Protokoll Stadtteilforum Neckarstadt
Masterplan Mobilität 2035 am 08.07.2023

08. Juli 2023, von 11:00 bis ca. 14:00 Uhr im Bürgerhaus Neckarstadt



Foto: proloco

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung
2. Input 1: Bisherige Beteiligung
3. Input 2: Masterplan Mobilität 2035 (Ziele, Szenarienberechnung, Maßnahmen)
4. Parallele Diskussion zu 4 Themenbereichen
    a. Radverkehr
    b. ÖPNV
    c. Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr
    d. Fußverkehr / öffentlicher Raum
5. Abschluss

1. Begrüßung und Einführung

Zur heutigen Veranstaltung „**Stadtteilforum der Stadtbezirke Neckarstadt (Neckarstadt-Ost und Neckarstadt-West) für den „Masterplan Mobilität 2035“** begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 27 Teilnehmenden herzlich. Sie erläutert, dass sich die Erarbeitung des Masterplans Mobilität aktuell auf der Zielgeraden befindet und bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein wird. Auf der heutigen Veranstaltung soll gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern besprochen werden, was ihnen und der Stadt auf dem Weg in die Zukunft helfen kann. Während 2021 die ersten Stadtteilforen aufgrund der Pandemie noch online stattgefunden hatten, ist die heutige Veranstaltung Teil einer letzten großen Beteiligungsrunde, bei der in 5 Stadtteilforen über die Maßnahmenvorschläge diskutiert wird.

Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten nutzen überwiegend das Fahrrad (17 Personen, 63 %). 7 Personen geben an, sich multimodal fortzubewegen (26 %), während 2 Teilnehmende überwiegend zu Fuß gehen (7 %). 1 Person nutzt überwiegend das Kfz (4 %) und keine Person gab an, überwiegend den ÖPNV zu nutzen.



2. Input 1: Bisherige Beteiligung

Zu Beginn gibt Herr Glatthaar einen Überblick über die bisherigen Beteiligungsmöglichkeiten, die sich aus 5 Stadtteilforen, 2 Online-Beteiligungen, 2 stadtweiten öffentlichen Veranstaltungen und 2 Bürgerworkshops zusammensetzt und stellt die wesentlichen Ergebnisse der bisherigen Beteiligung vor (s. Präsentation).

3. Input 2: Masterplan Mobilität 2035 (Ziele, Szenarienberechnung, Maßnahmen)

Anschließend präsentiert Herr Ohm die Ziele und inhaltlichen Schwerpunkte des Masterplans Mobilität sowie die wichtigen gesamtstädtischen Maßnahmenansätze Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und innovative Mobilität. Darüber hinaus werden verschiedene Konzepte und Maßnahmen in der Neckarstadt vorgestellt (s. Präsentation).

Nachfragen/Diskussion:

- **Klimaschutz:** Wurde der Klimaschutzaktionsplan nicht berücksichtigt, da er nicht in der Präsentation genannt wird? Wird das Pariser Abkommen eingehalten?
  Antwort: Der Klimaschutzaktionsplan wurde berücksichtigt, ist nur nicht in der Präsentation enthalten. Der Masterplan erfüllt die Anforderungen des Pariser Abkommens bzw. geht darüber hinaus. Dies muss jedoch gesellschaftlich mitgetragen werden und umgesetzt werden.
- **Zeitplan und Priorisierung:** Gibt es ein Zeitlimit für Planung und Bau? Wann wird die Priorisierung vorgenommen?
  Antwort: Der Zeitplan für die Umsetzung des Masterplans ist ambitioniert (Baurecht, finanzielle und personelle Ressourcen etc.). Es wird daher eine Priorisierung von Maßnahmen vorgenommen. Es ist jedoch auch klar, dass ein (notwendig) ambitionierter Klimaschutz nur möglich ist, wenn zukünftig Prozesse beschleunigt werden. Zum Jahresende wird ein Vorschlag zur Priorisierung gemacht, welcher kommunalpolitisch diskutiert wird. Im nächsten Jahr soll der Masterplan dann beschlossen werden, wobei dann nicht jede Maßnahme enthalten sein wird, da es sich um einen Rahmenplan handelt. Aktuell sind wir noch mitten im Prozess. Das Ziel wird im Blick behalten, allerdings müssen gewisse Schritte nacheinander erfolgen, um erstmal Voraussetzungen zu schaffen.
- **Reihenfolge bei der Umsetzung von Maßnahmen**: Es wird angeregt, erst Alternativen für die Erreichbarkeit zu schaffen, bevor z.B. Parkraum reduziert wird.
  Antwort: Mannheim ist eine Industrie- und Handelsstadt. Diese Funktionen sollen durch den MM 2035 möglichst nicht eingeschränkt werden. Das Ziel ist weiterhin, eine gute Erreichbarkeit für alle sicherzustellen. Gleichzeitig gelten nicht mehr die überholten Verkehrsplanungsziele der 1970er und 1980er Jahre, bei denen der Schwerpunkt auf die Kfz-Erreichbarkeit gelegt wurde. Im Vergleich zu Basel z.B. hat Mannheim einen etwa doppelt so hohen Kfz-Anteil im Modal Split. Und Basel ist weiterhin ein starker Wirtschaftsstandort. Zusätzlich wird durch die vielen Maßnahmen im Bereich Mobilität davon ausgegangen, dass ca. 1/3 der privaten Wege bis 2035 weniger mit der Kfz zurückgelegt wird und somit deutlich weniger Verkehr auf den Straßen sein wird.
- **Sicherheit und Ordnung:** Das Thema Sicherheit & Ordnung (Radverkehr) fehlt in der Präsentation.
  Antwort: Im Masterplan werden Aussagen zu diesem Thema getroffen, z.B. zu Abstellanlagen. Das Thema Kriminalität wird im Masterplan nicht behandelt. Das Durchsetzen von Regeln und Ordnung ist Aufgabe der Stadt. Ein gutes Beispiel sind videoüberwachte Fahrradparkhäuser oder die Aufstellung von Fahrradboxen.
- **Gehwegparken**: Was wird unternommen, um Gehwegparken weiter einzuschränken?
  Antwort: Illegales Gehwegparken wird kontrolliert, muss jedoch künftig stärker kontrolliert werden. Bei Umgestaltungen von Straßenräumen wird auch immer die Parkraumsituation miterfasst und das generelle Ziel ist, Gehwegreiten von 2,5 m zu erreichen. Dies kann jedoch baulich nicht immer realisiert werden.

- **Industrie:** Die Anforderungen an Industrie und Handel werden in der Präsentation vermisst, da sie einen großen Faktor darstellen. Diese sollten stärker in die Pflicht zum Einhalten des Zeitplans genommen werden. Welche Rolle haben Unternehmen beim MM 2035?
  Antwort: Teil des Masterplans ist ebenfalls, Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Industriestandortes zu schaffen. Beim Runden Tisch sind z.B. die IHK sowie der Hafen eingebunden. Für Unternehmen soll u.a. das betriebliche Mobilitätsmanagement gestärkt werden und für den Handel wird z.B. ein City-Logistik-Konzept vorgeschlagen.
- **Stadtteilforen:** Was ist aus Sicht des Bearbeitungsteams das Ziel der heutigen Veranstaltung?
  Antwort: Das Ziel des Stadtteilforums ist, dass die Bürgerinnen und Bürger Rückmeldungen und Anmerkungen zu den Planungen geben.
- **Transformationsprozess:** Für die Umsetzung des Masterplans ist ein großer Transformationsprozess notwendig, in dem wir uns aktuell bereits befinden. Hierfür braucht es Mut, Personal und das richtige Mindset.

4. Parallele Diskussion zu 4 Themenbereichen

Für die Diskussion gibt es 4 Themen, über die in 2 Runden gesprochen wird. Die zu diskutierenden Themen sind:

- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr
- Fußverkehr / öffentlicher Raum

Die Teilnehmenden können sich für die Diskussionsrunden für 2 Themen entscheiden.






Fotos: proloco

Thema: Radverkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Radverkehr zu drei Kernbereichen diskutiert. Die einzelnen Hinweise auf kleinteilige Mängel/Verbesserungen sind nicht Kernpunkt im Masterplan Mobilität 2035, da er den strategischen Rahmen formuliert und entsprechend Maßnahmenbündel enthält. Die Anmerkungen zu Konflikten, fehlenden Lückenschlüssen etc. sind wichtige Hinweise, die bei der weiteren Umsetzung von Maßnahmen sowie bei der Priorisierung kurzfristig umzusetzender Maßnahmen möglichst berücksichtigt werden sollen. Nachfolgend werden die Mängel i.d.R. exemplarisch benannt.
Bei den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln handelt es sich noch nicht um konkrete Ausführungsplanungen. Für die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten Jahren fehlen noch ggf. eine notwendige Variantenprüfung oder die genauen Wegeführungen.

Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen bzw. übergeordnete Diskussionen

- **Radverkehr priorisieren.** Hierzu wurden verschiedene Vorschläge gemacht:
  - **Fahrradstraßen**: Der Kfz-Verkehr soll möglichst aus Fahrradstraßen rausgehalten werden oder die Durchfahrt mittels „Modale Filter“ verhindert werden. Insgesamt sollen mehr Fahrradstraßen bzw. Fahrradzonen eingerichtet werden.
  - **Einbahnstraßen für Radfahrende freigeben**: Dies sollte generell ermöglicht werden, da die aktuelle Situation durch unterschiedliche Regelungen nicht immer leicht zu erkennen ist. Dort, wo es zu eng ist (z.B. Pozzistraße), soll nur noch einseitiges Parken erlaubt werden.
  - **Abbiegespuren** für Radfahrende bzw. **grüner Rechtsabbiegepfeil** stärker einführen.
  - **Grünphase für alle Richtungen:** Rad- und Fußverkehr sollte an Ampeln gleichzeitig grün in alle Richtungen bekommen, dann ist auch ein Linksabbiegen ohne mehrmaliges Anhalten möglich.
  - **Radmitnahme im ÖPNV**: dies sollte erleichtert werden.
  - **Baustellenmanagement**: Bei der Einrichtung von Baustellen sollten Radfahrende prioritär behandelt werden. Bspw. sollte das Schild „Radfahrer absteigen“ auf der Baustelle der Übergangskonstruktion Kurpfalzbrücke entfernt werden, welches vermutlich lediglich aus Haftungsgründen dort steht.
- **Anpassung von Radwegen**: vor allem für Lastenräder sind diese häufig zu schmal.
- **Verbesserung vorhandener Infrastruktur:** Schlaglöcher auf Nebenstraßen und Radwegen sollten vordringlich beseitigt werden (z.B. Bürgermeister-Fuchs-Straße).
- **Sicherheit/Konflikte:**
  - Bordsteinkanten/Tastkanten für Seheingeschränkte: Diese sollten möglichst nicht über Radwege führen und wenn, dann mit Querrillen. Auch die notwendigen Bordstein-Absenkungen sollte fahrradfreundlich gestaltet werden.
  - Konflikte zwischen Radfahrenden und Straßenbahngleisen sollten durch verstärkte Einbauten von „Radschutz“ in den Gleisen vermieden werden, z.B. Mittelstraße
- **Öffentlichkeitsarbeit**: Vielen Verkehrsteilnehmenden sind Regeln nicht bekannt: Radfahrende werden in geöffnete Einbahnstraßen abgedrängt, 1,5 m Überholabstand (Sicherheitsaspekt), Kampagnen zu Fahrradstraßen (Informationen für Rad- und Kfz-Fahrende)
- **Radabstellanlagen**
  - Das Radparkhaus am Bahnhof wird gut genutzt.
  - Mehr, bessere und sichere Radabstellanlagen am Ziel (Innenstadt).
  - „Schrotträder“ sollten schneller entfernt werden.

