



STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Neckarstadt
am 26.06.2021

IVAS VCDB orangeedge proloco









1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfelder und Einzelziele

Städtisches Leitbild

UN-Nachhaltig-keitsziele

Bundesziele

Landesziele



Zielfelder		Einzelziele
Allgemeines	A.1	Effiziente Nutzung der Ressourcen (Finanzen, Fläche etc.)
	A.2	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel („Vision Zero“)
	A.3	Förderung und Umsetzung verkehrlicher Innovationen und moderner Mobilität zur Steigerung der Nachhaltigkeit
Umwelt-qualitäten	U.1	Einhaltung der EU-Luftreinhalteziele, v.a. NOx- und Feinstaubgrenzwerte
	U.2	Erhebliche Minderung des CO2-Ausstoßes im Stadtverkehr als Zwischenziel auf dem Weg zu Klimaneutralität
	U.3	Reduktion von Lärmbetroffenheiten
	U.4	Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels
Stadtraum-qualitäten	S.1	Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten in Straßenräumen
	S.2	Gewährleistung der sozialen Sicherheit
	S.3	Schaffung von Infrastruktur, die selbstständige Mobilität für alle absichert (Barrierefreiheit, Generationengerechtigkeit etc.)
	S.4	Schaffung attraktiver Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr
Erreichbar-keiten	E.1	Sicherung der oberzentralen Funktion durch gute regionale/ (inter-)nationale Erreichbarkeit
	E.2	Förderung der „Stadt/Region der kurzen Wege“ (verkehrliche Vernetzung und räumliche Angebotsvielfalt)
	E.3	Förderung guter Erreichbarkeiten der Innenstadt sowie der Stadtteilzentren für alle Verkehrsmittel sowie alle Bevölkerungsgruppen
	E.4	Bereitstellung und Bewirtschaftung von - an Nachhaltigkeitszielen ausgerichteten – Parkraumangeboten für Kfz und Fahrräder
	E.5	Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes
Wirtschafts- und Güterverkehr	W.1	Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung wichtiger Betriebsstätten und Güterzentren (z.B. Hafen)
	W.2	Verstärkte Nutzung der Chancen der Tri-Modalität (Straße, Schiene, Wasserstraße)
	W.3	Stärkung eines umfeldverträglichen Güter- und Wirtschaftsverkehrs im urbanen Umfeld

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Allgemeines

A.1 Effiziente Nutzung der Ressourcen (Finanzen, Fläche etc.)



Erhalt vor Neubau



Flächenversiegelung reduzieren



Kosten-Nutzen Unterhalt

A.2 Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer („Vision Zero“)





Abbau Unfallhäufungen



Verkehrsüberwachung Öffentlichkeitsarbeit

A.3 Förderung und Umsetzung verkehrlicher Innovationen und moderner Mobilität zur Steigerung der Nachhaltigkeit





Teilen statt Besitzen



Vernetzte Zahl- und Zugangs-systeme



Innovation soll Nachhaltigkeit fördern

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Umweltqualitäten

U.1 Einhaltung der EU-Luftreinhalteziele, v.a. NO_x- und Feinstaubgrenzwerte



Emissionsfreie Mobilität

U.2 Erhebliche Minderung des CO2-Ausstoßes im Stadtverkehr als Zwischenziel auf dem Weg zu Klimaneutralität

-40 % (+X?)
CO_2 bis 2030

Klimaschutz-aktionsplan



Förderung Umweltverbund



Nachhaltige Antriebs-systeme



City-Logistik

U.3 Reduktion von Lärmbetroffenheiten

Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich abwickeln



Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

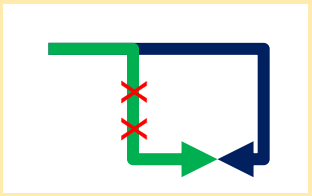
U.4 Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels



Begrünung öffentl. Räume



Infrastruktur-monitoring Anpassung Bauweisen



Resilienz und Redundanz der Wegenetze

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Stadtraumqualitäten

S.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten in Straßenräumen



Hoher Gestaltungs-anspruch



Reduktion Zäsurwirkung Verkehrsachsen



Gerechte Flächennutzung

S.2 Gewährleistung der sozialen Sicherheit

Attraktivitätssteigerung – Belebung – soziale Sicherheit

S.3 Schaffung von Infrastruktur, die selbstständige Mobilität für alle absichert (Barrierefreiheit, Generationengerechtigkeit etc.)



