



STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Öffentliche Auftaktveranstaltung
am 06.05.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung

2 Erste Kernergebnisse der Analysen

3 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

1. Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung – Bearbeitungsteam

Bearbeitungsteam Masterplan Mobilität

IVAS

Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleitung)

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

Claudia Thielemann (Koordination)





VCDB

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

Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach (Bearbeitung ÖPNV)




orangeedge

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

Prof. Dr.-Ing. Stefanie Bremer (Beratung)

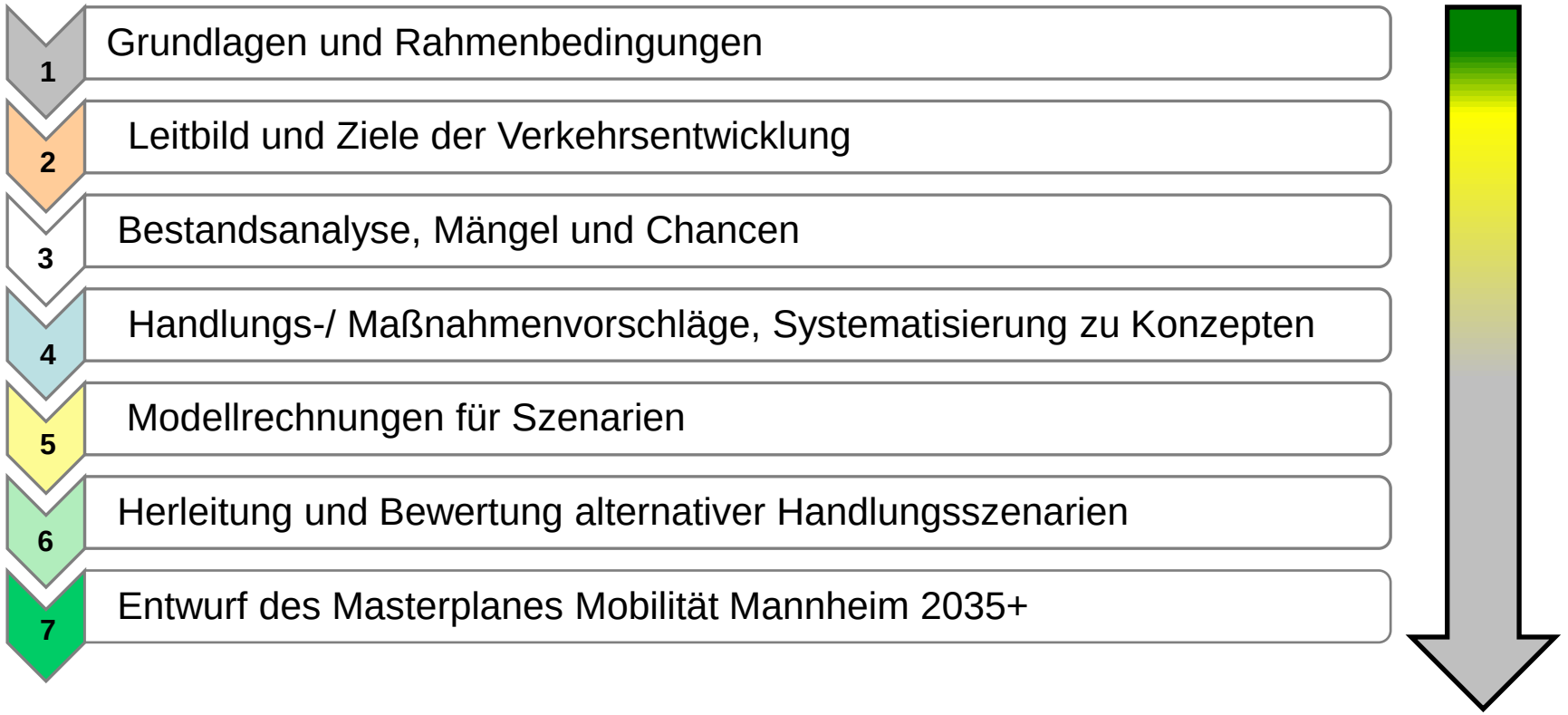



proloco

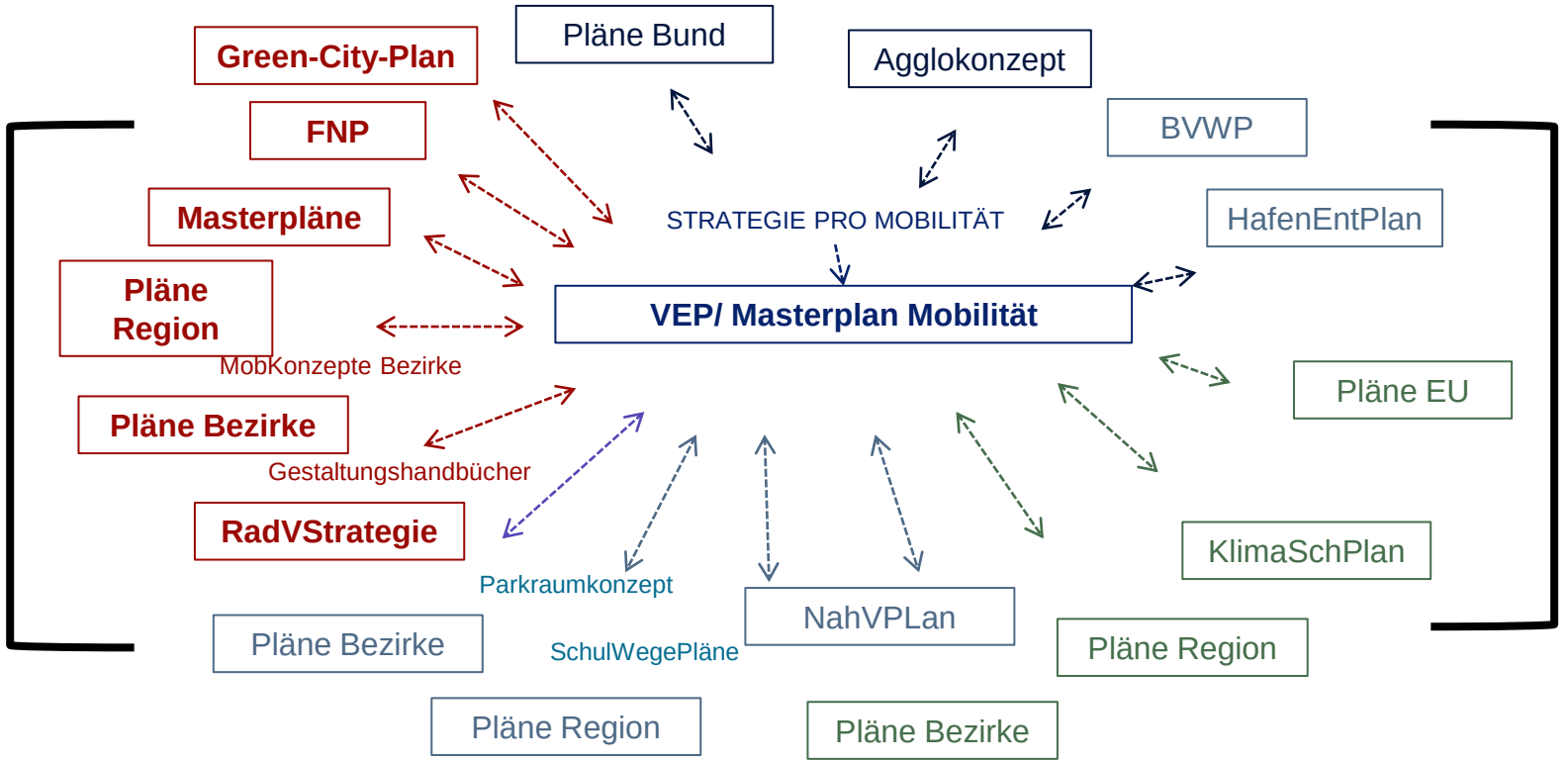
Dr. Michael Glatthaar (Moderation)



1. Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung – Prozessschritte des MM 2035



1. Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung – Ausgangslage/ Einordnung des Masterplan Mobilität











1 Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung

2 Erste Kernergebnisse der Analysen

3 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2. Kernergebnisse Analyse – Übersicht

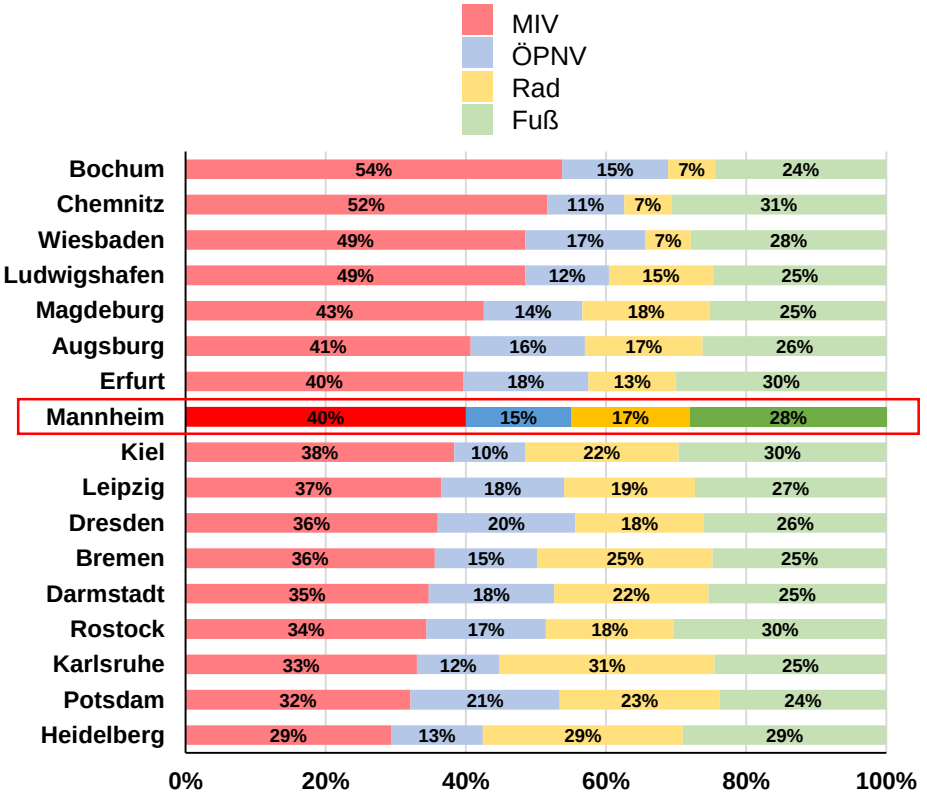
- Grundlagen des Masterplanes
- Status Mobilität und Verkehr
- Straßennetz und öffentlicher Raum
- Ruhender Verkehr
- SPNV/ ÖPNV
- Rad- und Fußverkehr
- Innovation, Inter- und Multimodalität



2. Kernergebnisse Analyse – Status Mobilität und Verkehr

- 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
- Im Binnenverkehr sinkt der MIV-Anteil auf 33 %, Radverkehr nimmt auf 20 % zu, 34 % der Wege mit Quelle und Ziel in der Stadt zu Fuß
- 53 % der Wege sind kürzer als 3 km, 67 % kürzer als 5 km
- Anteil der Haushalte ohne Auto im Bundesvergleich eher gering (24 %), jeder fünfte Haushalt hat 2 oder mehr Pkw
- 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)