- Der stärkere Einbau von mehr Radabstellanlagen in Form von „Radbügeln“ in der Neckarstadt wird als gut bewertet. Weitere sollten errichtet werden.
- Stärkere Kontrollen von falschparkenden Kfz und Rollern etc., denn diese verhindern die Nutzung der Radbügel.
- Im Wohnbereich ist die Errichtung von guten Fahrradabstellanlagen Aufgabe der Hausverwaltung, wichtig besonders für teure Fahrräder und Lastenräder (es wird von Diebstählen auch aus Kellern und Höfen berichtet).

Konkrete Hinweise (z.B. Lücken/Engpässe/Konflikte etc.)

- **Querung von Hauptverkehrsstraßen:** Für die Querung braucht es ausreichend große „Aufstellflächen“, auf denen auch Lastenräder, Räder mit Anhänger etc. stehen können. Häufig müssen die engen „Z-Querungen“ der Stadtbahn durch zu Fuß Gehende mitbenutzt werden Z.B.
  - Neckarstadt-Ost nach -West
  - Friedrich-Ebert-Straße
  - Carl-Benz-Straße
- **Drängelgitter:** Diese sollen möglichst abgebaut werden (z.B. Standort Commerzbank-Alter Meßplatz)
- **Radinfrastruktur**: Verlängerung des Radweges an der Max-Joseph-Straße in Mannheim.
- **Südlich der Friedrich-Ebert-Brücke:** wichtige Verbindung aus der Neckarstadt, Breite ist dem Radaufkommen nicht angemessen, Probleme am Knotenpunkt Collinistraße/Renzstraße/Bassermannstraße
- **Alter Messplatz**: Dieser ist nicht gut mit dem Rad querbar.

Prioritätensetzung (als kurzes Feedback an den Runden Tisch bzw. den Gemeinderat haben die Teilnehmenden jeweils eine wichtigste Maßnahme benannt)

- Radfahrende gegenüber Kfz priorisieren (7 Nennungen)
  mit z.B. Einführung von Kontrollen für 1,5 m Abstand.
- Querungen verbessern/Drängelgitter entfernen (3 Nennungen)
- Schlaglöcher ausbessern/Fahrradstraßen sanieren (3 Nennungen)

Mit jeweils einer Nennung

- Grünphase an Kreuzungen in alle Richtungen für Fuß- und Radverkehr
- Falschparken verhindern/stärker kontrollieren

Thema: ÖPNV

Am Thementisch ÖPNV standen einerseits die von den Bearbeitern vorgeschlagenen neuen ÖPNV-Angebote im Vordergrund sowie ergänzend die Vorschläge zum Thema Schnittstellen und Mobilitätsstationen. In der Diskussion ergaben sich folgende Schwerpunkte und Vorschläge:

- **Vorgeschlagene Ergänzungen des Strecken-/Liniennetzes**
  Die vorgeschlagenen Änderungen im Bereich der S-Bahn und der Stadtbahn sowie die tangentiale (Schnell-) Buslinie werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Es sollte jedoch des Weiteren auf optimale Verknüpfungen geachtet werden. So sollte Linie 2 der Stadtbahn besser mit dem S-Bahnhof Neckarstadt verknüpft werden. Generell soll die innerstädtische Nutzung der S-Bahn gestärkt werden. Die Anbindung des Herzoginriedparks inklusive des Kombibads mit dem ÖPNV sollte deutlich verbessert werden.
- **Taktung der Angebote**
  Auf Linie 5 wird auch in den Abendstunden ein 20-min-Takt gefordert
- **Sonstige Defizite/Hinweise**
  Der nördliche Brückenkopf der Jungbuschbrücke ist durch starke städtebauliche Missstände gekennzeichnet. Im Zusammenhang mit der Realisierung einer Stadtbahntangente sollte diese Situation mitbedacht und eine umfassende städtebauliche Aufwertung angestrebt werden. Unterstellmöglichkeiten und beschattete Plätze an den Haltestellen reichen nicht aus und sind vor dem Hintergrund der klimatischen Entwicklungen mit zu bedenken. Generell ist der Wohlfühlfaktor stärker zu bedenken. Es sollte ein kostenfreies Schülerticket angeboten werden. Die derzeitigen Regelungen sind unzureichend. Damit könnten die Kinder frühzeitig an die Nutzung des ÖPNV herangeführt werden. Die Leistungsfähigkeit des Kurpfalzkreisels für den ÖPNV ist weitgehend erschöpft. Statt der Erstattung von Parkgebühren sollte der Einzelhandel besser ÖPNV-Tickets erstatten.

Thema: Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Kfz-Verkehr diskutiert. Hauptdiskussionspunkte waren Schaffung von Anreizen zum Pkw-Verzicht, Einrichtung Quartiersgaragen und der Problematik von Kontrollen.

Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen

- Es wird vor allem der **Parksuchverkehr** kritisch gesehen, den man mit folgenden Aspekten begegnen kann:
  - Anspruch der Bewohnerinnen und Bewohner mindern, den Stellplatz vor der Tür zu erwarten
  - Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerinnen und Bewohner
  - Überlegungen zu Superblocks oder ähnlichen Lösungen
  - Einbahnstraßenregelungen (ausreichende Fahrgassenbreite und Gewährleistung Parkraum)
- Einige Überlegungen hinsichtlich **Quartiersgaragen** wurden geäußert, u. a. Nutzung von Parkplätzen der örtlichen Supermärkte, bestehende Parkplätze, dezentrale Neuschaffung etc. Bei Schaffung von Parkbauten ist zu beachten, dass keine Angsträume entstehen.
- Die Überlegung der Umsetzbarkeit der Neuorganisation/Aufwertung der **Industriestraße** kam zur Sprache.

- Es wird der **Ausbau von CarSharing** angeregt. Dafür sind entsprechende Stellplätze erforderlich für standortgebundenes CarSharing – diese sind begrenzt. Bei nicht standortgebundenem Car-Sharing werden fehlende Parkmöglichkeiten im Gebiet als Problem gesehen. Welche Lösungen kann man dafür anbieten? Wäre ein Austausch mit CarSharing-Anbietern hier sinnvoll? Wie kann eine langfristige Stellplatzgarantie für CarSharing gewährleistet werden? Auch beachten: Ausbau E- Ladesäulen.
- **Umordnung/Neuorganisation von Straßenräumen** wurde in verschiedenen Themenbereichen angesprochen, z. B. Prüfung/Schaffung von autofreien Straßen, Fahrradstraßen oder Schulstraßen (Schulen mitnehmen). Konkrete Vorschläge kamen für die Lange Rötterstraße; hier: die Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes (Prüfung der Verkehrsfunktion ist dabei erforderlich) und Alter Meßplatz/Erschließung für Fuß- und Radverkehr.

Ergänzende Themen:

- Es wurde die Idee des **Stellplatzsharings** geäußert, tags Lieferzone, nachts Bewohnerparken.
- Es kam die Frage, ob und welche **Anreize man für den Pkw-Verzicht** setzen kann (kostenloses ÖPNV-Ticket) – alternativ stellen die Angebote CarSharing, Mobilitätsmanagement und attraktive ÖPNV-Erschließung bereits einen Anreiz dar. Diese Punkte sind bereits im Masterplan enthalten.
- In verschiedenen Planungen kommt es gehäuft zu **Interessenkonflikten Bewohner*innen vs. Gewerbe**, die in den verschiedenen Planungen behandelt werden müssen.
- **Kontrollen** hinsichtlich der Einhaltung Parkverbote (im Kreuzungsbereich: Frankfurter Hüte vs. Barrierefreiheit etc., Zufahrten, verbleibende Fahrgassenbreite) waren ein großes Diskussionsthema.
- Als großes Problem in der Neckarstadt wird **Lkw-Parken und Wohnmobilparken** in Wohngebieten allgemein, speziell am Neuen Meßplatz gesehen. Ist die Schaffung eines gut erreichbaren Autohofes sinnvoll mit Unterbindung des Parkens auf dem Neuen Meßplatz?
- Bei der Beachtung der erforderlichen **Berücksichtigung der Umwelteinflüsse** ist gefühlt ein zu langsames Agieren bei der Kreativität und Umsetzung von Maßnahmen, die die Belange des Umweltschutzes berücksichtigen, zu verzeichnen.
- Die Teilnehmenden wünschen sich **mehr Bürgerbeteiligung**, d. h. Aufklärung bei Projekten der Stadt, auch zum Mobilitätsplan – aber auch zu konkreten Planungen ohne auf das konkrete Format, die konkrete Planung einzugehen. Die Botschaften müssen positiv kommen/nicht Entfall Stellplätze - sondern Schaffung Lebensqualität.
- **Themen, die nicht unbedingt zum Kfz-Verkehr gehören:**
    - Schaffung von gesicherten Fußgängerquerungen (Schulwege, Kreuzungsparken, Barrierefreiheit)
    - Fahrradabstellanlagen auch für Lastenräder denken
    - Gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder und weiterdenkend Parkzonen für Fahrräder

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Möglichkeiten zur Minimierung des Parksuchverkehrs
- Einrichtung von Quartiersgaragen könnte ein Aspekt bei der Minderung des Parkplatzproblems sein
- Ausbau von CarSharing als ein Aspekt für freiwilligen Privat-Pkw-Verzicht

- Ansätze von Neuorganisation von Straßenräumen für eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität
- Lkw- und Wohnmobilparken ist ein großer Negativpunkt in der Neckarstadt
- Kontrollen sind zwingend erforderlich in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens

Thema: Fußverkehr / öffentlicher Raum

In zwei Runden wurden die Themen Fußverkehr und öffentlicher Raum diskutiert. Als Input wurden jeweils die unterschiedlichen Planungen zum Fußverkehr und zum öffentlichen Raum in der Neckarstadt vorgestellt. Die Diskussionen waren eher von grundsätzlichen Fragestellungen geprägt, es wurden einige konkrete, ortsspezifische Verbesserungsvorschläge gemacht. Die folgenden Themen standen in den Diskussionen im Vordergrund:

Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen

- **Fehlende Sauberkeit im öffentlichen Raum** ist ein grundsätzliches Problem, das von allen Teilnehmenden angemerkt wurde.
- Radfahren, insbesondere in den Quadraten, sei zu gefährlich, Radfahrende werden angefeindet, insb. von Fahrenden mit großen Autos. Es braucht eine **Kampagne für ein besseres Miteinander** im Straßenverkehr und eine klare Kommunikation der Verkehrsregeln.
- Die Teilnehmenden würden sich wünschen, dass **Maßnahmen besser kommuniziert** werden, damit das Bewusstsein dafür gestärkt wird, dass die Stadt aktiv ist. Dazu könne auch die öffentlichkeitswirksame Umsetzung von eher **temporären Maßnahmen** genutzt werden, wie zum Beispiel der stärkere Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays oder die Markierung von Halteverbotszone an Kreuzungen vor einem dauerhaften Umbau.
- Von allen Beteiligten wurde angemerkt, dass die **Kontrollen** zum ruhenden Verkehr unter Einhaltung von Verkehrsregeln im Allgemeinen viel zu selten durchgeführt werden, es sollten häufiger Blitzer eingesetzt werden. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern seien die **Kosten für ein Strafmandat** zu gering.
- In der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger handelt die Verwaltung oft widersprüchlich und nicht mit einer Stimme, wenn zum Beispiel Baustellen scheinbar nicht koordiniert sind oder Planungsansätze von der einen Behörde befürwortet von der anderen aber nicht genehmigt werden. Es wird auf die Notwendigkeit **einer besseren Abstimmung innerhalb der Verwaltung** hingewiesen.
- Grundsätzlich sei das Parken im öffentlichen Raum zu billig, dadurch entstünden keine Anreize, den PKW auf dem eigenen Grundstück oder in einem Parkhaus zu parken. Es wird darauf hingewiesen, dass das **Parkhaus der Neckarbebauung** noch über ungenutzte Kapazitäten verfügt.
- Die Teilnehmenden merken an, dass **Rad- und Fußverkehr besser visuell und baulich voneinander getrennt** sein sollten, da es sonst häufig zu unklaren Situationen käme.