Barriere-freiheit



Kindergerechte Infrastruktur

S.4 Schaffung attraktiver Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr



Rad- und Gehwegangebot und -dimensionierung



Abbau Barrieren



Fahrradparken

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Erreichbarkeiten

E.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch gute regionale/ (inter-)nationale Erreichbarkeit

Erhalt Wirtschaftsverkehrsnetze Stärkung reg. Radverkehr und ÖPNV

E.2 Förderung der „Stadt/Region der kurzen Wege“ (verkehrliche Vernetzung und räumliche Angebotsvielfalt)

Durchwegungen Nutzungsdurchmischung Nahmobilität Senkung Verkehrsleistung Polyzentralität

E.3 Förderung guter Erreichbarkeiten wichtiger Einrichtungen sowie aller Stadtquartiere für alle Verkehrsmittel und alle Bevölkerungsgruppen

Erreichbarkeit vor Leistungsfähigkeit Weiterentwicklung Netze Zugangswege

E.4 Bereitstellung und Bewirtschaftung von – an Nachhaltigkeitszielen ausgerichteten – Parkraumangeboten für Kfz und Fahrräder

Parkraumangebot wo gestalterisch vertretbar Parkraumbewirtschaftung Autoarme Quartiere Fahrradparken

E.5 Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes



Abbau Behinderungen und Kapazitätsengpässe



Weiterentwicklung ÖPNV-Netz und Vernetzung



ÖPNV-affine Siedlungs-entwicklung

1. Verkehrliche Ziele für Mannheim – Zielfeld Wirtschafts- und Güterverkehr

W.1 Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung wichtiger Betriebsstätten und Güterzentren (z.B. Hafen)

Erhalt Erreichbarkeit Gewerbe- und Logistikstandorte



Bündelung Wirtschaftsverkehr auf Vorrangnetz



Angebote für Berufspendler

W.2 Verstärkte Nutzung der Chancen der Tri-Modalität (Straße, Schiene, Wasserstraße)



Intermodale Verknüpfungen erhalten und stärken



Intermodale Verknüpfungen erhalten und stärken

W.3 Stärkung eines umfeldverträglichen Güter- und Wirtschaftsverkehr im urbanen Umfeld

Optimierung Routen- und Verkehrsmittelwahl



City-Logistik

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

- Zielpapier steht im Portal der Onlinebeteiligung zur öffentlichen Diskussion bis Ende Juni 2021

  www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

- Einarbeiten der Anmerkungen aus Öffentlichkeitsbeteiligung und Rundem Tisch und Vorlage zum Beschluss im Ausschuss für Technik und Umwelt im September 2021

- Bis dahin auch Zusammenstellung einer Liste von Indikatoren für eine spätere Quantifizierung des Ausgangswertes und Zielwertes wo möglich









1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt

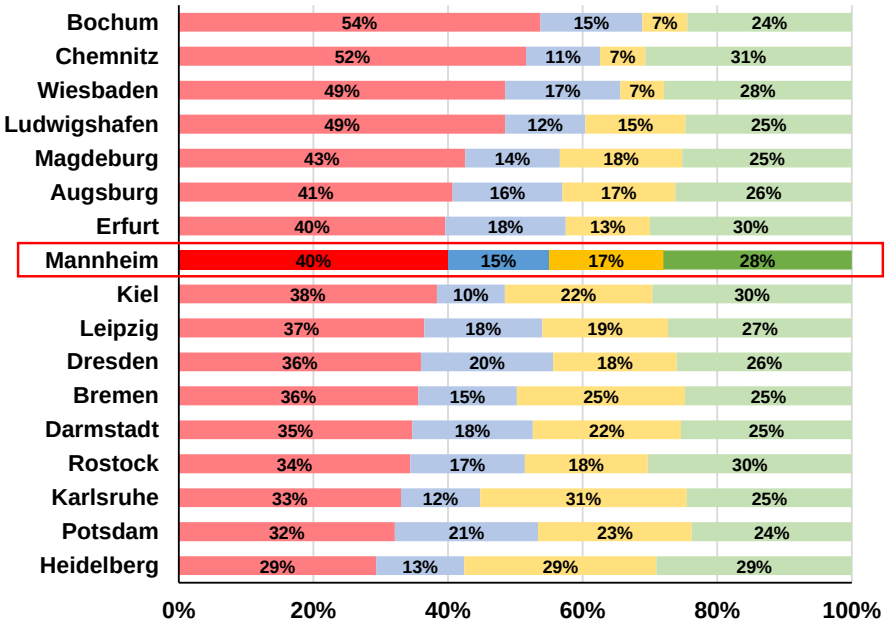
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Übersicht