→ Es bestehen noch modale Reserven im Umweltverbund im Vergleich mit den Besten

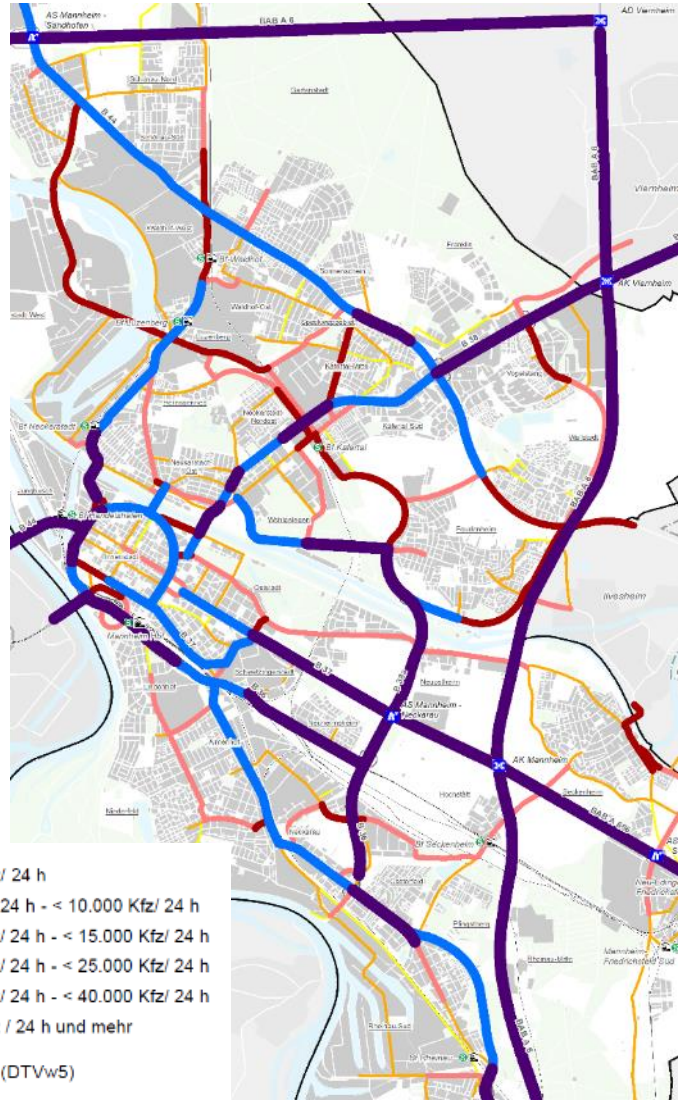


Verkehrsmittelwahl Mannheim im Städtevergleich SrV 2018 (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr)
[Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

2. Kernergebnisse Analyse – Straßennetz, öffentl. Raum und Ruhender Verkehr

- Radiale Ausrichtung der Hauptverkehrsachsen und Verkehrsströme, v.a. aufgrund der ausschließlich innerstädtischen Rheinquerungen
- Leistungsfähige und schnell befahrbare Hauptverkehrsstraßen bis relativ weit ins Stadtgebiet hinein erleichtern die Autofahrt ins Zentrum Mannheims, Tangentiale verknüpfen Stadtteile und erschließen Gewerbe- und Logistikstandorte
- V.a. in den Hafenflächen, Luzenberg, Ludwigshafener Straße und südwestl. Innenstadtring mit hohen Schwerverkehrsmengen
- Umgehungsstraßen entlasten peripher gelegene Stadtteile vom regionalen Durchgangsverkehr (z.B. Feudenheim, Wallstadt, Rheinau, Seckenheim)
- Oststadt und Schwetzingerstadt besonders von zahlreichen vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen durchzogen
- Etwa 15 % Durchgangsverkehre Innenstadt Fressgasse und Kunststraße, Unterbindung ab August 2021

→ Leistungsfähiges Straßennetz vorhanden, sehr hohe Verkehrsbelegung

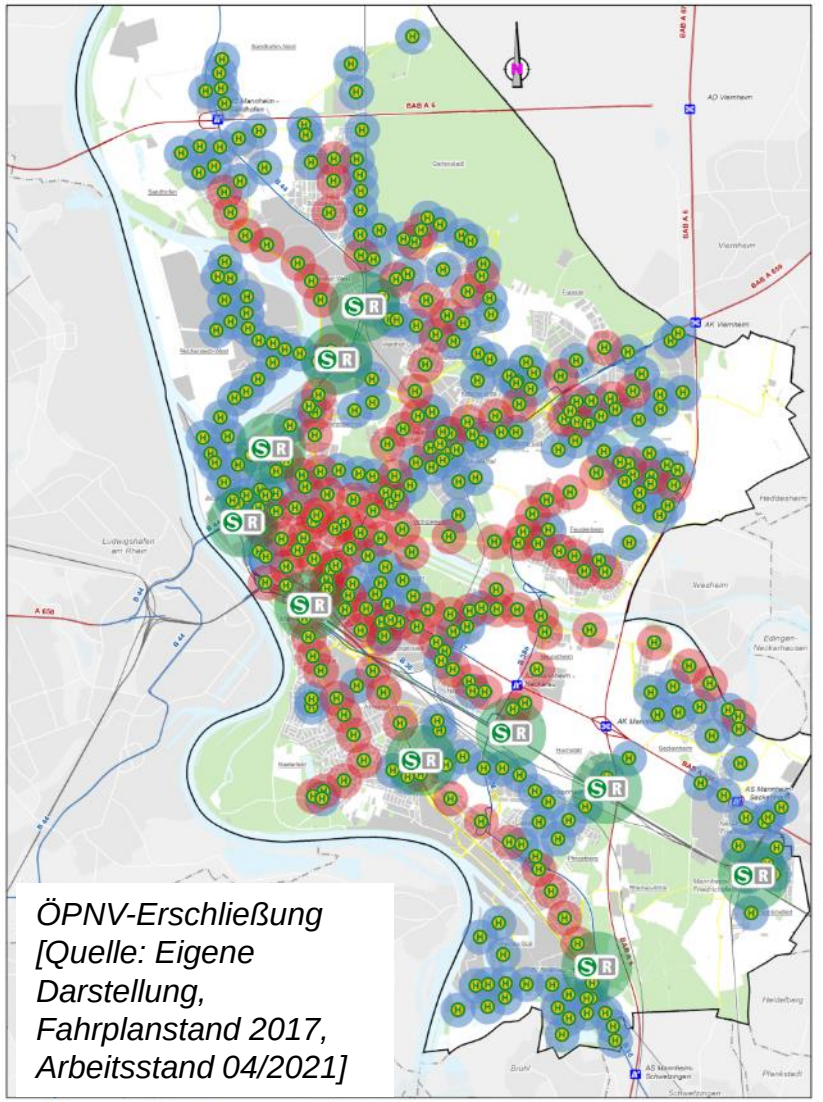


Verkehrsmengen gemäß Zählungen (Stand Ende 2018, vor Hochstraßensperrung, [Quelle: Eigene Darstellung, Daten aus Verkehrszählungen der Stadt Mannheim, Arbeitsstand 04/2021]

2. Kernergebnisse Analyse – SPNV/ ÖPNV

- Stadt von einem dichten Straßenbahn- und Busangebot geprägt, Regio-Straßenbahnen nach Heidelberg, Ludwigshafen und Weinheim
- Hauptbahnhof als Mittelpunkt des S-Bahn Netzes der Rhein-Neckar-Region und Fernverkehrsbahnhof mit nationaler Bedeutung
- Insgesamt gute räumliche Erschließung mit guter Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen → v.a. für Wohngebiete
- ausgedehnte Gewerbeflächen teilweise mit räumlichen Erschließungsdefiziten (z.B. Hafen Rheinau)
- Sehr dichte Erschließung v.a. in der Innenstadt und Oststadt
- Erschließungsdefizite im Süden und Norden Mannheims wurden seit März/April 2021 durch neues Angebot Shuttle-Service „fips“ behoben (in den Abendstunden auch in Seckenheim)
- Grundtakt im Straßenbahnnetz 10 min zur Hauptverkehrszeit, Unterschiedliche Taktungen im Busnetz
- Ausstehend Nachfrage- und Kapazitätsanalysen

→ Weitgehend bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot, Vermutung infrastruktureller Kapazitätsgrenzen



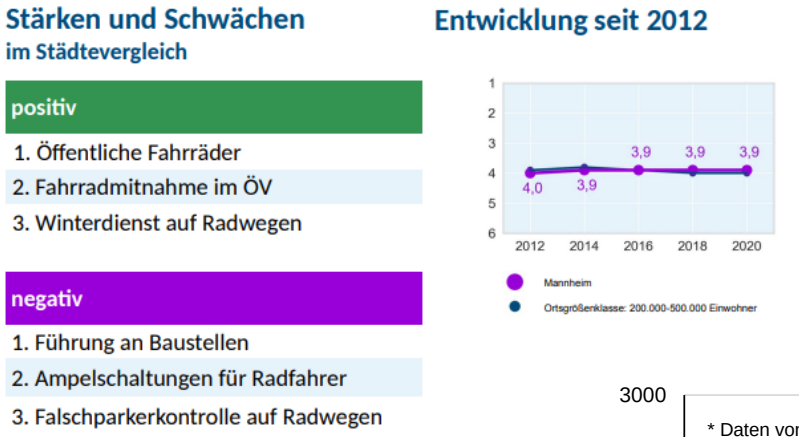
ÖPNV-Erschließung [Quelle: Eigene Darstellung, Fahrplanstand 2017, Arbeitsstand 04/2021]

2. Kernergebnisse Analyse – Radverkehr

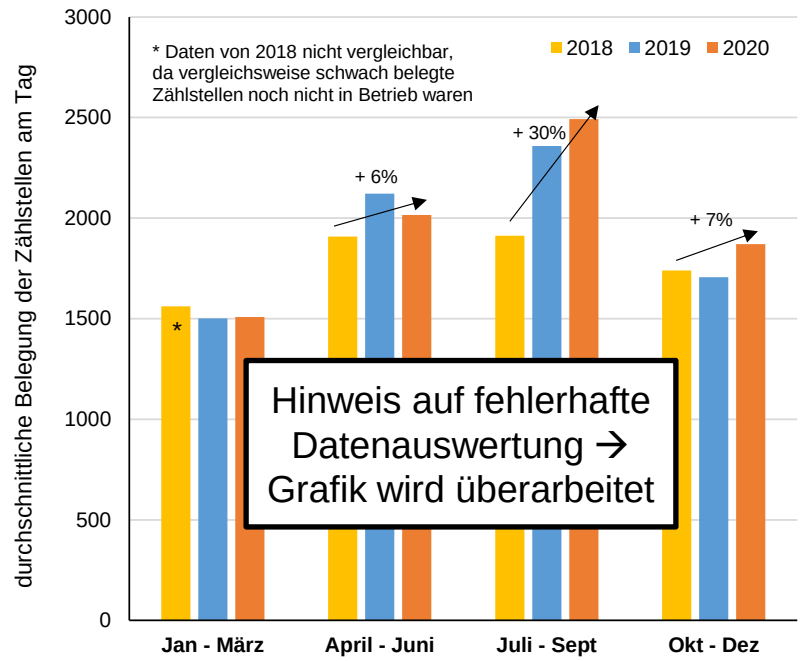
- Plan eines Radroutennetzes und Lückenschluss-programm als Planungsgrundlage vorhanden, mit Aktualisierungsbedarf
- Radverkehr ganzjährig beliebt
- Leichte Zunahme des Radverkehrs an Dauerzähl-stellen erkennbar
- Bewertung der aktuellen Radversförderung und des –angebotes eher durchschnittlich (Fahrradklimatest des ADFC)
- Defizite im Bereich Baustellen, Falschparkerkontrolle, nach heutigen Richtlinien regelkonforme Anlagen und Querung von Hauptverkehrsstraßen

→ Radverkehr schon wichtiges Thema in der Stadt mit Potential für Mobilitätswende

→ Bessere Infrastruktur als maßgebliche Herausforderung



Kurzauswertung des Fahrradklimatests für Mannheim [Quelle: ADFC Fahrradklimatest]



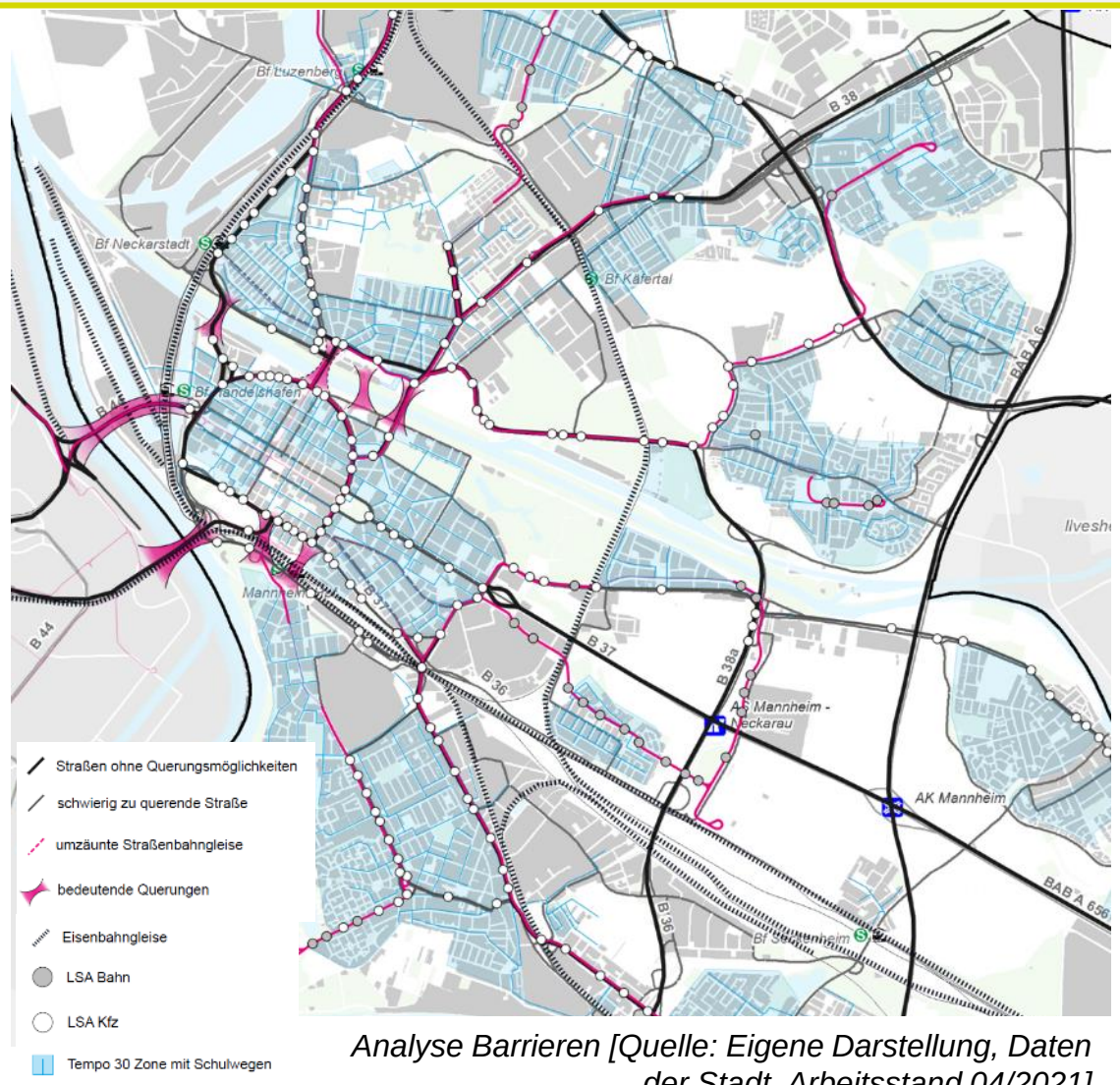
Entwicklung DTV (Rad) nach Quartalen 2018 – 2020 [Quelle: Eigene Darstellung aus Daten der Radverkehrsdauerzählstellen]

2. Kernergebnisse Analyse – Fußverkehr

- Fußverkehr wichtiger Bestandteil der Mobilität (innerstädtisch 34 % aller Wege zzgl. Zu- und Abgangswege ÖPNV)
- Vielfältige Barrieren und teilweise geringe Verknüpfungen der Stadtteile untereinander (v.a. eingeschränkte Nord-Süd-Verbindungen)
- Große Verkehrsachsen als Barrieren (Hauptverkehrsstraßen, Straßenbahngleise, Bahnstrecken)
- Eingeschränkte Zugänglichkeit zu den Grünräumen und zum Wasser
- Gehwegparken schränkt Bewegungsräume der Fußgänger in hoch verdichteten Stadträumen ein
- Aufenthaltsqualität wird innerstädtisch teils von sehr hohen Verkehrsmengen eingeschränkt

→ Stärkung Aufenthaltsqualität und gerechter Flächennutzung als ein Schwerpunkt des Masterplan Mobilität

→ Überwindung von Barrieren und Zugänglichkeit Freiräume stärken



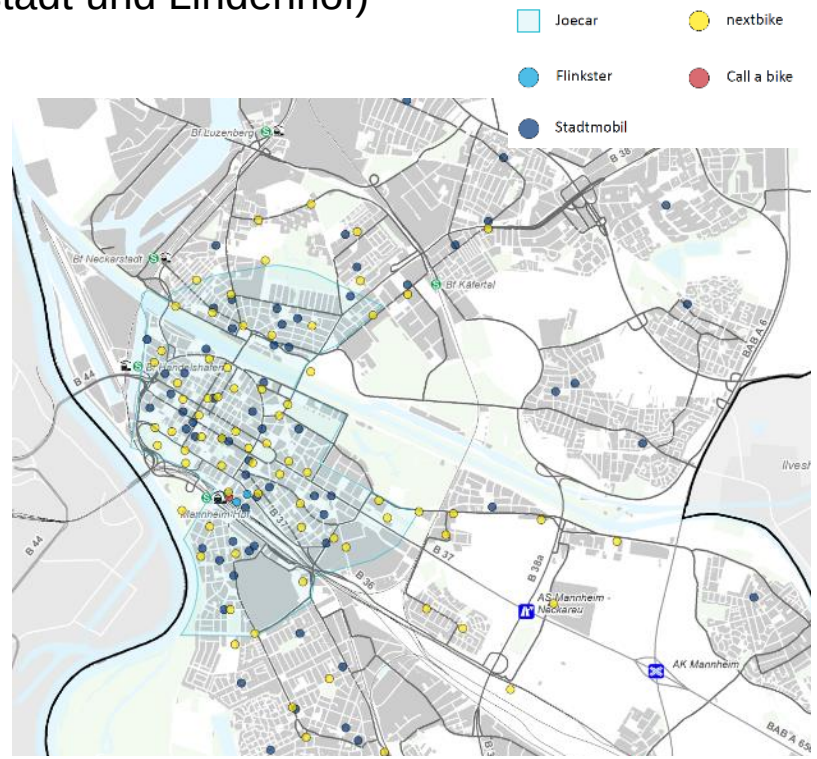
Analyse Barrieren [Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Stadt, Arbeitsstand 04/2021]

2. Kernergebnisse Analyse – Innovation, Inter- und Multimodalität

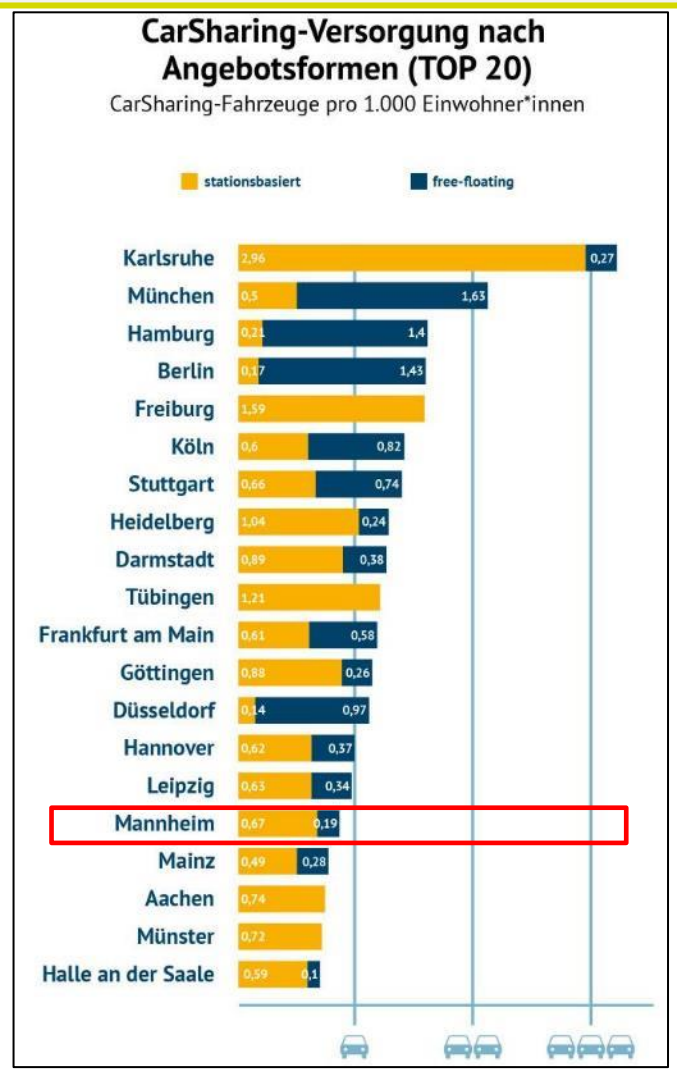
- Leihangebote für Fahrrad- und Auto in weiten Teilen des Kernstadtgebietes, wurde und wird kontinuierlich ausgebaut
- Anbieter v.a. Stadtmobil und Nextbike (stationsbasiert) sowie Joecar (freefloating, in Quadraten, Neckarstadt, Oststadt, Schwetzingerstadt und Lindenhof)
- Mannheim im Feld der Top 20-Städte Deutschlands bei der Verfügbarkeit von Car-Sharing-Fahrzeugen (78 % stationsbasiert)
- Neue Mobilität bündelt sich vorwiegend in der Kernstadt, besonders Potenzial in den innenstadtfernen Bereichen vorhanden
- Öffentliche E-Ladestationen in jedem Stadtteil
- Ausstehend: Analyse intermodaler Verknüpfungspunkte sowie P&R

→ Ansätze moderner Mobilität werden in Mannheim sukzessive ausgebaut und stets mitgedacht

→ Potentiale weiterhin vorhanden



Analyse Leihangebote [Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Stadt, Arbeitsstand 04/2021]



[Quelle: Bundesverband CarSharing e.V. 2019]

2. Kernergebnisse Analyse – 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
- 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

→ **Welche Stärken/Defizite sind aus Ihrer Sicht hervorzuheben/ zu ergänzen?**









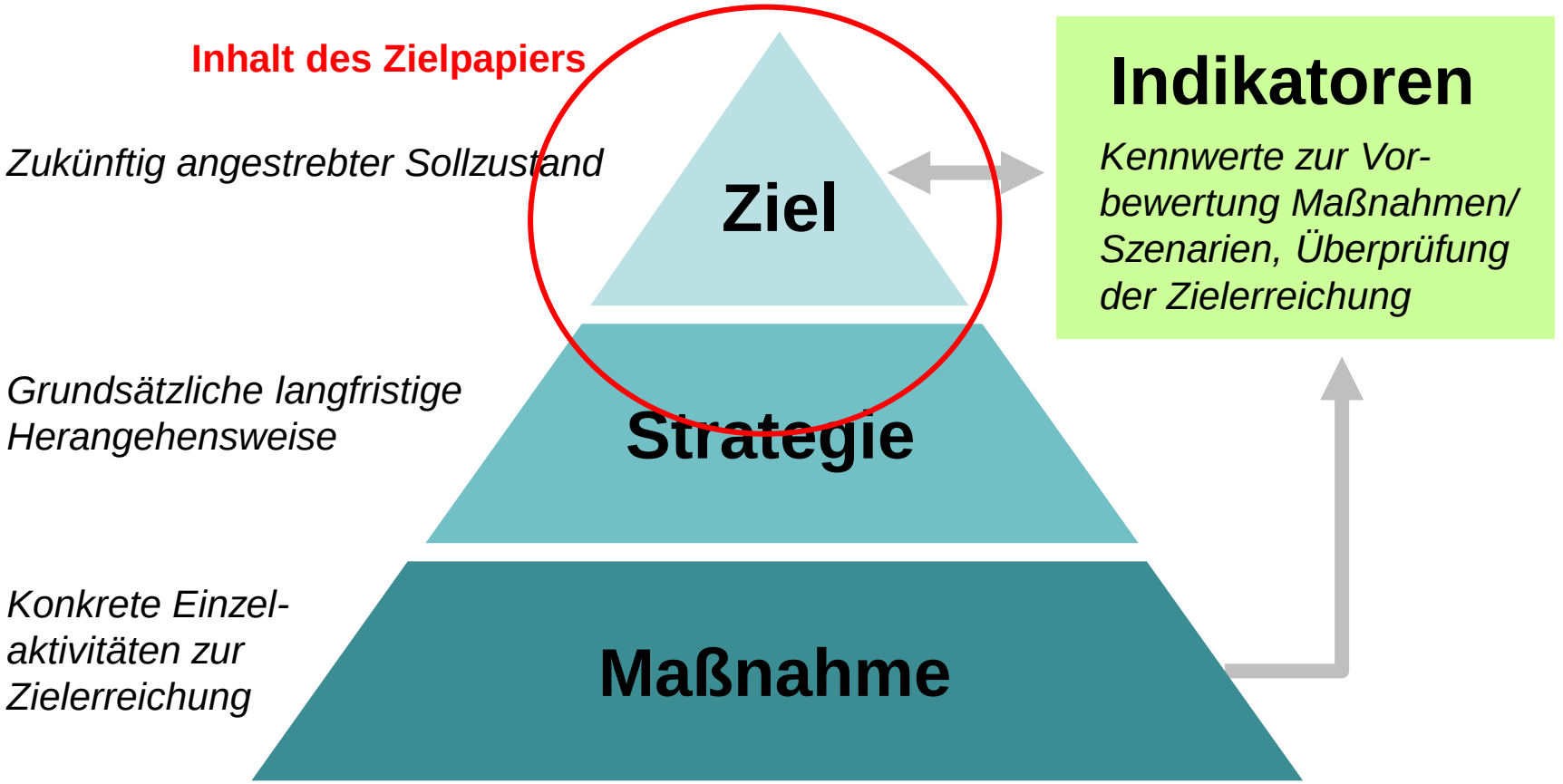
1 Ziele, Vorgehen und Prozess der Erarbeitung

2 Erste Kernergebnisse der Analysen

3 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

3. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Ziel, Strategie, Maßnahme, Indikatoren

- Gemeinsames Verständnis bei Unterscheidung und Abstufung zwischen Ziel, Strategie, Maßnahme und Indikator wichtig für die Zieldiskussion
- Zielpapier enthält bislang keine quantitativ untersetzten Indikatoren, da inhaltliche Diskussion im Vordergrund steht



3. 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

3. 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

3. 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

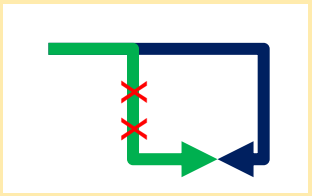
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



Begrünung öffentl. Räume



Infrastruktur-monitoring Anpassung Bauweisen



Resilienz und Redundanz der Wegenetze

3. 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

3. 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

3. 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

3. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Ausblick auf das weitere Verfahren

- **Juni/ Juli 2021:** Fortsetzung der Zieldiskussion in Stadtteilforen und mit dem projektbegleitenden Runden Tisch (Forum aus Kommunalpolitik, Stadtverwaltung, Polizei, Regionalvertretern und Verbänden)
- Verständigung auf Indikatoren als Grundlage Maßnahmenbewertung und künftigen Monitorings
- **September 2021:** Beschluss des Zielpapiers als Grundlage des Masterplans

- **1. Quartal 2022:** Verkehrsmodell steht für Szenarienrechnungen zur Verfügung → Voraussetzung für qualifizierte Abschätzung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten und -erfordernisse (Klimaschutz)
- **1. Halbjahr 2022:** Untersetzung der Indikatoren mit anzustrebenden Zielwerten





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

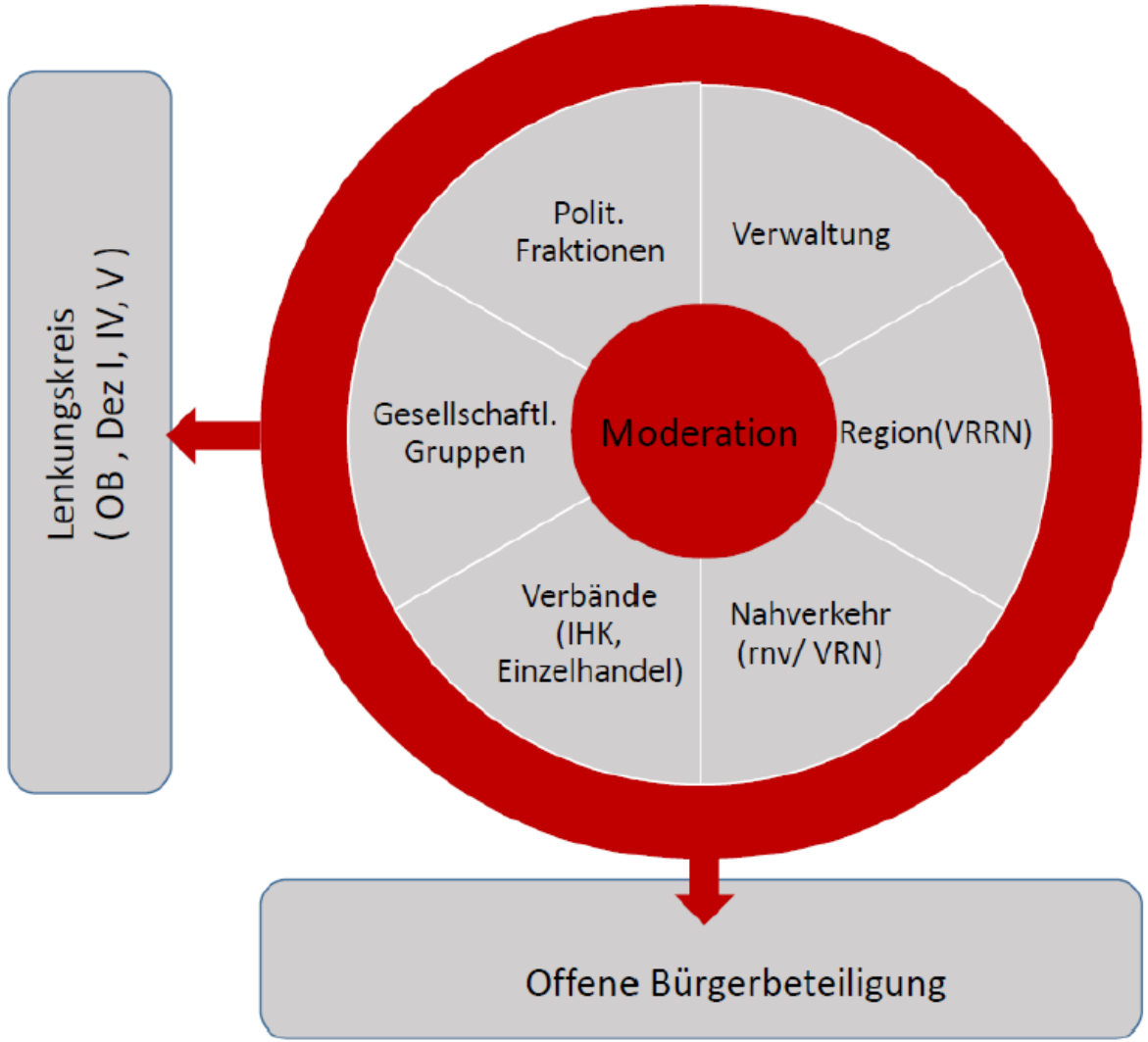
Beteiligungsformate Masterplan Mobilität 2035

1. Öffentlichkeitsforum
am 06.05.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco

Beteiligung: Grundlagen

- Art der Beteiligung wurde mit dem Projektbegleitkreis „Runder Tisch Masterplan Mobilität“ entwickelt und abgestimmt
- Beteiligungsstufe 2: Mitgestalten/ Mitwirken
- Runder Tisch bündelt und entscheidet und erstellt Entwurf für Gemeinderat.
- Laufzeit bis Sommer 2023



Breite/ öffentliche Beteiligung

- **1. Öffentlichkeitsforum** (Auftaktveranstaltung) am 6. Mai 2021 (digital)
  Info zu Vorgehen, Ausgangssituation, Zielen und Beteiligungsmöglichkeiten
  Je 1 weiteres Öffentlichkeitsforum zu Zwischenergebnissen und zum Projektabschluss

- **5 Stadtteilforen** zwischen 18. - 26. Juni 2021 (präsent oder digital)
  Ziele diskutieren, Herausforderungen/Schwächen und Potentiale sammeln und bewerten, erste Hinweise zu Projektideen aufnehmen
  Anfang und Ende 2022 werden jeweils weitere 5 Stadtteilforen durchgeführt