Konkrete Hinweise:

- Der **Bike&Ride**-Platz am Neuen Meßplatz ist unsicher, Räder wurden dort schon häufiger gestohlen. Die Sicherheit der Anlage muss verbessert werden.
- Der Gedanke, den öffentlichen Raum stärker zu begrünen und thematisch zu optimieren wurde begrüßt, insbesondere eine **Begrünung der Haltestellen** am Alten Meßplatz wurde diskutiert.

- Die **Kreuzung Untermühlaustraße/Waldhofstraße** wurde als „chaotisch“ und insbesondere für ältere Menschen als sehr unübersichtlich beschrieben, Ampelschaltungen seien zu kurz und es fehlten Querungsmöglichkeiten.

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Die bessere Verkehrsüberwachung wird als Voraussetzung gesehen, damit Regeln besser eingehalten werden.
- Kampagnen müssen Maßnahmen und (neue) Verkehrsregeln besser kommunizieren.
- Grundsätzlich müsse das Parken besser organisiert und bestehende Parkplatzkapazitäten auch in Parkhäusern besser ausgenutzt werden.
- Sichtbare, ggf. auch temporäre Maßnahmen im öffentlichen Raum sollten deutlich machen, dass die an gewissen Orten Stadt aktiv ist.

5. Abschluss

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann bei den Teilnehmenden für die Mitarbeit und anregenden Diskussionen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Teilnehmenden ihre E-Mail-Adresse hinterlegen können, um weiterführende bzw. laufende Informationen zum Projekt zu erhalten.
Es wird festgehalten, dass die Ergebnisse aus den Beteiligungen bis Herbst 2023 in das Handlungskonzept des Masterplans eingearbeitet werden und der Masterplan bis Ende 2023 schließlich zusammengestellt wird. Im 1. Quartal 2024 erfolgt dann der Beschluss des Masterplan Mobilität durch den Gemeinderat.
Es wird nochmals auf die Teilnahme an der Online-Umfrage hingewiesen, welche noch bis zum 07.08.23 möglich ist. Ebenfalls können Anmerkungen sowohl zur Präsentation als auch zum Protokoll gemacht werden.

Protokoll: proloco, IVAS, orange edge und vcdb





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

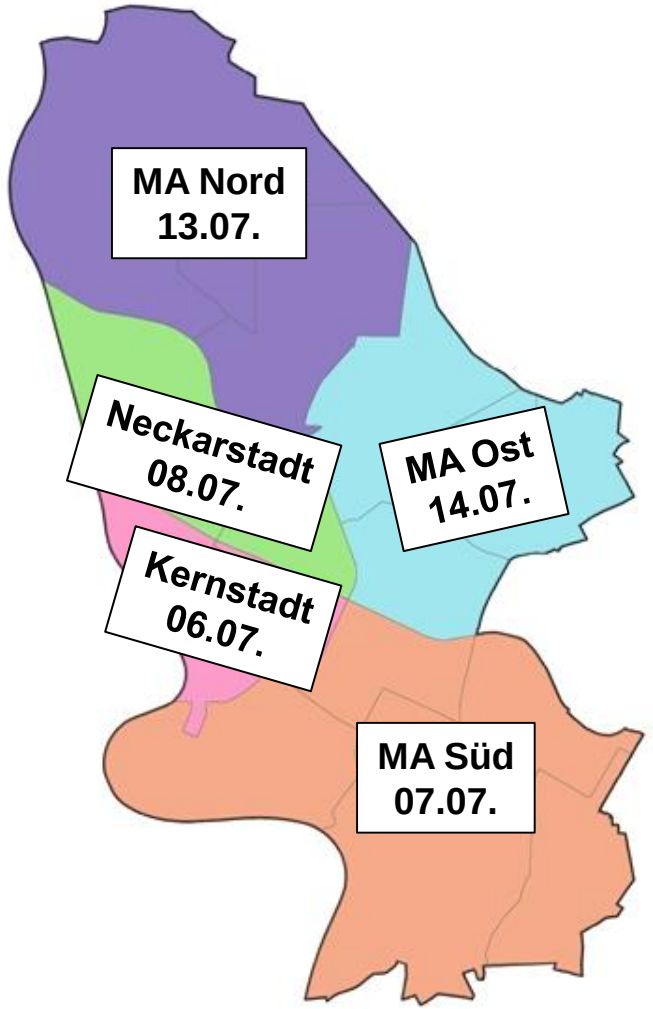
Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Mannheim Neckarstadt (Ost und West)
08.07.2023

IVAS VCDB orangeedge proloco

Willkommen zum Stadtteilforum im Rahmen des Masterplan Mobilität 2035

Begrüßung durch Frau Kleemann



1. Bisherige Beteiligung – Heute für Sie da

Hauptteam

Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleitung)

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

Claudia Thielemann (Projekt-koordination)

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

Dipl.-Ing. Terence Lohr (Bearbeitung ÖPNV)

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

Heute für Sie da …







Moderation

Dr.-Ing. Michael Glatthaar



Valerie Mühlau

Henry Cloppenburg

Gliederung









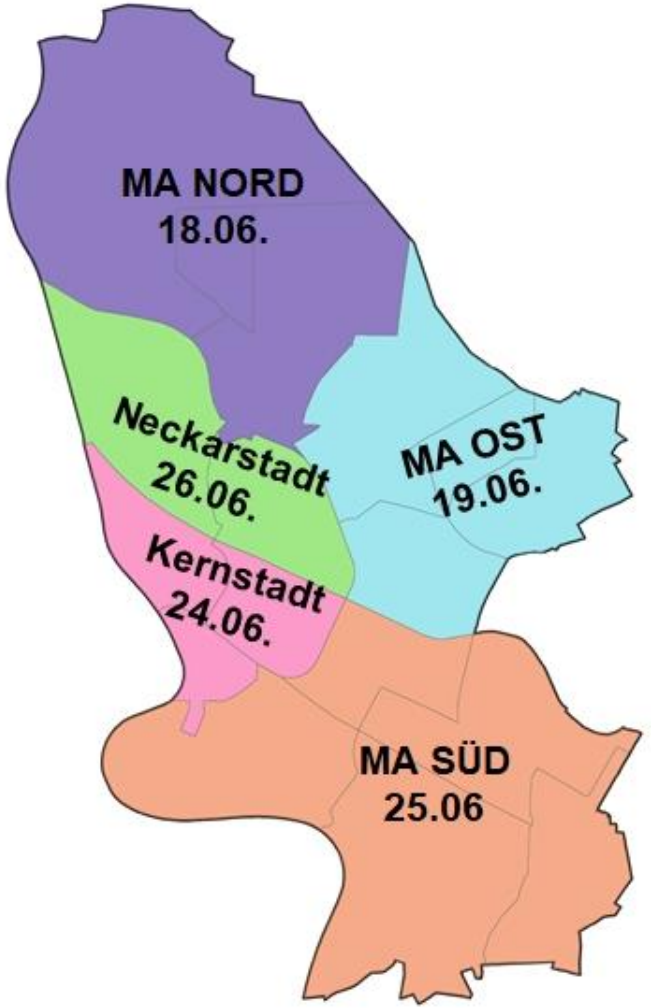
1. Bisherige Beteiligung
2. Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3. Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4. Schlaglicht Neckarstadt
5. Gruppendiskussion
6. Abschluss

1. Bisherige Beteiligung – Überblick

- **5 Stadtteilforen** (Juni 2021)
- **2 Online-Beteiligungen** (Sommer 2021, 2022)
- **2 stadtweite öffentliche Veranstaltungen** (Mai 2021, Juni 2022)
- **2 Bürgerworkshops** (zufällig ausgewählter Bürger*innen)
  (Oktober 2021 und Oktober 2022)







1. Bisherige Beteiligung – Stadtteilforen

- **Stadtteilforen im Juni 2021**
  pandemiebedingt online (ca. 200 Personen)

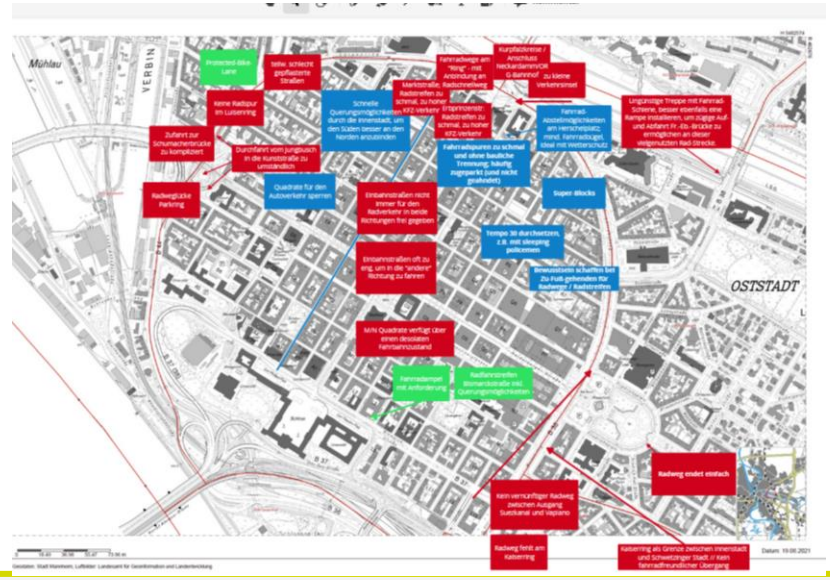
- **MIV**: Geschwindigkeit reduzieren, Parken auf privaten Grundstücken, Wegnahme von Parkplätzen,..
- **Rad**: Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, Trennung von Fuß- und Radwegen, …
- **ÖPNV**: neue Linien (Tangenten), tw. Zugänge (barrierefrei) und Diskussion über Stadtbahnen (Stufen) sowie Fahrradmitnahme, …
- **Aufenthaltsqualität**: Reduzierung von Parkplätzen, Quersperren, mehr Grün/Begrünung und Spielstraßen (vereinzelt weniger Lichtverschmutzung),…

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Radverkehr

MIV und Parken

SPNV/ ÖPNV



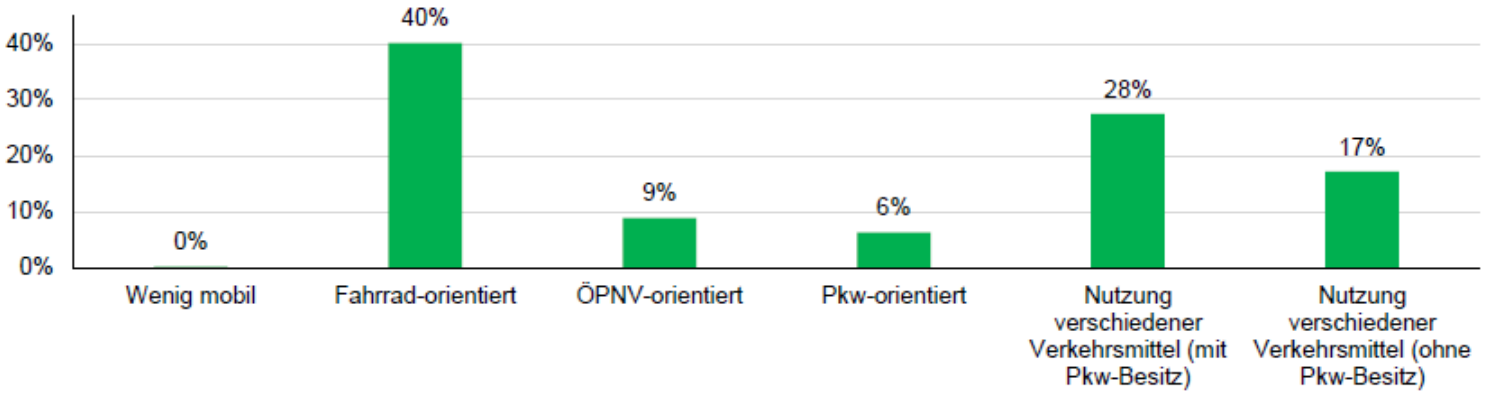
1. Bisherige Beteiligung – Online-Beteiligung