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

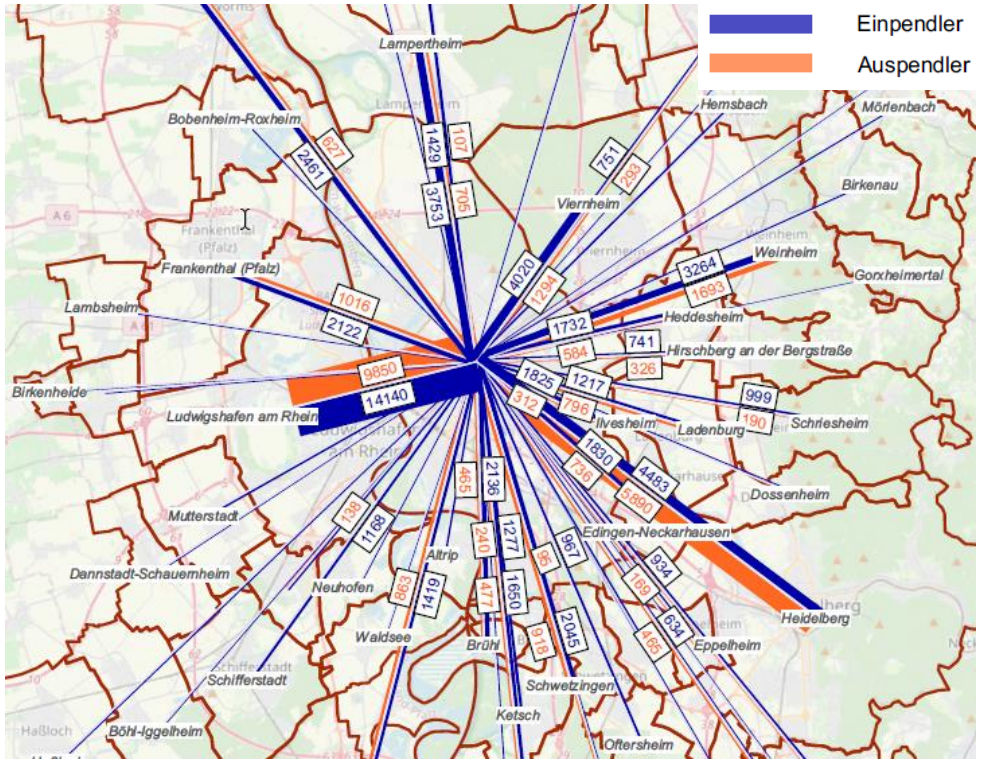


2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Verkehrsmittelwahl im Bundesvergleich, Pendler

- Nutzung aller Verkehrsmittel durchschnittlich im deutschen Vergleich
- Im Vergleich der Großstädte mit räumlicher Nähe zu Mannheim (Ludwigshafen, Darmstadt, Karlsruhe, Heidelberg) zeigt sich jedoch ein eher höherer Kfz-Verkehrsanteil
- Zeitreihenbetrachtungen zeigen, dass Kfz-Verkehr auf den Wegen zur Innenstadt abnimmt und im gesamten Stadtgebiet tendenziell gleichbleibend ist



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

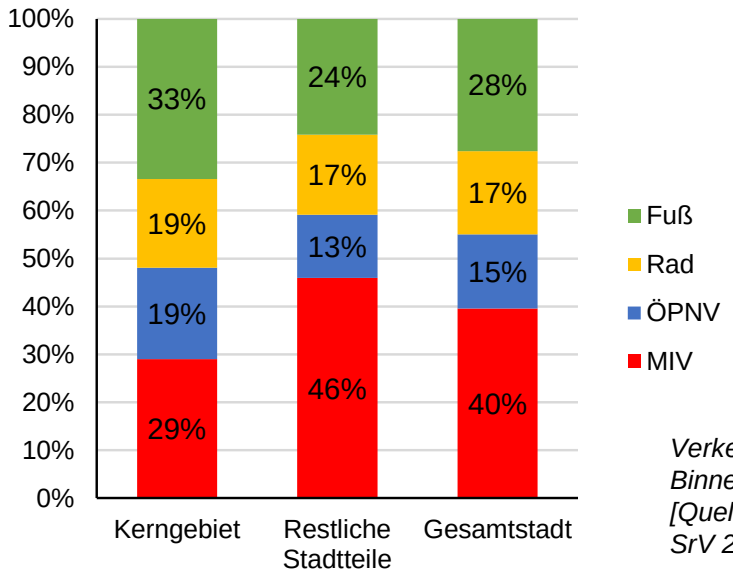


Ausschnitt Pendler Nahbereich [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des Arbeitsagentur 2020]