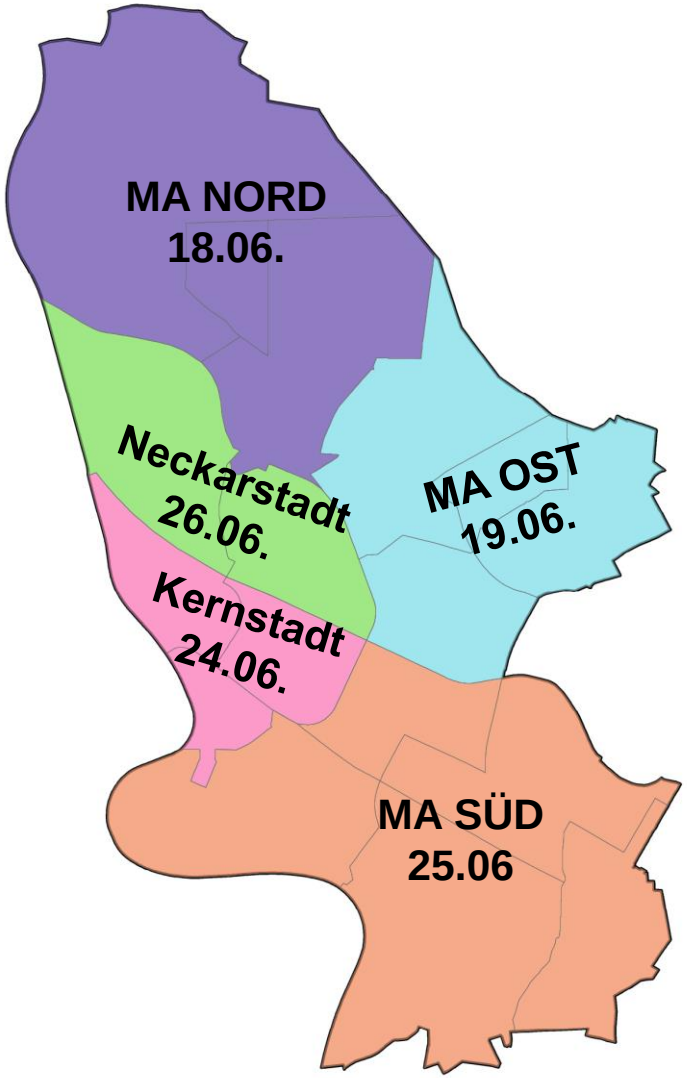
- **Online-Beteiligung** vom 01. bis 30. Juni 2021
  zu ähnlichen Themen, um einen breiten Kreis an Teilnehmenden zu erreichen und auch z.B. Einpendler stärker einzubinden

Stadtteilforen – wer mit wem?

- **Mannheim NORD** am 18.06.2021:
  Sandhofen, Schönau, Waldhof (mit Gartenstadt & Luzenberg) ~ 52.000 EW
- **Mannheim OST** am 19.06.2021:
  Wallstadt, Käfertal, Vogelstang, Feudenheim ~ 61.000 EW
- **Mannheim Kernstadt** am 24.06.2021:
  Innenstadt /Jungbusch, Schwetzingerstadt /Oststadt, Lindenhof ~ 68.000 EW
- **Mannheim SÜD** am 25.06.2021:
  Seckenheim, Friedrichsfeld, Rheinau, Neckarau, Neuostheim/Neuhermsheim ~ 85.000 EW
- **Mannheim Neckarstadt** am 26.06.2021:
  Neckarstadt-West & Neckarstadt-Ost ~ 55.000 EW

Stadtteilforen – wer mit wem?

- Innenstadt /Jungbusch, Schwetzingerstadt /Oststadt, Lindenhof
- Neckarstadt-West ,Neckarstadt-Ost (mit Wohlgelegen & Herzogenried)
- Sandhofen, Schönau, Waldhof (mit Gartenstadt & Luzenberg)
- Seckenheim, Friedrichsfeld, Rheinau, Neckarau, Neuostheim/Neuhermsheim
- Wallstadt, Käfertal, Vogelstang, Feudenheim



Querschnitt der Bevölkerung = Bürger*innen-Workshops

- 3 **Bürger*innen-Workshops** (Herbst 2021, Frühjahr und Ende 2022)

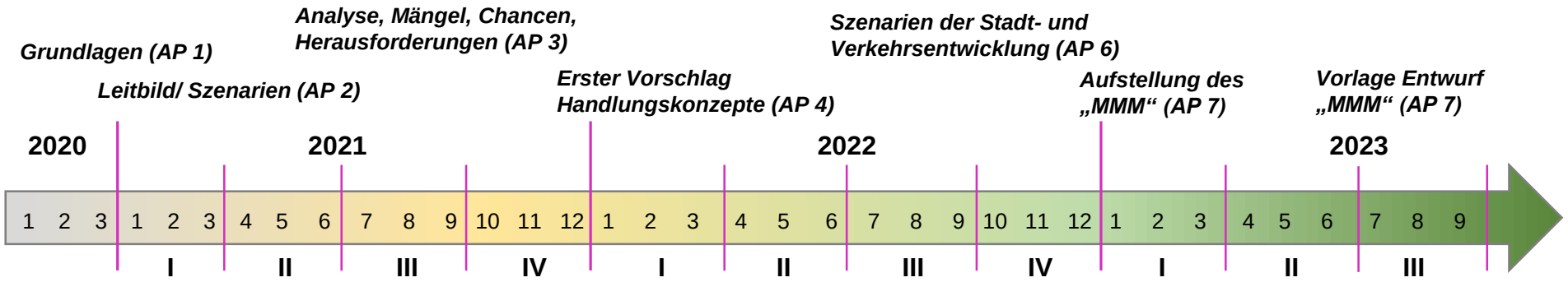
- Mit bis zu 40 Personen aus der Stadtgesellschaft in einem ausgewogenen Mix (Alter, Geschlecht, ….) soll die Erarbeitung in den jeweiligen Phasen begleitet, Zwischenergebnisse geprüft und Ideen entwickelt werden.

- Erstes Treffen nach der breiten Beteiligung, da vor allem ein Mehrwert in Bezug auf Chancen, Umsetzungsschritte etc. gesehen wird.
  Herausforderungen können „besser“ in teilräumlichen Veranstaltungen und über die Online-Beteiligung gesammelt werden.

Nächste Schritte

Auf dem Weg zum Beschluss des Zielpapiers sind die folgenden Veranstaltungen geplant:

- 1. Öffentlichkeitsforum (Auftaktveranstaltung, digital) **06.05.2021**
- Online-Beteiligung (01.- bis 30.06.2021)
- Stadtteilforen **KW 24 und 25**
- 4. Runder Tisch **06.07.2021**
- Ausschuss für Umwelt und Technik – Beschlussvorlage des Zielpapiers **28.09.2021**



MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

- Weitere Informationen zur Beteiligung unter: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- E-Mail: masterplan2035@mannheim.de





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

IVAS VCDB orangeedge proloco

Protokoll 1. Öffentlichkeitsforum zum Masterplan Mobilität Mannheim 2035 am 06.05.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 6. Mai 2021, von 18:00 bis ca. 19:45 Uhr

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)
2. Ziele, Vorgehen und Erarbeitungsprozess (Dirk Ohm, IVAS)
3. Erste Kernergebnisse der Analyse (Jan Schubert, IVAS)
4. Vorstellung der Ziele (Jan Schubert, IVAS)
5. Beteiligungskonzept Masterplan Mobilität (Moritz Albrecht)
6. Weiteres Vorgehen und Ausblick (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die rund 150 Teilnehmenden zum **ersten digitalen Öffentlichkeitsforum für den „Masterplan Mobilität 2035“** der Stadt Mannheim und ist erfreut über die hohe Beteiligung. Er bedankt sich bei dem anwesenden ehemaligen Bürgermeister Lothar Quast für die ursprüngliche Initiierung des Projekts und freut sich, dass dieses seitdem erfolgreich weitergeführt werden konnte.

Zum Einstieg erklärt Herr Eisenhauer, dass mit dem neuen Masterplan Mobilität nicht der bisherige Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben werden soll: Nicht nur der Verkehr, sondern die gesamte Mobilität der Mannheimerinnen und Mannheimer soll in dem neuen Plan im Fokus stehen. Ziel ist es, eine **gesamtheitliche Strategie zur Gestaltung der Mobilität** für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre miteinander zu entwickeln. Mannheims neues Mobilitätskonzept soll auch Themen wie die Gesundheit und Lebensqualität berücksichtigen, indem beispielsweise das Fahrrad als ein bevorzugtes Verkehrsmittel anerkannt wird.

Eine wichtige Orientierung bildet das, unter großer Beteiligung der Bürgerschaft, verabschiedete **„Leitbild Mannheim 2030“.** Darin sind unter anderem Aspekte mit einem direktem Bezug zur Mobilität enthalten, wie zum Beispiel eine „**Intelligente und Nachhaltige Mobilität**“ und eine „**Emissionsarme Mobilität**“. Herr Eisenhauer betont, dass es eine gemeinsame Vision der Bürgerschaft, des Gemeinderats und der Verwaltung ist, **die Mobilität in Mannheim in verschiedenen Lebensbereichen voranzubringen**.

Das heutige Öffentlichkeitsforum bildet die **Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung**. In einem nächsten Schritt sollen gemeinsame Gespräche mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen von fünf Stadtteilforen geführt werden. Zusätzlich wird eine Online-Beteiligung im Juni eingerichtet, an der sich alle beteiligen können. Insgesamt erstreckt sich der Erarbeitungsprozess zum Masterplan Mobilität 2035 über drei Jahre. In dieser Zeit werden weitere Beteiligungsmöglichkeiten u.a. zu Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen angeboten.

Zum Auftakt der heutigen Sitzung präsentiert Herr Eisenhauer den Teilnehmenden erstmals das offizielle **Logo für den neuen „Masterplan Mobilität 2035“.**

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

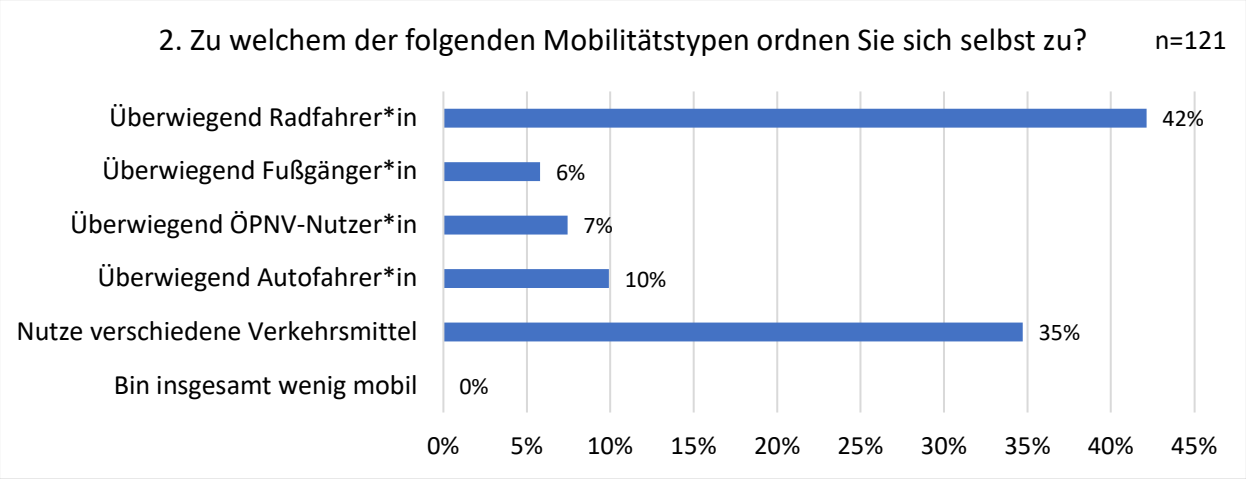
Herr Glatthaar (Moderator vom Büro proloco) stellt den Ablaufplan der heutigen Veranstaltung vor und betont, dass das Öffentlichkeitsforum vor allem dazu dient, den Prozess der Beteiligung zu eröffnen. Daher ist es nicht das Ziel, schon heute abschließende Ergebnisse zu erarbeiten, stattdessen sollen erste Meinungen und Fragen der Teilnehmenden erfasst sowie ein Ausblick auf weitere Beteiligungsmöglichkeiten gegeben werden.

Zu Beginn wird über eine Online-Umfrage erfragt, **welche Personengruppen bei der heutigen Veranstaltung vertreten sind**. Dabei wird deutlich, dass fast die Hälfte (ca. 44 %) aller Teilnehmenden interessierte Bürger*innen sind, gefolgt von einem hohen Anteil (ca. 26 %) an Vertreter*innen der Bezirksbeiräte. Zudem sind die Stadtverwaltung, Vereine/Verbände, der Gemeinderat, die Wirtschaft und die Region/Nachbarschaft in geringerer Anzahl vertreten.



In einer zweiten Umfrage sollen die Teilnehmenden angeben, **zu welchem Mobilitätstyp sie sich selbst zuordnen würden**. Herr Glatthaar betont, dass die Ergebnisse nicht als repräsentativ für die Stadt Mannheim gewertet werden können und sollen. Trotzdem spiegeln die Umfragewerte grob wider, welche Personen sich tendenziell für den Beteiligungsprozess interessieren. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass die Ergebnisse von der aktuellen pandemiebedingten Situation beeinflusst sein könnten.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Mehrheit der anwesenden Personen überwiegend Fahrrad fährt (ca. 42 %), etwa ein Drittel der Personen nutzt verschiedene Verkehrsmittel (ca. 35 %). Danach folgen Autofahrer*innen, ÖPNV-Nutzer*innen und Fußgänger*innen. Keiner der Teilnehmenden gibt an, insgesamt wenig mobil zu sein.



2. Ziele, Vorgehen und Erarbeitungsprozess

Herr Ohm (Büro IVAS aus Dresden) stellt den Teilnehmenden anhand einer Präsentation das **Bearbeitungsteam, die Prozessschritte, die Ausgangslage und die Einordnung des „Masterplan Mobilität 2035“** vor (s. Folien unter Downloads: „Analyse und Ziele, Präsentation vom 06.05.21“).

3. Erste Kernergebnisse der Analyse

Daran anschließend informiert Herr Schubert (Büro IVAS) die Teilnehmenden über die **ersten Kernergebnisse der durchgeführten Analysen zu verschiedenen Themen der Mobilität** in Mannheim (s. Folien unter Downloads: „Analyse und Ziele, Präsentation vom 06.05.21“).

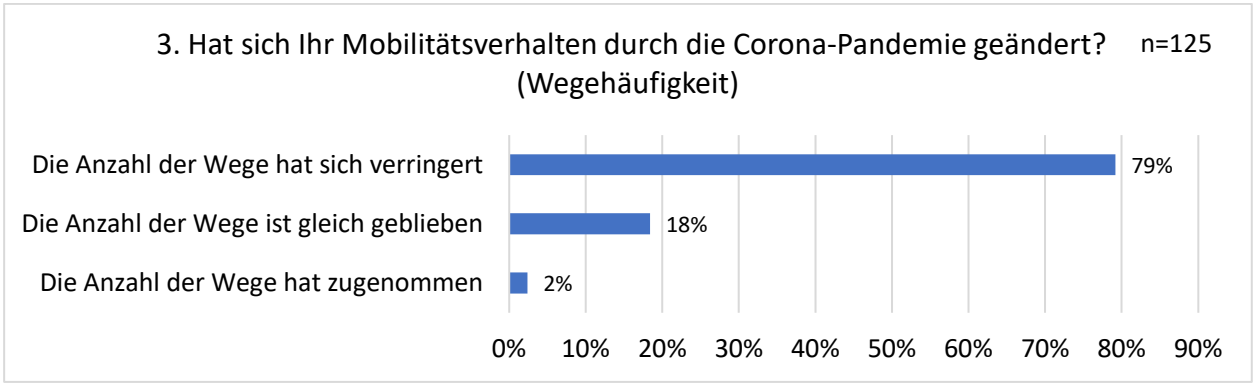
Nachfragen und Kommentare

Die über 150 Teilnehmenden nutzen intensiv die Chatfunktion der Videokonferenz, um Fragen zu stellen und Meinungen und Kommentare abzugeben. Einzelne dieser Fragen werden direkt an die Referenten gestellt und sie werden kurz beantwortet. Da die Menge der Fragen und Kommentare jedoch den Zeitrahmen der heutigen Veranstaltung deutlich überschreiten würde, werden die Fragen im Nachgang der heutigen Veranstaltung gebündelt zusammengestellt und in einem gesonderten Dokument beantwortet (s. „Nachfragen und Kommentare zum 1. Öffentlichkeitsforum vom 06.05.2021“). Die Kommentare und

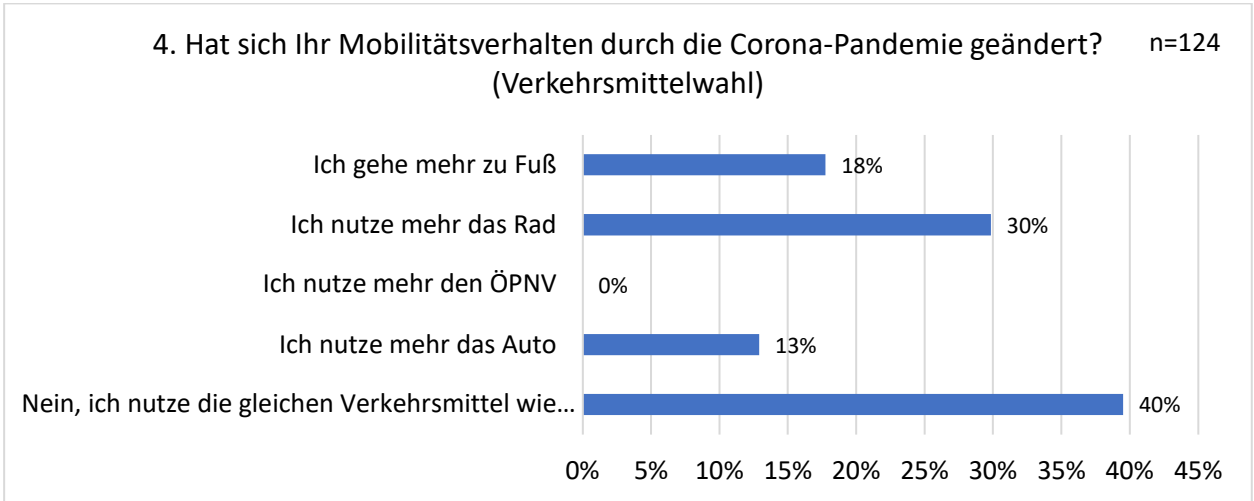
Anmerkungen werden nicht ausführlich dargestellt, sondern fließen in den weiteren Beteiligungsprozess u.a. die Stadtteilforen ein.

In zwei weiteren Umfragen sollen die Teilnehmenden grob einschätzen, **wie sich ihr eigenes Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie im Hinblick auf die Wegehäufigkeit und die Verkehrsmittelwahl verändert hat**.

Zunächst wird deutlich, dass sich die Anzahl der Wege bei einem überwiegenden Anteil der Teilnehmenden verringert hat (etwa 79 %). Ein kleinerer Anteil gibt an, dass die Anzahl der Wege gleich geblieben ist und nur bei wenigen hat die Anzahl der Wege sogar zugenommen.



Im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl zeigt sich, dass ein großer Teil der Teilnehmenden während der Corona-Pandemie die gleichen Verkehrsmittel nutzt wie zuvor (etwa 40 %). Etwa ein Drittel nutzt häufiger das Fahrrad (30 %) und ca. 18 % gehen mehr zu Fuß. Ein kleiner Anteil nutzt vermehrt das Auto (ca. 13 %) und keiner der Teilnehmenden nutzt seit der Pandemie vermehrt den ÖPNV.
Wie oben beschrieben ist das Ergebnis nicht repräsentativ, sondern gibt lediglich ein spontanes Stimmungsbild der Teilnehmenden wieder.



4. Vorstellung der Ziele

Herr Schubert (Büro IVAS) erläutert in einem zweiten Input die zentralen Zielfelder und Einzelziele, die in dem **Entwurf des Zielpapiers für den Masterplan Mobilität** bisher formuliert worden sind (s. Folien unter Downloads: „Analyse und Ziele, Präsentation vom 06.05.21“).

Nachfragen und Kommentare der Teilnehmenden sind im Downloadbereich zusammengefasst (s. „Nachfragen und Kommentare zum 1. Öffentlichkeitsforum vom 06.05.2021“).
Abschließend beziehen die Teilnehmenden Stellung dazu, **inwiefern sie selbst bereit sind, einen eigenen Beitrag zur Verkehrswende in Mannheim zu leisten**. Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmenden gibt an, schon jetzt überwiegend umweltfreundlich unterwegs zu sein. Knapp 35 % ist bereit mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Ein kleiner Anteil der Teilnehmenden würde ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern (ca. 4 %) oder kann dies noch nicht einschätzen (ca. 7 %).



5. Beteiligungskonzept Masterplan Mobilität

Herr Albrecht (vom Fachbereich 61 für Geoinformation und Stadtplanung) präsentiert den Teilnehmenden den **Aufbau des Beteiligungskonzepts für den „Masterplan Mobilität 2035“** (s. Folien unter Downloads: „Beteiligungsschritte, Präsentation vom 06.05.2021“ sowie ausführlich das „Beteiligungskonzept Masterplan Mobilität“). Es wird darauf hingewiesen, dass die geplanten Veranstaltungen an die jeweils gültigen Corona-Bestimmungen angepasst werden. Die entsprechenden Informationen werden auf dem Beteiligungsportal zur Verfügung gestellt (www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan).

Auch die Fragen zum Beteiligungskonzept sind im Dokument Nachfragen und Kommentare aufgeführt (s. „Nachfragen und Kommentare zum 1. Öffentlichkeitsforum vom 06.05.2021“).

6. Weiteres Vorgehen und Ausblick

Zum Abschluss weist Herr Glatthaar darauf hin, dass bei digitalen Veranstaltungsformaten in Zukunft vermehrt darauf geachtet wird, auch **barriereärmere Tools** zu nutzen. Zudem werden die zahlreichen, mitunter konstruktiven Anmerkungen und Hinweise der Teilnehmenden aus dem Chat im Nachgang der Veranstaltung aufgearbeitet und für die weiteren Erarbeitungsschritte berücksichtigt.

Herr Bürgermeister Eisenhauer **bedankt sich abschließend für die rege Beteiligung in der heutigen Veranstaltung**. Die Fülle der Teilnehmenden und die intensiven Diskussionen haben ihn sehr beeindruckt. Zudem dankt er den Referenten, Herrn Schubert und Herrn Ohm, für den fachlichen Input und Herrn Glatthaar für die Moderation. Er hebt außerdem das Engagement der Kolleg*innen aus dem Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung positiv hervor, die parallel zur Erarbeitung des Masterplans bereits konkrete Maßnahmen im Bereich der Mobilität auf den Weg gebracht haben.

Herr Eisenhauer weist darauf hin, dass Veränderung und Innovation in Mannheim in der Vergangenheit gut funktioniert haben. Deshalb ist er zuversichtlich, dass dies auch im Bereich der Mobilität gelingen wird. Er betont, dass **Veränderungen in der Mobilität jedoch nur gemeinsam erreicht werden können** und dass dafür auch Perspektivwechsel notwendig sind, um die Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmer*innen ausreichend zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund stellen die heutigen Diskussionen eine wertvolle Grundlage für die weiteren Schritte dar. Herr Eisenhauer hofft, dass (sofern es die Pandemielage erlaubt) in den zukünftigen Beteiligungsformaten auch ein persönlicher Austausch möglich sein wird. Er freut sich auf den weiteren Austausch und zählt auf die **Ideen und die Unterstützung aller, um die Mobilität in Mannheim voranzubringen**.

Protokoll: proloco und IVAS

Nachfragen und Kommentare aus dem Chat
- 1. Öffentlichkeitsforum Masterplan Mobilität 2035 vom 06.05.2021

Hinweis: Nachfolgend werden die im Chat während der Videokonferenz 1. Öffentlichkeitsforum zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 der Stadt Mannheim vorgenommenen Nachfragen und Kommentare gebündelt dargestellt. Einfache Fragen und Fragen zum Vorgehen werden direkt beantwortet, Kommentare werden nur nachrichtlich übernommen und sprachlich gekürzt.

A. Allgemeines

- Warum werden die Ziele nicht genauer quantifiziert?
  Antwort: Die Ziele sollen in der derzeitigen Phase noch nicht pauschal quantifiziert werden, sondern auf Basis von Wirkungsabschätzung und den sich daraus ergebenden kommunalen Handlungsmöglichkeiten. Dies wird bei der weiteren Konkretisierung im Laufe des Prozesses vorgenommen. Das Zielpapier soll jedoch bis zum Beschluss noch um eine Zusammenstellung von Indikatoren ergänzt werden, zu denen später Zielwerte formuliert werden können.
- Welche Quellen hat die dargestellte Datenanalyse?
  Antwort: bei allen Abbildungen sind in der Präsentation die Quellen jeweils angegeben.
- Zum Thema Teilen statt Besitzen: Welche Rolle spielen Free-Floating-Carsharing-Systeme im Masterplan? (z.B. werden diese in Berlin ab 2023 durch Sondernutzungsgebühren stark eingeschränkt)
  Antwort: In der derzeitigen Projektphase fand noch keine Verständigung auf Maßnahmenansätze statt. Die generelle Förderung eines Lebensstils, der vom Besitz eines eigenen Pkw unabhängig ist wird jedoch sicherlich Bestandteil der Maßnahmen sein. Mit welchen Bausteinen das gelingen kann, ist im weiteren Verfahren zu klären.
- Sind bei den dargestellten Wegen auch Familien erfasst (z.B. beim Weg zur Kita mit Eltern und Kind)?
  Antwort: Ja, bei den ausgewerteten SrV-Daten sind alle Wege erfasst.
- Die Veränderungsraten der Radverkehrsfrequenzen sind falsch berechnet: Der Radverkehr stagniert zwischen 2018 und 2020.
  Antwort: Die Radverkehrsdaten von Folie 11 der Analyse-Präsentation enthielten tatsächlich Inkonsistenzen in den Berechnungen. Im Jahr 2020 hat nach neuen Berechnungen das Radverkehrsaufkommen an den Zählstellen leicht abgenommen (Ausnahme 3. Quartal). Dies lässt sich jedoch maßgeblich durch die gesunkene Mobilität infolge der Corona-Pandemie erklären, denn in Phasen ohne größere Einschränkungen ist das Radverkehrsaufkommen gegenüber 2019 leicht gestiegen.

Kommentare:

- Für eine moderne, sich ständig wandelnde Stadt/ Stadtteile ist Mobilität innerhalb Mannheims unentbehrlich.
- Eine ganzheitliche Betrachtung der Ökobilanzen einzelner Verkehrsmittel ist wichtig, aber die Stadt als eigenes "Ökosystem" und die Auswirkungen auf das Stadtklima sind wichtiger.

- Tempolimits können viele der genannten Probleme abmildern und sollten eine große Rolle im Masterplan spielen.
  Tempo 30 reduziert nicht nur Lärm, sondern auch die Schwere von Unfallfolgen - und rettet Leben.
- Unabhängig vom Verkehrsmittel ist eine Verbesserung des Straßenbelags an vielen Stellen in der Stadt und den Stadtteilen erforderlich. Es sollten vorrangig auch gefährliche Stellen z.B. Verschwenkung des Radweges auf die Straße an engen Bereichen beseitigt werden.
- Zu klären ist auch die Optimierung der Thematik E-Scooter in Konkurrenz zu Rad- und Fußgängerverkehr. Großes Konflikt- und Unfallpotential der Verkehre besteht seit Jahren auf der Neckarauer Straße durch die hohe Frequenz aller Verkehrsarten und die vielen privaten Zufahrten zu Einkaufsmärkten und Alten- und Studentenheimen.
- Die Teilnehmenden **diskutieren kontrovers das Konzept einer autofreien/autoarmen Innenstadt** (Stärken, Schwächen, Potenziale, Probleme etc.)
- Sollte es nicht um die infrastrukturellen Bedürfnisse der Mannheimer*innen gehen und dann um das Suchen nach adäquaten Lösungen statt einfach die derzeit existierenden Strukturen zu analysieren und aufzuwerten. Mehr für das Fahrrad tun zu wollen ist doch kein fortschrittliches Konzept! Vielleicht sollten wir das Konzept Freiraum neu denken bevor wir einzelne Verkehrsmittel betrachten

U. Umweltqualitäten

- Welche Maßnahmen sind angedacht, um Kfz-Nutzer*innen in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu holen? Werden nur Pull- oder auch Push-Faktoren berücksichtigt?
  Antwort: Im Masterplan Mobilität werden sowohl Angebotsverbesserungen thematisiert als auch Einschränkungen vorgeschlagen.
- Das Wuppertalinstitut geht im Klimagutachten davon aus, dass die Ziele im Klimaschutz nur mit einer Verdoppelung des ÖPNV auf 30 % und Verdoppelung des Radverkehrs auf 34 % zu erreichen ist. Wie ist dies erreichbar? Grüne und CDU gehen im Koalitionsvertragsentwurf von einer Verkehrsreduktion durch Revitalisierung der Innenstadt und der Ortsteilzentren aus. Welche Auswirkungen hat dies auf das Verkehrsaufkommen?
  Antwort: Der Zeithorizont des Klimagutachtens bezieht sich auf das Jahr 2050. Der Anteil, der durch den Verkehrsbereich eingespart werden kann, muss insgesamt ins Verhältnis aller CO2-Emissionen gesetzt werden (solange das Steinkohle Großkraftwerk in Betrieb ist, wird im Verkehr ein geringerer Anteil bis 2035 eingespart werden können). Im derzeitigen Bearbeitungsstand kann noch keine gutachterlich qualifizierte Einschätzung erfolgen, welche ÖPNV-und Radverkehrs-Ziele erreichbar sind. Auch wird nicht alles auf lokaler Ebene lösbar sein (z.B. rechtliche Regelungen sowie Verantwortung von Bund und Land). Die Stadt Mannheim erarbeitet aktuell den Klimaschutzaktionsplan 2030.

Kommentare:

- Push-Faktoren: Die bloße Zurverfügungstellung von Infrastruktur (Radwege, besserer ÖPNV) oder Tarifinnovationen sind Pull-Faktoren, die nicht ausreichend sind. Man kommt nicht umhin, Ein- und Beschränkungen beim MIV durchzusetzen (Parkraumbewirtschaftung, autofreie Innenstadt) um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

- die zunehmende Hitzeproblematik fehlt
- Sind heutige Straßenstrukturen noch zeitgemäß? (Die Organisation des Verkehrs an neue Anforderungen anzupassen, würde auch einer inklusiven Stadtgestaltung entgegenkommen!)

S. Stadtraumqualitäten

- Parkraummanagement: Wo wird Parkraum in den Stadtteilen neu angesiedelt? Wie viel Parkplätze sollen in der Innenstadt künftig wegfallen und wie hoch ist die Auslastung der Parkhäuser?
  Antwort: Eine Erhebung von 2017 (Datenstand 2016) hat gezeigt, dass die Parkhäuser nicht ausgelastet sind. An den Samstagen als den Tagen mit der höchsten Nachfrage betrug die durchschnittliche Auslastung 65 %, was über 1.000 freien Plätzen entspricht. Folglich kann Parkraum in den öffentlichen Straßen der Innenstadt wegfallen, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gefährden.

Kommentare:

- Wichtig ist auch eine sichere Fortbewegung von Frauen zu jeder Tageszeit
- Die Aufenthaltsqualität wird als miserabel bezeichnet.
- Barrierearm/barrierefrei
  Blinde Personen oder Personen im Rollstuhl können keine Car- oder Radsharing-Angebote nutzen. Bisher wird die Barrierefreiheit nur für ÖPNV (Bus und Bahn) berücksichtigt, nicht aber bei anderen Verkehrsmitteln.
  Bei allen Entwicklungen sind auch körpereingeschränkte Personen zu berücksichtigen. Wie können Blinde bei geräuschlosen Fahrzeugen Straßen zukünftig gut und sicher überqueren?
  Die Thematik durchgängige Bordsteinabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Menschen hat Nachholbedarf.
  Hinweis: Gerade zur barrierefreien Erschließung der Stadt wird vor allem an Universitäten viel geforscht.
- Die Teilnehmenden **diskutieren kontrovers das Thema Parken/ ruhender Verkehr**
  “Eine stärkere Nutzung bestehender Parkhäuser (auch für Anwohner*innen) führt zu mehr freien Flächen (Entsiegelungspotentiale)“, „Parkverstöße werden zu wenig geahndet“,
  Es bedarf Parksysteme, die sowohl dem Bedürfnis der Abstellmöglichkeit von Autos, Fahrrädern, Rollern gerecht werden, wie der gefahrlosen Nutzung von Bürgersteigen.
- Mannheim ist immer noch sehr autozentriert. Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen und gute Radverkehrsbedingungen steigern die Attraktivität der Stadt und sind auch gut für die Wirtschaft

E. Erreichbarkeiten

- Wird das erwartete Bevölkerungswachstum von Mannheim im Masterplan Mobilität berücksichtigt? Wie wirkt sich dies auf Innenverdichtung und den PKW-Bestand aus?
  Antwort: Auf Basis der Bevölkerungsprognose und Abschätzungen zur Entwicklung von Gewerbegebieten und wichtigen verkehrserzeugenden Einrichtungen wird für die Region

Rhein-Neckar eine Verkehrsprognose errechnet. Bei dieser Prognose werden auch die beabsichtigten Entwicklungen bzgl. Innenverdichtung berücksichtigt, in dem Bevölkerungswachstum nicht in allen Stadtteilen gleichermaßen stattfindet.