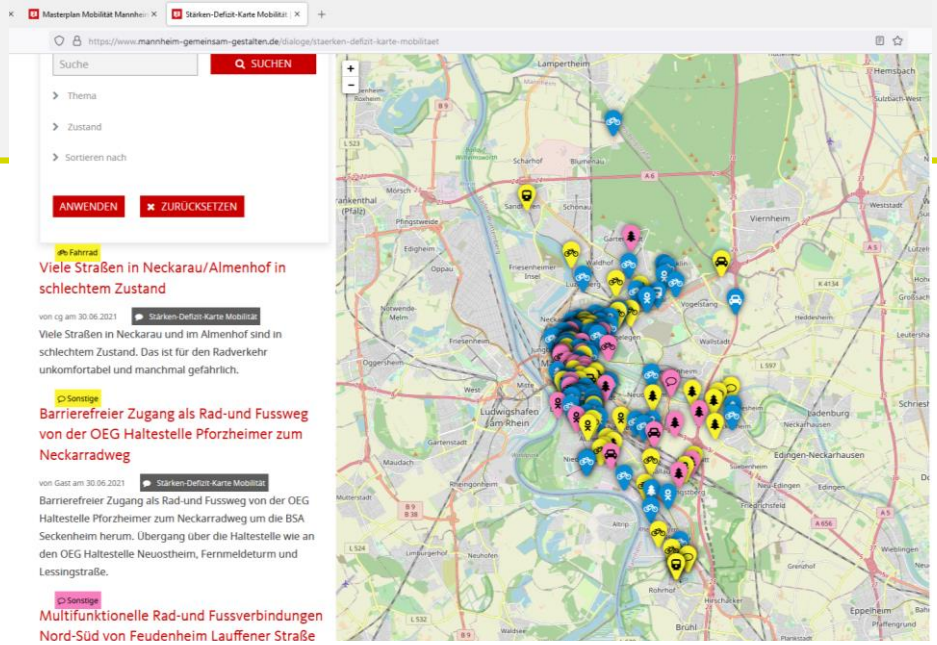
Online-Beteiligung 1 (2021)

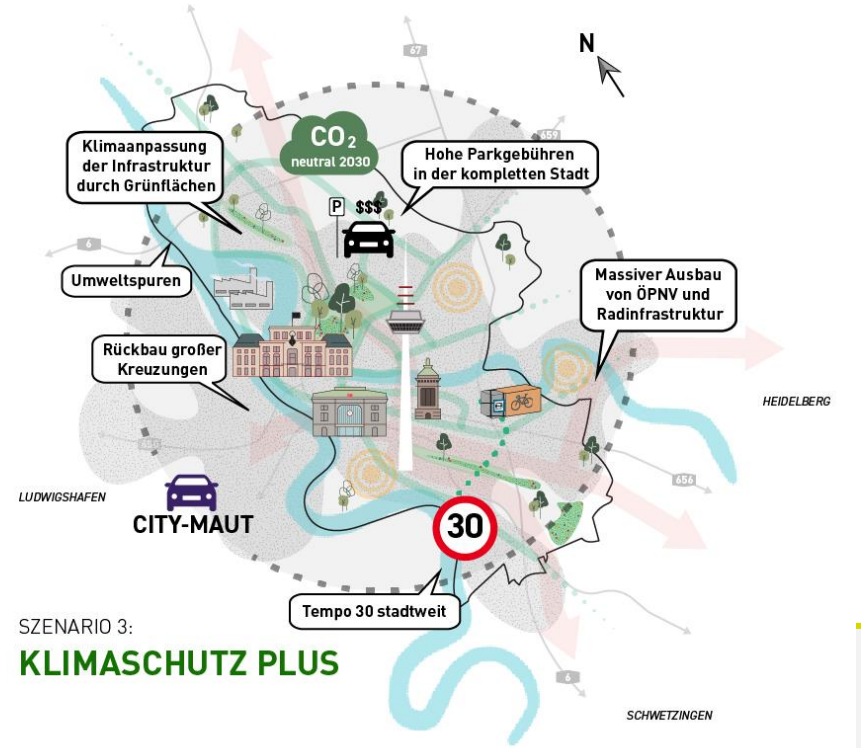
- knapp 300 Rückmeldungen
- Stärken-Defizit-Befragung (174 Rückmeldungen)
- Anmerkungen/Kommentare zu Zielen (74 Rückmeldung)

Online-Beteiligung 2 (2022)

- Knapp 900 Rückmeldungen
- Bewertung von Szenarien







1. Bisherige Beteiligung – Bürgerworkshop Oktober 2022

Was braucht es für eigene Verhaltensänderungen?

- Angebotsverbesserungen (zuverlässiger ÖPNV, Rad-Infrastruktur, Ausbau Fips-Bus,…)
- Mehr Sicherheit auf Radwegen, im öffentlichen Raum (Angsträume abbauen)
- Einfache, intuitive und flexible Zugänge zum Umweltverbund
- Ausbau Car- und Bike-Sharing (vor allem in den äußeren Stadtteilen)
- Autoarme/ -freie Innenstadt (vorstellbar, wenn die Angebotsverbesserungen nicht ausreichen)
- Überall Tempo 30 (vorstellbar, wenn die anderen Maßnahmen nicht ausreichen)
- Öffentlicher Diskurs über die Mobilität der Zukunft (bessere Kommunikation, Thema in Schulen) und Überzeugungsarbeit im privaten Umfeld







Gliederung









1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht Neckarstadt

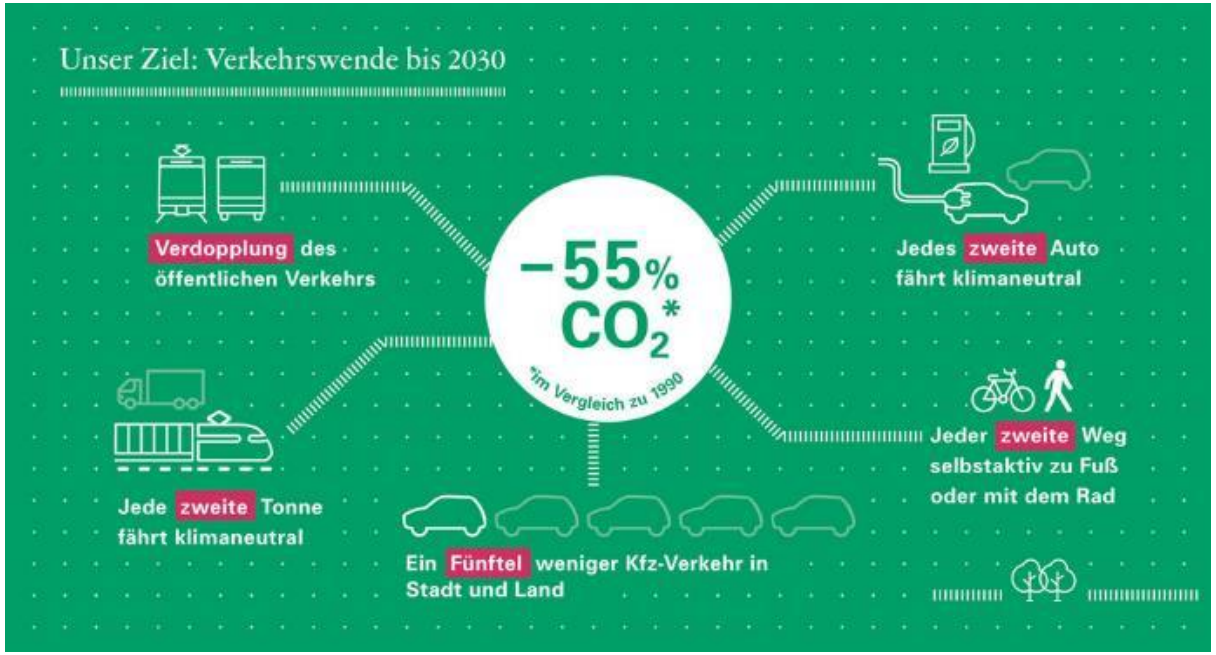
5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

- Vor dem Hintergrund des Pariser Klimaabkommens hat sich das Land Baden-Württemberg ambitionierte Ziele zur CO_2-Reduktion im Verkehrssektor gesetzt
- Landesziel bis 2040: Klimaneutralität → Kommunen müssen Strategien entwickeln, bei denen Zwischenziele erreicht werden → für 2035: **-77,5 % CO_2-Emissionen**
- Muss trotz Bevölkerungswachstum und stärkeren regionalen Verflechtungen erreicht werden
- Weitere Zielfelder des Masterplans, z.B.:
  - Verkehrssicherheit
  - Aufenthaltsqualität
  - Erreichbarkeiten
  - Gesundheitsschutz
  - Wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten
  - Finanzielle- und Flächeneffizienz

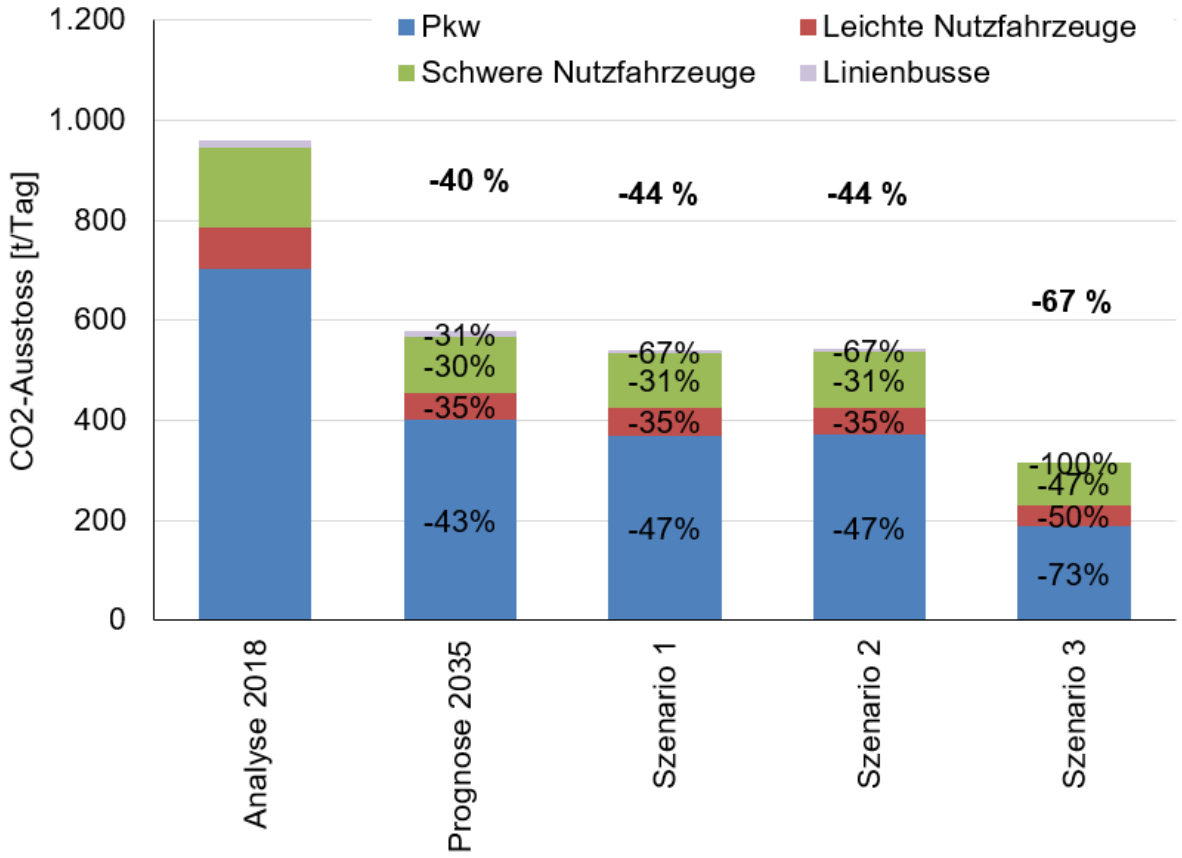
Beschluss eines verkehrlichen Leitbildes 2035 im September 2021



