadt

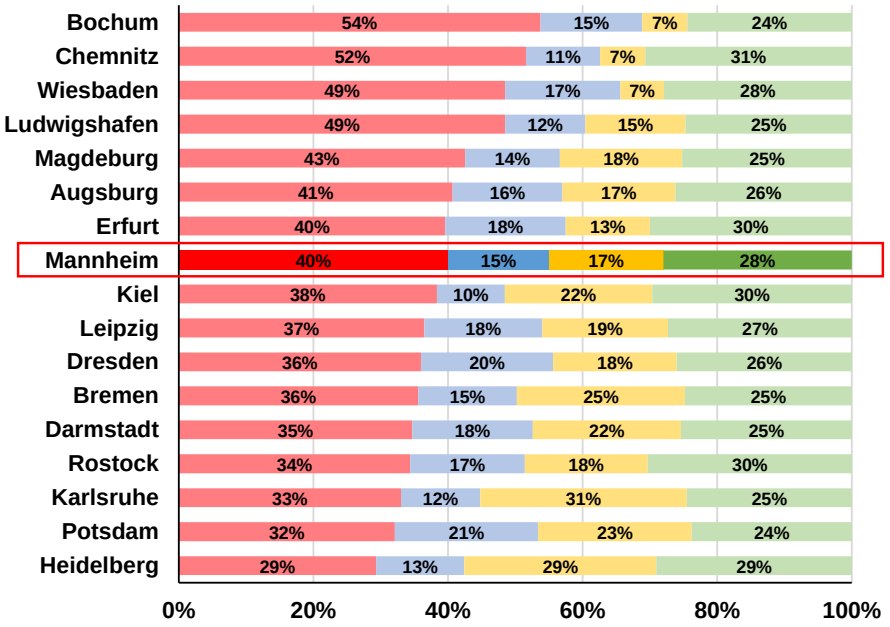
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität

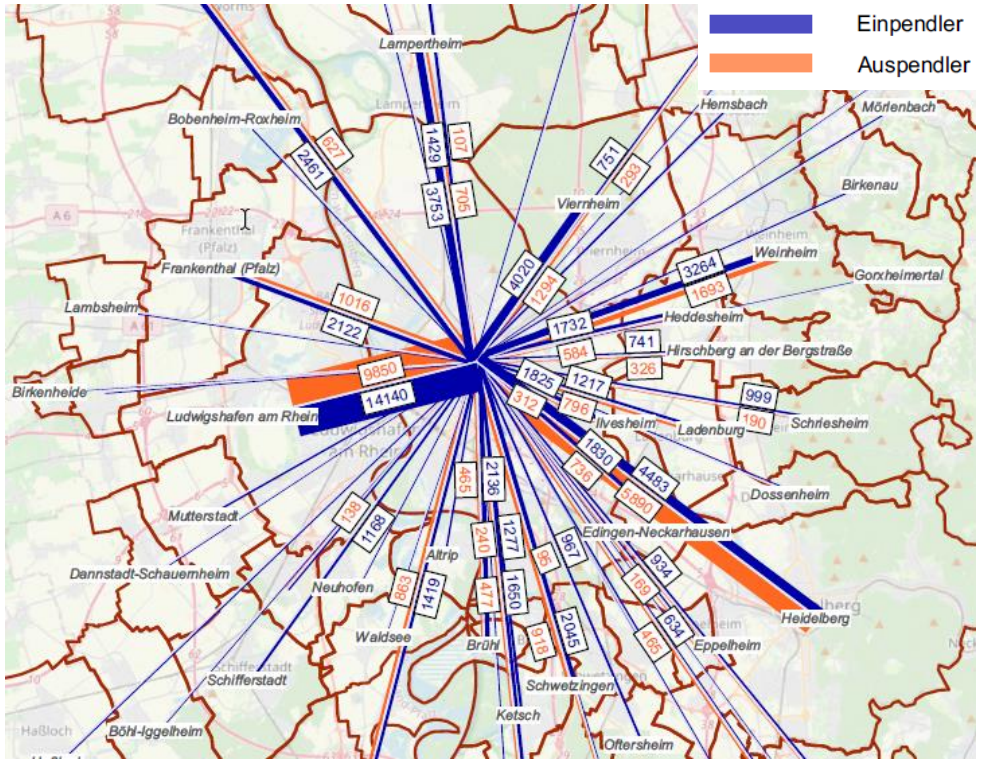


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- 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]

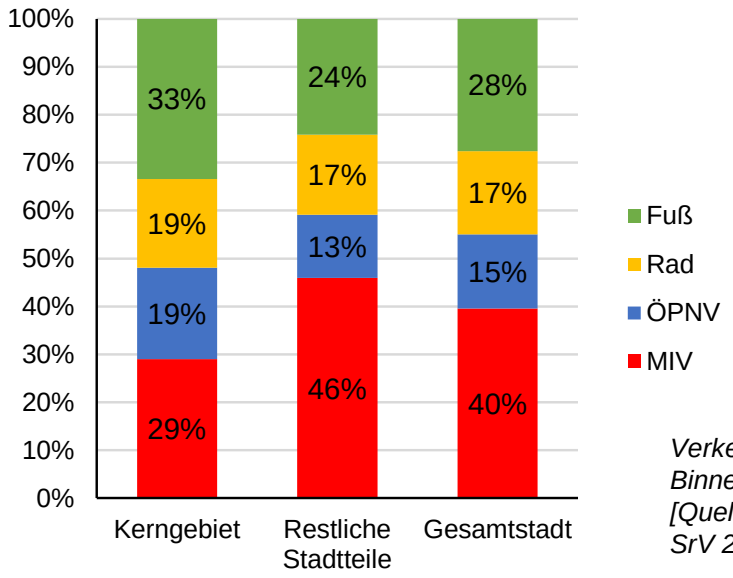


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- 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

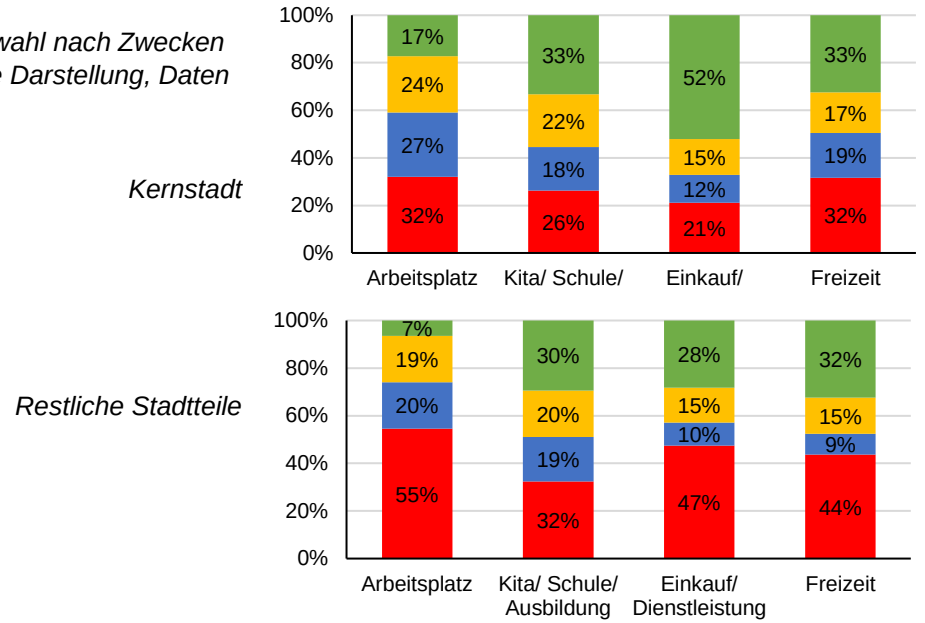
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt 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, Zugänglichkeit/ Verfügbarkeit von Mobilitätsoptioneen
- Nutzung des Fahrrades vergleichsweise stadtteilunabhängig, ÖPNV auf Arbeits- und Freizeitwegen in der Kernstadt stärker



