



STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

2. Öffentlichkeitsforum
am 30.06.2022

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Erkenntnisse aus den Analysen

2 Herausforderungen und Handlungsfelder des Masterplan Mobilität

3 Wie könnte sich die Mobilität in Mannheim entwickeln?

4 Einblick in die Ergebnisse der Online-Beteiligung

1. Einführung/ Bearbeitungsstand – Heute für Sie da

Hauptteam

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
(Projektleitung)

Dipl.-Ing. Jan Schubert
(stellv. PL, Federführung Bericht)

Claudia Thielemann
(Koordination)

Dipl.-Ing. Christoph Bochmann
(stellv. PL. Federführung ÖPNV)

Dipl.-Ing. Terence Lohr (Bearbeitung ÖPNV)

Dipl.-Ing. Hendrik Sander (innovative Mobilität/ öffentlicher Raum)

Timo Schlagmüller (innovative Mobilität/ öffentlicher Raum)

Heute für Sie da …







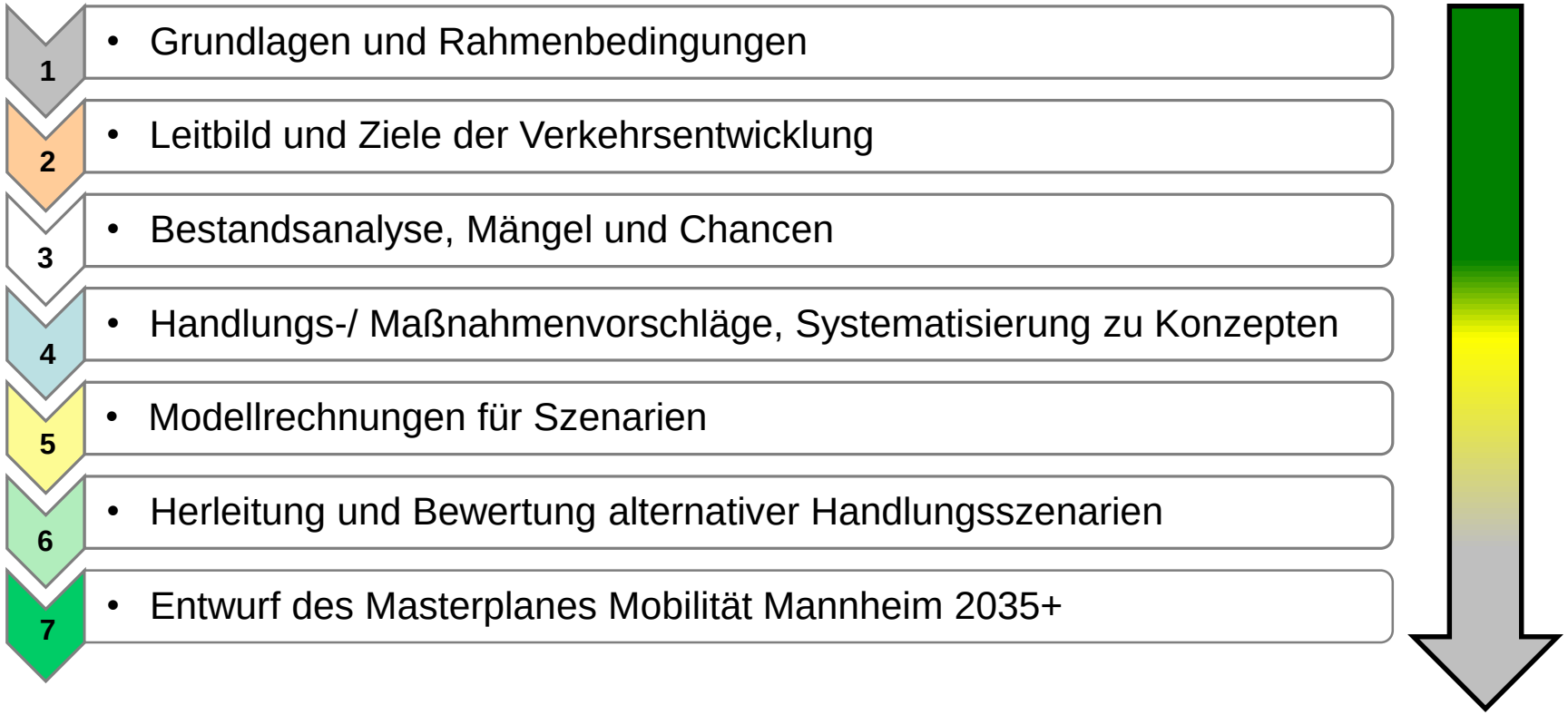


Moderation

Michael Glatthaar

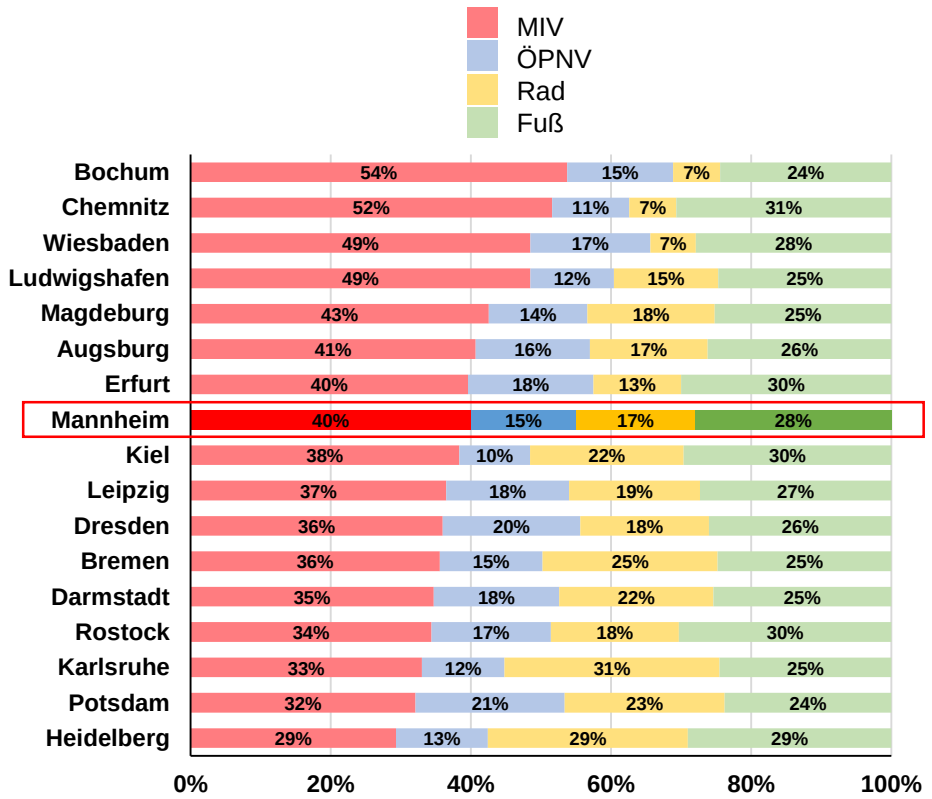


1. Einführung/ Bearbeitungsstand – Projektfortschritt



1. Fazit Analysen – Mobilität in Mannheim

- Anteil des Umweltverbundes bei 60 %, im Binnenverkehr steigt der Anteil auf 67 % → modale Reserven vorhanden im Vergleich mit den Besten
- Nutzung des Fahrrades hat in letzten Jahren kontinuierlich leicht zugenommen, nach 2013 aber keine Reduktion des MIV-Anteils mehr
- Vergleichsweise hohe Haushaltsmotorisierung, nur 24 % der Haushalte ohne Pkw, jeder fünfte Haushalt hat 2 oder mehr Pkw
- 53 % der Wege sind kürzer als 3 km, 67 % kürzer als 5 km
- Radfahren ist in allen Stadtteilen beliebt, ÖPNV und Fußverkehr in der Kernstadt stärker
- Zeitreihenbetrachtungen zeigen, dass Kfz-Verkehr auf den Wegen zur Innenstadt abnimmt und im gesamten Stadtgebiet tendenziell gleichbleibend ist
- Mannheim wird von starken regionalen Pendlerverflechtungen geprägt (meist Nutzung von Kfz oder ÖPNV)



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

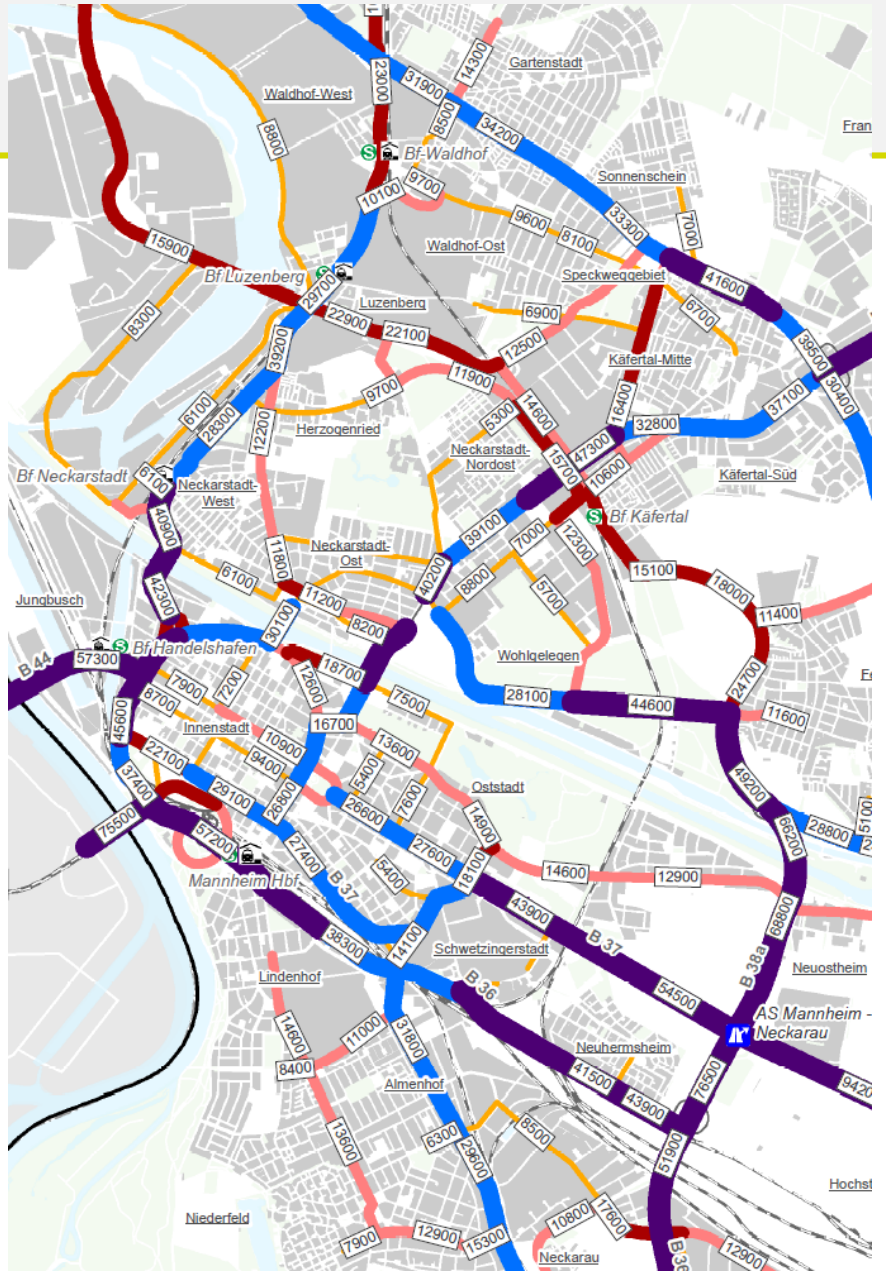
1. Fazit Analysen – Verkehrssysteme in Mannheim (1)

Kfz-Verkehr

- Straßennetz ist grundsätzlich leistungsfähig, litt in den vergangenen Jahren stark unter baubedingten Sperrungen wichtiger Netzelemente (teilweise kurzfristig auftretend)
- Innenstadtnahe Lage der Rheinbrücken „zieht“ viel Kfz-Verkehr auf schnellen Trassen nah an die Innenstadt heran, Verkehrsmengen seit 20 Jahren konstant
- Strukturierung des Straßennetzes in Hauptverkehrsstraßen und verkehrsberuhigte Wohngebiete weitgehend sinnvoll und konsequent umgesetzt, v.a. gestalterische Potentiale der Verkehrsberuhigung im Nebennetz
- Sehr hohe Verbindungsqualität im Kfz-Verkehr