Mobilitätsziele des Landes Baden-Württemberg

2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

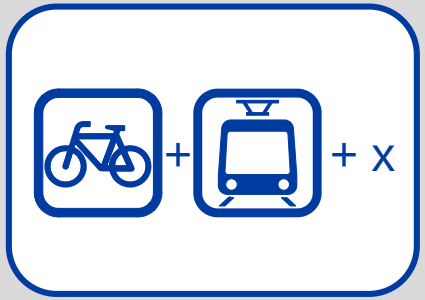
- Untersuchung der Wirkung von Maßnahmenpaketen hinsichtlich CO_2-Reduktion in drei Zukunftsszenarien
- v.a. technischer Fortschritt führt zu etwa 40 % weniger CO_2-Ausstoß bis 2035 (Prognose 2035)
- Umsetzung umfangreicher Angebotsverbesserungen im Umweltverbund, stärkerer Elektrifizierung der Flotte und Push-Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Nutzung münden bis 2035 in bis zu 67 % weniger CO_2-Ausstoß
- Anpassungen von Rahmenbedingungen auf EU-/ nationaler und Landesebene müssen verbleibende Reduktion um etwa 10 % bewirken, z.B.
  - Abschaffung Dienstwagenprivileg
  - Tempolimit auf Autobahnen
  - Wirksamere CO_2-Bepreisung
  - Stärkung Homeoffice
  - Deutschlandweite Pkw-Maut



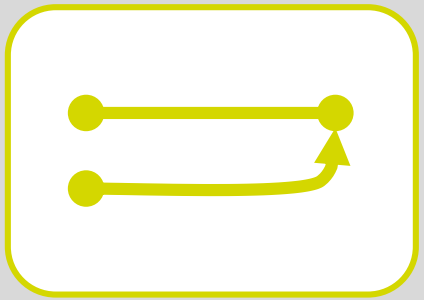
Entwicklung des CO_2-Ausstoßes in den Szenarien des Masterplan Mobilität (Stadtgebiet Mannheim, ohne Autobahnen)

2. Herausforderung des Masterplans – Inhaltliche Schwerpunkte des Masterplan Mobilität

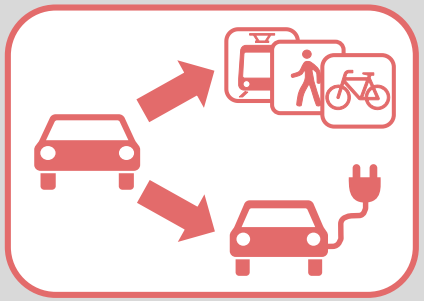
- Ergebnis der Szenarienberechnung: es müssen alle angedachten Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um CO_2-Minderungsziele zu erreichen
- Masterplan Mobilität muss sich auf Maßnahmen in kommunaler Verantwortung konzentrieren
- Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen



Vielfältige Angebotsverbesserung im ÖPNV und Radverkehr sind zwingend erforderlich, allein aber nicht ausreichend



(Umfangreiche) Push-Maßnahmen sind ergänzend unverzichtbar



Umweltverbund stärken und Kfz-Flotte dekarbonisieren

Gliederung









1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

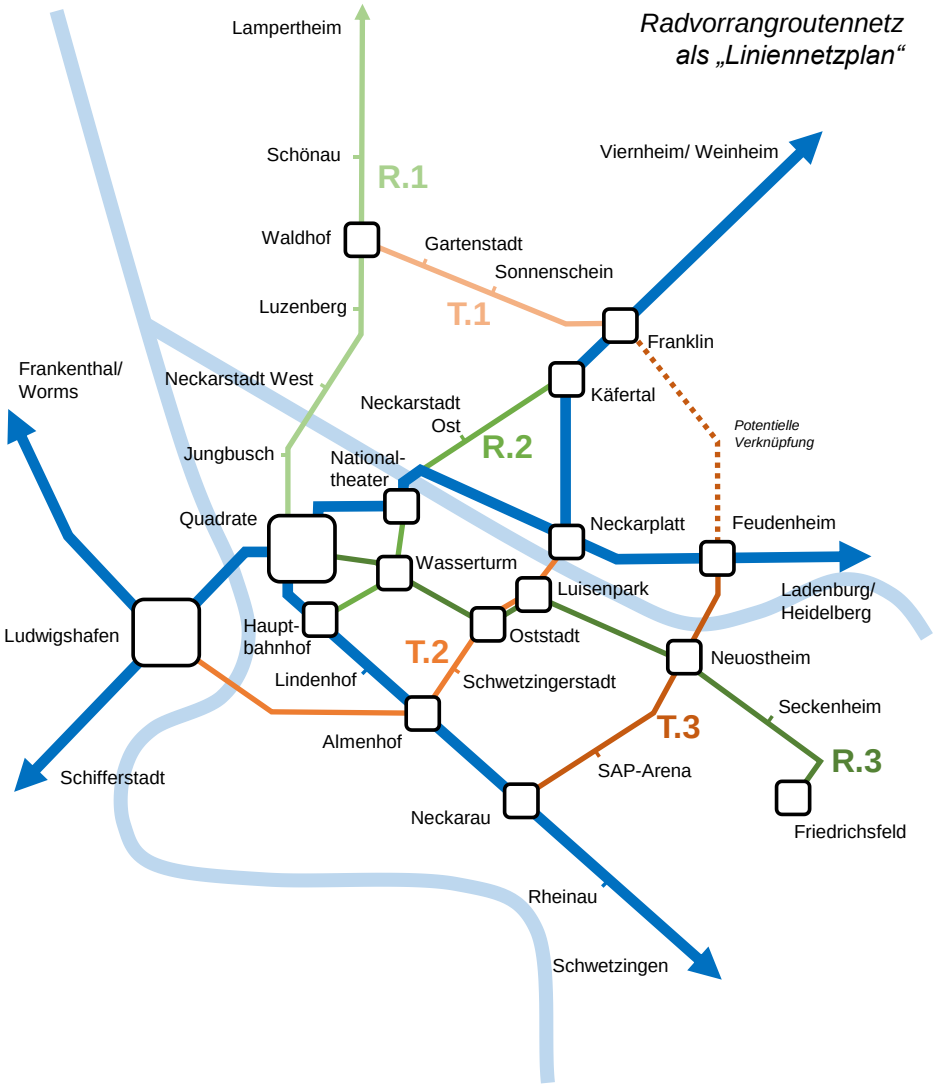
3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht Neckarstadt

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Radverkehr



- Aus- und Neubau von ***Radschnellwegen und Radvorrangrouten*** mit höheren Standards hinsichtlich Breite, Erkennbarkeit, Wartezeiten → sukzessive Durcharbeitung einzelner Routen
- ***Lückenschlüsse v.a. an Hauptverkehrsstraßen***, Überprüfung unfallauffälliger Abschnitte und Sanierung von Nebenstraßen
- Ausbau ***Radverkehrsverbindungen über Neckar und Rhein*** (Brücken-neubau, radverkehrstaugliche Anschlüsse, komfortable Wegbreiten…)
- Verbesserung der ***Wahrnehmbarkeit*** des Radroutennetzes (Nummerierung, Marketing, ggf. Markierungen auf der Fahrbahn)
- Ausbau ***Fahrradparken*** an Haltestellen, in Stadtteilzentren, an Einzelzielen und im Wohnumfeld







3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Fußverkehr/ öffentlicher Raum

- Sichere und attraktive ***Wegenetze***
  - Gewinnung Flächen für den Fußverkehr (z.B. durch Verlagerung von Parkständen) und bessere Vernetzung von Fußwegen (Querungen über HVS und an Knotenpunkten)
  - Reduzierung der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr durch Vermeidung gemeinsamer Führungsformen
- Urbane und klimaangepasste ***Plätze und Straßenräume***
  - Prüfung Umgestaltung großer verkehrlicher Infrastrukturen zur Rückgewinnung/ Aufwertung des öffentlichen Raums
  - Klimaangepasste/ generationengerechte attraktive Straßenraumgestaltung (z.B. „kühle Inseln“, Ruhe- und Aufenthaltsbereiche mit Sitz- und Spielgelegenheiten, Beschattung, Begrünung, Trinkbrunnen, etc.)
- Sichere ***Schulwege***
  - Reduzierung von Konflikten auf Schulwegen, z.B. durch Elternhaltestellen statt Elterntaxis, Mobilitätsberatung, „Fußbusse“, bauliche Maßnahmen, etc.
- Reduktion von ***Barrieren***, Schaffung ***Barrierefreiheit***
  - Umgestaltung von Unterführungen, bessere Zugänglichkeit von Ufern und Grünanlagen, sukzessive Verbesserung der Barrierefreiheit auf der Grundlage definierter Standards



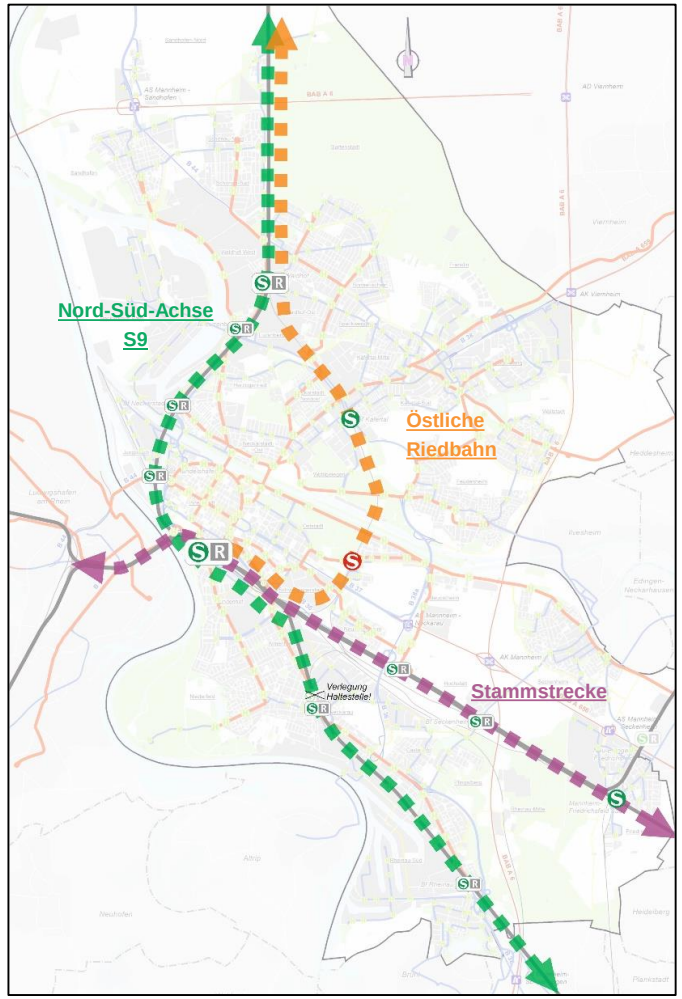






3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (1)