- Verkehr in Mannheim erheblich durch Berufspendler geprägt (ca. 115.000 Einpendler besetzen 60 % der Arbeitsplätze, ca. 55.000 bzw. 40 % der Arbeitnehmer pendeln aus)
- Häufigere Nutzung des ÖPNV und Pkw

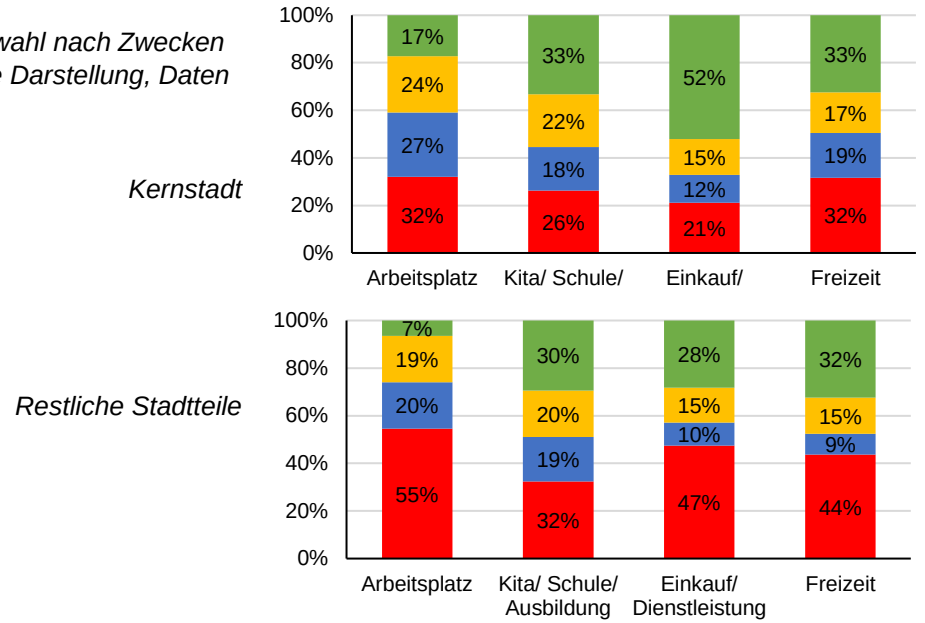
2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Stadtregionale Unterschiede der Mobilität

- Verkehrsmittelwahl zwischen Kernstadt (Neckarstadt, Herzogenried, Wohlgelegen, Jungbusch, Quadrate, Oststadt, Schwetzingerstadt und Lindenhof) und restlicher Stadt unterscheidet sich erheblich, v.a. in Bezug auf die Kfz-Nutzung
- Besonders Arbeits- und Einkaufswege werden in den äußeren Stadtteilen überdurchschnittlich mit dem Kfz bewältigt (ca. 50 % des gesamten Wegeaufkommens)
- Gründe können vielfältig sein und lassen sich aus den Daten nicht abschließend klären: Infrastrukturangebot, Hindernisse bei Kfz-Nutzung, Zugänglichkeit/ Verfügbarkeit von Mobilitätsoptioneen
- Nutzung des Fahrrades vergleichsweise stadtteilunabhängig, ÖPNV auf Arbeits- und Freizeitwegen in der Kernstadt stärker