Parken/ Ruhender Verkehr

- Kein Stellplatzdefizit in der Innenstadt, Ausschöpfung des Angebotes nur an Extremtagen (Adventswochenenden)
- Ausgedehntes ungeordnetes Gehwegparken im gesamten Stadtgebiet



Analyseverkehrsstärken Kfz-Verkehr
(Stadteigene Zählungen 2000 – 2018)

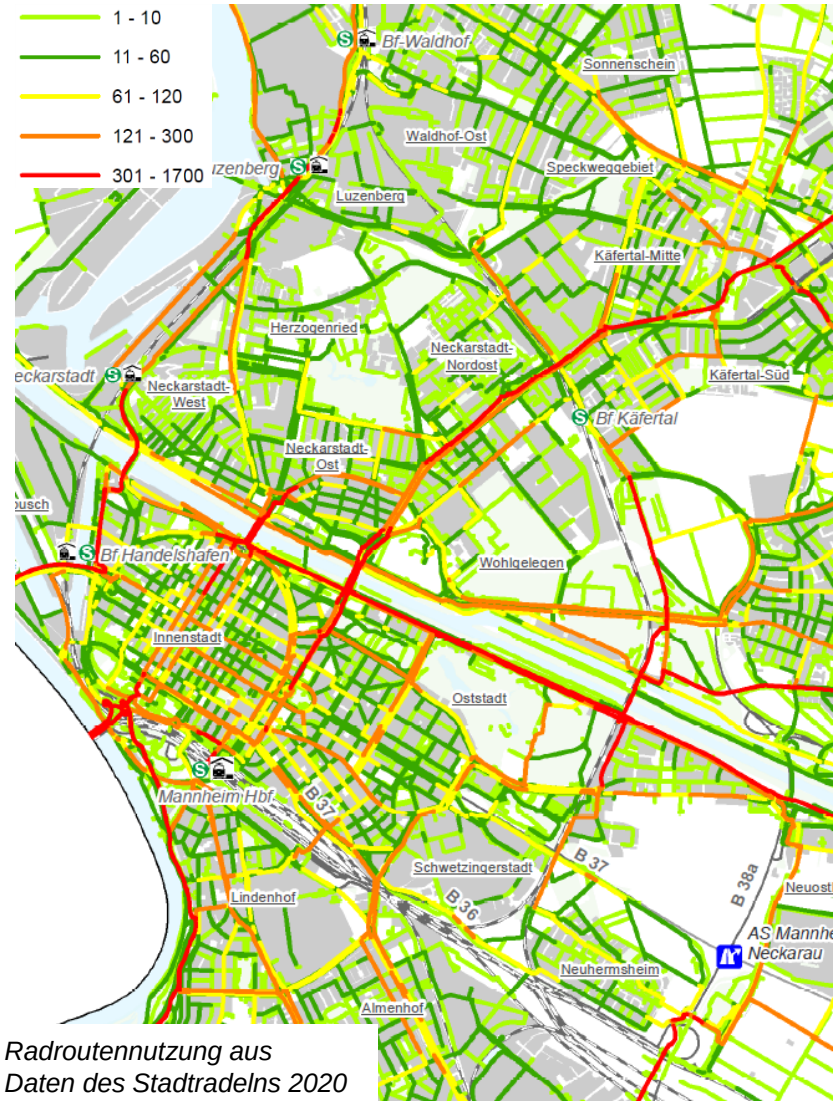
1. Fazit Analysen – Verkehrssysteme in Mannheim (2)

Öffentlicher Verkehr

- Mannheim als wichtiger Verknüpfungspunkt im ÖPNV der Region mit vielfältigen Angeboten
- Stadtbahn als leistungsfähigstes Rückgrat noch vor der S-Bahn, nationale Bedeutung im Schienennetz als Ausbauhindernis der S-Bahn
- Teilweise Kapazitätsengpässe bei Infrastruktur erreicht: Knotenpunkte (z.B. Paradeplatz, Kurpfalzkreisel) und Strecken (Neckar- und Rheinbrücken)
- Verbesserungspotentiale im Stadtbusnetz hinsichtlich Linienführung, Taktgestaltung und Bedienzeitraum, On-Demand-Angebot als sinnhafte Ergänzung

Radverkehr

- Umfangreiches Radverkehrsnetz, aber mit Lücken an Hauptverkehrsstraßen
- Stadträumliche Barrieren und komplexe Knotenpunkte mit dem Rad häufig nur umständlich zu überwinden
- Durchgängigkeit und Erkennbarkeit wichtiger innerstädtischer Routen noch nicht zufriedenstellend



Radroutennutzung aus Daten des Stadtradelns 2020

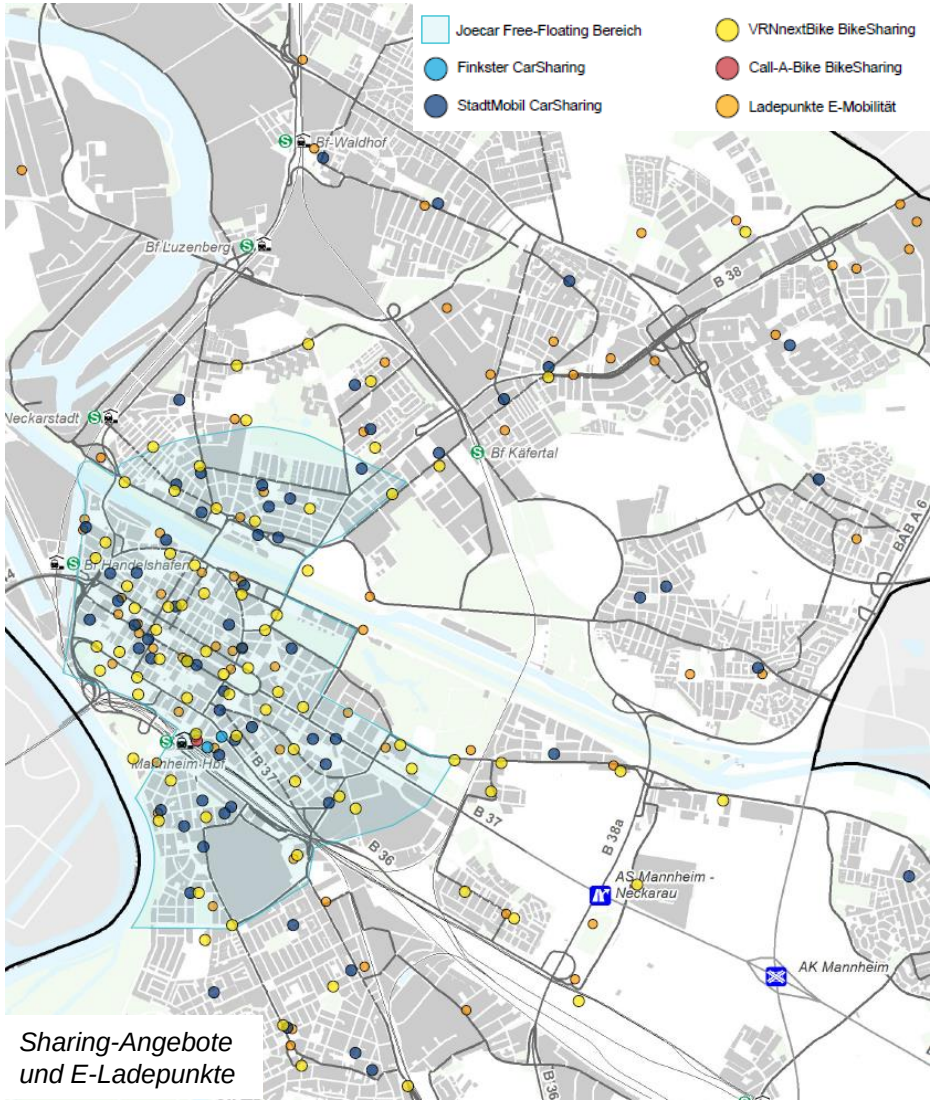
1. Fazit Analysen – Verkehrssysteme in Mannheim (3)

Fußverkehr/ Öffentlicher Raum

- Systematische Konzepte zeigen Verbesserungen im Fußwegenetz (z.B. Fußverkehrs-Check, Schulwegsicherheit)
- Verkehrsinfrastruktur und stadträumliche Hindernisse als häufige Barrieren zwischen Quartieren (z.B. Flüsse, Hauptverkehrsstraßen, Hochleistungs-knotenpunkte, Stadtbahnstrecken)
- Nutzungsdominanz des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum reduziert Aufenthaltsqualität und Platz für umweltschonende Mobilität

Neue Mobilitätsangebote

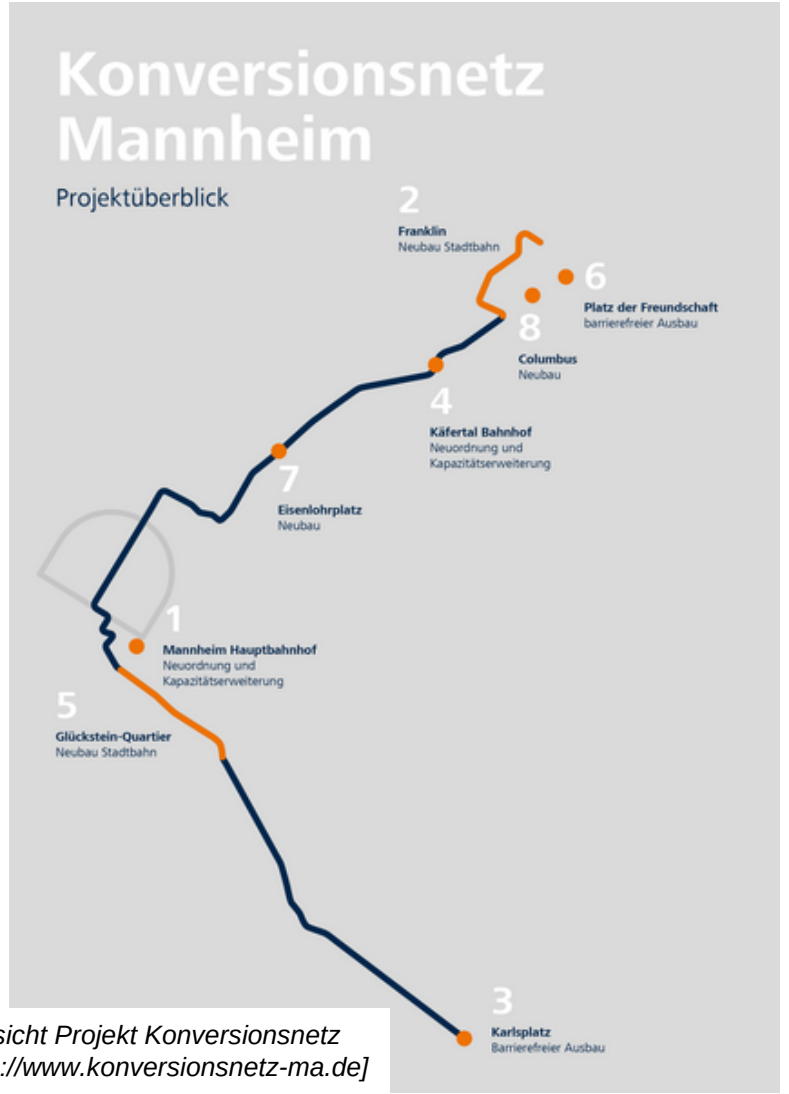
- Unterschiedliche neue Mobilitätsangebote im Stadtbild präsent, innenstadtnah in großer Dichte, am Stadtrand eher Unterversorgung
- Verknüpfung der Angebote z.B. an multimodalen Mobilitätsstationen oder anbieterübergreifenden Mobilitätsapps bislang in Mannheim noch nicht praktiziert



Sharing-Angebote und E-Ladepunkte

1. Fazit Analysen – Aktuelle Verkehrspolitik in Mannheim

- Umfangreicher Stadtbahnausbau im Zuge des Projektes „Konversionsnetz“
- Planung und bauliche Umsetzung zahlreicher Lückenschlüsse im Radwegenetz (z.B. Augustaanlage, Luisenring) und Radschnellwege (Fahrradstraßen Feudenheim, Radwege in der Au)
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf heute noch kostenfrei bewirtschaftete, innenstadtnahe Stadtteile geplant
- Stadtweite Neuordnung des Gehwegparkens zur Herstellung von Mindestbreiten bei Gehwegen
- Planungen für eine bessere städtebauliche Integration der B 38 zwischen Franklin, Käfertal und Vogelstang (u.a. mit Bau des Franklinsteges)
- Planung zu Verbesserungen der Erreichbarkeit des Neckarufers von der Innenstadt aus durch Umbau am Cahn-Garnier-Ufer
- Kontinuierliche Sanierung und Detailverbesserungen im Verkehrsnetz z.B. barrierefreier Haltestellenausbau, Straßensanierung, Maßnahmen Lärmaktionsplan



Übersicht Projekt Konversionsnetz [https://www.konversionsnetz-ma.de]









1 Erkenntnisse aus den Analysen

2 Herausforderungen und Handlungsfelder des Masterplan Mobilität

3 Wie könnte sich die Mobilität in Mannheim entwickeln?

4 Einblick in die Ergebnisse der Online-Beteiligung

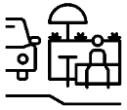
2. Herausforderungen



1. Der Masterplan Mobilität muss Anforderungen des **Klimaschutzes** mit einem **funktionsfähigen Verkehrssystem** in Einklang bringen, denn Mobilität/ räumliche Beweglichkeit ist Grundlage unserer arbeitsteilig organisierten Gesellschaft.