- Deutlicher Ausbau und Aufwertung der ***S-Bahn-Achsen*** unter Berücksichtigung der Netzbedeutung als Teil der Transeuropäischen Netze → Land als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs
  - Stärkung/ Attraktivierung der Nord-Süd-Achse der S-Bahn S9 mit Durchbindung der Riedbahn (Groß Rohrheim – MA) und der Rheinbahn (MA–Karlsruhe) am Mannheimer Hauptbahnhof
  - Taktverdichtung bzw. -harmonisierung auf der S-Bahn Stammstrecke Ludwigshafen–Mannheim–Heidelberg auf werktäglichen 10-min.-Takt
  - Wiederbelebung der östlichen Riedbahn als S-Bahn im 30-Min.-Takt zwischen Lampertheim und MA Hauptbahnhof (Weiterführung in Richtung Ludwigshafen angestrebt) mit Halt in MA-Käfertal und an neuem Haltepunkt in Neuostheim (Verknüpfung mit Linie 6 an der T.-Heuss-Anlage
  - Verschiebung S-Bahn-Halt Neckarau zur Friedrichstraße
- ***Stadtbahn***verlängerungen in die Region (Feudenheim – Ilvesheim – Ladenburg und Rheinau – Brühl – Ketsch) → Erschließung weiterer Potentiale und bessere Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Systems



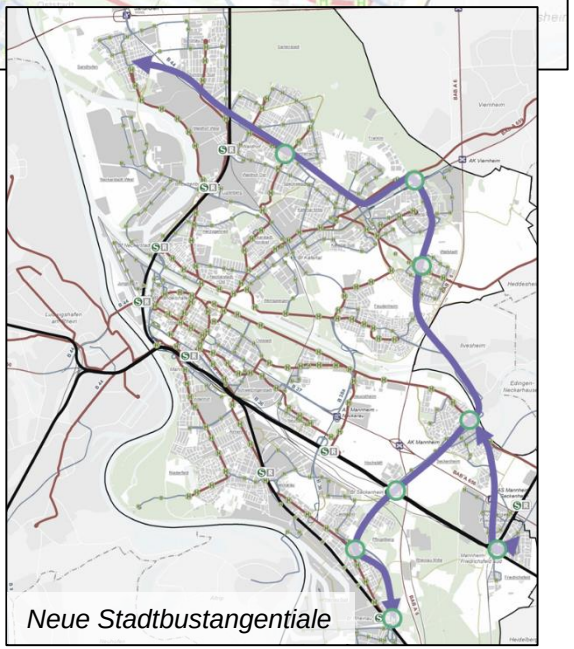
Handlungsschwerpunkte S-Bahn-Netz

3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (2)

- ***Stadtbahn***erweiterungen im Stadtgebiet:
  - Konversionsnetz (u.a. Strecke Glückssteinquartier, Anschluss Franklin) bereits in Umsetzung
  - Westliche Tangente Hauptbahnhof – Hafenstraße – Neckarstadt – Untermühlaustraße – Luzenberg (hohe Nachfragewirkung und hohe betriebliche Bedeutung)
  - Erweiterung Spinelli – Vogelstang – Taylor
- Neue ***Schnellbuslinie*** „Äußere Tangente“ für Mannheim und Ilvesheim
  - Ergänzung/Stärkung tangentialer Verbindungen (abschnittsweise mit Schnellbuscharakter)
  - Teilweise Ersatz bestehender Angebote, Verknüpfung mit S- und Stadtbahn
- Aufwertung ***Zugangspunkte*** und bessere Umstiege innerhalb des ÖPNV an Verknüpfungspunkten (v.a. S-Bahn-Halte)
- Weiterentwicklung ***On-Demand-Angebot*** (FIPS) mit dem Ziel dieses als Ergänzung zum klassischen ÖPNV zu stärken
- Prüfung einer bedarfsgerechten Anpassung von ***Bedienzeiträumen und Taktung***

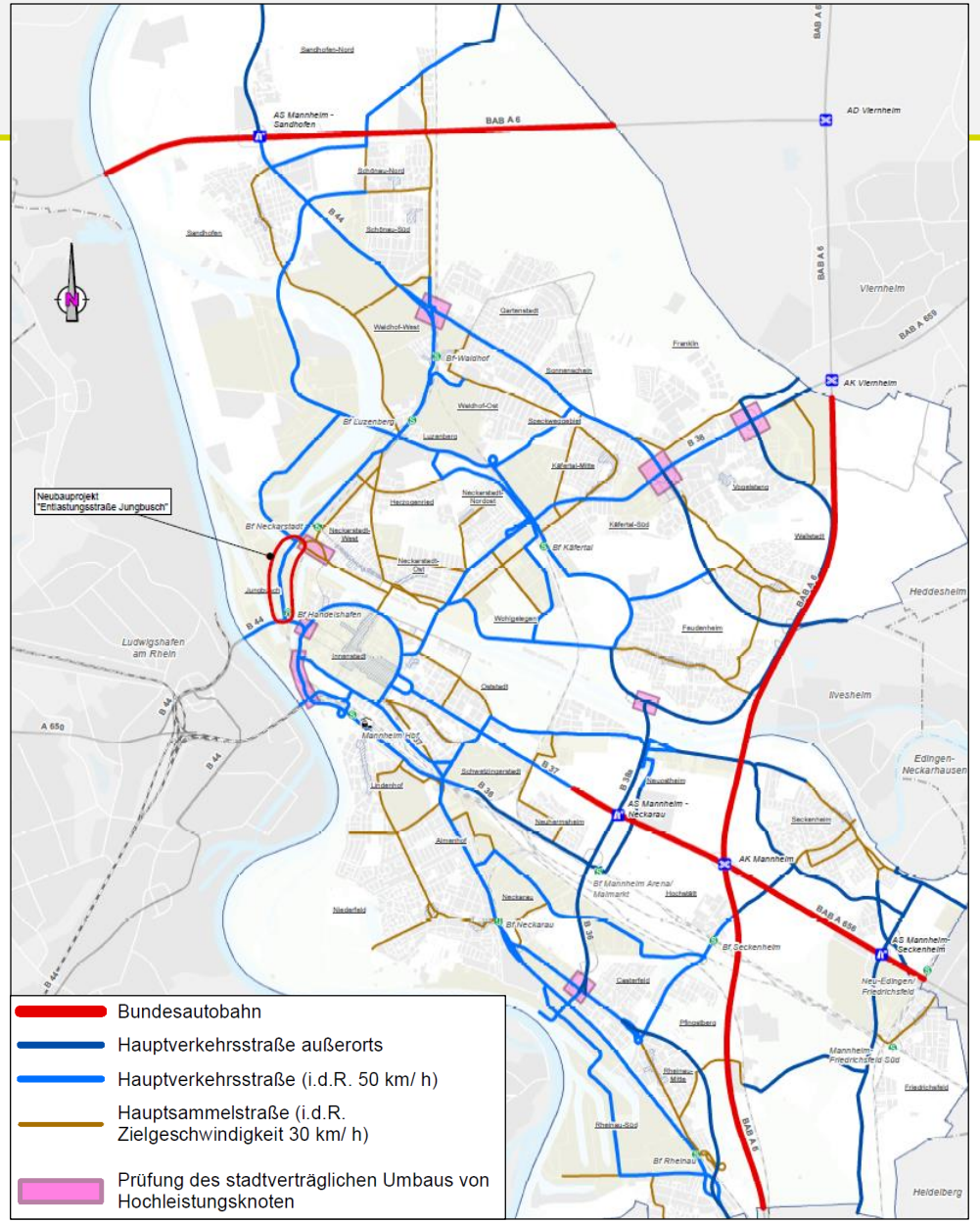


Stadtbahnerweiterung im Stadtgebiet

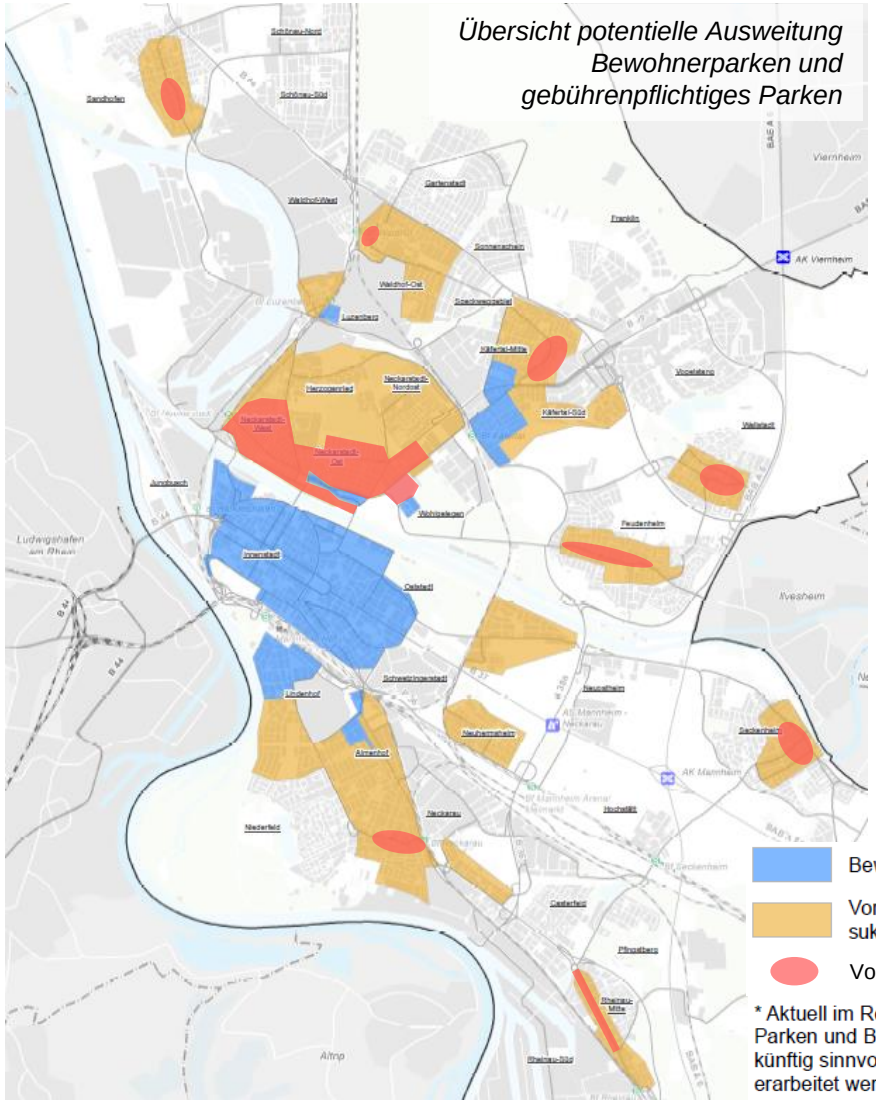

Neue Stadtbustangentiale

3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (1)