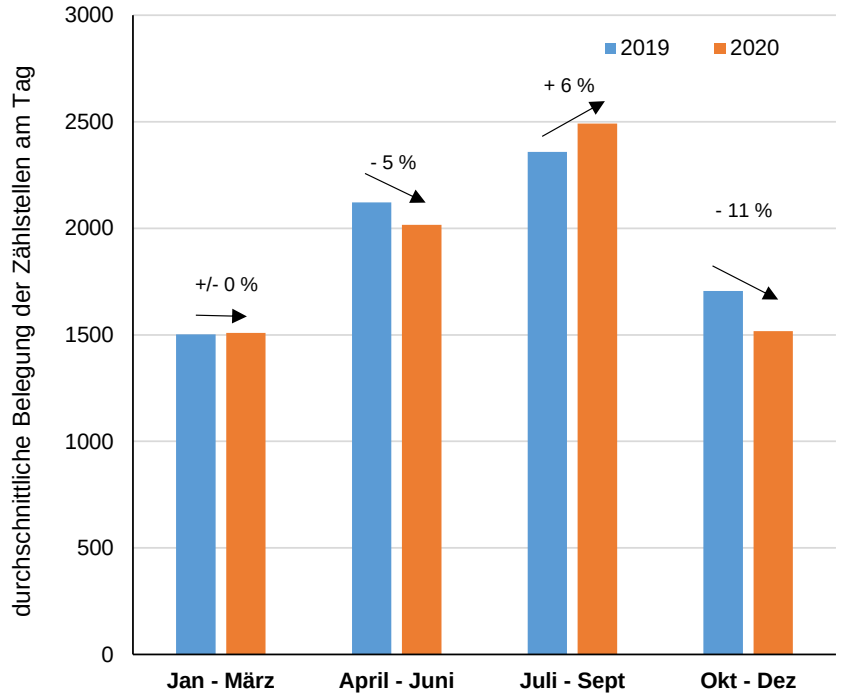
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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



2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – 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]









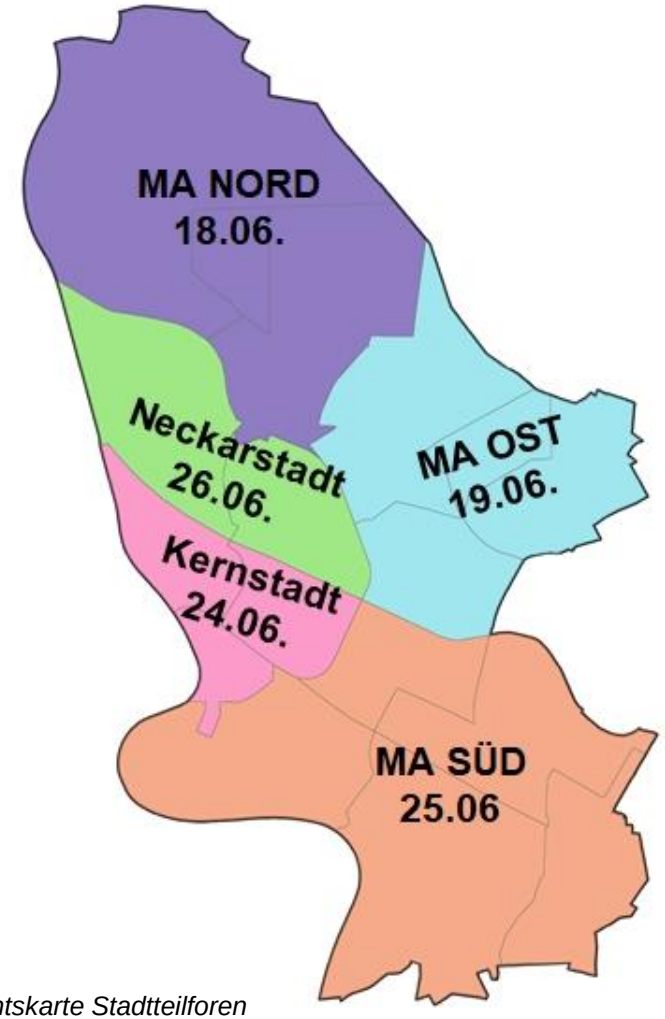
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt

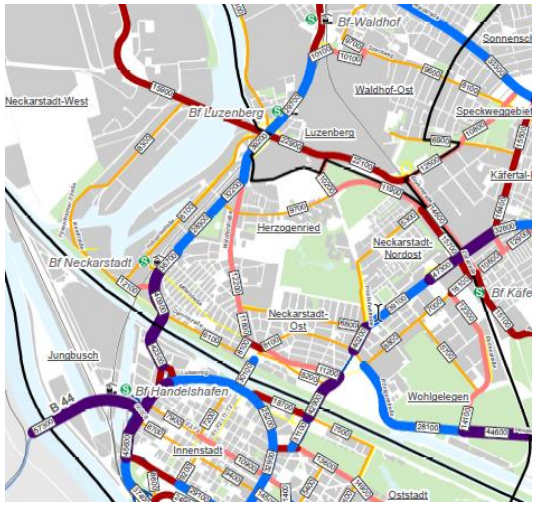
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Kurzprofil

- Stadtteile Neckarstadt West, Neckarstadt Ost, Wohlgelegen, Herzogenried, Friesenheimer Insel
- ca. 55.000 Einwohner
- Städtebaulich weitgehend homogene mehrgeschossige Bebauung (dichte Blockrand- und Würfelhausbebauung), einzelne Quartiere mit Einfamilien- und Reihenhäusern in Neckarstadt Ost und -Nordost
- Dichter Geschäfts- und Bürobesatz v.a. in Neckarstadt West und Ost, Universitätsklinikum als großer Einzelarbeitsgeber, Industriehafen Friesenheimer Insel
- moderne Mobilitäts-Angebote wie Car-Sharing oder Fahrradverleih sind v.a. in Neckarstadt West und Ost zahlreich vorhanden (stationsbasiert und free-floating), Herzogenried und Wohlgelegen weitgehend ohne Angebot



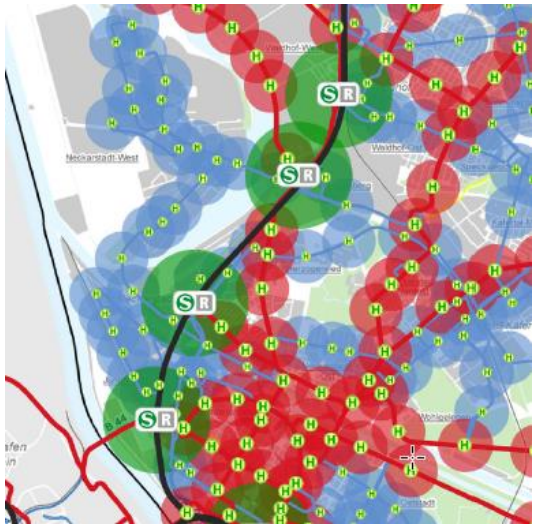
Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Kfz und ÖPNV



+ Bundesstraßen und Feudenheimer Straße nehmen Hauptlast im Kfz-Verkehr auf, aber…

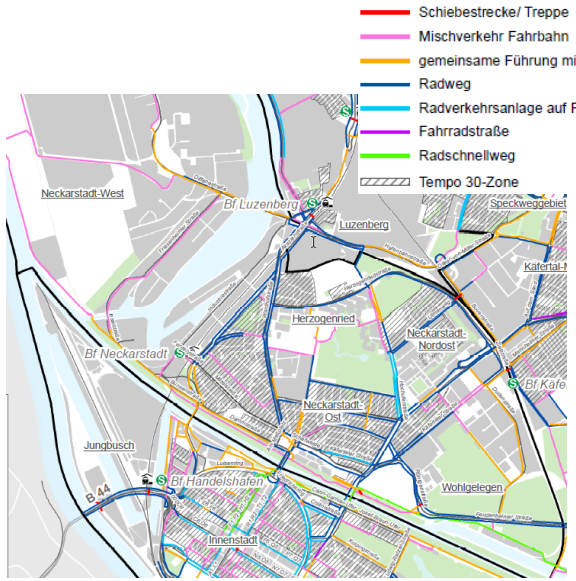
- Auch abseits der Bundesstraßen erhebliche Verkehrsströme (z.B. Waldhofstraße, Alter Meßplatz, Schafweide/ Käfertaler Straße, Kurpfalzbrücke)
- B 38 als erhebliche Barriere in der Neckarstadt Ost
- Durch sehr hohen Parkdruck, werden Kreuzungsbereiche oft zugeparkt
- Lärmschwerpunkte: B 38 Friedrich-Ebert-Straße, Käfertaler Straße, B 44 Untermühlaustraße,