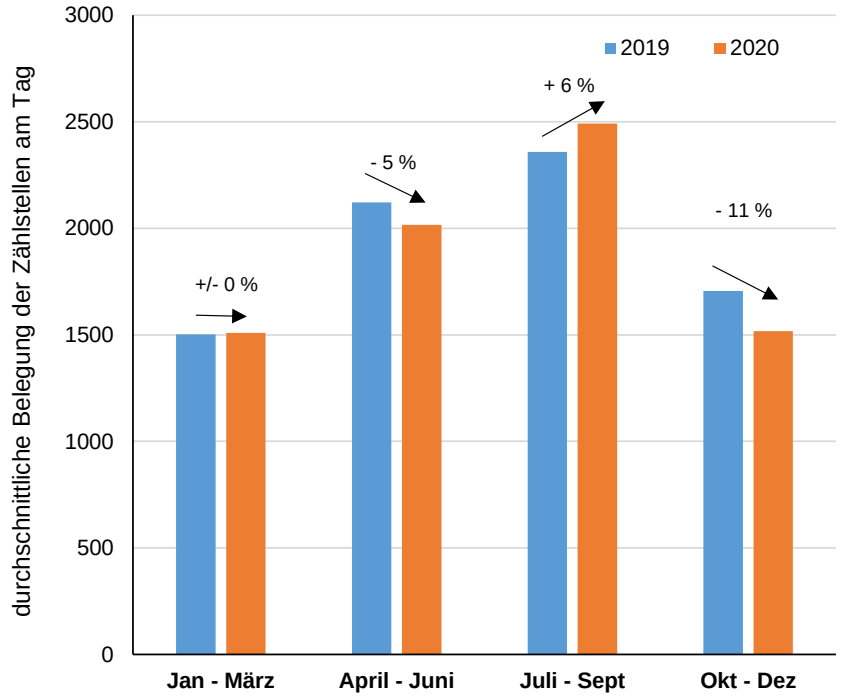
Verkehrsmittelwahl Stadtgebiete (jeweils Binnenverkehr + Quell- und Zielverkehr) [Quelle: Eigene Darstellung, Daten des SrV 2018]

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



2. Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt – Zusammenfassung

- Mannheim ist ein multikulturell geprägtes Wirtschaftszentrum in einer dicht besiedelten Metropolregion (Pendler)
- Es bestehen noch modale Reserven im Umweltverbund im Vergleich mit den Besten
- Kfz-Verkehr prägt weite Teile des Stadtgebietes (Flächeninanspruchnahme, Präsenz, Lärm)
- Gutes ÖPNV-Angebot mit Verflechtung in die Region, Kapazitätsgrenzen im Netz teilweise erreicht
- Radfahren ist beliebt, Anstrengungen zum Ausbau des Radwegenetzes
- Barrieren führen zu städtebaulichen Trennungen zwischen Stadtteilen und Quartieren
- Ansätze moderner Mobilität werden in Mannheim sukzessive ausgebaut und stets mitgedacht



Durchschnittliche Belegung von Raddauerzählstellen 2019 und 2020 in vier Quartalen – Die Auswertung von Zeiträumen unterschiedlich starker Einschränkungen des öffentlichen Lebens ergab einen leichten Zuwachs im Radverkehr von 2019 zu 2020.
[Quelle: Eigene Darstellung aus Daten der Radverkehrsdauerzählstellen]