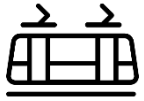
2. Der Masterplan Mobilität muss weitergehende Wege aufzeigen, wie eine **individuelle und stadtverträgliche Mobilität** in Mannheim möglich gemacht und gestärkt werden können.



3. Die **Aufteilung des öffentlichen Stadtraums** muss neu gedacht werden. Die Dominanz bis hin zur Übernutzung des Kfz-Verkehrs muss dabei reduziert werden, um öffentliche Räume zu schaffen, die Lust auf aktive Fortbewegung machen und Aufenthaltsqualität bieten.



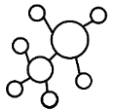
4. Mannheim wächst. Die **multimodale Einbindung der neuen Stadtentwicklungsflächen** ist eine große Zukunftsaufgabe und eine Chance gleichermaßen.



5. Dem **ÖPNV** fällt aufgrund der räumlichen Strukturen von Stadt und Region bei der Mobilitätswende die Schlüsselrolle zu. Für einen erfolgreichen Umstieg sind hier jedoch erhebliche Kapazitätsengpässe zu überwinden.



6. Mobilitätsangebote werden **vielfältiger, individueller und digitaler**. Der Masterplan Mobilität muss aktuellen Entwicklungen gegenüber offen sein und sie im Sinne der verkehrlichen Ziele integrieren.



7. Die **Vernetzung Mannheims mit dem Umland** muss multimodaler gestaltet werden.



8. Es müssen Voraussetzung geschaffen werden, damit sich Mannheim stadtverträglich als **Wirtschaftsstandort** weiterentwickeln kann

2. Handlungsfelder

- Handlungsfelder sind nicht nur die klassischen Verkehrsmittel mit ihren Infrastrukturen und Verkehrsangeboten
- Auch mobilitätsbeeinflussende „weiche“ Maßnahmen sind zu verfolgen, um die erforderlichen Änderungen im Mobilitätsverhalten zu beschleunigen
- Verbindende Herausforderungen/ Zielstellungen











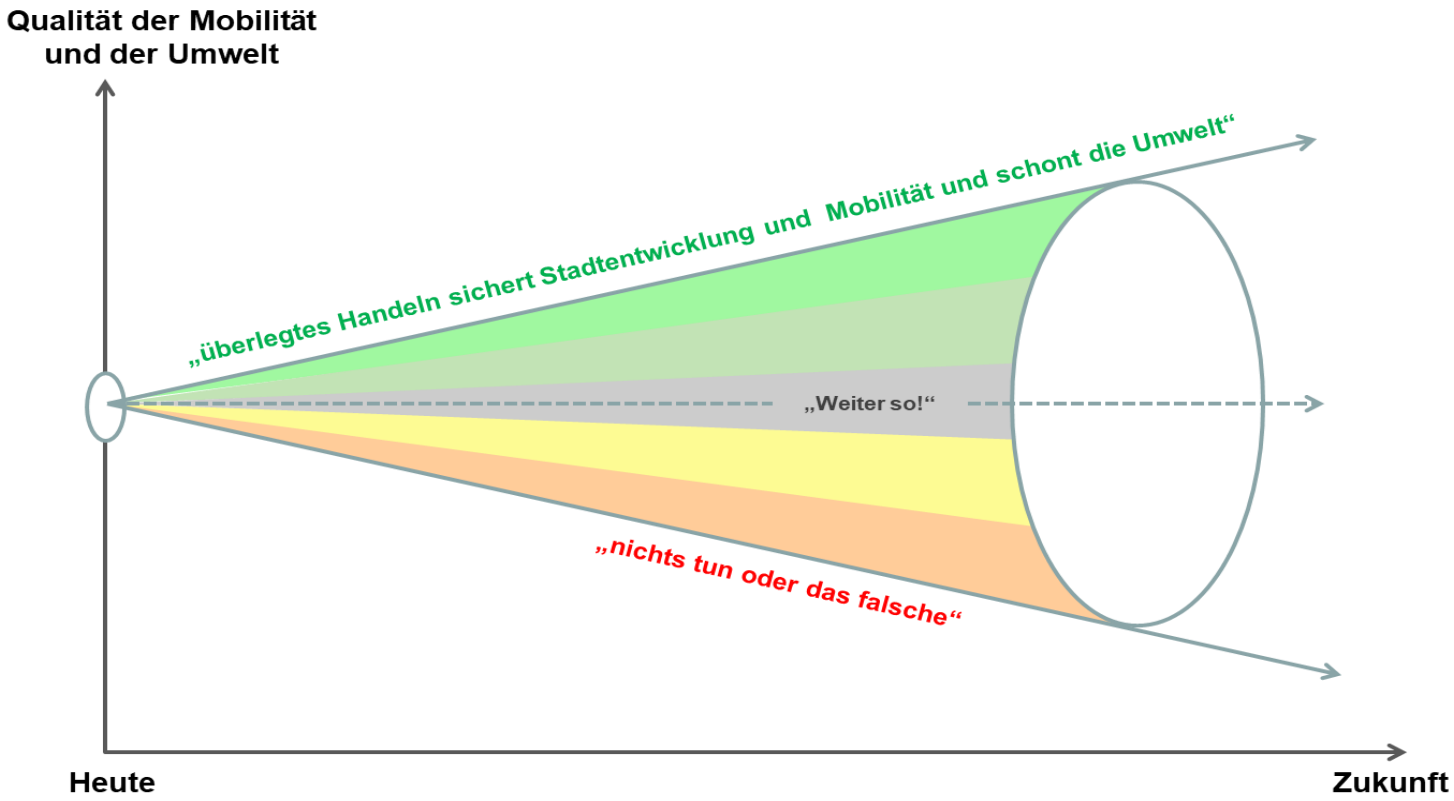
1 Erkenntnisse aus den Analysen

2 Herausforderungen und Handlungsfelder des Masterplan Mobilität

3 Wie könnte sich die Mobilität in Mannheim entwickeln?

4 Einblick in die Ergebnisse der Online-Beteiligung

3. Szenarien – Was, Wofür?



- Betrachtung unterschiedlicher denkbarer Entwicklungspfade, um Hinweise für die erforderlichen Schwerpunktsetzungen im Maßnahmenkonzept zu erhalten
- Bewertung der Zielerreichung unterschiedlicher Ansätze

3. Szenarien – Leitfragen für die Zusammenstellung von Szenarien

Zu welchen Fragen erhoffen wir uns aus den Szenarienbetrachtungen Erkenntnisse?

Wie können wir die Szenarien dazu nutzen, allen Beteiligten Einsichten und Notwendigkeiten zu vermitteln?

Was sind realistische und in sich logische Entwicklungspfade?

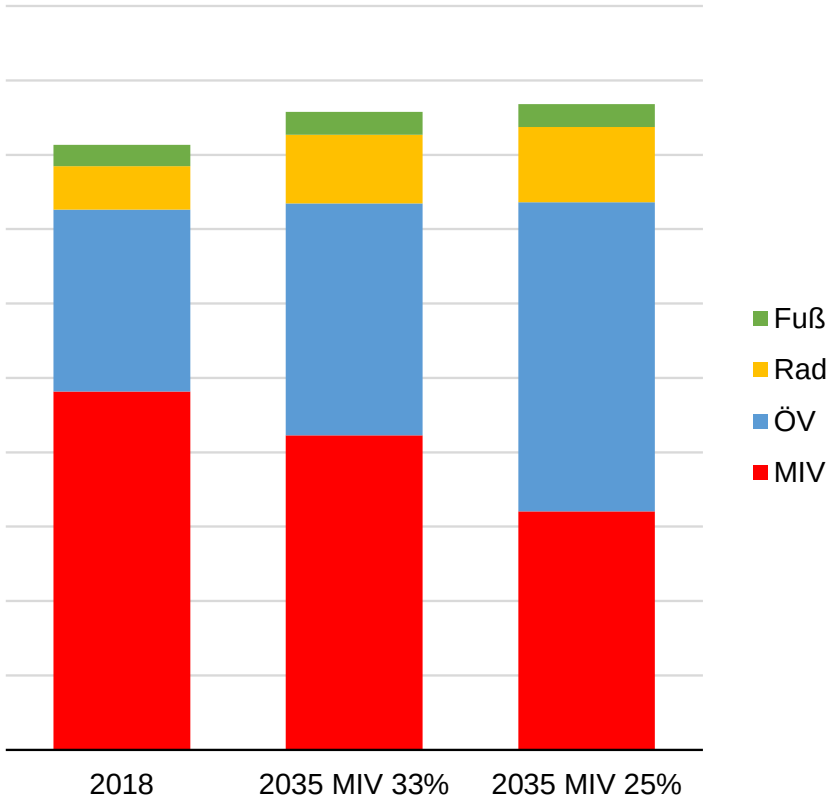
Gibt es einen bereits erkennbaren klaren „Königspfad“?

Was sind die relevanten Zielstellungen?

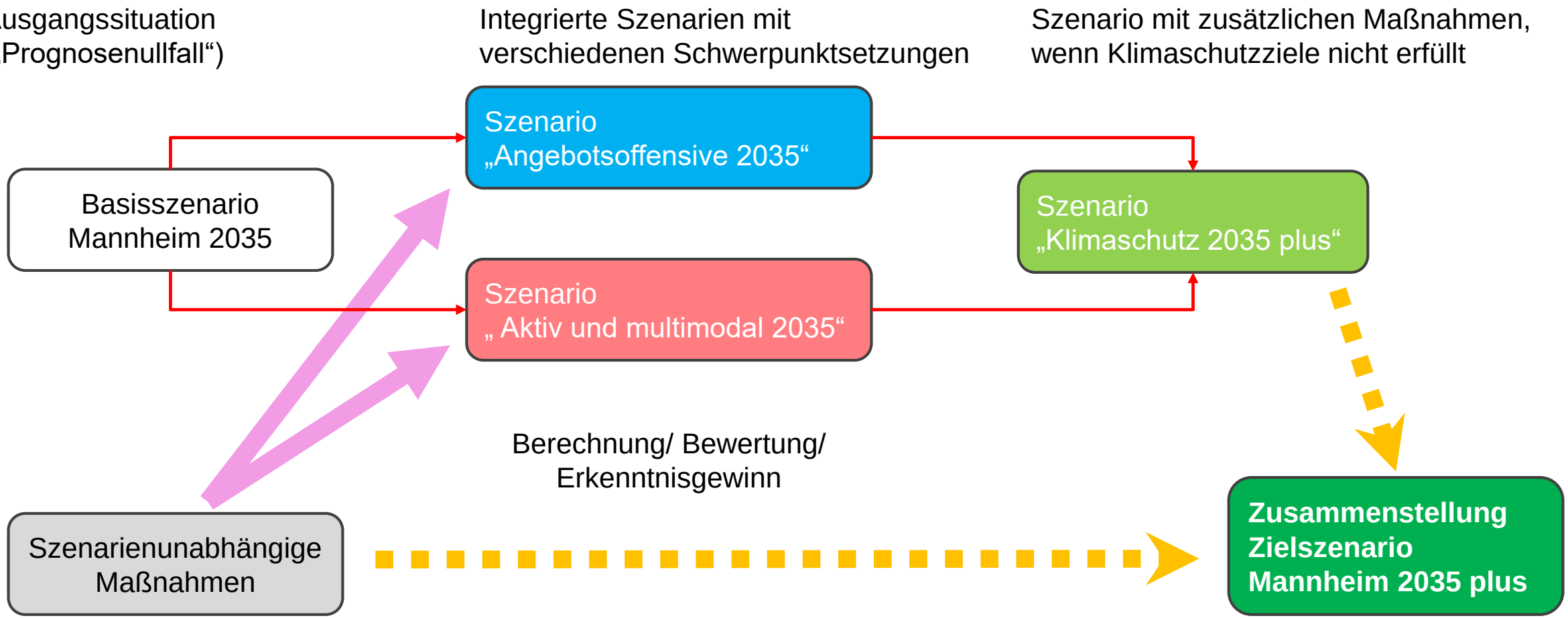
Macht es gegenwärtig Sinn, „Weiter so“-Szenarien zu beschreiben?