- Gibt es Daten, wie viele Menschen in den einzelnen Stadtteilen wohnen (Quellverkehr) und wie viele Menschen welche Punkte in Mannheim mit welchen Verkehrsmitteln erreichen (Zielverkehr)?
  Antwort: Diese Daten werden derzeit im Rahmen der Erstellung des Verkehrsmodells für die Region Rhein-Neckar ermittelt und werden dem Bearbeitungsteam des Masterplan Mobilität zur Verfügung gestellt.
- Fragen zum fips-Shuttle:
  Antwort: Er soll die Lücken zwischen Stadtteilen schließen; kann per App oder telefonisch angefordert werden und wird über das ÖPNV Ticket mit einem Qualitätsaufschlag bargeldlos bezahlt; steuert seit Mai auch das Impfzentrum zeitlich auf max. ein halbes Jahr begrenzt unmittelbar aus den Teststadtteilen an.
- Warum sind Ziele wie die Reduktion des MIV, Verkehrsvermeidung und -umschichtung (Mobilitätswende) sowie Verminderung der Verkehrsflächen nur mittelbar zu erschließende Ziele bzw. weshalb werden sie nicht explizit benannt?
  Antwort: Die Reduktion des Kfz-Verkehrs, Verkehrsvermeidung und modale Verkehrsverlagerung sind keine Ziele, sondern Strategien zur Erreichung von Klimaschutzzielen, Zielen der Stadtraumaufwertung, Verbesserung Verkehrssicherheit etc. Das Ziel einer Minderung der Flächenversiegelung ist als Ziel A.1 Teil des Zielpapiers.
- Es wird bedauert, dass Initiativen wie das Green City Ticket nicht fortgesetzt, sondern frühzeitig beendet wurden. Gibt es Pläne für ähnliche Angebote?
  Antwort: Das sog. Green-City-Ticket war nur im Rahmen einer besonderen Bundesförderung mit sehr begrenzten Mitteln möglich, weswegen das Ticket auch vor Ende der Förderzeit eingestellt wurde. Die Bundesförderung ist nunmehr insgesamt beendet, ohne eine Förderung ist eine solche Preisgestaltung nicht möglich. Zudem hat der Versuch gezeigt, dass zwar mehr Menschen den ÖPNV nutzen, aber nicht in dem Maße, als durch einen Mengeneffekt der Einnahmeverlust ausgeglichen wurde. Zudem haben sich erhebliche Verlagerungen aus anderen Ticketarten gezeigt.

Kommentare:

- Wie sieht es mit einer App aus, mit der man das passende Verkehrsmittel wählen kann? (ähnlich wie in Karlsruhe)
  Hinweis: der vrn arbeitet derzeit an dieser App.
- Fahrradparkplätze wären sinnvoll, besonders am Hauptbahnhof, aber auch sonst; sichere Abstellmöglichkeit sollten auch in Wohnhäusern/Neubauten vorhanden sein; Vorschlag: Fahrradsatzung
- Der Mindestabstand Auto-Fahrrad ist bei neu gebauten Radwegen problematisch. Außerdem wird die Abstandseinhaltung nicht kontrolliert und bei Verstößen nicht geahndet.
- Hinweis: #besserRadfahren-Aktion des SWR. Hier sind viele Einträge zu Mannheim vorhanden. Direktlink hier: https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/swr-aktion-besser-radfahren-endet-100.html

- Die Kapazität des Hauptbahnhofes muss erhöht werden (z.B. Ausbau / Erneuerung des östlichen Gleisvorfelds). Die Personenzüge fahren mit ca. 40 km/h bis 60 km/h in den Hauptbahnhof ein, das kostet Zeit und vor allem Kapazität. Weitere S-Bahnhaltepunkte notwendig (deutliche Potenziale, um Pendler*innen zum Umsteigen zu bewegen)
- Das Straßenbahnnetz an sich ist sehr gut, aber manchmal besteht der Wunsch nach schnelleren Verbindungen, z. B. Werderstraße → Bonifatiuskirche: beim Umstieg an der Kunsthalle oft Zeitverlust.
  Straßenbahn 5 fährt schon mit 10min im maximal sinnvollen Takt. Bei leichter Verspätungen gibt heute schon eine „Straßenbahnperlenkette“, ohne drastischen Ausbau wird das nichts
- Es müssen mehr S-Bahn-Haltestellen errichtet werden (z.B. bei der Neckerauer Brücke) und die Verknüpfung der Straßenbahn (rnv) mit der S-Bahn (DB) muss deutlich besser werden (viele Potenziale erkennbar) → Ein S-Bahn-System muss jedoch auch akzeptable Reisezeiten realisieren können. Ein Halt am Neckarauer Übergang könnte viel zu hinderlich für die eigentlich vorgesehene Transportaufgabe sein.
- Individueller Kraftverkehr mit sich ändernden Antrieben in die und aus der Stadt heraus sollten möglichst komfortabel zugelassen werden; die Stadt muss leben; Durchfahrt durch die Innenstadt braucht niemand; Radverkehr sollte nicht gegen Kraftverkehr ausgespielt werden; die Führung von Radverbindungen in/durch die Stadt sollte sicher und, wo möglich, getrennt von Kraftverkehr erfolgen
- Der Verkehr in Mannheim sollte auch gesamtstädtische Projekte in den Blick nehmen: z.B. wird ein zentraler Betriebshof ein höheres "Wegeaufkommen" mit sich bringen sowohl für BürgerInnen wie auch für betroffene MitarbeiterInnen

W. Wirtschafts- und Güterverkehr

- Inwieweit wurde E-Commerce und der damit verbunden erhöhte Bedarf der Logistik in der Analyse berücksichtigt? Wo finden sich die Konzepte dazu?
  Antwort: Anforderungen des Lieferverkehrs werden im Rahmen der stadträumlichen Analyse bedeutender Straßenräume mit betrachtet. Der Masterplan Mobilität wird konzeptionelle Ansätze zum weiteren Umgang mit Lieferdiensten im urbanen Umfeld enthalten.
- Wie wird der Dialog mit den Händler*innen in der Innenstadt gestaltet? Wie wird Lebensqualität mit wirtschaftlichen Interessen abgewogen?
  Antwort: Vertreter von Einzelhandel und IHK sind am Runden Tisch beteiligt und bringen ihre Interessen direkt ein. Eine steigenden Aufenthaltsqualität hilft auch dem Einzelhandel.
- Mannheim ist beim Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr eines der größten Verkehrskreuze. Wie kann dies bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schien und Wasser genutzt werden?
  Antwort: das Potential ist (lt. Ergebnissen der Analyse) vorhanden und wird Thema bei der Maßnahmenkonzeption sein.

Kommentare:

- Mannheim braucht weiterhin ein gutes Straßennetz, da Mannheim auch Industriestandort ist.

- Straßen haben viele Schäden
- Der problematische Teil des Kfz-Verkehrs ist der kommerzielle LKW-Verkehr, da man in die Industriegebiete (z.B. Hafen) nur durch Teile der Stadt kommt. Das wird sich durch eine Verstärkung des ÖPNV und des Radverkehrs nicht ändern.
- Wichtig wäre eine sinnvolle Verkehrssteuerung, z.B. Rheinquerungen, die nicht nur über die Innenstadt erreichbar sind, Umgehungsstraßen, bessere Anbindung von Industriegebieten, Hafen raus aus der Stadt, damit er besser erreicht werden kann
- Wird "die Au" zwischen Käfertal - Süd und Feudenheim zumindest während der BUGA23 für den LKW-Verkehr gesperrt? (Dies würde evtl. helfen das mögliche Verkehrschaos bei erhöhtem Besucherverkehr zu verhindern)
  Hinweis: die BUGA-Gesellschaft arbeitet an einem Verkehrskonzept

Hinweise auf Defizite

- Stadtteile wie Straßenheim oder Kirschgartshausen sind nur schwer erreichbar, die Anbindung von einem Stadtteil in den anderen ist teilweise nur mit großen Umwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich
- Der Radwegbelag (Knochensteine) ist nicht günstig, glatter Belag wäre besser
- Die zentrale Anbindung zwischen Lindenhof / Glückstein für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zur Stadt reicht nicht aus. Die Tunnelstraße (Suezkanal) wird ab 2023 für mindestens 3 Jahre voll gesperrt.
- Das vorhandene Radwegenetz ist nicht fließend, es fehlt eine gute Anbindung der Stadteile zudem gibt es teilweise schlechte Ampelregelung für Radfahrer – der PKW hat immer noch Priorität

Fragen und Kommentare zum Beteiligungskonzept

- Gibt es auch crossmediale Angebote zwecks Zugänglichkeit für weniger digitale Gruppen?
  Antwort: Sobald es die Pandemie zulässt sollen die Formate der Bürgerbeteiligung auch wieder als Präsenzveranstaltungen durchgeführt werden.
- Wie wird man über die Stadtteilforen und Beteiligungsworkshops informiert?
  Antwort: über die Veranstaltungen wird über verschiedene Medien (Presse, den Newsletter der Stadt, Social Media) sowie über das Beteiligungsportal informiert: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- Wie wird der Mix für die Workshops zusammengestellt? Wie und von wem werden die „Personen aus der Stadtgesellschaft“ für die Workshops ausgewählt?
  Antwort: zu den Stadtteilforen können sich alle interessierten Personen anmelden. Es wird keine Auswahl getroffen, die Veranstaltungen sind für alle offen.
  In den Bürger-Workshops wird versucht, alle gesellschaftliche Gruppen bzw. einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zu erreichen (Altersgruppe etc.). Bis zu 40 zufällig ausgewählte Personen sollen so ab Herbst 2021 den Erarbeitungsprozess begleiten.
- Wieso gibt es den Entwurf erst 2023? Dann passiert zwei Jahre lang nichts?
  Antwort: Aufgrund von umfangreichen Datenanalysen und Modellrechnungen dauert der

Erarbeitungsprozess insgesamt 3 Jahre. Schon während der Erarbeitung werden natürlich weiterhin Maßnahmen im Mobilitätsbereich umgesetzt.

- Wieso finden einige Stadtteilveranstaltungen samstags statt?
  Antwort: alle Veranstaltungen sind zeitlich so gelegt, dass sie entweder spätnachmittags/abends oder am Samstag stattfinden, damit möglichst alle Personen daran teilnehmen können.
- Wo werden die Stadtteilforen stattfinden? Wird es ein Stadtteil-Forum Innenstadt/Jungsbusch geben?
  Antwort: Ob die Stadtteilforen als reale Treffen stattfinden oder aufgrund der Pandemie als Online-Veranstaltung wird spätestens Anfang Juni entschieden. Über die Veranstaltungsorte wird auf dem Beteiligungsportal informiert: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- Besteht die Möglichkeit, zeitnah eine interaktive Karte auf der Homepage des Beteiligungsportals zu hinterlegen, in der die Bürger*innen ihnen bekannte Problembereiche (Gefahrstellen, Probleme ruhender Verkehr, schlechter Straßenbelag, fehlende Bordsteinabsenkungen etc). und Optimierungsvorschläge direkt an der betreffenden Stelle eintragen können? (Das würde für das Projekt einen großen Mehrwert bringen und das Bewusstsein schärfen, dass man auch als Bürger*in mit einer kleinen Anregung zu einem großen Ziel viel beitragen kann)
  Antwort: Im Juni wird eine Online-Beteiligungsmöglichkeit eingerichtet, in der Probleme, Gefahrenstellen sowie auch gute Verkehrsverbindungen eingetragen werden können. Einzelne Mängel (z.B. schlechter Straßenzustand, Schlaglöcher) können jederzeit auf dem Mängelmelder der Stadt Mannheim eingetragen werden.