+ Gute flächenhafte Erschließung und zumeist ausreichend häufiges Fahrtenangebot
+ Bedarfsgerechte Bedienung Hafenflächen Friesenheimer Insel (20-Minuten-Takt)

- S-Bahn-Angebot entlang der Riedbahn kaum vorhanden (Bahnhof Neckarstadt –West mit 1 Fahrt je Stunde)
- Anbindung & Bedienung von Herzogenried, des Herzogenriedbads und der Carl-Benz-Straße nicht ideal (derzeit 20-Minuten-Takt, längere Wege zum Herzogenriedbad)
- Hohe Auslastungen auf den Stadtbahnstrecken zu Spitzenzeiten (außer Linie 2 Neckarstadt West)
- Barrierefreiheit u.a. des S-Bahnhof Neckarstadt West ungenügend

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



\+ Kompakte städtebauliche Struktur erlaubt viele Wege mit dem Rad → große Bedeutung Radverkehr im Binnen sowie Quell- und Zielverkehr

\+ Radverkehrsanlagen zumeist vorhanden, aber…

\- Dimensionierung der Radverkehrsanlagen teils ungenügend aufgrund hoher Nachfrage (v.a. Neckarbrücken)

\- Verbleibende Lücken im Radwegenetz, z.B. Lange Rötterstraße, Friesenheimer Straße, Industriestraße, Gutenbergstraße, Hansastraße

\- Bahnstrecke als Barriere zwischen Neckarstadt und Käfertal, Bahnunterführung als Schiebestrecke

\- Verknüpfungen Brückenköpfe/ Uferwege teils nur über Treppen



\+ Kompakte städtebauliche Struktur erlaubt viele Wege zu Fuß → große Bedeutung Fußverkehr

\+ Herzogenriedpark und Neckarufer als Naherholungsbereiche, aber…

\- Erreichbarkeit Naherholungsbereiche durch Verkehrsachsen eingeschränkt (z.B. Stadtbahn Hochuferstraße, Dammstraße/ Alter Meßplatz

\- Gehwege oft durch Gehwegparken in ihrer Breite und Nutzbarkeit eingeschränkt

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Herausforderungen







- Spagat zwischen belebtem zentrumsnahen „Kiez“ und ruhiger Wohngegend
- Neckarstadt als „Durchgangsstadtteil“ zwischen Innenstadt und nördlichen Stadtteilen für alle Verkehrsmittel
- Grundlagen schaffen, damit der ÖPNV Verkehrsleistung von Kfz-Verkehr übernehmen kann (v.a. Abbau Kapazitätsengpässe)
- Zugänglichkeit Naherholungsorte stärken (Flussufer, Stadtparks)
- Aufwertung Aufenthaltsqualität





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

Protokoll Stadtteilforum Neckarstadt
Masterplan Mobilität 2035 am 26.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 26. Juni 2021, von 11:00 bis ca. 14:00 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 36 Teilnehmenden herzlich zum **Beteiligungsworkshop der Stadtbezirke Neckarstadt (Neckarstadt-West, Neckarstadt-Ost) 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 Mannheim 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/

Verständnisfragen/Kommentare:

- Vergleichbarkeit der Stadtgrößen im Modal Split: Ist der Modalsplit einer mittleren Großstadt vergleichbar mit Leipzig, Dresden oder auch kleinen Städten wie Potsdam?

Herr Ohm erklärt, dass der Modal Split natürlich am besten mit Städten, die ebenfalls 300.000 Einwohner*innen haben, vergleichbar wäre. Da das in Deutschland allerdings nicht so viele sind, müssen auch kleinere und größere Städte für einen Vergleich herangezogen werden. Städte die größer sind, haben dann schnell deutlich mehr Einwohner*innen und bei den kleineren Städten wurde bei der Auswahl u.a. auf Städte in der Region geachtet, wie Heidelberg oder Ludwigshafen. Es ist nicht einfach zu beantworten mit welchen Städten sich ein Vergleich am ehesten anbietet, dabei spielen auch andere spezifische Unterschiede eine wichtige Rolle wie die Topographie oder Lage an Flüssen etc. Aber jede Stadt hat ihre Probleme, mit denen sie zurechtkommen muss und deswegen wird auch keine Stadt für einen Vergleich speziell herausgehoben.

- Frage zu der Karte „Ausschnitt Pendler Nahbereich“ (Folie12): Ist das Pendlergefüge vor allem auf die Region beschränkt oder werden auch die großen Pendlerströme nach Frankfurt und Karlsruhe berücksichtigt?

Die Daten, die dieser Abbildung zugrunde liegen, stammen von der Bundesanstalt für Arbeit und Frankfurt ist hier mit aufgenommen. Grundlage sind die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die auf Gemeindeebene verfügbar sind. Es ist also auch bekannt, wie viele Personen aus Ostfriesland nach Mannheim pendeln. Wir wissen sehr genau, wie viele Personen nach Frankfurt sowie in andere Orte pendeln. Hier ist erstmal ein Ausschnitt dargestellt, aber im Prinzip könnten auch alle Gemeinden für ganz Deutschland dargestellt werden. Diese Informationen gehen auch in die Entwicklung des Verkehrsmodells mit ein, welches derzeit für die Region erarbeitet wird.

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 im Teilraum Neckarstadt** (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

- Fußfreundlichkeit des Stadtteils durch kompakte Gestaltung und breites Einkaufsangebot
- Stadtteil mit ausgeprägten Freizeit- und Ausgehangeboten
- Ausgeprägte ÖPVN-Anbindung
- Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume (z.B. Neumarkt)
- Gute Grünraumanbindung

Schwächen

- Parkende Autos beeinflussen das Stadtbild, Parkraumregelungen werden umgangen und es wird auf den Gehwegen geparkt, wodurch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums eingeschränkt wird
- Bepflanzungsdefizite in Teilen der Neckarstadt-West, Begrünungspotenzial (Parkflächen, Fassaden) wird nicht genutzt
- Sauberkeit des Stadtteils (besonders am Wochenende)
- Kein Parkraumkonzept nach 18 Uhr
- Hohe Präsenz von LKWs und Gewerbefahrzeugen im Stadtteil
- Fehlende bzw. kostenpflichtige Abstellanlagen für Fahrräder
- Geschwindigkeitsbegrenzungen werde nicht eingehalten
- Verdrängung von kleinen Geschäften
- Fehlende Barrierefreiheit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.
- Hohe Geschwindigkeit auf den großen Straßen (B36, B38)
- Trennung von Stadtteilbereichen durch Verkehrsachsen (z.B B38, Waldhofstraße)
- Ampelschaltungen stellenweise nicht fußgängerfreundlich

Ideen/Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen:

- Sammlung der parkenden Autos in Quartiersgaragen, unterirdischen Anlagen und Randgebieten
- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtteil
- Neugestaltung und Begrünung bestehender Straßenzüge, Aufwertung des Stadtbildes.
- Parklets fördern

- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradparkhäuser, Radschutzstreifen, Lastenfahrradstellplätze)
- Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume
- Grünwegverbindungen im Stadtteil schaffen
- ÖPNV Angebot konstant erweitern (bspw. durch S-Bahn Anschluss)
- Ausbau des Car-Sharing Angebots.

Organisatorische Maßnahmen:

- Klare Regeln z.B. für das Parken definieren und die Einhaltung der Regeln konsequent überwachen
- Parkkonzept für Gewerbetreibende und private Stellflächen
- Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs in der Planung
- Priorisierung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Förderung von Cafés und Geschäften durch Infrastrukturmaßnahmen

Charaktereigenschaften

- Kurze Wege

Thema 2 – „Fahrradverkehr“

Stärken

- Hervorgehoben wurde, dass das bike sharing ausgebaut wurde
- Es gibt gute Fahrradabstellanlagen (z.B. Lange Rötterstr.)
- Dass das Thema Masterplan Mobilität aufgenommen/ bearbeitet wird.