Was kann der Radverkehr leisten?

Was kommt auf den ÖPNV zu?

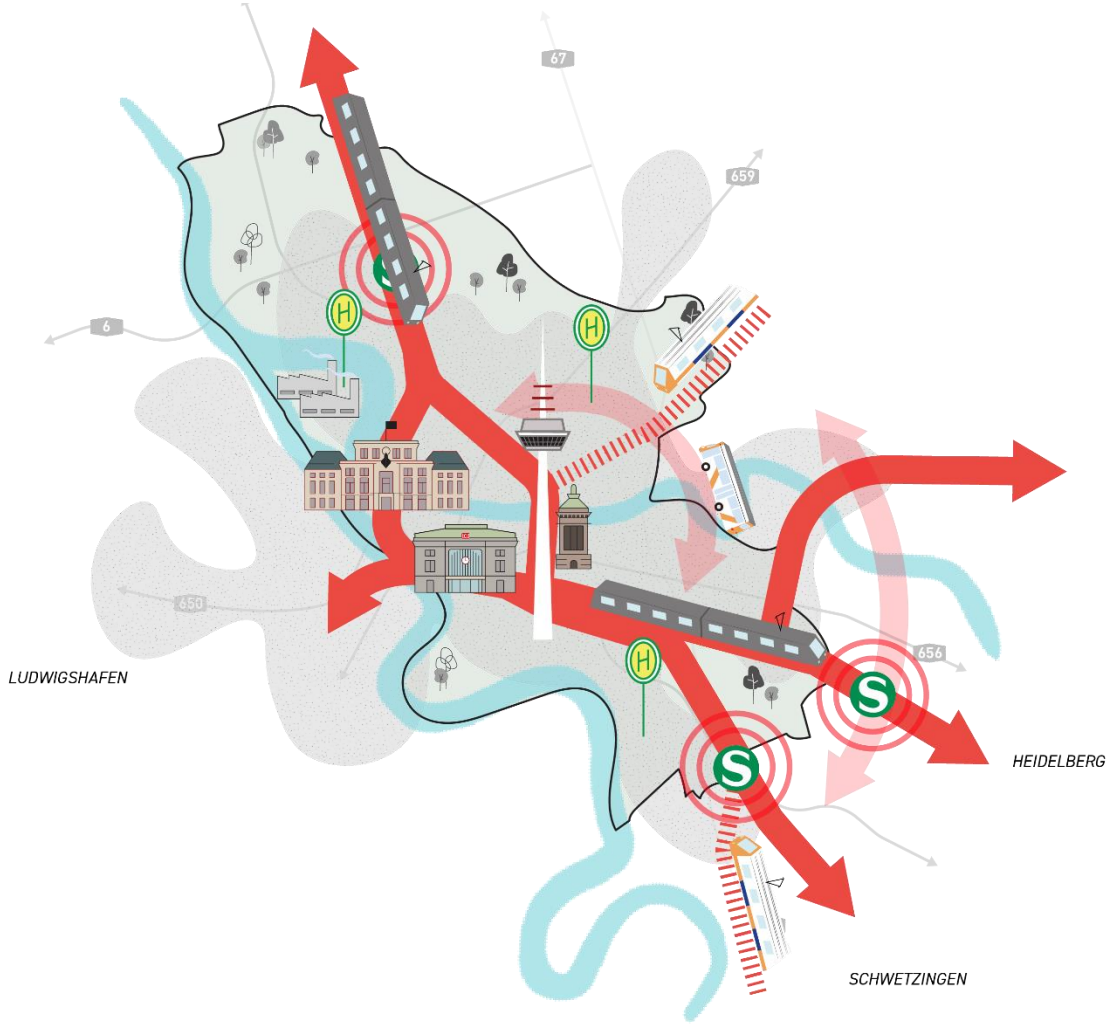


3. Szenarien – Szenarien des Masterplan Mobilität



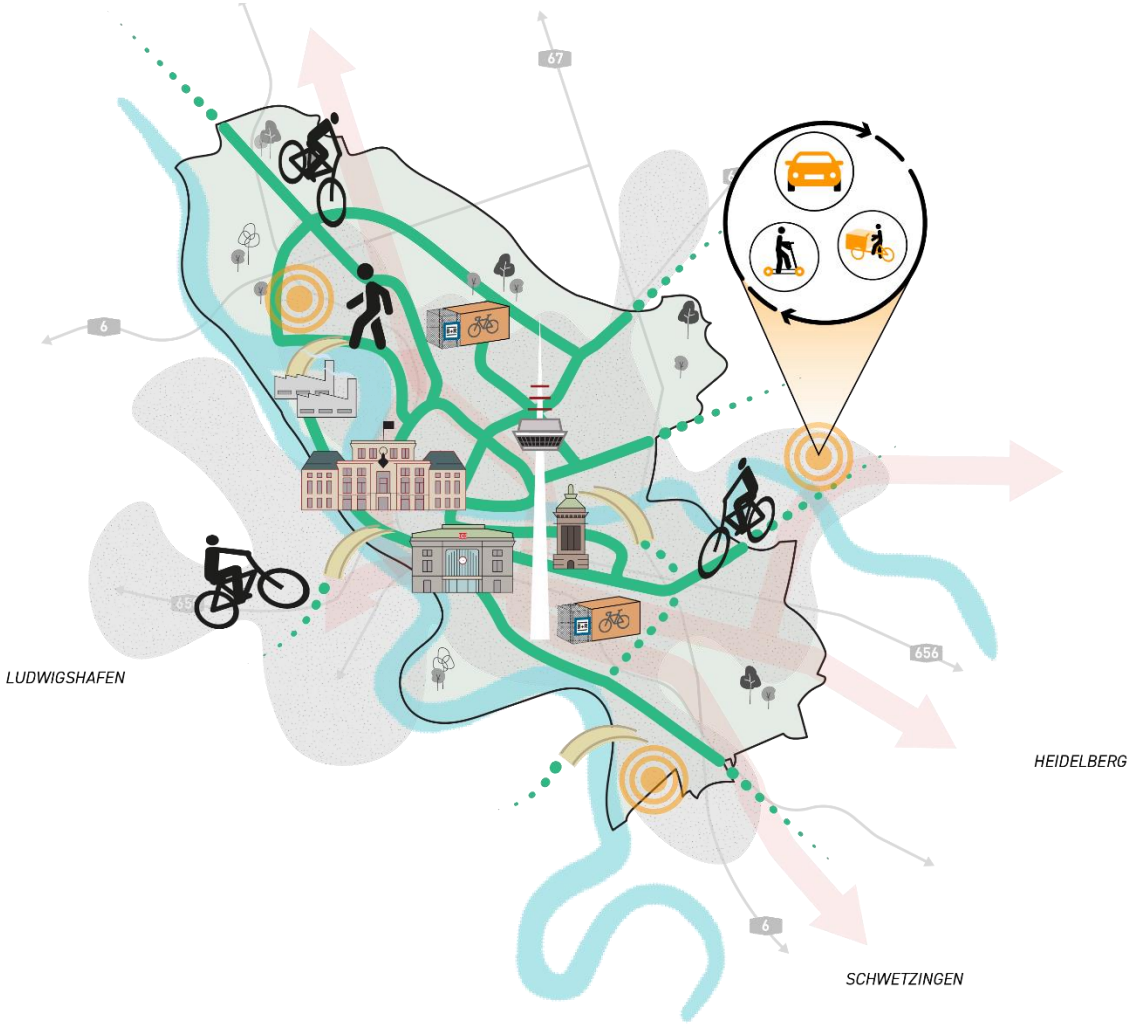
3. Szenarien – Szenarien des MMM – Szenario 1 Angebotsoffensive 2035

- Szenario mit Fokus auf Ausbau des ÖPNV-Angebots
  - S-Bahn
  - Viele neue Stadtbahn- und Schnellbusangebote
  - Dichte Taktung
  - Weiterentwicklung wichtiger Haltestellen zu Mobilitätsstationen
  - Ausbau ÖPNV-Bevorrechtigung
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung
- Herstellung eines durchgängig gut befahrbaren Radroutennetzes nach heutigen Standards inkl. Radschnellverbindungen
- Förderung innovativer Mobilitätsangebote und Elektromobilität
- Weitere Maßnahmen in allen sechs Handlungsfeldern



3. Szenarien – Szenarien des MMM – Szenario 2 Aktiv und Multimodal 2035

- Szenario mit Fokus auf Aktive Mobilität
  - Aufbau eines Radroutennetzes mit deutlich breiteren und sicheren Radvorrangrouten als heute
  - Radschnellverbindungen in die Region (z.B. Ludwigshafen, Heidelberg, Weinheim, Schwetzingen)
  - Umbau/Umorganisation von Kreuzungen mit dem Ziel reduzierter Wartezeiten
  - Massiver Neu- und Ausbau von attraktivem Fahrradparken
- Erheblicher Abbau der Barrierewirkung von z.B. Hauptverkehrsstraßen und natürliche Stadtraumbarrieren
- Ausbau, Konzentration und Verdichtung des ÖPNV-Angebots auf wichtigen Verbindungslinien, dafür teils Takt-reduzierung auf kleinteiligen ÖPNV-Linien innerhalb der Stadtteile oder Ausweitung von On-Demand-Angebote
- Stadtweiter Ausbau eines Netzes von Mobilitätsstationen gestaffelter Bedeutung und Ausstattung
- Weitere Maßnahmen in allen sechs Handlungsfeldern



3. Szenarien – Szenarien des MMM – Szenario 3 Klimaschutz 2035 plus

Mobilitätskontingente?

???

City-Maut?

Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet?

Kostenfreie Leih-E-Bikes?

Parkraumbewirt-schaftung flächendeckend?

Szenario Klimaschutz 2035 Plus

Was kann zusätzlich umgesetzt werden, um die Klimaschutzziele einzuhalten oder noch mehr zu erreichen?

Nur noch alternative Antriebe im Stadtverkehr?

Teureres Bewohnerparken

Förderung/ Pflicht zum Home-Office?

Kostenfreier ÖPNV?

Umweltspuren für Fahrgemeinschaften

Reduktion von Pkw-Stellplätzen?