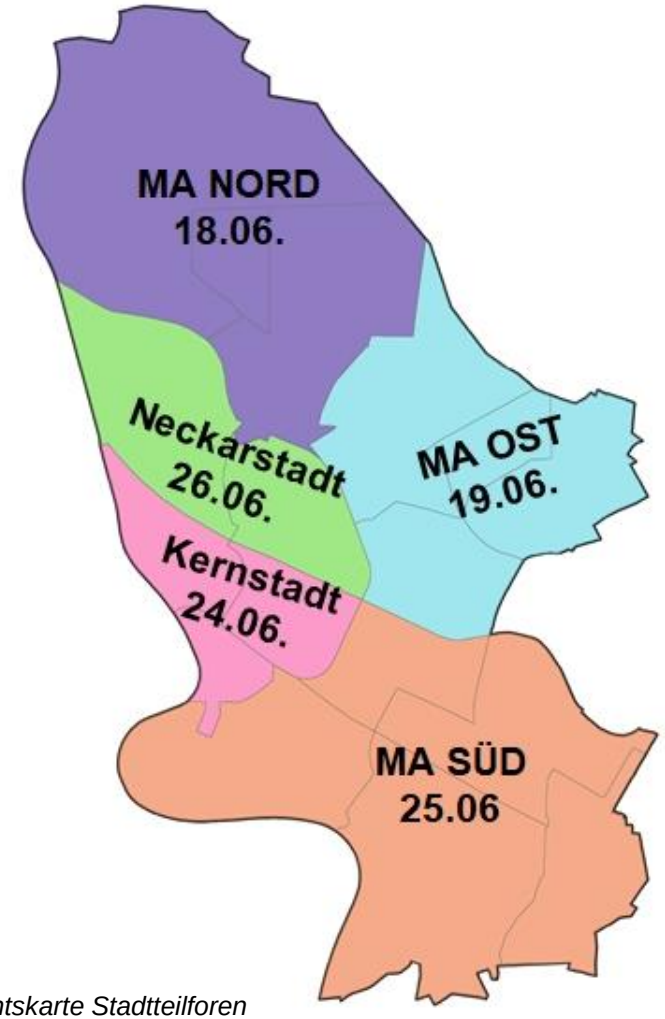
1 Verkehrliche Ziele für Mannheim 2035

2 Mobilität und Verkehr in der Gesamtstadt

3 Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt

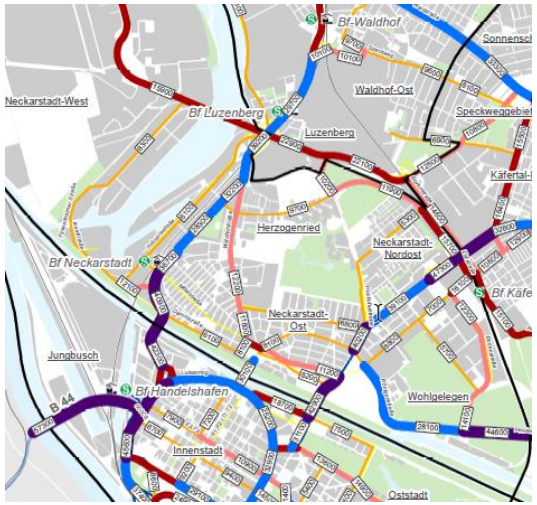
3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Kurzprofil

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



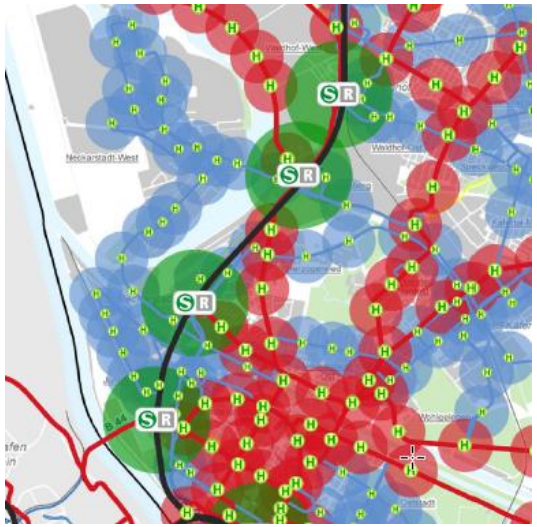
Übersichtskarte Stadtteilforen

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Kfz und ÖPNV



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

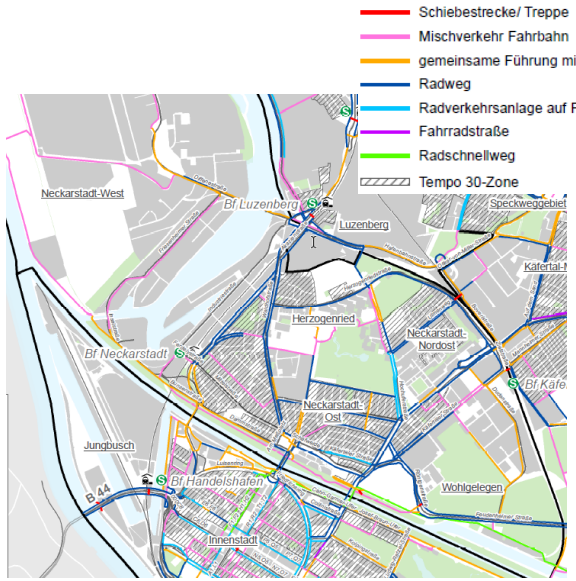
- Auch abseits der Bundesstraßen erhebliche Verkehrsströme (z.B. Waldhofstraße, Alter Meßplatz, Schafweide/ Käfertaler Straße, Kurpfalzbrücke)
- B 38 als erhebliche Barriere in der Neckarstadt Ost
- Durch sehr hohen Parkdruck, werden Kreuzungsbereiche oft zugeparkt
- Lärmschwerpunkte: B 38 Friedrich-Ebert-Straße,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



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

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

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



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

\+ Radverkehrsanlagen zumeist vorhanden, aber…

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

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

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

\- Verknüpfungen Brückenköpfe/ Uferwege teils nur über Treppen



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

\+ Herzogenriedpark und Neckarufer als Naherholungsbereiche, aber…

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

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

3. Spezifische Eindrücke aus Mannheim Neckarstadt – Herausforderungen







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





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco