Ergebnisprotokoll Bürgerworkshop II Masterplan Mobilität der Stadt Mannheim vom 28. Oktober 2022

1. Begrüßung und Einführung

Zum zweiten Bürgerworkshop begrüßt Herr Ralf Eisenhauer, Bürgermeister für das Dezernat IV, alle Teilnehmenden herzlich. Er erläutert, was ein Masterplan Mobilität ist und welche Inhalte im Mittelpunkt stehen. Vor dem Hintergrund klimatischer Veränderungen wird dem Thema Mobilität eine hohe Bedeutung beigemessen. Aktuell wird mit dem Masterplan daher ein Gesamtkonzept für die Stadt Mannheim entwickelt, welches für die zukünftige Entwicklung handlungsleitend und auf die kommenden 15 bis 20 Jahre ausgerichtet ist. Im Masterplan Mobilität stehen dabei Themen, wie Vorstellungen von dem zukünftigen Verkehr, die Stärkung des Umweltverbundes, bestehende Defizite oder auch Maßnahmen zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs im Vordergrund. Dies bedeutet eine Umstellung für viele Bürger*innen, das Ziel ist es jedoch, zu vermitteln und über diese Themen zu diskutieren, um auch über die Mobilität die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Im Anschluss fragt Herr Glatthaar die Teilnehmenden, mit welchem Verkehrsmittel sie zur heutigen Veranstaltung gekommen sind: zu Fuß: 8; Rad: 16, ÖPNV: 14, Kfz: 1, Sonstige: 1

2. Einführungsvortrag

Herr Schubert stellt die Ergebnisse der bisherigen Analysen für die verschiedenen Verkehrsarten vor und nimmt eine Einordnung der Ausgangssituation in Mannheim mit verschiedenen anderen Städten vor. Er erläutert, welche Herausforderungen der Masterplan Mobilität zu bewältigen hat und welche Entwicklungsoptionen (Szenarien) durch die Gutachter berechnet werden sollen (s. Präsentation als Tischvorlage und im Anhang).

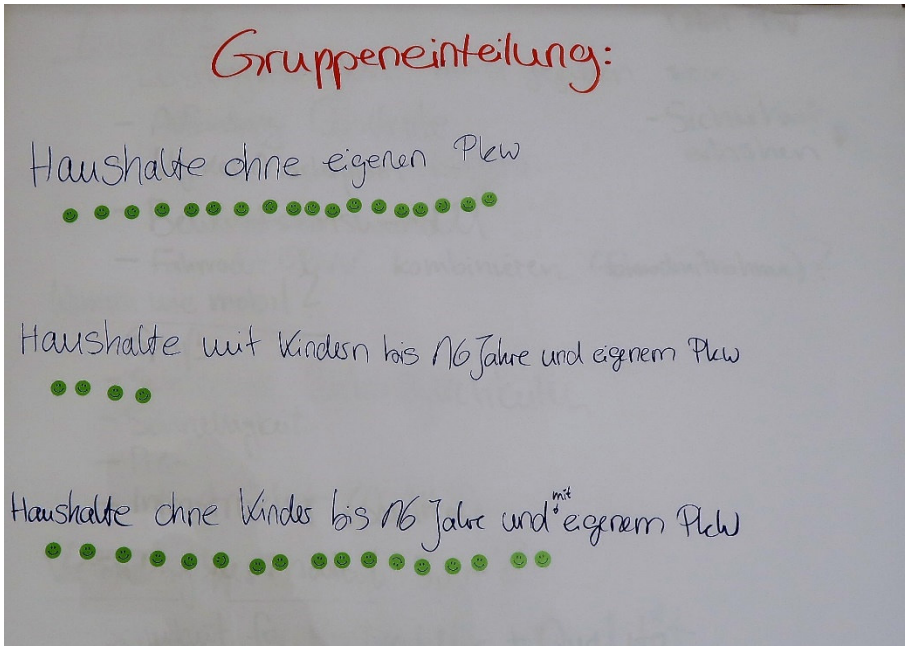
Nachfragen gibt es zu folgenden Bereichen:

- Radschnellwegstandard: Herr Schubert erläutert, dass es sich bei Radschnellwegen um eine relativ neue Form der Radverkehrsführung handelt, die das Radfahren auf längeren Strecken attraktiver machen soll. In Mannheim und der Region werden derzeit drei Radschnellwege geplant (Richtung Weinheim, Heidelberg und Schwetzingen). Die Wege sind breiter als normal und sollen deutlich weniger Wartezeiten an Kreuzungen beinhalten.
- Wie erfolgte die Auswahl der Teilnehmenden für den Bürgerworkshop?
  Herr Glatthaar erläutert, dass wie beim 1. Bürgerworkshop vor einem Jahr insgesamt 600 Bürger*innen der Stadt Mannheim nach bestimmten Merkmalen (Alter, Geschlecht, Migrationshintergrund etc.) ausgewählt und angeschrieben wurden. Davon haben sich über 50 Personen, also knapp 10 %, zurückgemeldet und sind zum heutigen 2. Bürgerworkshop gekommen.
- Welchen Einfluss haben die heutigen Ergebnisse?
  Die Ergebnisse fließen in den weiteren Erarbeitungsprozess ein und werden u.a. beim nächsten Runden Tisch vorgestellt und diskutiert. Die Einschätzungen und Bewertungen genauso wie die heute gesammelten Vorschläge werden ähnlich den anderen Beteiligungsveranstaltungen als Empfehlung der Bürgerschaft angesehen und, soweit möglich, in der weiteren Erarbeitung berücksichtigt.

3. Arbeitsgruppen

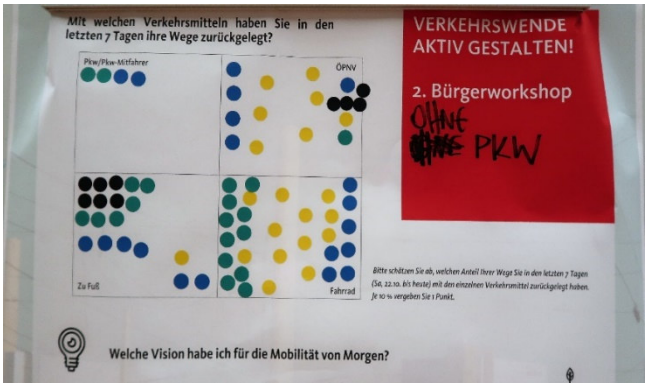
Die Gruppeneinteilung erfolgt anhand der Merkmale „Haushalte mit und ohne Kinder“ sowie Pkw-Besitz. In die erste Gruppe tragen sich Teilnehmende ohne eigenen Pkw im Haushalt ein, in die zweite Gruppe tragen sich Teilnehmende mit Kindern bis 16 Jahre und eigenem Pkw im Haushalt ein, in die dritte Gruppe tragen sich Teilnehmende ohne Kinder (bis 16 Jahre) und mit eigenem Pkw im Haushalt ein.

Aufgrund der ungleichen Verteilung der Teilnehmenden findet eine Aufteilung auf jeweils zwei Gruppen für „Haushalte mit Pkw“ und „Haushalte ohne Pkw“ statt.



Haushalte ohne PKW (Gruppe 1 & 2)





Die Haushalte, die über keinen eigenen PKW verfügen, nutzen heute bereits hauptsächlich den Umweltverbund. Die meisten Wege in den letzten sieben Tagen wurden relativ gleich verteilt sowohl zu Fuß, mit dem ÖPNV als auch mit dem Rad zurückgelegt. Die Teilnehmenden, die auf das Auto zurückgegriffen haben, gaben an, es für weit entfernte oder mit anderen Verkehrsmitteln schlecht erreichbare Ziele zu nutzen. Hierbei griffen sie entweder auf Car-Sharing zurück oder wurden von Freunden/Familie mit den Pkw mitgenommen.

Im weiteren Verlauf wurde die eigene Mobilität weiter analysiert und gemeinsam überlegt, welchen Beitrag die Teilnehmenden selbst leisten können, um ihre Mobilität (noch) nachhaltiger zu gestalten. Folgende Punkte wurden angebracht:

- Die maßgebenden Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl sind für die Teilnehmenden Zeit sowie Kosten, es wurden teilweise auch finanzielle Gründe für den Verzicht aufs Auto genannt.
- Weiterhin wurde angebracht, dass viele der Teilnehmenden bspw. Spaß am Radfahren haben und damit auch einen positiven Beitrag zu ihrem eigenen Wohlergehen und ihrer Gesundheit beitragen können.
- Gleichzeitig trügen bspw. schlechte Parkmöglichkeiten vor allem in innenstadtnahen Quartieren dazu bei, dass sie kein Auto im Haushalt haben bzw. den Pkw nur ungern nutzen.
- Da die Teilnehmenden aktuell keinen eigenen Pkw besitzen, tragen sie ihrer Auffassung nach bereits zu einer Verkehrswende bei. Die Teilnehmenden können sich darüber hinaus jedoch nicht vorstellen, ihre Mobilität – und hier vor allem die Anzahl der Wege – zu reduzieren und sich dadurch einzuschränken.

Im weiteren Verlauf wurde diskutiert, welche Voraussetzungen notwendig sind, um noch mehr Bürger*innen für eine Veränderung ihres Mobilitätsverhalten zu begeistern. Hierbei wurden folgende wesentliche Punkte angebracht:

- Die Sicherheit für den Radverkehr müsse dringend verbessert werden. Hierbei solle die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur deutlich erhöht werden. Zudem müsse auch das Fahrradparken bspw. am Arbeitsplatz oder auch in mehrgeschossigen Wohnanlagen deutlich ausgebaut und verbessert werden.
- Der ÖPNV solle weiter verbessert werden. Hervorgehoben wurden hier vor allem Kapazitätserweiterungen, ein Angebotsausbau sowie die Schließung von Angebotslücken (u.a. besseres Angebot zu Tagesrandzeiten), die Verbesserung der Zuverlässigkeit sowie eine Erhöhung des Komfortniveaus. Auch das Image des ÖPNV spielt eine Rolle, hier wurden als gutes Beispiel die Schweiz genannt.
- Generell sind die Teilnehmenden allerdings auch der Meinung, dass die regulatorischen Restriktionen gegenüber dem MIV verstärkt werden müssen. Als einen Ansatz wurde hierbei eine stärkere Preispolitik angebracht. Im Gegenzug wurde befürchtet, dass das Auto dadurch weiter Luxus- & Prestige-Objekt für Wohlhabende wird.
- Car-Sharing soll weiter – vor allem auch in den innenstadtentfernteren Stadtteilen – ausgebaut werden. Hierbei soll auch der Zugang deutlich vereinfacht werden, um eine größere Zielgruppe anzusprechen. Nicht allen ist das Angebot heute bekannt.
- Zur Erreichung einer möglichst zeitnahen Antriebswende wurde gefordert, dass die E-Mobilität sowie E-Bikes weiter gefördert werden, diese ist heute für einige zu teuer.
- Als wichtigen Punkt wurde auch eine deutlich bessere Kommunikation im öffentlichen Diskurs sowie innerhalb öffentlicher Institutionen angebracht. So solle Verkehrserziehung in der Schule eine wichtigere Rolle spielen. Zudem sollen auch Kommunikationsangebote für bestimmte Zielgruppen, wie bspw. Rentner*innen oder Zugezogene, umgesetzt werden.
- Abgesehen von all den baulichen und übergeordneten Maßnahmen führten die Teilnehmenden auch an, dass jeder und jede eine persönliche Überzeugungsarbeit leisten solle und müsse, um deutlich mehr Menschen für eine Mobilitätswende zu begeistern.

Anschließend wurden die Teilnehmenden befragt, welche Vision sie von der Mobilität von morgen hätten. Hierbei wurden folgende Punkte angebracht:

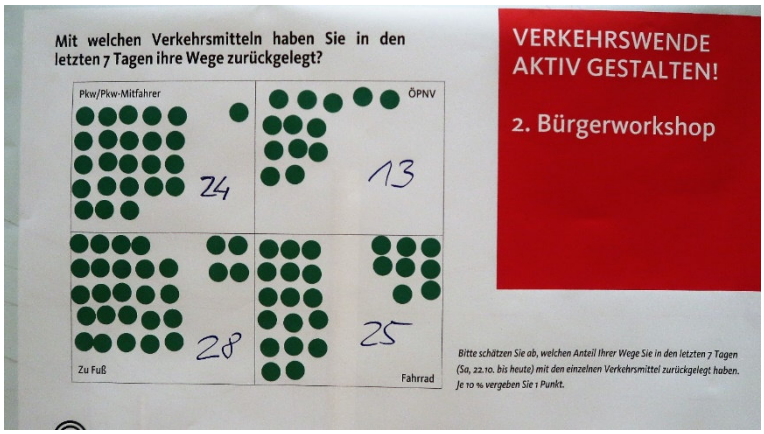
- Für die Teilnehmenden sollte auch in Zukunft die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur eine hohe Priorität haben. So muss sichergestellt werden, dass auch in Zukunft die Mannheimer Innenstadt für alle Menschen erreichbar bleibt.
- Der öffentliche Raum innerhalb der „Quadrate“ soll weiter aufgewertet werden, beispielsweise durch die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität und Begrünung. Zugleich soll die Innenstadt deutlich „autoärmer“ werden.
- Die Herstellung einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden wurde angebracht mit dem Fokus einer gerechten Aufteilung der Straßenverkehrsflächen.
- Das Auto soll kein „Statussymbol“ mehr sein und auch soll die Anzahl der „Autoposer“ abnehmen. Es wird sich ein Bewusstseinswandel der Bürger*innen gewünscht, die auch bereit sind, den Weg des Masterplans Mobilität mitzugehen.

Ein gutes, sicheres und von allen Altersgruppen befahrbares Radverkehrsnetz soll neben einem gut ausgebauten ÖPNV das Rückgrat des Mannheimer Stadtverkehrs bilden. Der ÖPNV soll deutlich moderner werden. Barrierefreie Fahrzeuge mit mehr Multifunktionsflächen, die auch die Mitnahme von Fahrrädern deutlich verbessern, sind wünschenswert.





Haushalt mit PKW (Gruppe 3)



Im Gegensatz zu den Gruppen ohne Pkw-Besitz fällt schnell auf, dass die Gruppenmitglieder ihre täglichen Wege deutlich häufiger auch mit dem Auto zurücklegen. Gleichzeitig zeigt sich in beiden Gruppen ein – im Vergleich mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung – eher unterdurchschnittlicher Anteil der Pkw-Wege.

Befragt nach ihrer Vision für die Mobilität der Zukunft für Mannheim erläutern die Teilnehmenden die folgenden Punkte:

- Radverkehr sollte eine deutlich größere Rolle spielen als heute. Dafür wird bessere Infrastruktur in allen Bereichen benötigt (Wege, Abstellanlagen etc.).
- Das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden und die gegenseitige Rücksichtnahme/das gegenseitige Verständnis muss wieder besser werden. Diese Dinge sollten dringend wieder gelehrt werden. Die aktuell gültigen Regeln werden dabei grundsätzlich als ausreichend beschrieben, ihre Einhaltung sollte aber stärker kontrolliert werden.
- Der öffentliche Raum soll weniger stark durch parkende Fahrzeuge dominiert werden. Es sollten stattdessen stadtverträglichere Angebote im öffentlichen Raum geschaffen werden. Teilnehmende berichten aber auch von Problemen der Parknachfrageverdrängung, wenn in hoch belasteten Bereichen Stellplätze reduziert werden. Hier sollte überlegt werden, eher Stellplätze zu zentralisieren und Stellplätze nicht ohne Alternativen zu reduzieren.
- Die Diskussion um verfügbaren Raum für Stellplätze führt zu der Feststellung, die von allen Teilnehmenden geteilt wird, dass jede Person, die zukünftig mit dem Auto fahren muss, dies auch weiterhin können soll.
- Dabei soll jedoch stärker eine Kostenwahrheit hergestellt werden. Die Kosten, die v.a. der Pkw-Verkehr für die Stadtgesellschaft verursacht, sollen transparent gemacht und berücksichtigt werden.
- Die Teilnehmenden der Diskussionsgruppe wünschen sich, dass der Fokus auf Anreizsysteme zur Nutzung nachhaltiger Mobilität gesetzt wird, anstelle mit Verboten oder Einschränkungen zu arbeiten.

Im zweiten Teil der Diskussion ging es um die Gründe für die Nutzung des eigenen Pkws und welche Voraussetzungen geschaffen werden müssten, um auf Fahrten mit dem Pkw zu verzichten:

- Die Zuverlässigkeit der Alternativen müsste sichergestellt sein. Zu Autofahrten gab es teilweise keine Alternative, da der ÖPNV ausgefallen ist.
- Die Funktionsfähigkeit der bestehenden nachhaltigen Angebote wurde teilweise kritisiert (Qualität der Radverkehrsanlagen, Ausfälle im ÖPNV)
- Erreichbarkeit abgelegener Ziele mit dem Umweltverbund muss verbessert werden
- Das Auto wurde oft als günstiger wahrgenommen, es müsste also der ökonomische Druck erhöht werden. V.a. für Familien sind ÖPNV-Fahrten gefühlt schnell sehr viel teurer als eine Fahrt mit dem Pkw.
- Der Zugang zum ÖPNV auf Ticket-/bzw. Tarifseite sollte noch weiter vereinfacht werden (Bestpreistickets o.ä.). Einfache und günstige Angebote wie das 9-Euro-Ticket hatten es allen ermöglicht, den ÖPNV-Zugang stets als preisgünstige Alternative vorzuhalten.
- Einige der Teilnehmenden berichteten, dass sie sich in ihrem Pkw einfach sicherer fühlten, da sie im öffentlichen Raum öfter Angsträume erleben.
- Für Wege, bei denen man mehr Gepäck bei sich hat, wünschten sich einige der Teilnehmenden Schließfächer in der Innenstadt, damit sie eher auf ein Auto verzichten können.
- Einige der Teilnehmenden wünschten sich die Ausweitung des Fips-Bus-Angebotes, sodass man sich damit auch zwischen Stadtteilen befördern lassen kann. Es wurde deutlich gemacht, dass das aufgrund der Konkurrenzsituation zum Taxi aus rechtlichen Gründen heute nicht umsetzbar ist und eine zu weitgehende Individualisierung des öffentlichen Verkehrs - auch verkehrsplanerisch - nicht zwangsläufig zu begrüßen ist.
- Als Fazit hat die Gruppe ausgeführt, dass die nachhaltigen Alternativen letztlich genauso einfach, frei und flexibel nutzbar sein müssten wie das Auto, damit sie stärker genutzt werden.



Haushalt mit PKW (Gruppe 4)



In dieser Gruppe werden die meisten Wege anteilig mit dem Pkw zurückgelegt, gefolgt von Fahrradfahren und Zufußgehen; Der ÖPNV wird nur zu einem vergleichsweise geringen Anteil genutzt.

Die Vision für die Mobilität der Zukunft wird zusammen mit Verbesserungsvorschlägen diskutiert:

- Prioritätenverschiebung: Insgesamt sollen die Prioritäten im Verkehr deutlich in Richtung Klimaschutz bzw. das Szenario Klimaschutz Plus verschoben werden. Dies ist notwendig, um die gesteckten Ziele (u.a. CO_2-Einsparung) zu erreichen.
- Radverkehr: Insgesamt sollte der Radverkehr deutlich attraktiver werden. Darunter fallen ein stärkerer Ausbau (mehr Haupt-Radrouten), verbesserte Infrastrukturen (Radabstellanlagen), Sanierung vorhandener Wege, verbesserte Radmitnahme im ÖPNV sowie eine gute Beschilderung. Frau Kempe erläutert, dass das Thema Beschilderung in Bearbeitung ist und vor der Umsetzung steht.
- Verleihsysteme: Auch mehr und bessere Verleihsysteme für Rad und Lastenrad sollen angeboten werden.
- ÖPNV: Die Zuverlässigkeit des ÖPNV muss deutlich verbessert werden (z.B. ausgefallene Fahrten oder deutliche Einschränkungen durch Baustellen). Im Zusammenhang mit der BuGa im Jahr 2023 werden noch stärkere Ausfälle befürchtet.
- Auch die Einführung von Expresslinien soll für eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Hauptpunkten sowie eine höhere Attraktivität des ÖPNV (und damit stärkere Konkurrenz zum Pkw) geprüft bzw. vorgenommen werden.
- ÖPNV-Takt: Die Tagfrequenz soll auch in den äußeren Stadtteilen auf 10-Minuten (tagsüber) erhöht werden, damit die ÖPNV-Angebote attraktiver werden. Außerdem wurde eine Ausweitung der Bedienung insgesamt angeregt, z.B. ein 1-Stunden-Takt über 24 h.
- ÖPNV-Tarif: Ähnlich dem Tarifsystem in den Niederlanden oder dem 9-Euro-Ticket sollte ein einheitlicher ÖPNV-Tarif in Deutschland eingerichtet werden.
- ÖPNV-App: Der gesamte ÖPNV soll möglichst über eine App such- und buchbar werden. Die heute vorhandenen Apps haben häufig Lücken und sind nicht gut nutzbar.
- ÖPNV-Preise: Die ÖPNV-Preise werden teilweise als zu hoch empfunden, insbesondere wenn mehrere Personen den ÖPNV nutzen. Hier sollten attraktivere Gruppen/Familienangebote eingerichtet werden.

- Ausbau Park&Ride (P&R): Am Beispiel der Augustaanlage wird der Ausbau von P&R diskutiert, verbunden mit einer attraktiven ÖPNV-Anbindung, ggf. in Form eines E-Shuttles, in die Innenstadt. Für P&R können bzw. sollen Parkgebühren erhoben werden, die zur Finanzierung des ÖPNV verwendet werden sollen.

Im zweiten Teil der Diskussion ging es darum, wie das eigene Verkehrsverhalten weg von einer Pkw-Nutzung und hin zur Nutzung des Umweltverbundes erreicht werden kann und welche zusätzlichen Maßnahmen bzw. Einschränkungen vorstellbar sind:

- Angebotsverbesserung: Insgesamt sollte das Angebot von ÖPNV und Radverkehr deutlich verbessert/ausgebaut werden. Dies wurde als Hauptstrategie für einen Umstieg vom Pkw zum ÖPNV angegeben.
- Zusätzlich gibt es einzelne Verbindungen ins Umland oder auch vom Umland in die äußeren Stadtteile, die vom ÖPNV nicht ausreichend gut und komfortabel angebunden sind.
- Ruhender Verkehr: In den stark durch parkende Autos belasteten öffentlichen Räumen ist die Einrichtung von Quartiersgaragen vorstellbar. Das Be- und Entladen vor der eigenen Haustür sollte aber beibehalten werden.
- Einführung von Tempo-30-Zonen und Wegnahme von Fahrspuren: Dies ist ergänzend zu den Angebotsverbesserungen grundsätzlich vorstellbar und wohl notwendig, um die Verbesserungen umzusetzen und die gesteckten Ziele zu erreichen. Jedoch stehen an erster Stelle die Angebotsverbesserungen.
- Autofreie Innenstadt: Auch dies ist perspektivisch vorstellbar, jedoch muss die Erreichbarkeit für die Bewohner*innen (Be- und Entladen) genauso wie z.B. für Lieferverkehre oder Handwerksbetriebe erhalten bleiben.



4. Vorstellung der Ergebnisse

1. Haushalte ohne Pkw (Schlagmüller)

In dieser Gruppe nutzt fast keiner der Teilnehmenden einen Pkw. Es wird sich hauptsächlich mit der Frage beschäftigt, wie der Verkehr zukünftig gestaltet sein sollte. Die Verkehrswende ist allen Gruppenmitgliedern wichtig und der zukünftige Verkehr muss leistungsfähig gestaltet sein. Ein Bewusstseinswandel zu dem Thema wird als wichtig erachtet, welcher u.a. durch die positive Darstellung der Verkehrswende erreicht werden kann. So können bspw. neue Orte entdeckt werden, wenn statt dem Auto das Fahrrad genutzt wird. Auch könnte mit Restriktionen für Autofahrer*innen gearbeitet werden, bspw. durch fehlende Parkmöglichkeiten.

Insgesamt ist die Änderung des Modal Split wichtig. Dafür sollten einerseits Sicherheit und Qualität für Fahrradfahrer*innen sowie verbesserte Kombinationsmöglichkeiten von Fuß- und Radverkehr im Vordergrund stehen. Andererseits ist eine „Verkehrserziehung“ notwendig: Es sollte bereits in der Schule kommuniziert werden, dass selten die Notwendigkeit zur Nutzung eines Pkw besteht.

2. Haushalte ohne Pkw (Lohr)

Die Teilnehmenden dieser Gruppe nutzen hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel bzw. gehen zu Fuß. Ein Pkw wird teilweise zum Einkaufen und zu Freizeitzwecken genutzt. Die Visionen der Teilnehmenden für den zukünftigen Verkehr beinhalten ein gut ausgebautes sowie optimiertes Radverkehrsnetz und sehen dieses als Grundlage für die Verkehrswende. Der ÖPNV muss zuverlässig sein und bspw. eine hohe Taktung aufweisen. Dies trägt zur Attraktivitätssteigerung und damit zu einem besseren Image des ÖPNV bei. Ebenso sollte der Zugang zu Sharing-Möglichkeiten und neuen Mobilitätsformen vereinfacht werden. Zudem wird ein notwendiger Bewusstseinswandel betont, sodass das Auto zukünftig kein Statussymbol mehr darstellt.

Bezogen auf die Frage, was jede*r Einzelne beitragen kann, wird genannt, dass Angebote des ÖPNV genutzt werden sollen, obwohl diese teilweise noch nicht attraktiv genug sind, damit eine hohe Nachfrage generiert wird und der Ausbau damit vorgebracht wird. Es wird jedoch angemerkt, dass die Teilnehmenden bereits stark auf das eigene Verkehrsverhalten achten und zusätzliche Änderungen kaum möglich sind.

3. Haushalte mit Pkw und Kindern bis 16 Jahre (Schubert)

In den Haushalten der Teilnehmenden dieser Arbeitsgruppe sind zwar Pkws vorhanden, jedoch besteht insgesamt der Wunsch nach mehr und vor allem optimiertem Radverkehr. Die Visionen der Teilnehmenden für den zukünftigen Radverkehr beinhalten höhere Sicherheit für Fahrradfahrer*innen, Installation von Abstellanlagen sowie insgesamt ein verbessertes Gemeinschaftsgefühl, in dessen Rahmen vor allem verstärkt Rücksicht aufeinander im Straßenverkehr genommen wird. Zudem sollte der öffentliche Raum deutlich weniger auf Autos ausgerichtet sein. Personen, die auf einen eigenen Pkw angewiesen sind, sollen jedoch weiterhin die Möglichkeit haben, diesen zu nutzen.

Auf die Frage, was passieren muss, damit der Pkw weniger genutzt wird, wird angegeben, dass die Alternativen deutlich attraktiver gestaltet werden müssen. So sollten die Fahrzeiten sowie Taktung des ÖPNV zuverlässiger sein und es muss kostengünstigere Angebote geben. Weiterhin wird der Ausbau von Park&Ride-Anlagen genannt. Ein wichtiger Punkt ist zudem die Reduzierung bzw. Abschaffung von Angsträumen, damit öffentliche Verkehrsmittel sowie Fuß- und Radverkehr häufiger genutzt werden. Der Pkw wird in dem Zuge noch als „Sicherheitsraum“ betrachtet.

4. Haushalte mit Pkw und älteren Kindern/ohne Kinder (Glatthaar)

Für die Teilnehmenden dieser Gruppe ist die Zuverlässigkeit des ÖPNV ein wichtiger Aspekt. Daran mangelt es aktuell noch, bspw. durch Einschränkungen durch Baustellen oder schlechte Angebote, v.a. an Ortsrändern. Die Nutzung von Fahrrädern wird zudem durch nicht durchgängige Fahrradwege sowie fehlende Beschilderung gehemmt.

Für den zukünftigen Verkehr und die Verkehrswende können sich die Teilnehmenden die Wegnahme einer Fahrspur für Pkw vorstellen sowie Tempo 30 innerhalb der Stadt. Außerdem ist eine autofreie Innenstadt denkbar, wobei Ausnahmen für Lieferverkehr sowie Handwerk bestehen müssten. Parkmöglichkeiten könnten durch Quartiersgaragen geschaffen werden. Bezogen auf den ÖPNV muss eine deutliche Angebotsverbesserung stattfinden: Die Taktung öffentlicher Verkehrsmittel sollte in der Stadt sowie an den Ortsrändern engmaschiger sein (10-Minuten-Takt). Insgesamt ist ein preisgünstiger ÖPNV notwendig und die Fahrradmitnahme sollte ermöglicht bzw. vereinfacht werden. Zudem sollten Park&Ride-Anlagen ausgebaut werden. Bezogen auf den Radverkehr muss eine deutliche Qualitätsverbesserung des Wegenetzes sowie der Beschilderung erfolgen, um die Nutzung des Fahrrads attraktiver zu gestalten.

5. Ausblick

In einem abschließenden Ausblick bedankt sich Frau Kleemann bei den Teilnehmenden des Bürgerworkshops für ihr Engagement und die vielen interessanten Diskussionen. Als ein Ergebnis des heutigen Workshops hebt Frau Kleemann v.a. die weichen Faktoren hervor, welche für die Teilnehmenden von Bedeutung sind und in diesem Workshop herausgearbeitet wurden: Image des ÖPNV, Zugänglichkeit, Gemütlichkeit, Informationen etc. Im weiteren Verlauf des Prozesses wird in den Stadtteilforen gearbeitet, in denen sich die Bürger*innen auch weiterhin einbringen können. Diese werden im Frühjahr 2023 stattfinden.

Protokoll: proloco, IVAS, VCDB, orange edge