1 Erkenntnisse aus den Analysen

2 Herausforderungen und Handlungsfelder des Masterplan Mobilität

3 Wie könnte sich die Mobilität in Mannheim entwickeln?

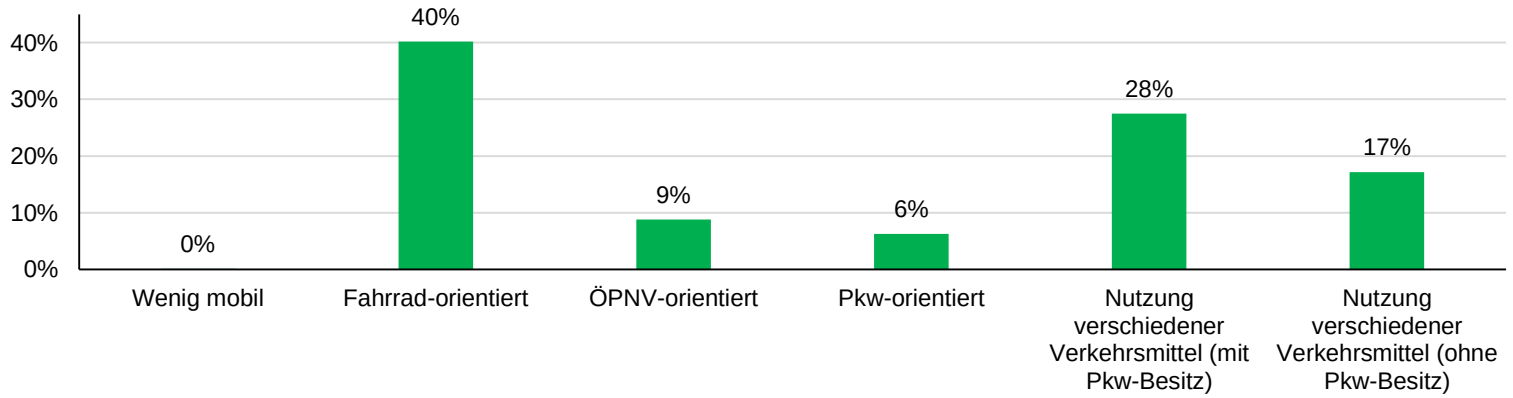
4 Einblick in die Ergebnisse der Online-Beteiligung

4. Online-Beteiligung – Allgemeines

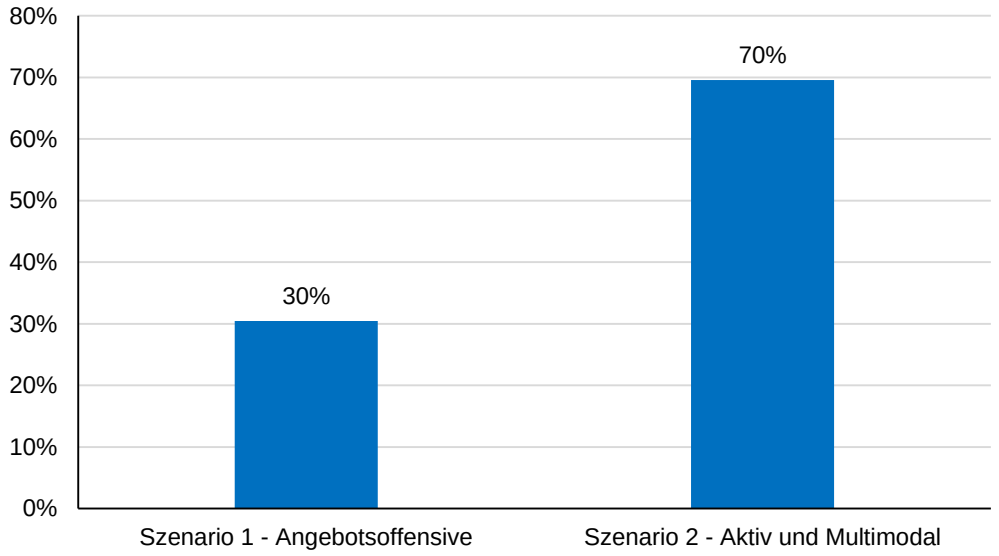
- 2.Online-Beteiligung lief vom 13.05. – 13.06.2022 mit dem Schwerpunkt Szenarien/Maßnahmenpakete
- Ziele der Beteiligung:
  - Vermittlung der Szenarienansätze gegenüber den Bürgern
  - Bewertung der Szenarien sowie Maßnahmen durch die Bürgerinnen und Bürger
- Ablauf der Beteiligung:
  - Auswahl eines Vorzugsszenarios („Szenario 1 - Angebotsoffensive“ oder „ Szenario 2 – Aktiv und multimodal“)
  - Bewertung der Maßnahmen des jeweiligen Vorzugszenarios
  - Darüber hinaus: Bewertung der Maßnahmen des „Szenario 3 – Klimaschutz Plus“ sowie Möglichkeit zur Ergänzung weiterer Maßnahmen
- Bewertungsskala d. Maßnahmen: Von 1 (sehr wichtig) bis 4 (unwichtig)

4. Online-Beteiligung – Teilnehmende

- Insgesamt hohe Beteiligung (mit knapp 900 Teilnehmer*innen dreimal so hoch wie bei 1.Online-Beteiligung)
- Sozio-demographische Daten:
  - Altersverteilung: weicht von der Gesamtbevölkerung ab; Gruppe zwischen 20 und 29 Jahre mit 40% stark überrepräsentiert; demgegenüber nur 8% der Teilnehmenden über 60 Jahre sowie 4% unter 20 Jahre alt
  - Gender: Männliche Teilnehmer mit 57% leicht überdurchschnittlich vertreten
  - Räumliche Verteilung: 95% der Teilnehmenden aus Mannheim, davon 65% aus “innenstadtnahen Quartieren“
- Mobilitätsspezifische Daten:



4. Online-Beteiligung – Vorzugsszenario



- 40% der teilnehmenden Bürger sehen sich als „fahrradorientiert“, nur 9 % als „ÖPNV-orientiert“ → Signifikanter Einfluss auf die Wahl des Vorzugsszenarios erwartet

4. Online-Beteiligung – Szenario Angebotsoffensive Einzelmaßnahmen

	Vorgeschlagene Maßnahmen	Durchschnittliche Bewertung (1-4)
Fokus ÖPNV Maßnahmen des Szenarios	Gute ÖPNV-Erschließung sowohl in Wohn- als auch Gewerbegebieten durch hohe Taktung	**1,5**
	Schaffung neuer Stadtbahn- und Schnellbusangebote	**1,6**
	Verdichtetes und attraktiveres S-Bahn-Angebot	1,8
	Stadtbahnen und Busse sollen im Stadtverkehr bevorrechtigt werden	1,9
	Weiterentwicklung der S-Bahn-Haltepunkte in optimal angebundene Verknüpfungspunkte	1,9
	Stärkung regionaler Achsen durch Neubau von Stadtbahntrassen	1,9
	Erhebliche Ausweitung des Busangebots in den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende	2,0
Weitere, besonders positiv bewertete Maßnahmen	Reduktion potentieller „Angsträume“, v.a. im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen z.B. Beleuchtung	1,6
	Ausbau Barrierefreiheit vor allem im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen	1,7
	Herstellung eines durchgängig gut befahrbaren Radroutennetzes	1,8
	Instandsetzung Haupt- und Erschließungsstraßen, Brücken und Unterführungen	1,8
eher weniger bedeutend eingeschätzte Maßnahmen	Fahrspuren für den Kfz-Verkehr werden für die Busspuren oder für den Bau von Straßenbahntrassen umgenutzt	2,3
	Schaffung kostenpflichtiger Quartiersgaragen anstatt Parkplätze entlang von Straßen in besonders dichten Quartieren	2,3
	Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung (Ausweitung auf weitere Stadtteile, Erhöhung von Bewohnerparkgebühren)	2,8

4. Online-Beteiligung – Szenario Aktiv und Multimodal Einzelmaßnahmen

	Vorgeschlagene Maßnahmen	Durchschnittliche Bewertung (1-4)
Fokus Radverkehrs-maßnahmen des Szenarios	Herstellung eines durchgängig gut befahrbaren Radroutennetzes mit deutlich höheren Standards	**1,1**
	Verstärkte Umgestaltung von Kreuzungen mit dem Ziel reduzierter Wartezeiten für den Radverkehr	**1,3**
	Verstärkte Instandsetzungs- und Unterhaltsmaßnahmen im Radverkehrsnetz, auch Winterdienst	**1,4**
	Bau von Radschnellverbindungen in die Region	**1,4**
	Umsetzung von Grünen Wellen im Radverkehr	**1,5**
	Verbesserung der Verknüpfungen über Barrieren hinweg (z.B. Neubau Rhein-/ Neckar-/ Bahnbrücken)	**1,6**
	Massiver Ausbau von Fahrradparken in der Innenstadt, Wohngebieten und an ÖPNV-Haltestellen	**1,6**
	Förderung zur Nachrüstung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen im Bestand	1,9
	Ausbau des Fahrradverleihsystems stadtweit und Verfügbarkeit unterschiedlicher Fahrradmodelle	2,1
Weitere, besonders positiv bewertete Maßnahmen	Spuren für den Kfz-Verkehr werden für den Radverkehr umgenutzt	**1,4**
	Fokus auf verkehrssparsame Stadtentwicklung (integrierte Lagen, Stadt der kurzen Wege)	1,5
	Steigerung von Aufenthalts- und Wohnqualität (z.B. Rücknahme Flächenverbrauch für Ruhenden Verkehr, Verhinderung Durchgangsverkehr)	1,5
	Attraktive und qualitativ hochwertige Fußwege(-verbindungen), getrennt von der Radwegeinfrastruktur um Konflikte mit Radfahrenden zu vermeiden	1,6
	Aufwertung zentraler Stadträume und Quartiersplätze	1,6
eher weniger bedeutend eingeschätzte Maßnahmen	Bedarfsgerechte Ausweitung von Schienenanschlüssen in Gewerbegebieten	2,2
	Straßenneubau konzentriert sich auf Erschließung neuer Stadtquartiere	2,2
	Konzentration und Verdichtung des ÖPNV-Angebots auf wichtige Verbindungslinien, dafür teils Taktreduzierung auf kleinteiligen ÖPNV-Linien oder Ausweitung von On-Demand-Angeboten	2,7

4. Online-Beteiligung – Szenario Klimaschutz plus

Darstellung aller Maßnahmen

Vorgeschlagene Maßnahmen	Durchschnittliche Bewertung (1-4)
Einführung von flächendeckend Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet	1,9
Ganz oder teilweiser Ersatz der Ticket-basierten ÖPNV-Finanzierung durch eine Bürgerabgabe	2,1
Rückbau von großen und komplexen Knotenpunkten	2,1
Durchführung mehrerer autofreier Sonntage pro Jahr auf kommunaler/ regionaler Ebene	2,3
Einführung einer City-Maut für den Kfz-Verkehr	2,3
Ausbau von stadtweiten Mitfahrerbörsen und Kooperationen mit Pendlerorten	2,4
Einrichtung von Umweltspuren auf Haupteinfallstraßen, z.B. zur Förderung von Fahrgemeinschaften, Sharing-Angeboten	2,4
Anhebung der Bewohnerparkgebühren über 365 € pro Jahr hinaus	2,5
Ausweisung von Zero Emission Zonen	2,7

- Weitergehende Maßnahmen des Klimaschutz 2035 plus Szenario sind v.a. Push-Maßnahmen → diese wurden in allen Szenarien von den Teilnehmern „unwichtiger“ bewertet





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de
masterplan2035@mannheim.de

IVAS VCDB orangeedge proloco

Protokoll 2. Öffentlichkeitsforum – Masterplan Mobilität 2035 am 30.06.2022

Ort: Anna-Reiss-Saal (Reiss-Engelhorn-Museen, D5)
Uhrzeit: 19:00 bis 21:00 Uhr





Fotos: Stadt Mannheim

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
2. Aktueller Stand und Vorstellung der Szenarien zum Masterplan Mobilität 2035
3. Ausstellung zu Szenarien und weiteren Verkehrsthemen
4. Eindrücke und Ausblick

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die ca. 50 Teilnehmenden und freut sich über das Interesse an der heutigen Veranstaltung zum Masterplan Mobilität 2035. Außerdem hebt er hervor, dass das Treffen als Präsenztreffen stattfinden kann und Mitglieder des Gemeinderates und von Institutionen teilnehmen. Zentrales Ziel des Masterplans Mobilität ist es, dass jeder und jede sicher von A nach B kommt. Dabei muss die Mobilität so gewährleistet sein, dass sie zukunftsfähig ist und ein System der kurzen Wege geschaffen wird. Hierzu wurden bereits verschiedene Workshops und Online-Beteiligungen durchgeführt. Bei der heutigen Veranstaltung stehen die Szenarien zur künftigen Mobilität in Mannheim im Mittelpunkt.

In der Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Veranstaltung gekommen sind:

- Radfahrer: ca. 25 Personen
- ÖPNV: ca. 10 Personen
- Zu Fuß: ca. 5 Personen
- Kfz ca. 7 Personen

2. Aktueller Stand und Vorstellung der Szenarien zum Masterplan Mobilität 2035

Herr Ohm, Herr Schubert und Herr Schlagmüller präsentieren den aktuellen Arbeitsstand zur Mobilität in Mannheim (siehe Präsentation). In der Diskussion werden folgende Themen angesprochen:

- Wieso steigt der Radverkehr bei den Szenarien nicht bei einer Distanz von 3-5 Kilometern an?
  Die dargestellte Abbildung bezieht sich auf die Verkehrsleistung und die Wegelängen, welche beim Radverkehr kürzer sind. Entsprechend fallen die Ausprägungen geringer aus. Würde der Modal Split betrachtet, wäre ein höherer Radanteil erkennbar.