Schwächen

- Gefahrenstellen/ Sicherheit für Radfahrende wurden bemängelt, z.B. Tankstellenzufahrt auf der B 38, schlecht einsehbare Verkehrssituation Untermühlaustraße – besser wäre den Radweg auf die Fahrbahn zu verlegen
  Problem Mischverkehr: Unsicherheit, auch freigegebene Einbahnstraßen häufig zu schmal
  Tempo 30-Zonen: hier wird häufig zu schnell gefahren (MIV)
  Parken/Halten auf Radwegen: dies kommt häufig vor und muss unterbunden werden.
- Verkehrsführung: Knotenpunkt Uni-Klinikum/ Alter Messplatz haben eine sehr unbefriedigende Verkehrsführung für Radfahrer
- Ampelschaltungen: die Ampelschaltungen sind auf den ÖPNV ausgelegt, beim Linksabbiegen muss mehrfach gewartet werden und die Ampelphasen sollten auf Radfahrende angepasst werden.
- Zustand Radwege: dies wurde mehrfach bemängelt, z.B. Waldhofstr.: enge Radinfrastruktur; Käfertaler Str.: nur einseitig befahrbar; Friedrich-Eber-Str.: wegen Verkehrsführung fahren viele Radfahrer im Gegenverkehr auf dem Radweg
  Die Radwege sind i.d.R. nicht für Lastenräder ausgelegt (zu geringe Breite)
- E-Roller sollten nicht auf Rad- und Fußwegen abgestellt werden

- Baustellen: Bei der Einrichtung von Baustellen soll gezielt auch ein Baustellenmanagement für den Radverkehr berücksichtigt werden.

Ideen/Maßnahmen

- Stadtteilzentrum: Es wurde vorgeschlagen, die Lange Rötterstraße zu einem Stadtteilzentrum (Ost) umzugestalten mit viel Aufenthaltsqualität. Dies kann ggf. als Modellversuch erprobt werden.
  Dabei soll berücksichtigt werden, dass keine Verdrängung auf umliegende Straßen stattfindet.
- Sicherheit: unter diesem Stichpunkt wurden verschiedene Ideen vorgeschlagen
  - Grundsätzlich wird die Berliner Str. als Vorbild für eine gute Straßengestaltung angesehen. Bei künftigen Umgestaltungen sollte dies berücksichtigt werden.
  - Geschwindigkeit und Parken: Kfz-Vergehen sollten stärker geahndet werden.
  - Eine bessere Kennzeichnung von Radwegen wurde als erster Schritt bezeichnet, an Gefahrenstellen sollen bauliche Trennungen (Frankfurter Hut o.ä.) errichtet werden.
  - Auch pop up Radwege (schnelle und günstige Lösungen) sowie Superblocks wurden vorgeschlagen. Dies als erster Schritt vor der Umwidmung (s.u.).
  - Einhalten von Abstandsregeln (1,5 m innerorts): hierzu sollen Informationskampagnen gemacht werden. Hinweis: der ADFC plant hierzu am nächsten Wochenende eine Aktion.
  - Die Ampelschaltungen für Radfahrende soll verbessert werden (Stichwort smarte Ampeln)
  - Glascontainer sollen nicht in der Nähe von Radwegen abgestellt werden, da hier häufig Scherben im Umfeld vorhanden sind.
- Parken: Grundsätzlich wurde hinterfragt, ob Parken vor der „Haustür“ noch der richtige Ansatz ist und stattdessen Quartiersgaragen errichtet werden sollten.
  Anwohnerparken soll grundsätzlich teurer werden
- Radwege/-straßen: viele Teile der Neckarstadt eignen sich für Straßenumwidmungen zu Fahrradstraßen ähnlich den Quadraten.
- Fahrradabstellanlagen sollen geschaffen werden, diese könnte auch an Kreuzungen errichtet werden und würden dort das Parken verhindern.

Charaktereigenschaften

- Vorbilder sind Münster (mit sichereren Radwegen und Einschränkungen für MIV) und Holland, aber auch Barcelona (Radwege), Paris (Trennung von MIV- und Radwegen) sowie Heidelberg
- Mannheim ist, trotz guter geographischer Voraussetzungen, bisher keine Fahrradstadt

Thema 3 – „MIV & Parken“

Stärken

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

- Enge Straßenräume führen zu geringen Geschwindigkeiten
- Dennoch gute Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele mit dem Auto
- Teilweise Ausstattung mit Quartiersgaragen vorhanden
- Zahlreiche Parkplätze am Rande des Quartiers vorhanden (Messe, Supermärkte, …)

Schwächen

Aus der Diskussion der Schwächen sind insbesondere folgende Aspekte hervorzuheben:

Straßennetz/ Geschwindigkeiten

- Die Neckarstadt wird als Durchgangsstadtteil (Innenstadt → Norden) empfunden, der viel Durchgangsverkehr aufzunehmen hat. Auch die Belastungen durch den Lkw-Verkehr sind sehr hoch (z.B. Dammstraße).
- Auf den Hauptrouten gibt es viele Verkehrsstörungen, wodurch auch eine Verkehrsverlagerung in die Wohngebiete erfolgt, es bestehen auch Befürchtungen, dass weitere organisatorische oder verkehrsberuhigende Ansätze diesen Aspekt verstärken könnten (z.B. durch Beruhigung der Langen Rötterstraße)
- Dauerhaft hohe Verkehrsbelastungen in den Wohnvierteln (z.B. Alter Meßplatz, Käfertaler Straße) und in den Tempo-30-Zonen zu hohe Geschwindigkeiten
- Zu hohe Geschwindigkeiten auch in den Hauptverkehrsstraßen (Mittelstraße, „Rennstrecke“ Kurpfalzbrücke Richtung Adria,
- Enge Straßenräume mit vielen Konflikten auch im Straßenhauptnetz
- Mittelstraße als Straßenraum mit vielen Defiziten

Ruhender Verkehr

- Insgesamt hoher Parkdruck mit zunehmendem Parksuchverkehr in den Abendstunden
- Zugeparkte enge Straßen → Beeinträchtigung Aufenthaltsqualität und Sichtfelder
- Zugeparkte Ecken → Beeinträchtigung der Sicherheit auf Schulwegen
- Teilweise sehr langfristig abgestellte Fahrzeuge

Sonstige Schwächen

- Radverkehr auf der Mittelstraße sehr schwierig (zwischen ruhendem Verkehr und Straßenbahn)
- Wenig Grün in den Straßenräumen → dadurch schnelle Aufheizung des Stadtteils

Ideen/Maßnahmen:

Bei den Ideen/Maßnahmen nimmt der ruhende Verkehr den Großteil der Anregungen ein. Es werden u.a. folgende Aspekte und Maßnahmen benannt:

Schwerpunkt ruhender Verkehr

- Nachtparken auf Supermarktparkplätzen zulassen

- Parkraum bewirtschaften um „So-da“-Autos zurückzudrängen, möglichst teurer als die Parkhäuser
- Bewohnerparkausweise ausgeben (nur einer je Haushalt)
- Neue Quartiersgaragen errichten
- Stärkere Ahndung von Verstößen beim Parken, beim Knöllchen auch Hinweise dazu mitgeben, wo Parkplätze verfügbar sind, Kontrollen insbesondere auch in den Zeiten wo Schüler unterwegs sind und auch in der Dunkelheit
- Bürgerschaftliches Engagement nutzen (Meldung Falschparker, alternative Angebote zum Parken)

Schwerpunkt Straßennetz

- Tempo 40 auf B 38 einführen und überwachen
- Umgestaltung Cignetplatz mit vorrangiger Beachtung Lieferverkehr
- Einbahnstraßen einführen, um Verkehr zu verflüssigen
- Umgestaltung Lange Rötterstraße: Lieferzonen und Radverkehrsstreifen statt Parken

Sonstige Vorschläge

- Autofahren generell unattraktiver machen
- ÖPNV attraktiver machen, in Stoßzeiten mehr Platzangebot, Hinweis auf schlecht gestaltete Stehplätze in der Straßenbahn (unbequem)
- Verschiedene Straßen vorrangig einer Verkehrsart zuordnen (Radverkehr/ fließender und ruhender Kfz-Verkehr/ Fußgängerzone)

Charaktereigenschaften:

Die Neckarstadt wird als Stadtteil mit einem sehr hohen Anteil von Kindern/ Jugendlichen beschrieben, in welchem mehr Menschen ohne Autos als mit Autos leben und in dem der öffentliche Raum zum „Leben“ genutzt werden kann. Die dichten Strukturen erzeugen ein Platzproblem, fördern aber auch die Nahmobilität. Die „Stimmung“ der Bewohner ist unbefriedigend und führt zu einem hohem Veränderungsdruck.

Thema 4 – „ÖPNV“

Stärken

Positiv benannt wird die generelle Dichte des Stadtbahnangebots in Richtung Hauptbahnhof / Innenstadt. Auch die Anbindung des Einkaufszentrums Wohlgelegen an die Neckarstadt-Ost wird als Stärke gesehen. Der Grad des Vorhandenseins von barrierefreien Haltestellen ist zufriedenstellend. Die Bedienung der Friesenheimer Insel mit Linie 53 wird gelobt.

Schwächen

- Anbindung und Erschließung der Ziele in Herzogenried (Bad, Park und Wohnungen): In diesem Themenfeld wurde einerseits die Planungshistorie bspw. der Linie 4 durch Hr. Czech (RNV) erläutert. Andererseits wurden im Detail auch Anschlüsse von der Stadtbahn zur Linie 60 und zur Linie 61 an der Bonifatiuskirche und der Alten Feuerwache kritisiert. Die Schleifen- bzw. Stichfahrt zur Ulmer Straße wurde in Frage gestellt.

- Die Reisezeit zum Hauptbahnhof in der Stadtbahn wurde als Schwäche gesehen, da Umwege über die Quadrate in Kauf genommen werden müssen. Fehlende Direktverbindungen / Tangentialen bspw. innerhalb der Neckarstadt und zur Schwetzingerstadt wurden ebenso angesprochen.
- Dem S-Bahnhof Neckarstadt wird ein vernichtendes Urteil ausgestellt. Hier fehlt es an allem: Taktdichte der S-Bahn, Barrierefreiheit und Sauberkeit bzw. gefühlter Sicherheit. Vielen Mannheimern ist nicht einmal die Existenz dieses Bahnhofs bewusst.
- Die infrastrukturelle Gestaltung der Stadtbahn im Hinblick auf Trennwirkungen und Querungsmöglichkeiten wird kritisch gesehen. So ist die Querung der Gleise am Alten Messplatz durch Z-Querungen und Umlaufgitter am Alten Messplatz aufwendig und nicht für Lastenräder bemessen. Auch an der Waldhofstraße bestehen durch die Stadtbahnstrecke Querungshindernisse.

Ideen/Maßnahmen:

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

- Im Hinblick auf die Anbindung der Innenstadt / des Hauptbahnhofs wird empfohlen den Takt der Linie 5 und 5A gleichmäßiger zu gestalten. Weiterhin wird eine schnellere Verbindung über den Friedrichsring gefordert.
- Zur verbesserten Erschließung der Neckarstadt-Ost wird eine Buserschließung auf der Langen Rötterstraße gefordert. Weiterhin wird eine Taktverdichtung der Linien 60 und 61 gefordert.
  Für eine bessere Anbindung des Centro Verde wird über eine Busverbindung auf der Hochuferstraße nachgedacht.
- Im S-Bahn-Bereich soll eine Verstärkung des S-Bahn-Taktes auf der Riedbahn stehen und den Angstraum am S-Bahnhof Neckarstadt zu beseitigen. Alternativ wird der zielgerichtete Einsatz von Pendlerbusverbindungen zum Hauptbahnhof gesehen.
- Generell sollte ein Umdenken über die Ausgestaltung von Querungshilfen und Absperrungen der Stadtbahnstrecken erfolgen. Auch im deutschlandweiten Vergleich werden hier Potenziale gesehen, die Stadt weniger zu „vergittern“ und Radfahrern sowie Fußgängern komfortablere Querungsmöglichkeit anzubieten.

Weitere Diskussionspunkte:

- Sind Zahlen zur Nutzung der E-Roller vorhanden?
- Einführung eines Mobilitätspasses
- Diskussion der Situation des ÖPNV in Mannheim während und nach der Corona-Pandemie

Anmerkungen/ Kommentare:

- Wo sind Informationen über das Beteiligungsverfahren Lange Rötterstr. zu erhalten?
- Die Alte Feuerwache bietet zu Veranstaltungen ein kostenfreies ÖPNV Ticket an, das sogenannte Komibticket. Das könnte dem Capitol auch angeboten werden.
- Ergänzung zum Thema Quartiersgaragen: Die Schaffung neuer und zusätzlicher Quartiersgaragen soll ernsthaft geprüft werden.

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 erklärt, dass sich in der Neckarstadt herausgestellt hat, dass hier alle Verkehrsarten genutzt werden und auch die Nahmobilität eine große Rolle spielt, dabei haben allerdings auch viele Personen einen Pkw. Frau Kleemann bedankt sich nochmal für die verschiedenen Anregungen und erläutert, dass aus ihrer Sicht der räumliche Schwerpunkt auf Neckarstadt-Ost und dem Kernbereichen lag. Es gab allerdings auch einen Teilnehmer aus Herzogenried. Sie erläutert, dass auch die weniger stark oder nicht vertretenen Stadtbezirke in die Gesamtplanung einbezogen werden.

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: proloco, IVAS, orange edge, vcdb

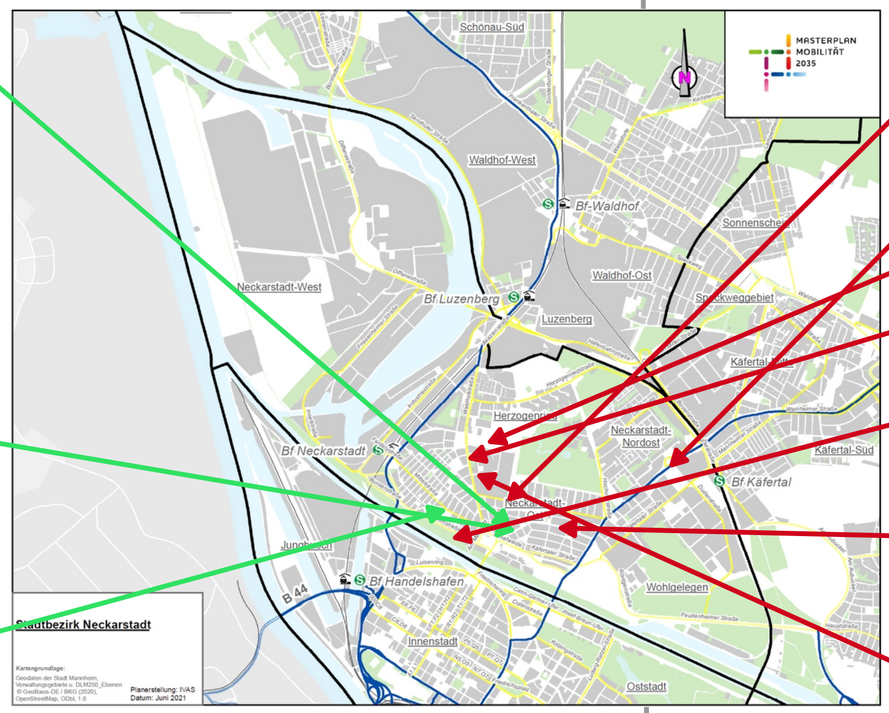
STADTMANNHEIM²

Stadtteilforum Neckarstadt- MM 2035, 26. Juni 2021

Gruppe 1: Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

Stärken

- Kompakter Stadtteil, wenn man gut zu Fuß ist
- Cafés und Bars Lange Rötterstraße
- Ausgehviertel
- Neckarstadt-Ost Nähe zum Grün (Potenzial ist da)
- Abend-veranstaltungen
- Neckarstadt Ost, Infrastruktur (Einkaufen, etc.) täglicher Bedarf ist gedeckt
- ÖPNV Anbindung
- Neumarkt Aufenthalts-qualität



Schwäche/Defizite

- Schaltung/Freigabe-zeit nicht attraktiv (Max-Joseph-Straße/Carl-Benz-
- B38 Querung zum Marktkauf, eine Barriere
- Parken vor und hinten den Pollern (Hinderniss-parcoure)
- Parken nach 18 Uhr wird nicht beachtet
- Konsequent gegen den ruhenden Verkehr vorgehen
- Lkw parken am Catapillar Werk (Herzogenried/ Neckarstadt-Ost)
- Bäume Mangelware in der Neckarstadt-West
- Meßplatz nicht attraktiv
- Fassaden begrünen
- Potenzial kann/wird nicht genutzt (Grünflächen etc.)
- MIV stört die Aufenthaltsqualität in Neckarstadt
- fehlende Sauberkeit
- Radbügel kostenpflichtig, Parkraum nicht
- B36, Geschwindigkeit reduzieren
- Neckarstadt West/Ost durch die Waldhofstraße getrennt
- Schaffweide getrennt
- Schwerverkehr hält sich nicht an die Geschwindigkeiten
- Keine Akzeptanz Tempo-30 Lange Rötterstraße
- Ruhender Verkehr behindert die Aufenthaltsqualität
- Veränderung der Geschäfte ein Zeichen der negativen Infrastruktur
- Wenig Abstellplätze für Radfahrer
- Fehlende Sitzgelegenheiten für mobilitäts-schwächere Mitbürger
- Turbinenwerk keine Fahrrad-abstellplätze
- Barrierefreie Stellen nicht sichtbar
- Gewerbliche Fahrzeuge in den Wohngebieten

https://taz.de/Berliner-Aktivist-ueber-...

Ideen/ Maßnahmen

Ideen und Maßnahmen in realen Bedingungen testen bis 2035

- Ziel: Leben in der Stadt und mehr Aufenthalt in der Stadt
- Priorität neu ordnen
- Mehr Überwachung
- Anschluss an die S-Bahn
- Geschäfte, Läden, Cafes fördern, indem die Infrastruktur attraktiver werden
- Stellplatznachweis mit dem Pkw-Besitz verbinden
- Parken in Randgebieten
- Pkw-Stellplätze in den Hinterhöfen zu Fahrradabstellplätzen umwidmen
- Abstellplätze für Lastenräder
- Parkhäuser Gebühr < Parkgebühr im öffentlichen Raum
- Fahrradparkhäuser in den Stadtteilen
- MIV in den Untergrund abstellen (alte Bunker etc.)
- Quartiersgaragen
- Gewerbebetreibende sollen Stellplätze nachweisen und Mitarbeiter dazu verpflichten zu nutzen
- Potenzial mehr nutzen und Verbindungen schaffen zu Grünflächen/Parks
- Radschutzstreifen in der Lange Rötterstraße
- Car-Sharing statt privatisierten MIV
- Parklets Zeitraum verlängern
- Hausgemeinschaften dafür incentiviert, dass sie wenig Auto vorhalten (z.B. Radplatz vor dem Haus stattt Autoparkplatz)
- Verkehrsberuhigung muss barrierefrei sein
- Durchsetzung/ geltende Regeln anwenden
- Breite/große Straßenzüge begrünen/Bäume mehr Aufenthalt/Struktur und weniger Straßen Charakter geben
- Seitenräume pollern
- Mehr Grün und Barrieren im öffentlichen Raum zur Geschwindigkeits-dämpfung MIV
- Das korrekte Parken an die Bürger appellieren

Charaktereigenschaften

- nahe Wege

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

STADTMANNHEIM

Stadtteilforum Neckarstadt- MM 2035, 26. Juni 2021

Gruppe 2: Rad

Wie kann der Stadtteil so gestaltet werden, dass er für alle Verkehrsteilnehmer gut ist?

Zentrum ist Lange Rötterstr. - wie muss das für die Zukunft gestaltet werden, damit Aufenthaltsqualität/ Versorgung etc. für alle gut ist? (Hinweis: Zentrum Neckarstadt-OST)

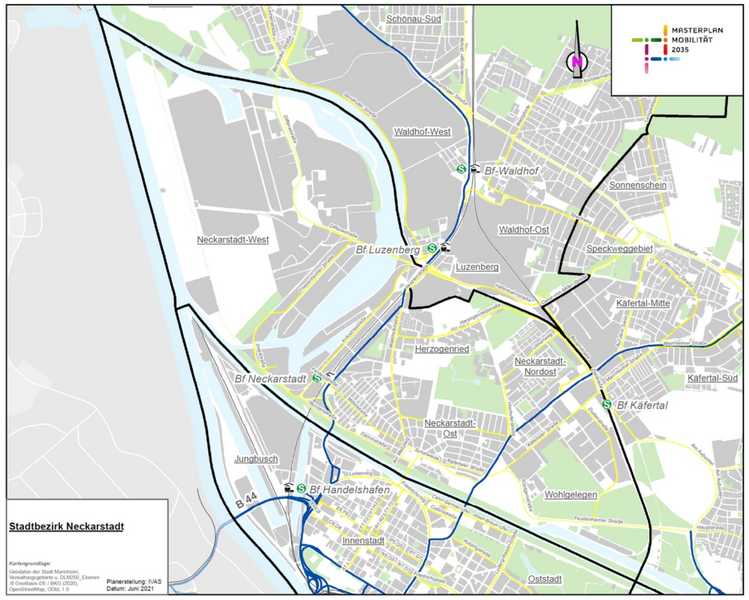
Wo liegt das Zentrum Neckarstadt-WEST und wie kann das weiterentwickelt werden?

Stärken

Das Thema wird aufgenommen.

bike sharing wurde ausgebaut

Fahrradsabstellanlagen z.B. in Lange Rötterstr.



Schwäche/Defizite

Hinweis MIV/Parken

kaum Stellplätze in der Neckarstadt west

B38 Tankstellenzufahrten gefährlich

Radverkehr wird bei Baustellen nicht berücksichtigt

Käfertaler Straße nur einseitig befahrbar

Zustand Radwege z.B. Friedrich-Ebert-Str.

B 38 große Barriere - Ampelschaltung Kreuzung Käferthaler ist Gefahrenpunkt

enge Radinfrastruktur an der Waldhofstraße

Lange Rötterstraße unklare Verkehrssituation

unzureichende Trennung Fuß und Rad (Lange Rötterstr., Friedrich Ebert Str., Walfhisztr.

Untermühlaustraße - schlechte Einsehbarkeit Radweg wegen parkender Kfz, direkte Führung an Fahrbahn besser

Problem Mischverkehr: das führt zu "Unsicherheit" - auch freigegebene Einbahnstraßen sind häufig zu schmal

Radweg zwischen Carl-Benz und Turley wird oft in Gegenrichtung befahren

Radwege sind tw. nicht auf Lastenräder ausgerichtet

Erläuterung: sehr stark genutzte Kreuzung - Frage der Prioritäten für Umbau

die Verkehrsführung sorgt leider auch dazu, dass viele Radfahrende auf der Friedrich-eber str. falsch rum fahren

Ampelschaltung unklar

mehrfaches Warten an Ampeln

Ampelschaltungen auf MIV und nicht auf Rad ausgelegt

Knotenpunkte Uni-Klinikum und Alter Messplatz sehr unbefriedigend

Fehlende Durchsetzung Tempo 30, u.a. Carl-Benz-Straße

generell: Parken/ Halten auf Radwegen als Ärgernis

E-Roller gehören nicht auf Rad- und Fußwege

Nicht eine separate Lösung sondern Gesamt-Straßenkonzept Das erhöht den Druck auf die parallelen Straßen wie Moselstrße/ Cannabichstr, wenn die Kinzigstr. unterbrochen wird. Wenn dann sollte der Querungsverkehr nicht nur an einem Punkt unterbunden werden

Ideen/ Maßnahmen

großer Wurf: von Autoverkehr abkoppeln

Kreuzung Kinzigstr. Platz in der Mitte anders nutzen

Hinweis: der ADFC macht nächstes Wochenende hierzu eine Aktion

Berliner Straße als Vorbild für Gestaltung Lange Rötterstr.

Entwicklung des Stadtteilzentrums (v.a. Lange Rötterstraße) - das als Fußgängerzone mit Radnutzung ggf. Modellversuch

Ggf. Warnlichter (B 38) zusätzlich aufstellen (s. Tankstellenzufahrt)

Superblocks als 1. Schritt

Aktion: Abstand halten (1,5 m) vielfältig über Flyer,....

Grundsätzliche Trennung von Rad- und Fußwegen - und Wegeführung ändern - Nicht Radfahrer zw. parkenden PKW und Fußgängern sondern neben der Fahrspur

pop up Radwege (schnell und günstig) - soll Politik und Verwaltung schnell umsetzen

Umwidmung von Straßen (ähnlich Quadrate) sind für die Neckarstadt grundsätzlich geeignet

Käfertaler Straße T30

Waldhofstr./Maybachstraße: RF und FG zeitlichen Vorlauf geben

Falschparker stärker ahnden

keine Glascontainer direkt am Radweg aufstellen

Anwohnerparken teurer machen

Fahrradabstellanlagen schaffen, z.B. an Ecken zur Verhinderung Parken

Parkraum vor der Haustür als Grundannahme in Frage stellen

Neuen Meßplatz besser für Anwohnerparken nutzen

Mehr Fahrradstraßen/Fahrradzonen in West: z.B. Dammstr., Langstr.

Attraktive Wege (Radhauptachsen) ausweisen/errichten

Quartiersgaragen

Feudenheimer Straße neue Aufteilung

Achse Dammstraße/ Langstraße verbessern

smarte Ampelschaltung für Radfahrer (auch Thema von Fußgängern)

farbl. Kenneichnung als 1. Schritt, bauliche Maßnahmen sollen folgen

Radspuhren einrichten, z.B. deutliche farbliche Kennzeichnung (rot) - tw. sind bauliche Erhöhungen (Frankf. Hüte) o.ä. notwenidg

Radspuren Alter Messplatz stadteinwärts, Uniklinikum stadtauswärts

Kreuzungsbereiche weniger geeignet für Fahrradabstellanlagen - stehen Fußverkehr im Weg, Poller besser

Charaktereigenschaften/ Bilder

Bsp. Münster: Radfahren ist sicher geworden, Autofahren deutlich unattraktiver

Mannheim bisher keine Fahrradstadt trotz geographisch günstiger Voraussetzungen...

an Holland orientieren

Bsp. Paris: dort sind baul. Maßn. = Trennungen errichtet worden

Inspiration für Radwege: Barcelona

Heidelberg

STADTMANNHEIM

Stadtteilforum Neckarstadt- MM 2035, 26. Juni 2021

Gruppe 3: MIV/Parken

Stärken

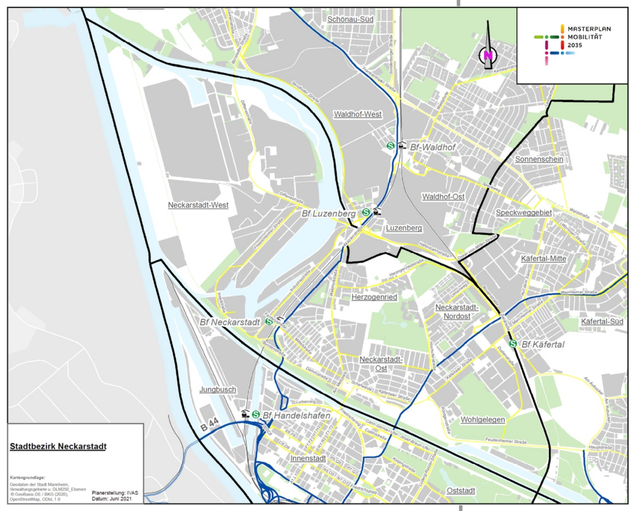
durch Konflikte in engen Straßen wird die Geschwindigkeit automatisch reduziert (positiver Effekt)

Zielerreichung ist mit dem Auto kein Problem

teilweise Ausstattung mit Quartiersgaragen vorhanden

Parkmöglichkeiten am Rand des Quartiers sind reichlich vorhanden und können einfach getestet werden; z.B. Neuer Messplatz; Parkplätze der Supermärkte, NUB, etc.

nur ein begrenzter Teil der parkenden Autos sind notwendig; die meisten Autos sind "So-Da" Autos



Schwäche/Defizite

Dauerhafte, hohe Verkehrsbelastung in Wohnvierteln (z.B. Alter Meßplatz, Käfertaler Straße)

Neckarstadt ist ein Durchgangsstadtteil von der Innenstadt in den Norden

Viel Schwerlastverkehr (z.B. Dammstraße)

Mittelstraße (mit Straßenbahn), Dammstraße (mit Güterverkehr) in der Praxis schwierige Route, um zum Alten Meßplatz zu geklangen - man fühlt sich unsicher

Man kann nicht flüssig durchfahren - Stop&Go

In 30Zonen wird 50km/h gefahren, um Staus zu umfahren

Lieferverkehr bleibt auf den Straßen stehen

Durch Störungen auf den Hauptrouten gibt es vermehrt Verkehr in den eigentlich ruhigeren Nebenstraßen

kein angenehmes Autofahren, sehr enge Straßen mit Gegenverkehr (man muss warten oder auch mal ggfs. rückwärts fahren)

hoher Parkdruck, ab 18Uhr Parkplatzsuchverkehr

Radverkehr: Mittelstraße: für RV schwierig zwischen parkenden Autos und Schienen auf Pflastersteinen zu fahren

Lange Rötterstraße: Sammelstraße für Durchgangsverlehr - wenn diese "zu" gemacht wird, müssen die Auswirkungen in den Nebenstraßen bedacht werden - Vermutung: Verkehr verlagert sich in die Käfertaler Straße

man konkurriert miteinander - man braucht klare Strukturen und klare Aufteilung für die einzelnen Verkehrsteilnehmer

viele "Stehparker", die über Tage und Woche an der selben Stelle stehen (oft an Ecken --> Sichtbehinderung)

Enge Straßen sind zugeparkt - negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität

zugeparte Ecken = Sicherheitsproblem Schulwege

Geschwindikeitsüberschreitung Mittelstraße

Alte Feuerwache: wo parken die Besucher bei Veranstaltungen?

Rennstrecke von Kurpfalzbrücke Richtung Adria, Straßenraum überdimensionietrt

Klima: Stadtteil heizt sich schnell auf - wenig Grün

Verwaltung hat kein Mandat zu Veränderung (Migrants4Cities als Beispiel); damit ist Veränderung nicht gestaltbar

Herzogenried :Quartiersgaragen unattraktiv , Bewohner nutzen Besucherstellplätze in öff. RaUM

Situation beschrieben: Lastenrad hat vor einem Geschäft geparkt: Hitzige Diskussion zwischen Radfahrenden und Autofahrern. Autofahrer meinte, man könnte das Lastenrad auch "kurz in die Einfahrt stellen" - Falschparken ist nicht mehr schlimm - Kavaliersdelikt

Parkende Autos werden immer gfößer und unübersichtlicher, sie stellen daher ein Verkehrshindernis dar; nicht mehr nur für Kinder

ruhender Verkehr beansprucht viel Fläche und mancht öffentlichen Raum ununattraktiv (Neckarstadt West)

Hochuferstraße zugeparkt

KT Klaus Tillmann
6/26/21 12:06 PM

Tempo 40 auf der B38 einrichten und durch permante Tempokontrollen überwachen

Ideen/ Maßnahmen

Nachtparken auf Supermarktparkplätzen zulassen/incentiviere

Straßen eine Verkehrsart (priorisiert) zulassen: Wechsel aus Fußgängerzone, Radstraßen, Autostraßen (die dann auch Parkplätze haben)

Clignetplatz nur für Lieferverkehr; sonst für Fußgänger reservieren; damit verschwindet der Anreiz, hier nach Parkplätzen zu suchen

Parkraum im öffentlichen Bereich mit Preis versehen --> "So-da" Autos zurückdrängen

mit "Knöllchen" auch Hinweise geben, wo alternativer Parkraum verfügbar ist

Nutzung des öffentlichen Raums für Parken einen Preis geben (teurer als Parkhäuser)

Lieferzonen einrichten, auch für den DHL-Mann, der durch die Quartiere fährt

Schaffung von neuen Quartiersgaraden verbunden mit Stellplatznachweisen

ÖPNV muss attraktiver werden, um ein Umdenken anzustoßen (Hinweis: dier Innenraum der Straßenbahn ist schwierig, man kann nicht konfliktfrei stehen)

Zu Stoßzeiten evtl. Traktionen nutzen, um Kapazität zu erhöhen

Bewusstsein und Verkehrserziehung muss stattfinden - Falschparken darf kein Kavaliersdelikt mehr sein

bürgerschaftliches Engagement in positivem Sinne nutzen: Melden von Falschparkern; ideen für alternativen Parkraum

stärkerer Erfahrungsaustausch über Best Practice

Quartiersgarage, gut verknüpft mit dem ÖPNV (Neckaruferbebauung)

Lange Rötterstraße (Radstreifen + Lieferzone) Parkplätze umwidmen

Bewohnerparkausweise (nur einer pro Haushalt)

Nutzung des öffentlichen Raums für Parken einen Preis geben (teurer als Parkhäuser)

Anwohner positiv incentivieren, wenn sie kein Auto vorhalten (damit Anreize schaffen, "So-da" Autos abzuschaffen) , z.B. "Klimabaum vors Haus" über Klimaschutzagentur

Kommentar: Clignetplatz nur für Lieferverkehr; sonst keinen Anreiz geben, hier durchzufahren und zu parken; Um den Clinetplatz: einspurige Lösung, damit der Verkehr flüssiger läuft und Konflikte mit Gegenverkehr ausbleiben

Einbahnstraßen könnten Verkehr verflüssigen

man muss Autofahren unattraktiver machen; es ist sogar im Nahverkehr immer noch die bequemste Lösung

Parkraumbewirtschaftung

stärkere Kontrollen von Falschparkern; gerade zu Randzeiten (wenn Kinder in die Schule laufen, abends, wenn es dunkel ist) und nicht nur bei Maximalverstößen; die Sanktionen müssen Verhaltensänderung bewirken

Charaktereigenschaften

Stadtteil der Nahmobilität

Junger Stadtteil - viele Kinder

es gibt mehr Menschen ohne Autos als mit Autos

wenig Platz (Raumproblem)

Viertel als Quartier angelegt, in dem öffentlicher Raum zum Leben gentutz werden kann.

Stimmung ist bei allen Beteiligten so unbefriedigend, dass Veränderungen mittelfristig akzeptiert ist

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

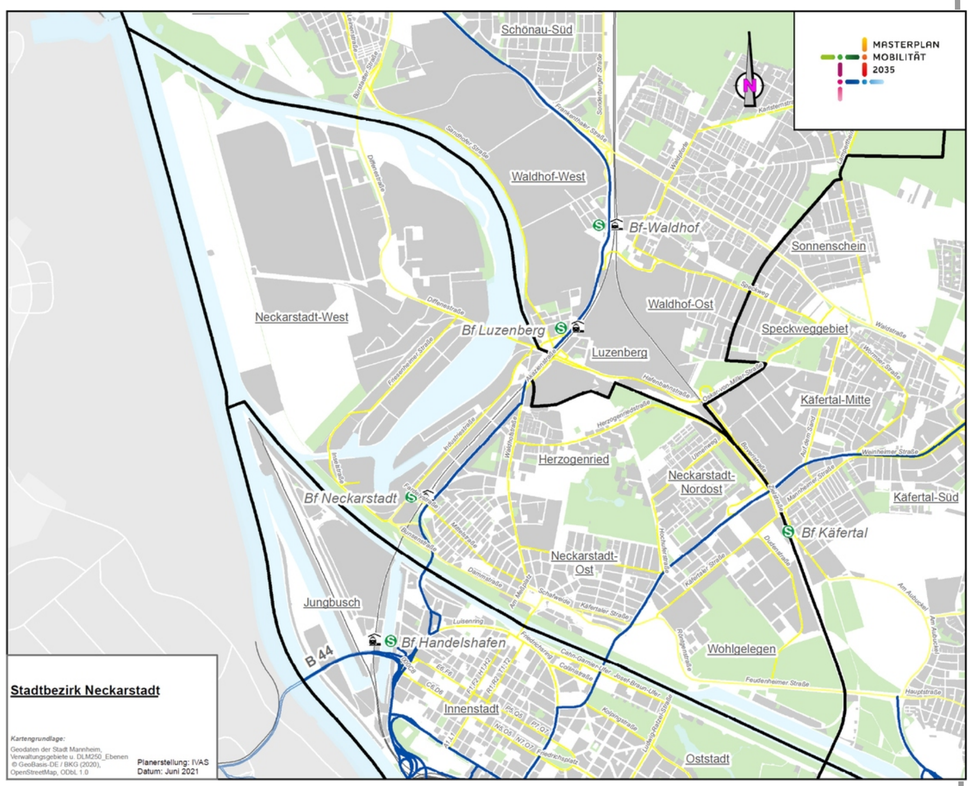
STADTMANNHEIM

Stadtteilforum Neckarstadt- MM 2035, 26. Juni 2021

Gruppe 4: ÖPNV

Stärken

- Hbf.-Neckarstadt Anbindung gut
- Anbindung an die Innenstadt sehr gut
- Busverbindung Wohlgelegen (EKZ) - Neckarstadt-Ost
- barrierefreie Haltestellen
- Linie 53 / Anbindung Friesenheimer Insel



Schwäche/Defizite

- Takt 4 bzw. 5/5A in "schiefem Takt"
- Linie 61: keine Anschlussgewährung an der Bonifatiuskirche und Alte Feuerwache
- (S) Neckarstadt-West nicht barrierefrei, wenig genutzt, wenig bekannt und unsicher
- 3/4 fahren über Planken - damit dauert es etwas lange
- Zugang zum Alten Messplatz teils sehr umwegig
- längere Fahrzeiten Neckarstadt-Schwetzingerstadt
- Anbindung H.-Park und H.-Bad über Alter Messpl. zu weit
- ÖPNV-Anbindung Herzogenried
- keine Querungsmöglichkeit für Radfahrer an der Waldhofstr.
- Querverbindung zur Neckarstadt-West nicht existent
- Schleifenfahrt/Stichfahrt Linie 60 / Anbindung Centro Verde
- Anschluss Linie 1/3 zum Bus 60 nicht optimal
- Takt S-Bahn nicht ausreichend
- Z-Querungen / Umlaufgitter am Alten Messplatz schwierig für Fahrräder / Lasträder

Ideen/ Maßnahmen

- 5/5A in gleichmäßigem 5-Minuten-Takt einrichten
- Taktverdichtungen Linie 60 (10 min) und Linie 61 (10-20 min)
- Prüfung der Einführung des Mobilitätspasses
- Anbindung H.-Park und H.-Bad verbessern
- nicht mehr jede Linie über den Paradepl. (z.B. Linie 3)?
- zielgerichteter Einsatz von Pendlerbussen zum HBF
- Busverkehr über Lange Rötterstr.
- Ausbau der Hochuferstr. als Busverbindung? / besere Anbindung Centro Verde
- S-Bahnhof Neckarstadt-West höher frequentieren, Angstraum beseitigen
- Takt S-Bahn verstärken
- Kooperation mit E-Rollern zur Lückenschließung
- Radverkehr an umgebauten Haltestellen besser führen
- Querverbindung Neckarstadt-West (S-Bf) - Neckarstadt-Ost - Wohlgelegen (Tangentialverbindungen)
- Neuüberdenken der Querungen am Alten Messplatz
- Straßenbahn über den Friedrichsring für schnellere Anbindung an HBF
- Anschlussicherung Bahn/ Bus tagsüber und abends

Charaktereigenschaften

- Zahlen zur Nutzung der E-Roller vorhanden?
- Mobilitätspass nur wenn alle Kommunen mitmachen!
- "Eingitterung" der Stadtbahn überdenken
- Bikesharing durch Stationsbindung für Außenbereiche Neckarstadt wenig attraktiv
- (S) Neckarstadt-West mit Riesen-Potenzial
- S-Bahn hat generell noch viel Potenzial