- Maßnahmen im Kfz-Verkehr müssen künftig vorrangig anderen ***Zielen*** als einer Kapazitätssteigerung dienen (z.B. Entlastung sensibler Gebiete, Herstellung besserer Angebote im Umweltverbund, Schaffung stadtverträglicher Infrastrukturen)
- Umsetzung eines klar strukturierten ***Hauptverkehrsstraßen- und Geschwindigkeitskonzepts*** (Hauptverkehrsstraßen 50 km/h (z.B. Bundes- und Landesstraßen), abseits davon Regelgeschwindigkeit 30 km/h (Voraussetzung Änderung des rechtlichen Rahmens))
- Neubaumaßnahmen im Bereich Jungbusch/ Neckarstadt zur Neuordnung von Verkehrsströmen und Entlastung bebauter Gebiete
- Umsetzung von flächenhafter ***Verkehrsberuhigung*** im Nebenstraßennetz (bauliche Eingriffe zur Geschwindigkeits- und Verkehrsmengensenkung)
- Sanierungsbedarfe an „***Hochleistungsknoten***“ als Chance zur Umgestaltung wahrnehmen → Schaffung stadtverträglicher und unterhaltungsärmere Infrastrukturen/ Aufwertung öffentlicher Räume



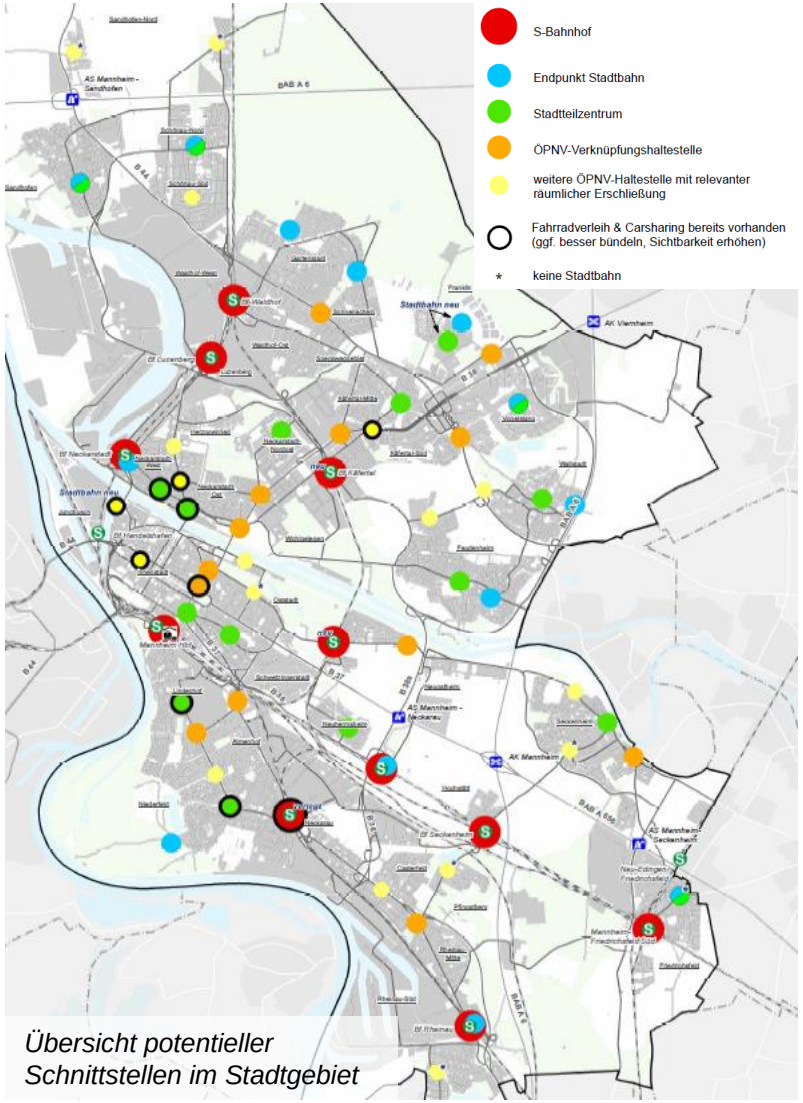
3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (2)



- Neuordnung ***Gehwegparken*** mit dem Ziel attraktive Gehwegbreiten herzustellen → Programm bereits in Umsetzung → Aufwertung Straßenräume als Folgeschritt
- Freimachen öffentlicher Räume → (Ersatz-)Stellplatzbündelung in ***Quartiersgaragen*** und Ausbau von ***Leihangeboten*** als Kompensation → Berücksichtigung privat verfügbarer Stellplätze
- Ausweitung des ***gebührenpflichtigen Parkens*** in die Stadtteilzentren um Erreichbarkeiten sicherzustellen, Weiterentwicklung der Gebühren (vorsichtige Erhöhung prüfen, stärkere räumliche Staffelung)
- ***Bewohnerparken*** zum Schutz vor Fremdparkern räumlich ausweiten
- Gebühren Bewohnerparkausweise langfristig weiter erhöhen und nach Fahrzeuggröße o.ä. ausdifferenzieren → bessere Widerspiegelung des Wert des öffentlichen Raums → Hinterfragen des Besitzes eines eigenen (Zweit-)Pkw

3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Innovative Mobilität/ Mobilitätsmanagement

- Aufbau eines Netzes von ***Inter- und multimodalen Schnittstellen*** (Mobilstationen):
  - sichtbares Grundangebot von Leihsystemen und optimale Verknüpfung mit dem ÖPNV
  - Car-Sharing, Leihfahrräder (auch E-Bikes), Roller-Leihe, (überdachtes) Fahrradparken, Ladesäulen, Kiss&Ride-Plätze, diverse Services
  - Bedarfsgerechte Angebote je nach Bedeutung der Schnittstelle
  - Corporate Design der Region und Bündelung in einem Zugangs- und Abrechnungssystem
- Stärkung kommunaler Aktivitäten im Bereich ***Mobilitätsmanagement*** (Unterstützung Betriebe, Neubürgerberatung, zielgruppenspezifisches Mobilitäts-management z.B. an Schulen, für Senioren)
- Maßnahmen zur Förderung der ***Elektromobilität*** (Ausbau Ladestationen an Mobilstationen, Umstellung der kommunalen Flotte sowie der Stadtbusse etc.)



Übersicht potentieller Schnittstellen im Stadtgebiet

Gliederung



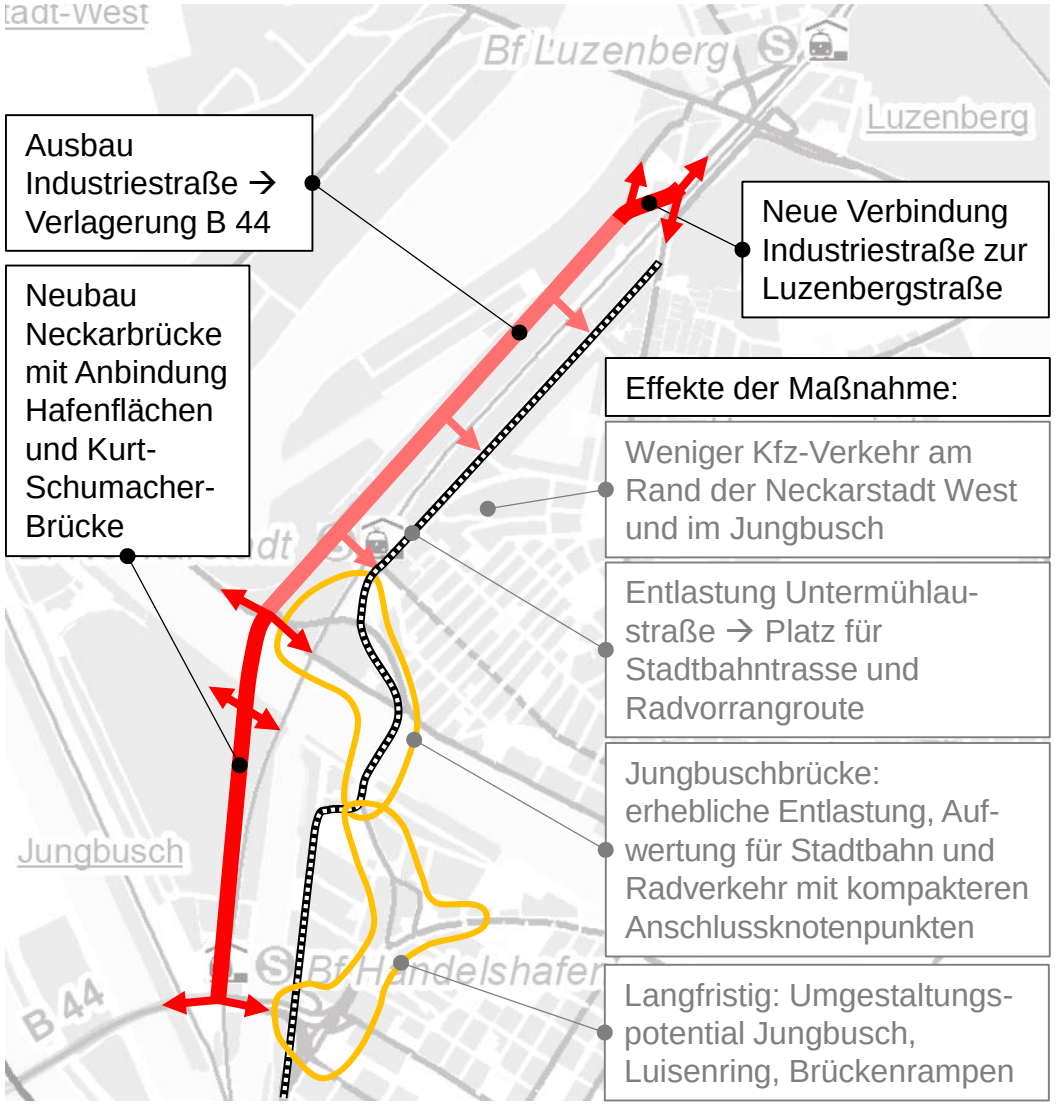






1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht Neckarstadt
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

4. Schlaglicht Neckarstadt – Neuordnung von Verkehrsströmen und –achsen im Mannheimer Norden



- Umverlegung B 44 von Untermühlaustraße in Industriestraße und Neubau Entlastungsstrecke Jungbusch/ Neckarstadt
- Stärkung des Umweltverbundes mit Radvorrangroute und Stadtbahnachse in Siedlungsnähe auf der Untermühlaustraße
- Erhebliche Entlastung der Jungbuschbrücke vom Kfz-Verkehr, Umgestaltung zur Brücke mit Fokus auf den Umweltverbund und lokalen Kfz-Verkehr
- Langfristig: Umgestaltungspotentiale u.a. Luisenring, Jungbusch und Brückenrampen

Jungbuschbrücke

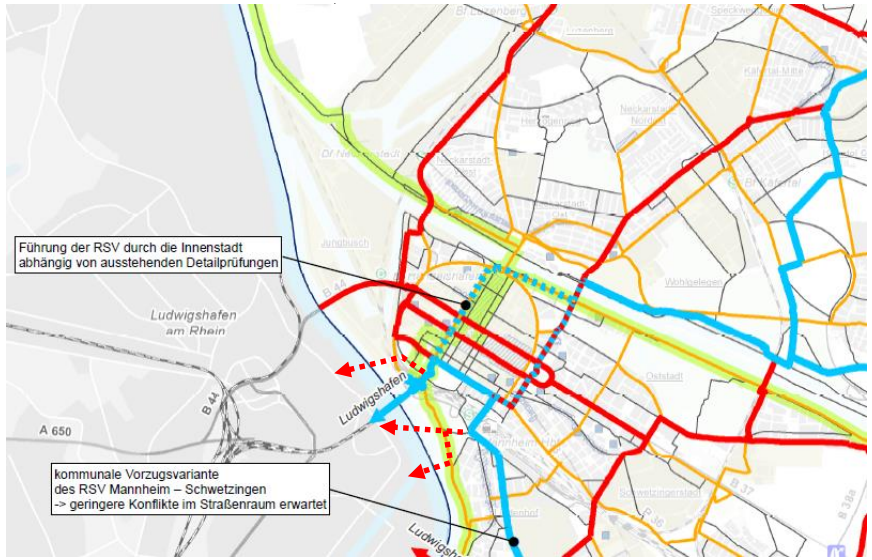


Untermühlaustraße



4. Schlaglicht Neckarstadt – Radverkehr über Neckar und Rhein

- **Radschnellwege und Radvorrangrouten** verbinden Kernstadt und die übrigen Stadtteile und Umlandgemeinden in hoher Qualität
- **Jungbuschbrücke:** langfr. erhebliche Aufwertung für Radverkehr, zwischenzeitlich: Ermöglichen einer radverkehrstauglichen Anbindung des östlichen Gehweges nördlich des Neckars
- **Kurpfalzbrücke:** v.a. am Kurpfalzkreisel enge Radverkehrsanlagen mit viel Verkehr und im Zwei-Richtungs-Betrieb → Ausbau erforderlich
- **Friedrich-Ebert-Brücke:** Beseitigung von Engstellen in den Radwegen an beiden Brückenenden und radverkehrstaugliche Anbindung des westlichen Radweges an den Neckaruferradweg südlich des Neckars → als Alternative zu einem Ausbau zum Radschnellweg: Machbarkeitsstudie neuer Standort einer Geh- und Radwegbrücke Höhe Klinikum
- Standortsuche und Machbarkeitsstudie einer Geh- und Radwegbrücke über den **Rhein** noch in Bearbeitung → Speyerer Straße als Favorit in Netzfalluntersuchung ermittelt → Aufwertung zuführender Routen



Radschnellverbindungen

Radvorrangrouten

Radhauptrouten

Nebenrouten

Touristische Radrouten

Ausbaustandards

4. Schlaglicht Neckarstadt – Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung

- Mit dem möglichen Rückbau der Hochleistungsknoten und der Verlagerung von Parkplätzen aus dem öffentlichen Raum können Straßenräume wieder als Teil des urbanen Stadtraums gestaltet werden.
  z.B. Auffahrtsrampe Konrad Adenauer Brücke / Luisenring / Friedrichsring / Kaiserring / Parkring / Mannheimer Straße / Lange Rötterstraße / Relaisstraße / Seckenheimer Straße (Schwetzinger Vorstadt)
- Vorbereitung eines handlungsorientierten Gestaltungshandbuches
- Schaffung von Sitz- und Spielgelegenheiten, Ruhe- und Aufenthaltsbereichen auf Straßen und Plätzen für Fußgänger, Kinder und ältere Menschen
- Schaffung von „kühlen Inseln“ z.B. durch Straßenbäume, Sprühnebel-Installationen oder die Begrünung von ÖV-Haltestellen, Einrichtung von Trinkbrunnen
- Erste Umsetzungen z.B. am Toulonplatz, weitere mögliche Beispiele:











Augartenplatz



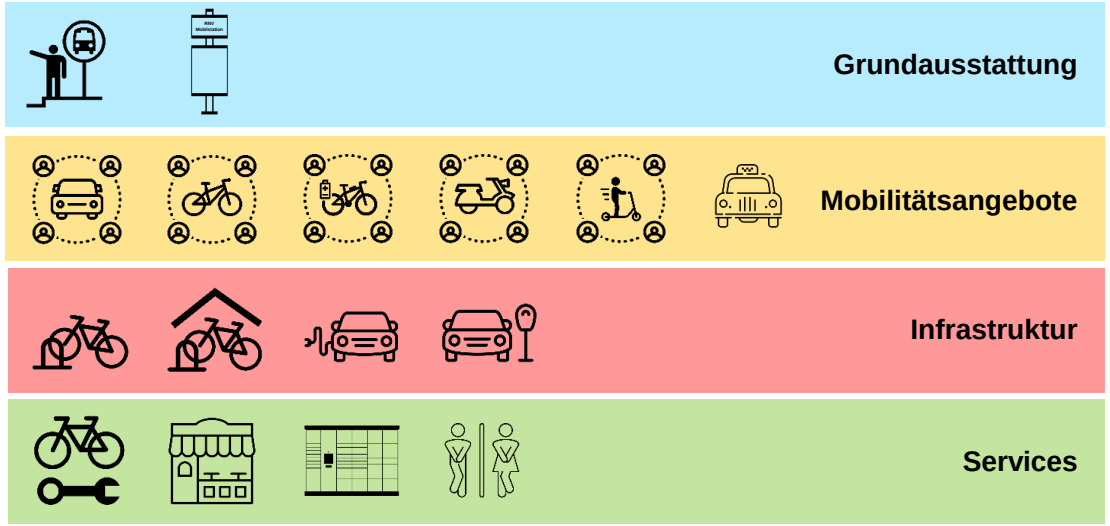
Lindenhofplatz



Reiherstraße

4. Schlaglicht Neckarstadt – Öffentliche Räume und Schnittstellen

- Zielstellung: Aufwertung öffentlicher Räume, Begrünung und Entsiegelung
- Erheblicher Flächenverbrauch im Ruhenden Verkehr → Strategien dagegen:
  - Hinterfragen Pkw-Besitz und Stärkung der Nutzung privater Stellplätze, z.B. durch Einführen Bewohnerparken, Anhebung **Bewohnerparkgebühren**
  - Bündelung von Stellplätzen in **Quartiersgaragen** → Flächenpotentialanalyse erforderlich
  - Schaffung von Alternativen durch Bereitstellung vielfältiger und leicht zugänglicher **Leih-Angebote** an Schnittstellen









4. Schlaglicht Neckarstadt – Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung

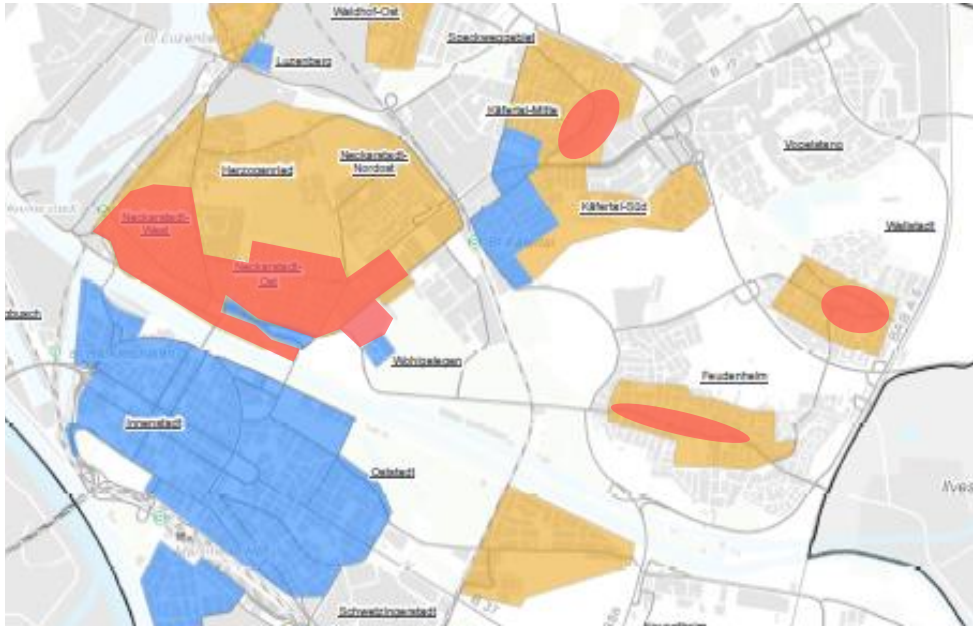
- Reduktion von Parkständen für Umgestaltungen/ Steigerung Aufenthaltsqualität → Bewirtschaftung wird wichtiger, um Parkraumverfügbarkeit und damit Erreichbarkeit zentraler Stadtgebiete sicherzustellen
- Sukzessive und bedarfsgerechte Ausweitung gebührenpflichtigen Parkens (für die Neckarstadt-West ist Umsetzung für 2024 geplant, für Neckarstadt-Ost Planungen im Gang) und stärkere Differenzierung der Gebührenhöhe (Staffelung und langfristig auch Dynamisierung denkbar)
- Im Umfeld gebührenpflichtigen Parkens, der Kernstadt und größerer Zielverkehrsgebiete (z.B. Gewerbezentren etc.) sollten Bewohnerparkzonen ausgeweitet werden
- Stärkere Nutzung der Bewohnerparkgebührenhöhe als Steuerungsinstrument → Fortsetzung der bis 2025 beschlossenen sukzessiven Anhebung auf eine Zielgröße von etwa 365 €/Jahr

Bewohnerparken im Bestand

Vorschlag für Gebiete in die Bewohnerparken sukzessive ausgeweitet werden könnte

Vorschlag für sukzessive Ausweitung gebührenpflichtiges Parken

* Aktuell im Regelfall Mischformen aus gebührenpflichtigem Parken und Bewohnerparken. Diese Mischformen sind auch künftig sinnvoll, genaue räumliche Aufteilung muss im Einzelfall erarbeitet werden (Parkraumkonzept).



Gliederung









1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht Neckarstadt
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

5. Gruppendiskussion – Erläuterungen

Es gibt 2 Diskussionsrunden (45 Min./ 40 Min.) – bitte entscheiden Sie sich für 2 Themen:

- Radverkehr (Hr. Glatthaar/ Fr. Kleemann) → Vortragsraum
- ÖPNV (Hr. Ohm/ Hr. Dmochowski) → im Café
- Kfz-Verkehr/ ruhender Verkehr (Fr. Thielemann/ Hr. Albrecht) → Gruppenraum hinter dem Spiegel
- Fußverkehr/ öffentlicher Raum (Hr. Sander/ Fr. Kraft, Herr Rauch) → Vortragsraum

Zentrale Diskussionspunkte

- Diskussion der vorgeschlagenen Maßnahmenbündel
- Konkretisierungshinweise von Maßnahmen für die Umsetzung (besondere Verkehrssituationen etc.)
- Bewertung am Schluss: welche Maßnahmen sollen mit hoher Priorität umgesetzt werden? Empfehlung an den Runden Tisch und den Gemeinderat.

Gliederung









1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht Neckarstadt
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

6. Abschluss – Erläuterungen

- Zusammenfassung der Diskussionen
- Ergebnisse alle 5 Stadtteilforen (Präsentation und Protokoll finden Sie in den nächsten 2 Wochen auf: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- Projektausblick:
  - Sichtung und Einarbeitung der Anmerkungen aus den Beteiligungen in das Handlungskonzept des Masterplan Mobilität bis Herbst 2023
  - Zusammenstellung des Masterplan bis Ende 2023
  - 1. Quartal 2024: Beschluss des Masterplan Mobilität durch den Gemeinderat

6. Abschluss – Hinweis auf Online-Beteiligung



Masterplan Mobilität 2035

Online-Beteiligung

vom 07.07. bis 06.08.2023

QR-Code
oder unter

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

STADTMANNHEIM²
Geoinformation und Stadtplanung

MANNHEIM²
MACHT MOBIL.

HEUTE DIE MOBILITÄT VON MORGEN GESTALTEN.





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

IVAS VCDB orangeedge proloco