- Inwieweit wird der Klimaschutz mit in den Masterplan Mobilität einbezogen?
  Die Ziele von Bund und Land sowie die städtischen Ziele sind Grundlage für den Masterplan Mobilität und decken sich mit den Klimaschutzzielen.

- Inwieweit liegen Daten zu Außenbereichen/Satellitenorten vor und wie sollen solche Orte mit in die Planung einbezogen werden?
  Es findet eine Bewertung durch ein Verkehrsmodell statt. In diesem sind Strukturdaten hinterlegt, die sowohl die gegenwärtige Situation als auch die Prognose aufzeigen. Im Modell sind alle Stadtteile mit einbezogen, wobei stark besiedelte Bereiche durch eine größere Datenmenge besser dargestellt werden können. Außenbereiche werden entsprechend mit einbezogen, sodass versucht wird, Probleme zu lösen und beispielsweise den Anschluss durch den ÖPNV zu verbessern.

- Sind die Möglichkeiten für die Zielerreichung des Klimaschutzes bis 2050 ausreichend berücksichtigt?
  In die Planung werden alle Fortbewegungsarten mit einbezogen, die eine große Wirkung aufweisen können. Dabei muss beachtet werden, dass Randerscheinungen (wie z.B. E-Scooter) innerhalb der Szenarien nicht in den Vordergrund rücken. Die Ziele sind formuliert und sollen erreicht werden. Für den Masterplan Mobilität sind zudem kommunale und Landesziele relevant, die auch Vorgaben für den Prognosehorizont 2035 des Masterplan beinhalten.

- Wie sind die Klimabilanzen im Wirtschaftsverkehr zu bewerten?
  Hierfür werden derzeit beispielhafte Daten aus anderen Kommunen verwendet, die vergleichbar sind. Für Mannheim läuft die Modellauswertung bereits. In den vergleichbaren Daten wurde festgestellt, dass der Wirtschaftsverkehr bei 30-40 % des Gesamt-Kfz-Verkehrs liegt, jedoch sind davon nur 5 % Lkw-Anteil.

- Inwieweit wird der ruhende Verkehr berücksichtigt und welche Maßnahmen sind vorgesehen?
  Hier wird auf die anschließende Ausstellung verwiesen, bei der es eine Station zum ruhenden Verkehr gibt. Außerdem sind verschiedene Maßnahmenbündel in den Szenarien enthalten.

- Werden die Investitionskosten aller empfohlenen Maßnahmen ermittelt und wie hoch sind diese?
  Die Kosten werden in einer Kostenschätzung ermittelt, da diese für die Bewertung wichtig sind. Dies geschieht jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt.

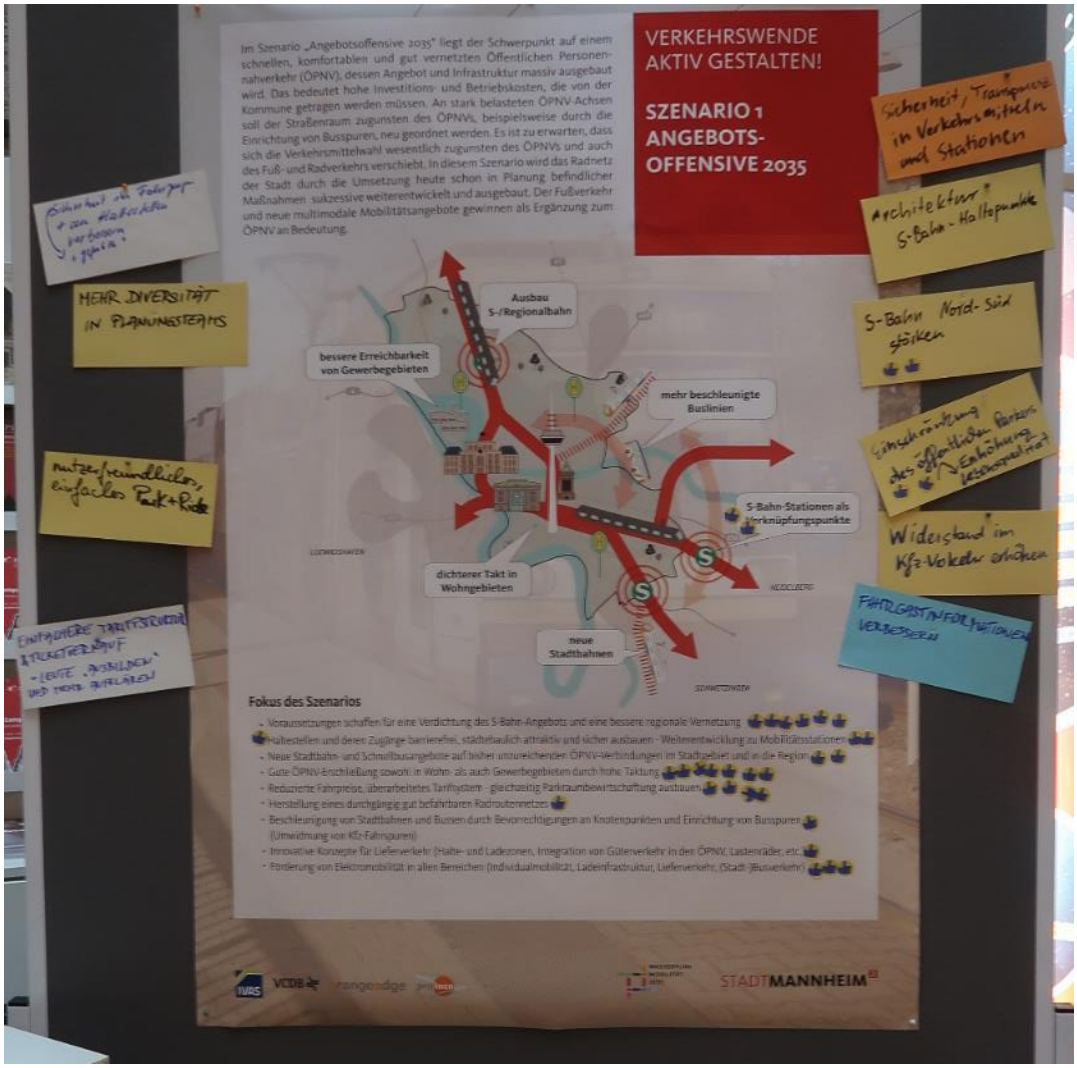
- Es sieht nicht so aus, als wenn der CO_2-Ausstoß um 44 % verringert wird. Wieso spielt die Reduzierung keine primäre Rolle?
  Es ist im Rahmen dieses Konzeptes nicht sinnvoll einen bestimmten politisch vorgegebenen Wert festzuschreiben. Der Masterplan soll die Wirkung von Maßnahmen abbilden. Dennoch müssen in den Szenarien die Klimaschutzziele erreicht werden: Dies wird das Ergebnis der Modellrechnungen zeigen, die in den nächsten Monaten durchgeführt werden (s.o.).

- Wie wird gewährleistet, dass alle Bevölkerungsgruppen mit in die Planung einbezogen werden?
  Dies wird u.a. durch die unterschiedlichen Beteiligungsformate versucht (z.B. Workshops mit Zufallsbürger*innen).

- Kann der ÖPNV in der Zukunft billiger gestaltet werden?
  Der ÖPNV in Mannheim wird als nicht zu teuer eingeschätzt. Auch ist wichtig darauf hinzuweisen, dass Mobilität und Qualität immer einen Preis mit sich bringen.

3. Ausstellung zu Szenarien und weiteren Verkehrsthemen

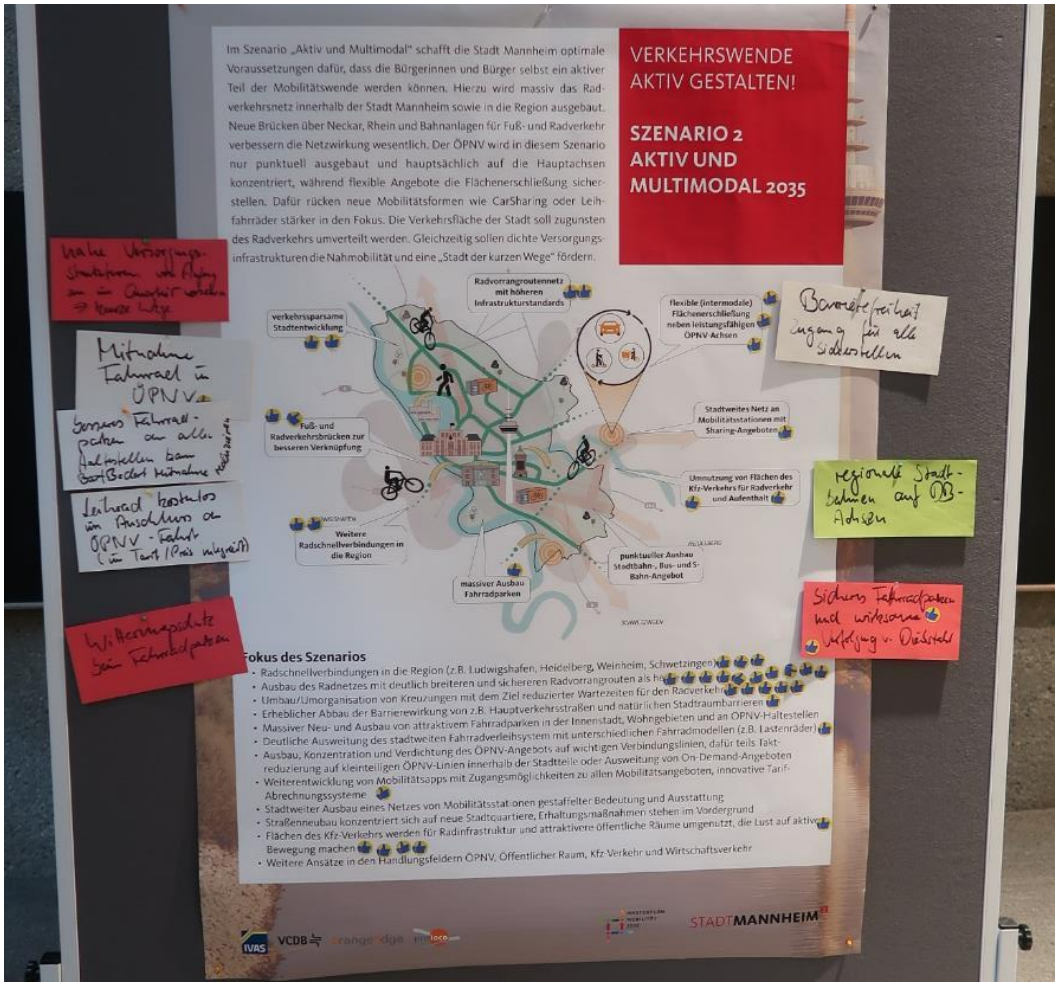
Szenario 1: ANGEBOTSOFFENSIVE 2035



Die folgenden Schwerpunkte ergaben sich in der Diskussion am Stand zum Szenario Angebotsoffensive 2035:

- die Qualität der Haltestellen, insbesondere der S-Bahn-Stationen wurde mehrfach bemängelt und Verbesserungen eingefordert
- Ausbau der S-Bahn wird gewünscht, v.a. auf der Nord-Süd-Achse
- die Teilnehmer wünschten sich ein nutzerfreundliches Park-&-Ride-System für Mannheim
- höhere Widerstände und Beschränkungen im Kfz-Verkehr (z.B. höhere Parkgebühren) sollen zum Verhaltenswandel führen und damit die Lebensqualität in der Stadt erhöhen
- eine gute ÖPNV-Erschließung mit dichten Takten in allen Wohn- und Gewerbegebieten wird von den Teilnehmern als besonders wichtige Maßnahme eingestuft

Szenario 2: AKTIV UND MULTIMODAL 2035

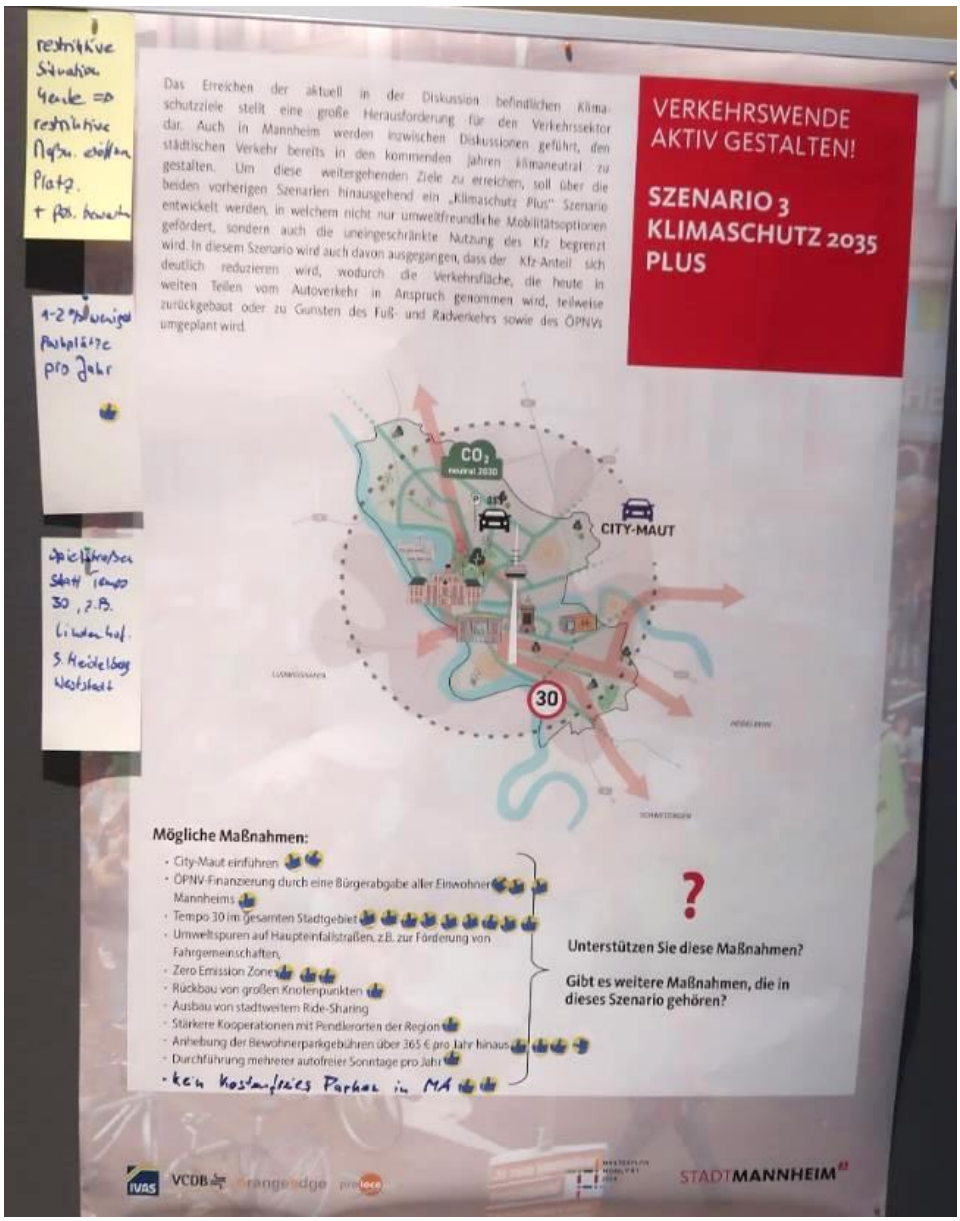


Die Diskussion am Stand dreht sich vor allem um Radverkehrsthemen. Die Teilnehmenden thematisieren dabei Sicherheits- und Qualitätsanforderungen beim Fahrradparken. Die Idee einer flexiblen Flächenerschließung neben starken ÖPNV-Hauptachsen wird interessiert aufgenommen. Es wird betont, bei solchen Ansätzen mobilitätseingeschränkte Personen nicht aus dem Blick zu verlieren. Es bedarf stets einer Barriere- und Diskriminierungsfreiheit der Infrastruktur und Zugangssysteme. Generell sollten neue Mobilitätsangebote besser in das bestehende ÖPNV-System integriert werden (Zugangs- und Abrechnungsmöglichkeiten).

Die Teilnehmenden stellen die zeitliche Komponente bei der Schaffung von Versorgungsstrukturen in neuen Stadtquartieren in den Mittelpunkt. Diese sollten bereits zu Beginn der städtebaulichen Entwicklung vorhanden sein, damit sich gewünschte Verhaltensweisen einstellen.

Als neue Idee wird die Nutzung von DB-Strecken für die Stadtbahn diskutiert (ähnlich Karlsruher oder Chemnitzer Modell). Hier sind aber systemische Besonderheiten in Mannheim zu beachten und daraus folgende hohe Investitionskosten.

Szenario 3: KLIMASCHUTZ 2035 PLUS



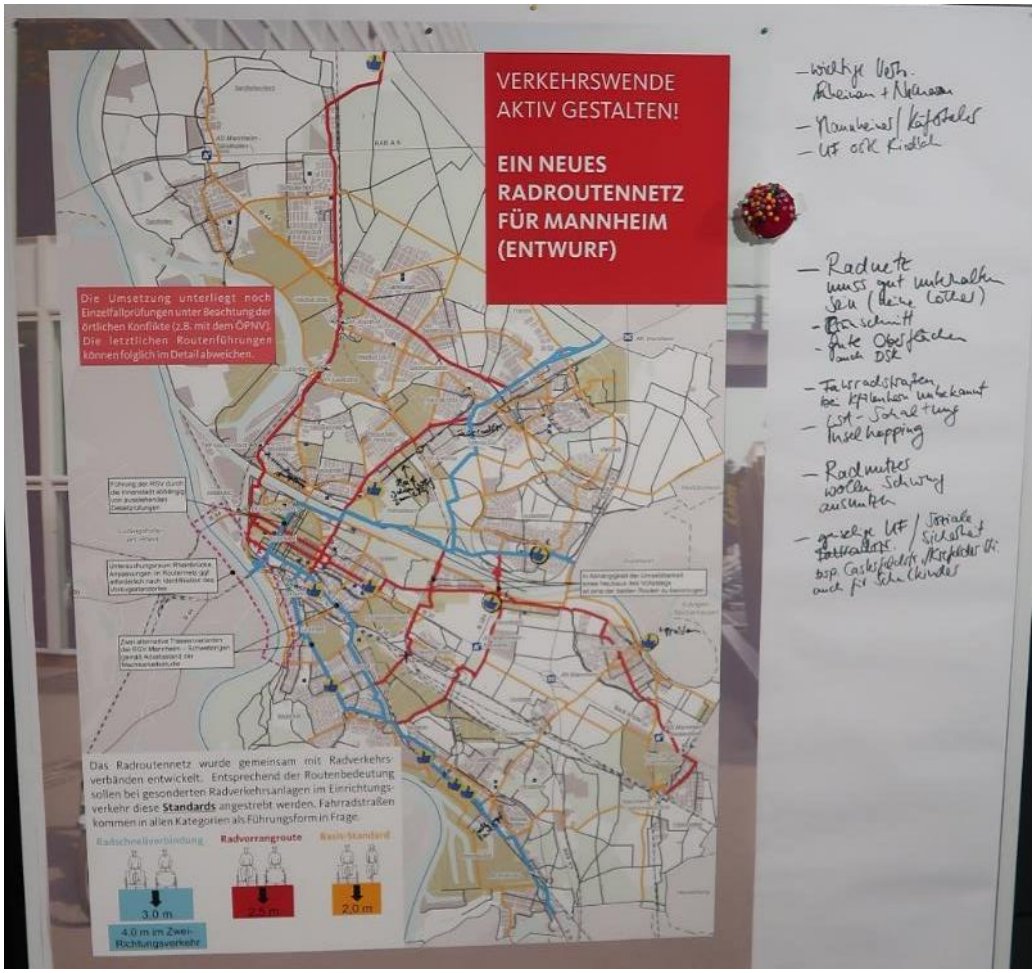
In der Diskussion wurden folgende Maßnahmen ergänzt:

- Kein kostenfreies Parken in der gesamten Stadt
- 1-2 % weniger Parkplätze pro Jahr (s. z.B. Amsterdam)
- Ausweitung von Spielstraßen in Wohngebieten, z.B. im Stadtteil Lindenhof (s. Heidelberg Weststadt)

In der Diskussion wurde außerdem darauf hingewiesen, dass der Begriff „restriktivere Maßnahmen" für den Individualverkehr ein falsches Bild erzeugt. Die heutige Verkehrssituation wird von Fußgänger*innen und Radfahrenden als „restriktiv" empfunden, da sie in ihrer Bewegung durch MIV eingeschränkt werden. Generell sollte eher von „Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr" gesprochen werden.

Aktuelle Radverkehrsprojekte & Neues Radroutennetz (Entwurf)

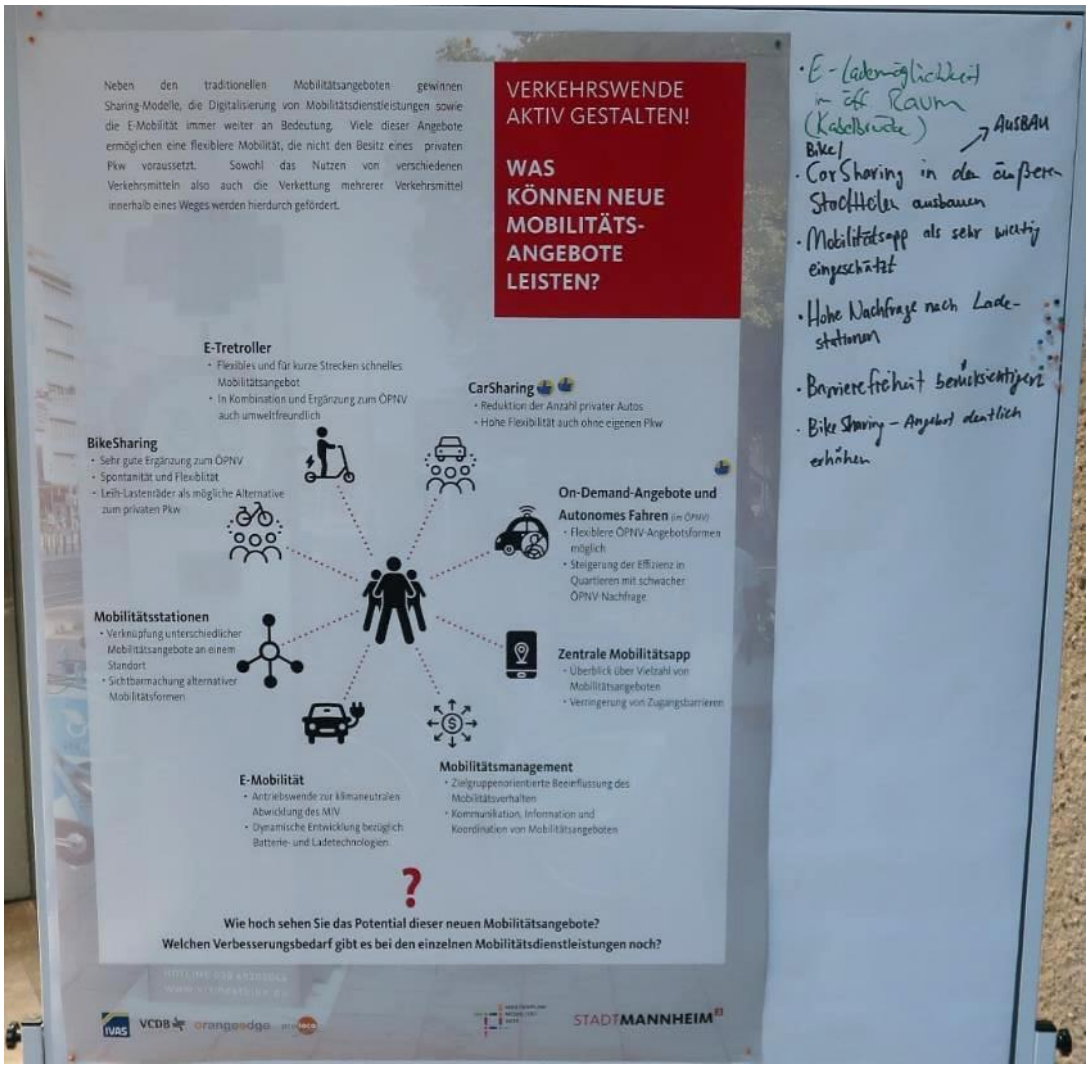




Die Teilnehmenden markieren aus Ihrer Sicht wichtige Verbindungen mit dem Daumen nach oben (siehe Abbildung)

- Es wird der Vorschlag gemacht, dass die Mannheimer/ Käfertaler Straße bei einem barrierefreien Ausbau der Unterführung östliche Riedbahn künftig die Rolle einer Hauptroute übernehmen könnte (Anbindung Käfertal Süd).
- Die Teilnehmenden heben die Wichtigkeit sozialer Sicherheit auch bei Radrouten hervor, allein das Gefühl von Unsicherheit kann dazu führen, dass das Rad nicht benutzt wird, bzw. Eltern ihre Kinder nicht zur weiterführenden Schule radeln lassen (Bsp. UF Casterfeldstraße/ Krefelder Str.).
- Die Teilnehmenden betonen die Bedeutung von guter Unterhaltung (Beläge / Grünrückschnitt) und direkter Führung für die angenehme Radnutzung mit Fahrkomfort im Alltag.
- Bemängelt wurde, dass Fahrradstraßen und den dort geltenden Verhaltensregeln bei vielen Autofahrenden gänzlich unbekannt zu sein scheinen.

Neue Mobilitätsangebote

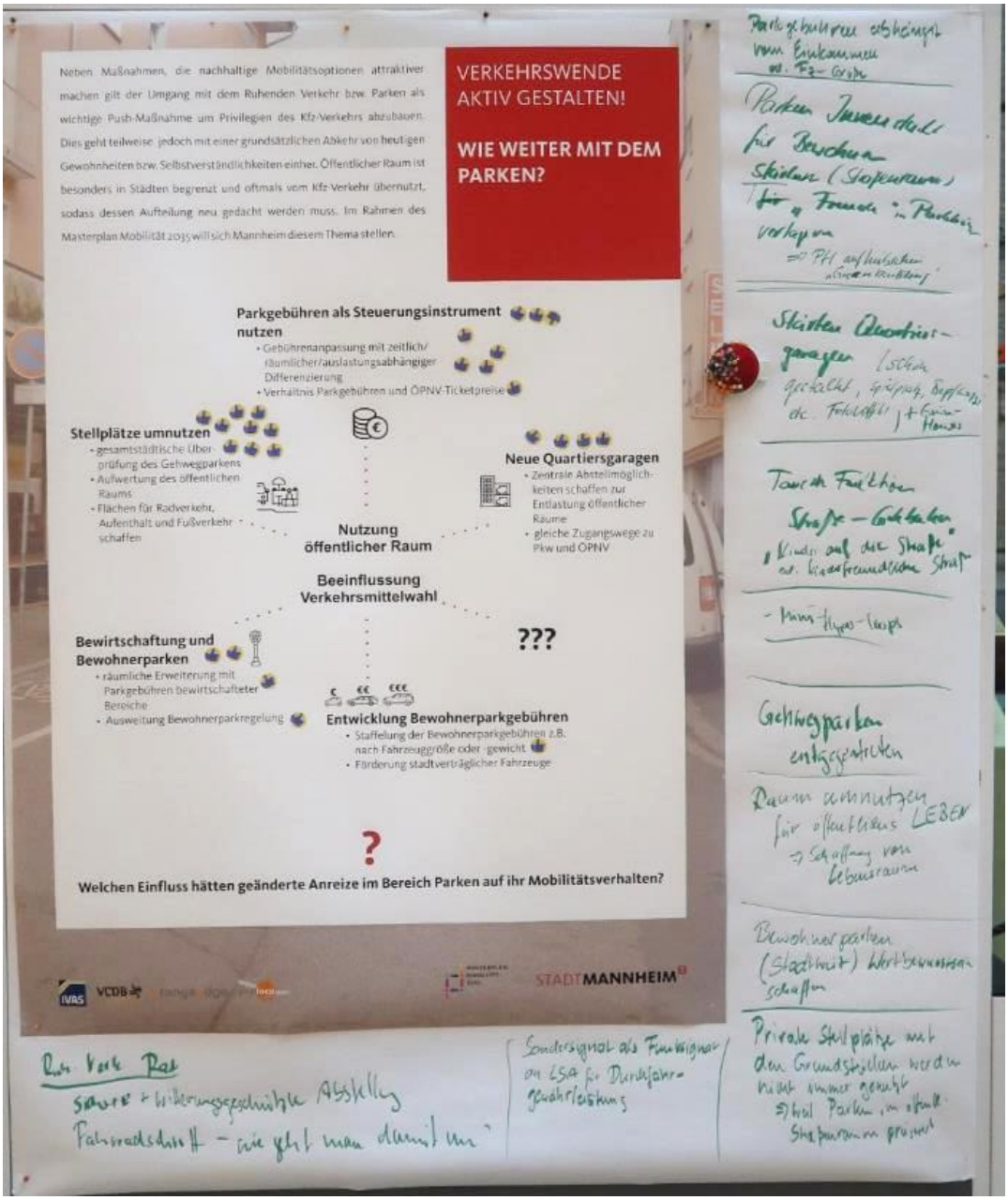


In der Diskussion wurden zu den jeweiligen Mobilitätsangeboten folgende Themen ergänzt:

- Deutlich mehr E-Lademöglichkeiten in weniger dicht besiedelten Quartieren wurden gefordert und mögliche Lösungsansätze diskutiert.
- Generell wurde das Thema Ladeinfrastruktur viel diskutiert. Es kam die Frage auf, wie man den im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw vor dem eigenen Haus laden könnte. Ein Kabelkanal erlaubt die Verkehrsbehörde nicht.
- Bike- und CarSharing Angebote sollen vor allem in den äußeren Stadtteilen vermehrt ausgebaut werden.
- Generell wurde eine zentrale Mobilitätsapp, mittels der alle innovativen Mobilitätsangebote gebucht werden können, als sehr wichtig eingeschätzt.

Bezüglich des Themenfelds „innovative Mobilitätsangebote“ wurde erneut zur Sprache gebracht, dass diese Angebote möglichst barrierefrei zu planen sind und eine gute Zugänglichkeit für alle Bevölkerungs- sowie Altersgruppen der Stadt Mannheim gewährleistet ist. Prinzipiell sahen die Diskussionsteilnehmenden in diesen Angeboten Potential und sind selbst zum Teil schon Nutzer*innen dieser Angebote.

Ruhender Verkehr



Maßgeblicher Diskussionspunkt war, das Parken für Anwohner*innen zu stärken – insbesondere in der Innenstadt. Wenn Parken in den Straßenräumen, dann für Anwohner*innen priorisieren, „Fremdparker“ in Parkierungsschwerpunkte verlagern.

Weiterhin wurde vermehrt darauf hingewiesen, dass die Belange des Rad- und Fußverkehrs (insbesondere auch der mobilitätseingeschränkten Personen) in den weiteren Überlegungen eine zentrale Rolle spielen müssen (Radverkehrsanlagen vs. Parkstreifen, Gehwegparken, Querungsbedingungen vs. Parken im Kreuzungsbereich …).

Was ich zur Zukunft der Mobilität noch sagen möchte

Einige der genannten Anregungen, wie z.B. der Wunsch nach mehr Fahrradparkplätzen, eine besser ausgebaute Radinfrastruktur und mehr Sicherheit für Radfahrende decken sich mit den Maßnahmen, die in den Szenarien thematisiert werden. Dies gilt auch für den Wunsch nach einer Lärmreduktion (s. Lärmaktionsplan), der eventuell durch Lärmblitzer kontrolliert werden könnte.
Angeregt wurde außerdem, das Thema „Akzeptanz für Mobilitätsmaßnahmen" stärker zu beachten, insbesondere bei den Bevölkerungsgruppen, die im bisherigen Prozess kaum oder nicht erreicht wurden.

Bewertung von Maßnahmenbündeln

Die Teilnehmenden konnten für sie wichtige Maßnahmenbündel bewerten. Dazu hat jede/r Teilnehmende fünf Bewertungspunkte erhalten. Im Ergebnis zeigt sich:

Maßnahmen mit einer sehr hohen Zustimmung (min. 6 Bewertungen)

- Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet: 9 Bewertungen (Szenario 3)
- Voraussetzungen schaffen für eine Verdichtung des S-Bahn-Angebots und eine bessere regionale Vernetzung: 6 Bewertungen (Szenario 1)
- Gute ÖPNV Erschließung sowohl in Wohn-als auch Gewerbegebieten durch hohe Taktung: 6 Bewertungen (Szenario 1)

Maßnahmen mit einer hohen Zustimmung (min. 3-5 Bewertungen)

- Umbau/Umorganisation von Kreuzen mit dem Ziel reduzierter Wartezeiten für den Radverkehr: 5 Bewertungen (Szenario 2)
- Flächen des Kfz-Verkehrs werden für Radinfrastruktur und attraktivere öffentliche Räume umgesetzt, die Lust auf aktivere Bewegung machen: 5 Bewertungen (Szenario 2)
- Reduzierte Fahrpreise, überarbeitetes Tarifsystem- gleichzeitig Parkraumbewirtschaftung ausbauen: 4 Bewertungen (Szenario 1)
- ÖPNV-Finanzierung durch eine Bürgerabgabe aller Einwohner Mannheims: 4 Bewertungen (Szenario 3)
- Anhebung der Bewohnerparkgebühren über 365€ pro Jahr hinaus: 4 Bewertungen (Szenario 3)
- Haltestellen und deren Zugänge barrierefrei, städtebauliche attraktiv und sicher ausbauen – Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen: 3 Bewertungen (Szenario 1)
- Förderung von Elektromobilität in allen Bereichen (Individualmobilität, Ladeinfrastruktur, Lieferverkehr, (Stadt-)Busverkehr): 3 Bewertungen (Szenario 1)
- Radschnellverbindungen in die Region (z.B. Ludwigshafen, Heidelberg, Weinheim, Schwetzingen): 3 Bewertungen (Szenario 2)
- Flexible (intermodale) Flächenerschließung neben leistungsfähigen ÖPNV-Achsen: 3 Bewertungen (Szenario 2)
- Zero Emission Zonen: 3 Bewertungen (Szenario 3)

4. Eindrücke und Ausblick

In einem abschließenden Ausblick geben Herr Eisenhauer und Herr Ohm ihre Eindrücke der Ausstellungsdiskussion wieder.

Herr Eisenhauer hebt hervor, dass die heutigen Teilnehmenden eine hohe Sachkenntnis über das Thema Mobilität haben. Es ist wichtig auch andere Menschen auf das Thema aufmerksam zu machen, um auch ihre Meinung mit in die Planung einfließen zu lassen. Dabei ist keine detaillierte Sachkenntnis von Nöten, da jeder oder jede Mobilität im Alltag erlebt. Für die Zukunft wäre es gut, das Thema noch mehr in den Gemeinderat einfließen zu lassen, sodass dieser besser eingebunden wird.

Herr Ohm ergänzt, dass es an allen Ständen zu spannenden und konstruktiven Diskussionen gekommen ist. Besonders der ruhende Verkehr und der ÖPNV kamen immer wieder in Diskussionen vor. Es ist nicht zu vernachlässigen, dass bereits gute Maßnahmen entwickelt wurden. Die Ideen und Vorschläge von dem heutigen Tag werden in die weitere Planung mit aufgenommen und leisten einen wichtigen Beitrag.

5. Abschluss

Die nächsten Meilensteine bis zum Sommer 2023, dem Abschluss des Masterplans Mobilität 2035 lauten:

- Szenarienberechnung in den nächsten Monaten vor allem in Bezug auf: welche Wirkung hat welches Maßnahmenbündel,
- Abgleich der Wirkungsabschätzung mit den Klimaschutzzielen,
- Vereinbarung und Beschluss eines Vorzugsszenarios für Mannheim mit Kostenschätzung sowie
- Aufstellung eines Maßnahmenkonzepts und einer Mobilitätsstrategie für Mannheim als Abschlussbericht des Masterplans.

Herr Glatthaar bedankt sich für die konstruktive Diskussion bei den Teilnehmenden.