Protokoll Stadtteilforum Nord
Masterplan Mobilität 2035 am 13.07.2023

13. Juli 2023, von 18:00 bis ca. 21:00 Uhr im Franziskussaal am Taunusplatz



Foto: proloco

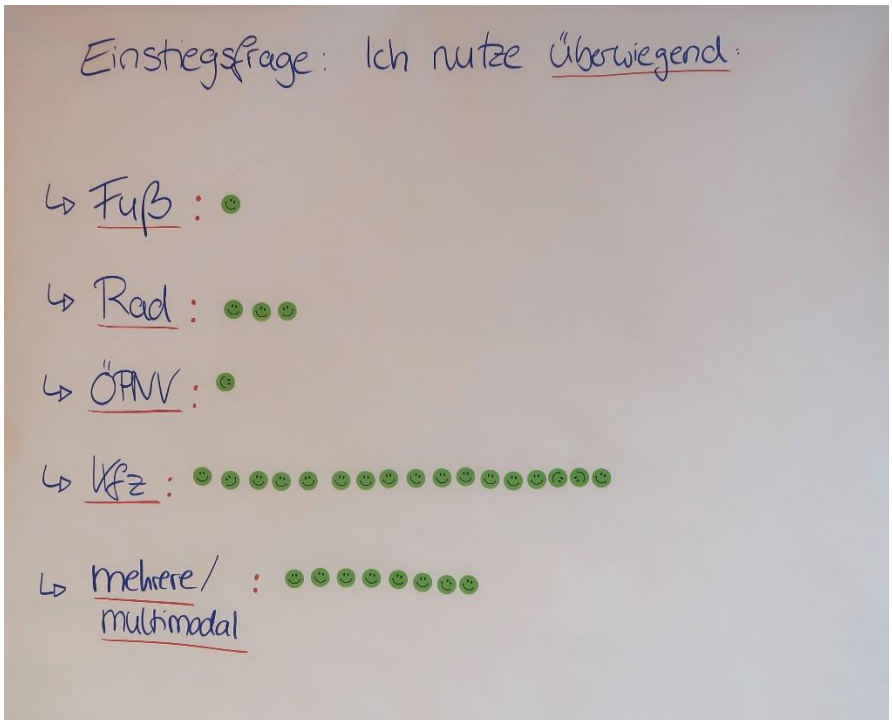
Ablauf

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 Nord (Sandhofen, Schönau, Waldhof) zum Masterplan Mobilität 2035“** begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 30 Teilnehmenden herzlich. Sie erläutert, dass es sich beim Thema Mobilität um ein wichtiges Zukunftsthema handelt und die Stadt Mannheim hierfür einen Rahmenplan zur zukünftigen Mobilität erstellen lässt. Die Erarbeitung dieses Masterplans befindet sich aktuell auf der Zielgeraden und wird bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein. Nachdem auf vergangenen Beteiligungsveranstaltungen eher der Fokus auf Mängel gelegt wurde, werden auf den aktuell laufenden Stadtteilforen die konkreten Maßnahmen diskutiert. Auf der heutigen Veranstaltung soll gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern

besprochen werden, was Ihnen und der Stadt auf dem Weg zu einer klimagerechten Mobilität helfen kann.
Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten nutzen überwiegend das Kfz (57 %). Ca. 27 % geben an, sich multimodal fortzubewegen, während 10 % der Teilnehmenden überwiegend das Rad nutzen. Jeweils 1 Person nutzt überwiegend den ÖPNV bzw. geht zu Fuß (3 %).



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 zusammensetzen und stellt die wesentlichen Ergebnisse der bisherigen Beteiligung vor (s. Präsentation).

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

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

Nachfragen/ Diskussion:

- **Apell für Kfz:** Viele sind auf das Kfz angewiesen und dies muss auch weiter möglich sein.
  Antwort: Der MM 2035 zielt nicht darauf ab, den Menschen ihr Auto wegzunehmen. Individuelle Mobilität wird und muss auch weiterhin möglich sein.

- **Ältere Generation:** Werden ältere Personen nicht im Masterplan berücksichtigt? Insb. Sharing-Angebote, welche über eine App buchbar sind, sind für ältere Menschen oft nicht zugänglich.
  Antwort: Dieses Thema ist bekannt und es ist schwierig, sämtliche Gruppen gleichermaßen miteinzubeziehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieses Thema zukünftig weniger relevant sein wird, da der Umgang mit Smartphones zunehmend Bestandteil des Alltags wird und auch ältere Generationen damit umgehen können. Es wird dennoch nach Ideen und Möglichkeiten gesucht, allen Bevölkerungsgruppen passende Angebote zu machen.
- **Sharing Fahrzeuge**: Können mit Sharing-Autos auch Rollatoren transportiert werden?
  Antwort: Ja, es gibt Fahrzeuge unterschiedlicher Größe, auch in anderen Städten, mit denen Rollatoren, Kinderwagen o. ä. transportiert werden können.
- **Neue Technologie:** Die vorgestellten Maßnahmen basieren auf dem aktuellen Stand der Technik. Wieso werden technologische Neuerung, wie z. B. autonomes Fahren, nicht berücksichtigt?
  Antwort: Autonomes Fahren wird aktuell getestet, jedoch ist nicht klar, ob es sich tatsächlich im Stadtraum durchsetzen wird. Ebenfalls besteht die Befürchtung, dass autonomes Fahren sogar mehr Verkehr erzeugen könnte. Dennoch ist der Masterplan nicht statisch und kann an technologische Neuerungen angepasst werden.
- **Zentrenkonzept:** Wieso fehlt das Thema Zentrenbildung im Konzept?
  Antwort: Man befindet sich im Austausch mit der Stadt und auch weiteren Projekten. Zentrenbildung wird als Thema aufgenommen.
- **Industrie:** Mannheim ist Industriestadt. Um Arbeitsplätze zu erhalten, muss ein fließender Verkehr sichergestellt werden. Wo wird dies berücksichtigt?
  Antwort: Als Thema haben wir u. a. einen funktionsfähigen Wirtschaftsstandort genannt, womit dies auch ein wichtiger Bestandteil des Masterplans ist.

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 während der Diskussionsrunden für 2 Themen entscheiden, um über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren.






Fotos: proloco

Thema Radverkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Radverkehr 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 im Thema Radverkehr 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. notwendige Variantenprüfung oder die genaue Wegeführungen.

Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen bzw. übergeordnete Diskussionen:

- **Freizeitwege**: Die Radwegeverbindung im Nordosten durch den Wald (Schönau-Karlstern-Lange Allee) hat eine sehr schlechte Qualität und sollte als Route auch für den Alltagsverkehr aufgenommen werden.
- **Sicherheit und Gefahrenstellen**
    - **Ampelschaltung:** um Konflikte mit rechtsabbiegenden Kfz zu minimieren, sollten bei Ampelschaltungen Radfahrende 1-2 Sekunden vor dem Kfz-Verkehr grün bekommen.
    - **Markierung**: Radwege sollten deutlicher markiert werden (z.B. rote Farbe) damit kreuzende Kfz besser auf mögliche Gefahrenstellen aufmerksam gemacht werden (z.B. Waldstraße abbiegende Kfz zum Getränkehandel, Untermühlaustraße)

Dies betrifft auch eine bessere Kennzeichnung des Radwegs an der Hafenbahnstraße (mit LKW Verkehr)
    - **Abstand zu parkenden Kfz**: Bei Einmündungen/ Einfahrten sollte mehr Platz geschaffen werden, um früher mögliche Konflikte von Rad und Kfz zu erkennen.
    - **„Geister-Radfahrende**“: auf zu engen Radwegen wird tw. unerlaubt auf der verkehrten Seite gefahren, dies betrifft auch E-Scooter. Dies kann auch an fehlenden Querungsmöglichkeiten liegen. Die Einrichtung von Querungen oder Verbreiterung von Radwegen sollte geprüft werden.
    - **Beidseitige Einrichtungsradwege**: Dies wird als Gefahrenpotential beschrieben, dadurch muss u.a. öfter gequert werden (z.B. Zielstraße).
    - **E-Scooter**: Diese liegen tw. auf Radwegen und sind damit Gefahrenstellen. Vorgeschlagen wurde, E-Scooter Verleih abzuschaffen (wurde z.B. in Paris kürzlich umgesetzt)
- **Anpassung von Radwegen/Aufstellflächen**: vor allem für Lastenräder sind Aufstellflächen häufig zu eng. Zusätzlich sind Radien bei Kreuzungen häufig nicht auf Lastenräder oder Räder mit Anhänger ausgelegt.
- **Radschnellwege und Radvorrangrouten:**
    - Die Erreichbarkeit dieser Routen mit hohem Standard aus den Wohngebieten sollte verbessert werden.
    - Das vorgeschlagenen Vorrangroutennetz wird als grundsätzlich gut eingeschätzt
    - Alternative Routenführung: ab Luzenberg werden 2 alternative Routen vorgeschlagen, die die Bürgerinnen und Bürger häufig nutzen: Waldhofstraße - Alter Messplatz oder nördlich davon über Hafenbahnstr., Ulmenweg und Hochuferstraße.
    - Die Vorrangrouten sollen komfortabel befahrbar sein, an vielen Radwegen führen die dauernden Absenkungen an privaten Einfahrten zu einem schlechten Fahrkomfort für Radfahrende. Sie sollten für eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h ausgelegt sein.
- **Radwegezustand**: dieser wird als teilweise sehr schlecht beschrieben, z.B. Kasseler Str.
- **Radabstellanlagen** sind weniger das Thema der Stadtteile Nord, sondern Thema an den Zielorten (Innenstadt).

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

- **Lückenschluss/ Anschluss**:
    - Bedarf besteht an verschiedenen Stellen, z.B. Frankfurter oder Hanauer Str.
    - Viernheimer Weg: Anschluss an beschlossenes Teilstück (Radweg) fehlt in der Planung.
    - Sonderburger Straße: der Radweg endet, die Verbindung ist wegen des hohen Anteils an Schülerverkehr besonders wichtig (Gymnasium).
- **Waldstraße**: Hier wird für die Parallelfahrbahnen die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft. Probleme gibt es vor allem am „Sonnenschein“.
- **Jungbuschbrücke**: Dort sind Laternenpfähle auf dem Radweg aufgestellt, diese verengen den Radweg stark, die Engstelle an der Auffahrt von Norden ist auch eine Gefahrenstelle.

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

- Lückenschlüsse, z.B. zwischen Stadtteilen/ Hafenbahnstraße (5 Nennungen)
- Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende u.a. Radwegbreiten/ Markierung (4 Nennungen
- Hauptrouten gut und schnell befahrbar gestalten (1 Nennung)

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.
  Die Stadtbahnerweiterung zwischen Hauptbahnhof und Neckarstadt wird positiv wahrgenommen und sollte aus Sicht der Bürger und Bürgerinnen priorisiert werden.
  Die Einführung einer östlichen tangentialen Schnellbuslinie wird positiv aufgenommen und sollte in der Umsetzung priorisiert werden. Es soll geprüft werden, inwiefern die Möglichkeit der Einführung eines „Sprinters“ im 30-Min.-Takt besteht, welcher lediglich die Stadtteilzentren verbindet.
  Es wird auf einen fehlenden S-Bahn-Halt in Schönau respektive Blumenau vor dem Hintergrund der unklaren Planungssituation der Schnellbahnstrecke der DB hingewiesen. Es wird seitens der Gutachter geprüft, inwiefern ein S-Bahn-Halt Schönau Eingang in den Masterplan Mobilität bzw. in den Ideenspeicher erhalten kann.
- **Kapazität des ÖPNV**
  Es wird diskutiert, dass für die Bewältigung der zusätzlichen Verkehrsnachfrage im ÖPNV auch die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung stehen müssen. Eine Steigerung der Transportkapazitäten durch Taktverdichtung ist nicht flächendeckend möglich, da teilweise die verkehrstechnischen Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten nicht gegeben sind. Die Maßnahme einer neuen Stadtbahn Innenstadt West würde Redundanzen/Kapazitätssteigerungen bzgl. der den Neckar querenden Verkehre schaffen. Durch den VRN werden neue Züge mit einer Länge von 60 m angeschafft, wodurch sich die Beförderungskapazitäten ebenfalls erhöhen.
- **Allgemein**
  Es werden weitere Defizite diskutiert. Insbesondere der Spät- und Nachtverkehr sollte auf einigen Linien erweitert werden, sodass es auch am Wochenende einen durchgehenden Nachtverkehr gibt. Weiter sollen Maßnahmen zur Erhöhung der sozialen Sicherheit in den Fahrzeugen sowie im Haltestellenumfeld ergänzt werden.

Thema Kft-Verkehr / ruhender Verkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Kfz-Verkehr diskutiert. Die Diskussionen waren von einem strategischen Blickwinkel geprägt, sodass wenige ortsspezifische Verbesserungsvorschläge gemacht wurden. Die folgenden Themen standen in den Diskussionen im Vordergrund:

Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen

- Die Idee der Entlastungsstrecke Jungbusch/ Neckarstadt wird grundsätzlich begrüßt, die Teilnehmenden plädierten jedoch für die größere Lösung, die zusätzlich eine leistungsfähige Verbindung über die Friesenheimer Insel zur Bürstedter Straße vorsieht. Bei der bisher gedachten Variante wäre eine Verbindung von der Luzenbergstraße zur westlichen Diffenéstraße wichtig, um möglicherweise doch Verkehre über die Friesenheimer Insel ableiten zu können.
- Die in einigen Bezirken im Mannheimer Norden bereits begonnene Neuordnung des Gehwegparkens wird teilweise sehr kritisch gesehen. Es soll hinterfragt werden, ob dies tatsächlich in

allen Stadtteilen gleichermaßen umzusetzen ist, v.a. dort wo weniger Fußverkehr ist. Es wird zudem dafür geworben, Alternativlösungen zu entwickeln um den Entfall auszugleichen. Dabei sollte die Versiegelung neuer Flächen vermieden werden.
- Die Ausweitung von Bewohnerparkgebieten muss auch mit entsprechenden Kontrollkapazitäten untermauert werden. Höhere Bewohnerparkgebühren werden kritisch gesehen: sie würden wohl relativ einfach weiterbezahlt werden, hätten aber ein Anspruchsdenken zur Folge, dass damit auch sicher einen Parkplatz zur Verfügung steht.
- Die Teilnehmenden stellen fest, dass zahlreiche privat geschaffene Stellplätze heute nicht als solche genutzt werden können (z.B. Garagenfehlnutzung) → das schafft zusätzliche (vermeidbare) Nachfrage im öffentlichen Raum.
- Die Idee, Verkehre aus dem östlichen Lampertheim ab Blumenau vordergründig in Richtung Sandhofen und von dort über die B 44 Richtung Innenstadt zu leiten wird zur Entlastung von Schönau begrüßt. Wichtig hierfür wäre ein entsprechend leistungsfähiger Knotenpunkt Viernheimer Weg/ B 44 Frankenthaler Straße.

Ergänzende Themen:

- Der Ausbau der B 44 bei Sandhofen und der A6-Anschlussstelle Sandhofen zum vollen Kleeblatt soll zur Aufnahme in den Masterplan überprüft werden.
- Nach Auffassung der Teilnehmenden fehlen Lösungen für den sehr umfangreichen Wirtschaftsverkehr.
- Bürgerinnen und Bürger, die neue Stellplätze auf ihrem Grundstück schaffen wollen, benötigen Unterstützung von der Stadt, v.a. bei der Herstellung ausreichend breiter Zufahrten zu den Grundstücken.

Prioritätensetzung:

- die Teilnehmenden im Stadtteil Nord sprachen sich sehr deutlich für ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz aus.
- das Straßennetz muss in jedem Fall geeignet sein, die großen Pendlerströme aus der Region ohne größere Behinderungen abzuwickeln.

Thema Fußverkehr/ öffentlicher Raum

Am Thementisch zum Fußverkehr und dem öffentlichen Raum fanden sich zwar nur wenige Bewohnerinnen und Bewohner ein, die Diskussionen selbst waren aber durchgehend intensiv und anregend. Es ergaben sich folgende Schwerpunkte und Vorschläge:

- **Schwerpunkt Barrierefreiheit/ Gehwegparken/ Freihaltung der Gehwege**
  An konkreten Beispielen wird beschrieben, wie sich das Gehwegparken auf die Nutzung der Gehwege durch Personen im Rollstuhl oder mit Rollatoren auswirkt. Oft sind die verfügbaren Restbreiten nicht ausreichend, so dass Rollator- oder Rollstuhlfahrende (teilweise auch mit Hilfspersonen, die den Rollstuhl schieben) auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Dort ist das Unsicherheitsgefühl besonders groß. Deshalb wird die Neuordnung des Gehwegparkens auch begrüßt. Weitere Aspekte bei der Freihaltung von Gehwegen bzw. deren Nutzbarkeit sind Wildbewuchs, die Konkurrenz mit (illegalen) Radfahrenden, etc.
- **Nahversorgung/ Stadt der kurzen Wege als Voraussetzung für intensiven Fußverkehr**

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in den Ortsteilen die Nahversorgung teilweise mangelhaft ist, so dass ein Einkaufen zu Fuß oft nur einschränkt oder gar unmöglich ist. Als Beispiel wird Luzenberg benannt, wo es nur einen Kiosk gibt. Auch ein Markt auf dem Taunusplatz wäre wünschenswert. Das Ziel einer 15-Minuten-Stadt wird positiv bewertet, die aktuelle Versorgungssituation entspricht dem aber nicht. Auch eine fehlende Durchwegung wird hierfür als Hindernis angesehen. Als Beispiel wird das Gelände der ehemaligen Spiegelfabrik Saint Gobain genannt. Es wird kritisch hinterfragt, wie vor dem Hintergrund der eigenen Verhaltensweisen Einzelhandel gehalten oder gefördert werden kann. Ein Einkaufen mit dem Fahrrad ist aus Altersgründen oft nicht möglich.

- **Sonstige Themen**
  Als weiteres Thema wurde die Sicherheit auf Schulwegen (insbesondere in Sandhofen) angesprochen. Die Kinder bewegen sich im Regelfall entlang der kürzesten Wege, auch wenn sie nicht als die sichersten erscheinen. Bei den Überlegungen zu den Schulwegen sollen die Elternbeiräte einbezogen werden, auch die kindlichen Perspektiven und Sichtweisen sind zu berücksichtigen. Die „Passerelle“ (Bahnunterführung) wird als Angstraum und schlecht gestalteter Bereich benannt. Zu Fuß Gehende fühlen sich insbesondere von den Radfahrenden verunsichert, die mit hoher Geschwindigkeit die Rampen herunterfahren und die Fußwege kreuzen. Schadstellen an Gehwegen werden oft durch private Bauvorhaben verursacht. Hier wird eine ausreichende Kontrolle der Stadt zwecks Schadenbeseitigung angemahnt. Thema ist auch die Klimaresilienz für den Fußverkehr. Insbesondere gibt es zu wenig Schatten und neu gepflanzte Bäume sind als Schattenspender zu klein.

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. Anschließend soll der Gemeinderat den Masterplan Mobilität 2035 im 1. Quartal 2024 beschließen.
Abschließend wird darauf hingewiesen, dass Anmerkungen sowohl zur Präsentation als auch zum Protokoll gemacht werden können.

Protokoll: proloco, IVAS, orange edge und vcdb





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035

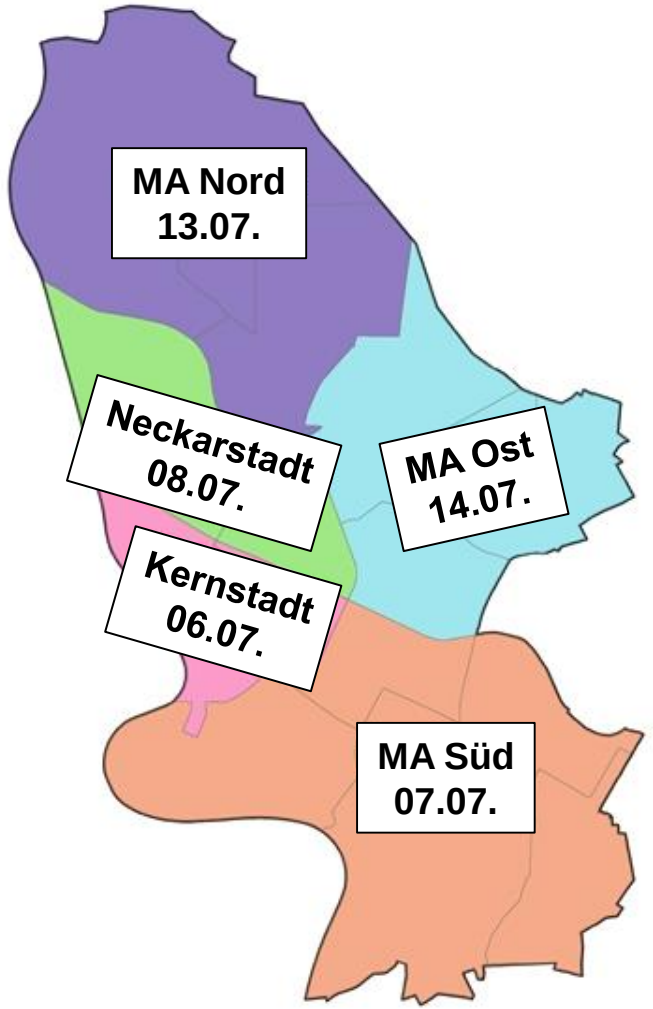
Stadtteilforum Mannheim Nord 13.07.2023

(Sandhofen, Schönau, Waldhof)

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









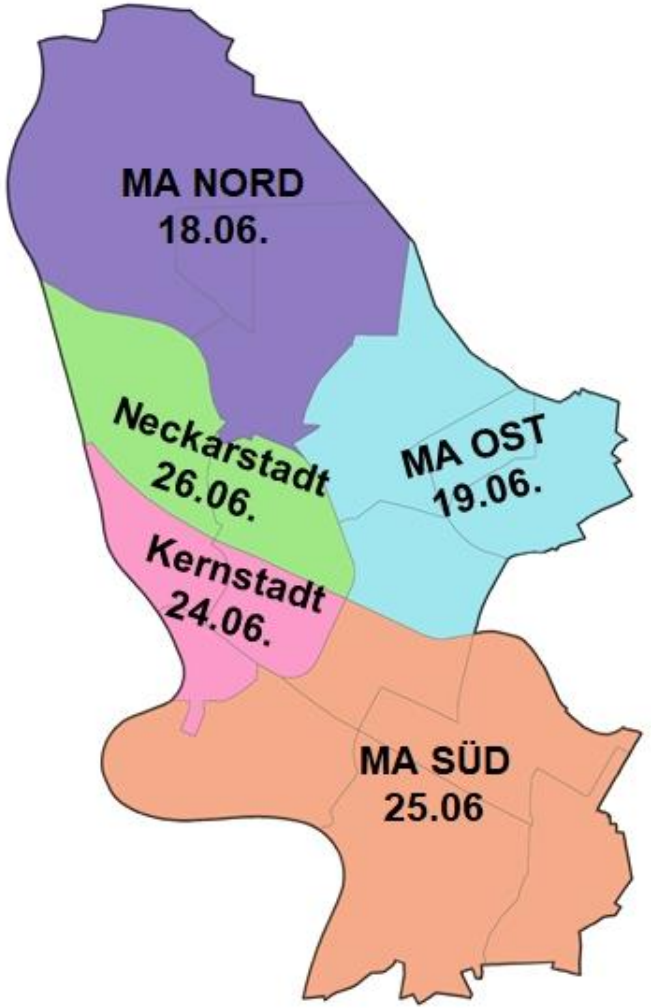
1. Bisherige Beteiligung
2. Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3. Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4. Schlaglicht MA Nord
5. Gruppendiskussion
6. Abschluss

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)

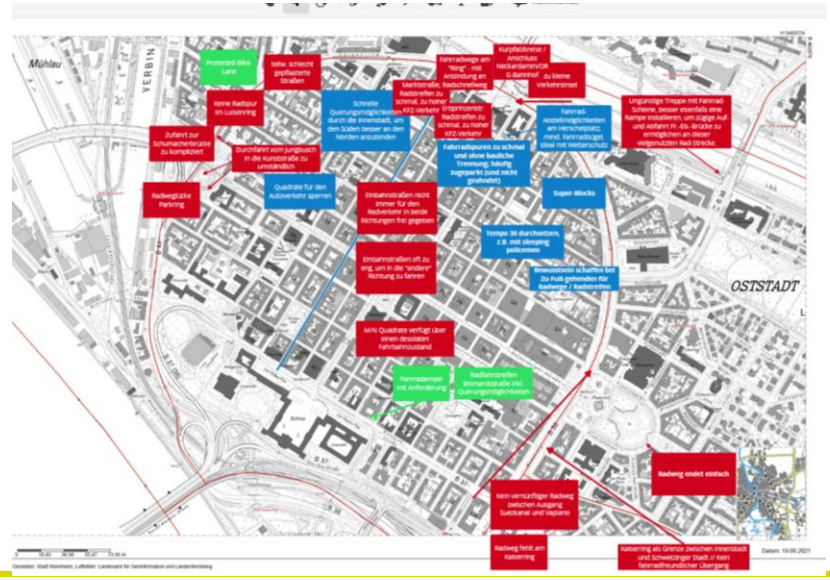
- **MIV**: Geschwindigkeit reduzieren, Parken auf privaten Grundstücken, Wegnahme von Parkplätzen,..
- **Rad**: Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, Trennung von Fuß- und Radwegen, …
- **ÖPNV**: neue Linien (Tangenten), tw. Zugänge (barrierefrei) und Diskussion über Stadtbahnen (Stufen) sowie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

Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Radverkehr

MIV und Parken

SPNV/ ÖPNV



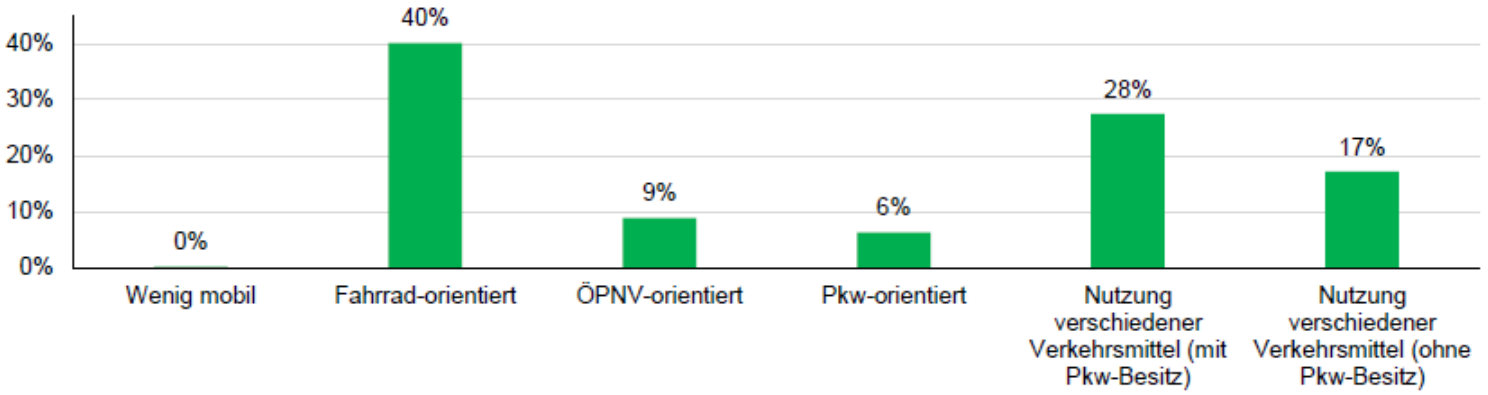
1. Bisherige Beteiligung – Online-Beteiligung

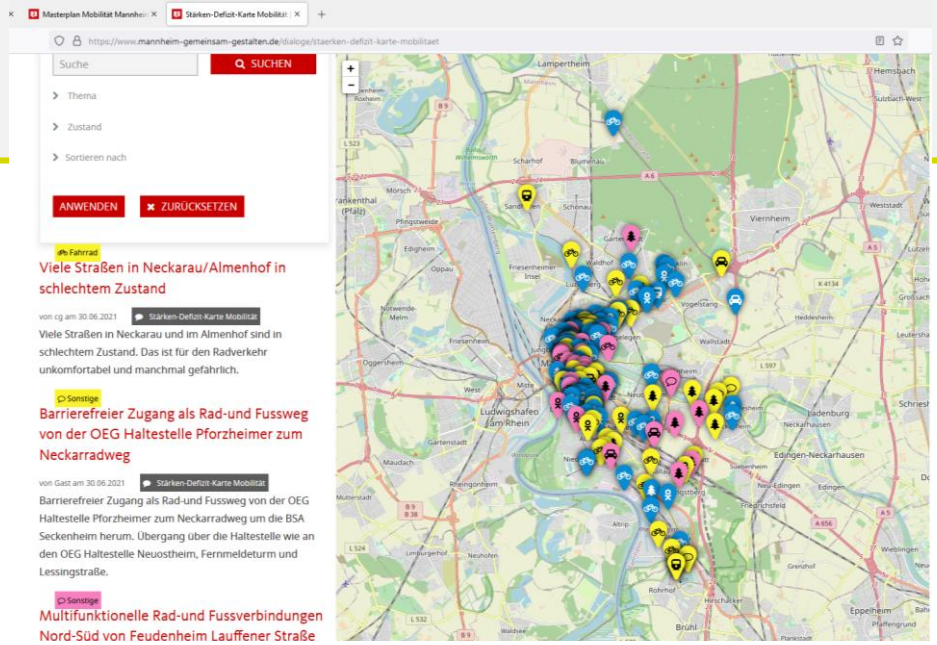
Online-Beteiligung 1 (2021)

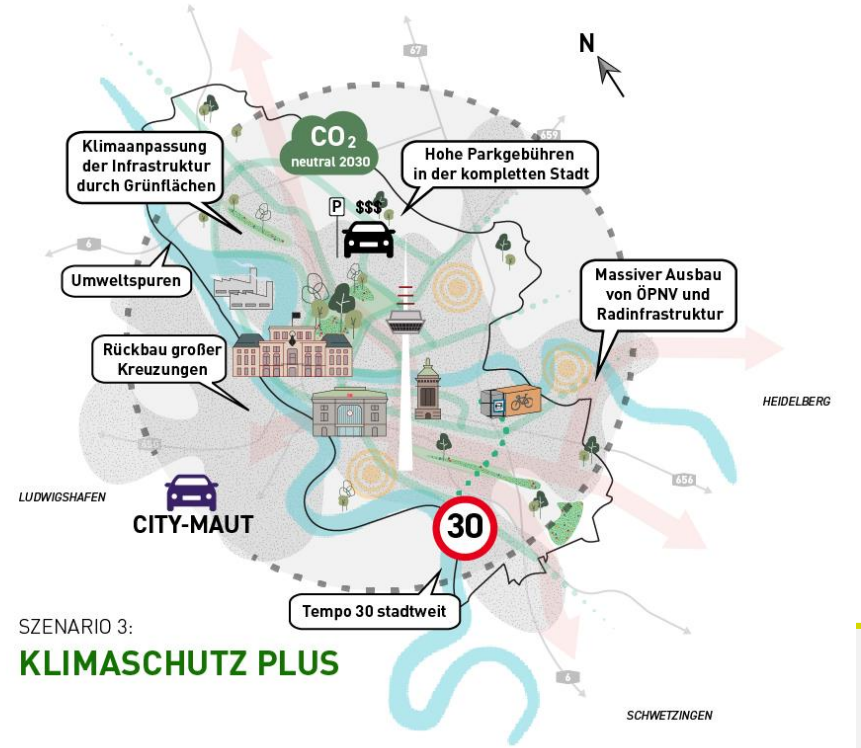
- knapp 300 Rückmeldungen
- Stärken-Defizit-Befragung (174 Rückmeldungen)
- Anmerkungen/Kommentare zu Zielen (74 Rückmeldung)

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 MA Nord

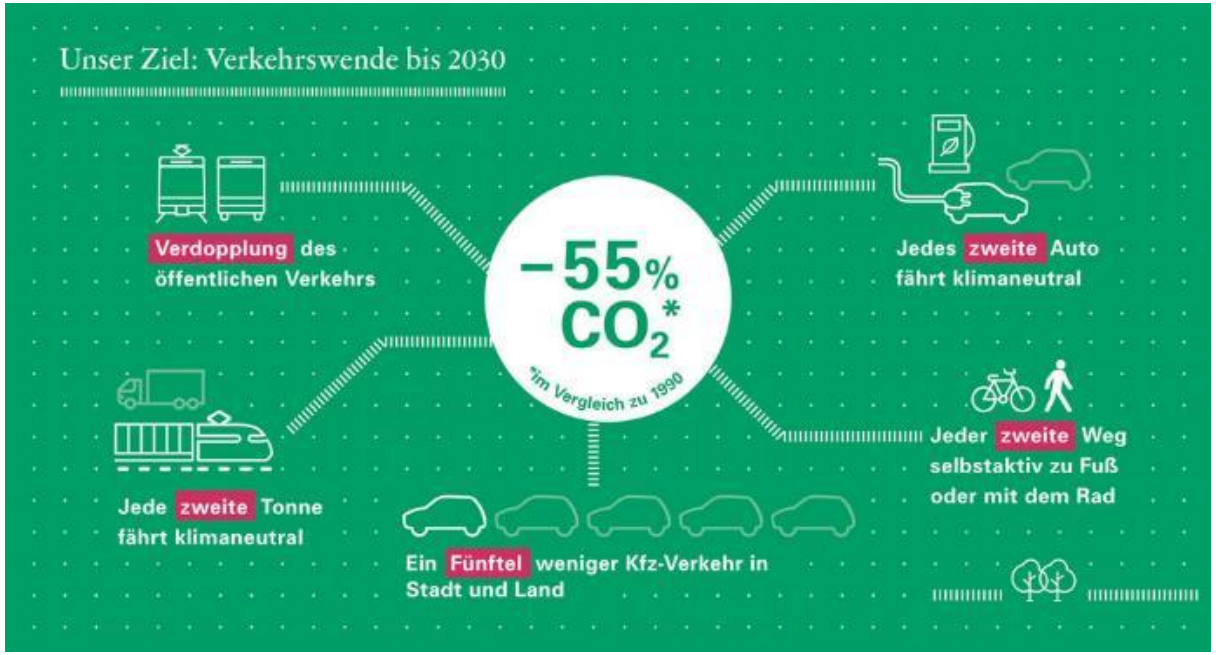
5 Gruppendiskussion

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

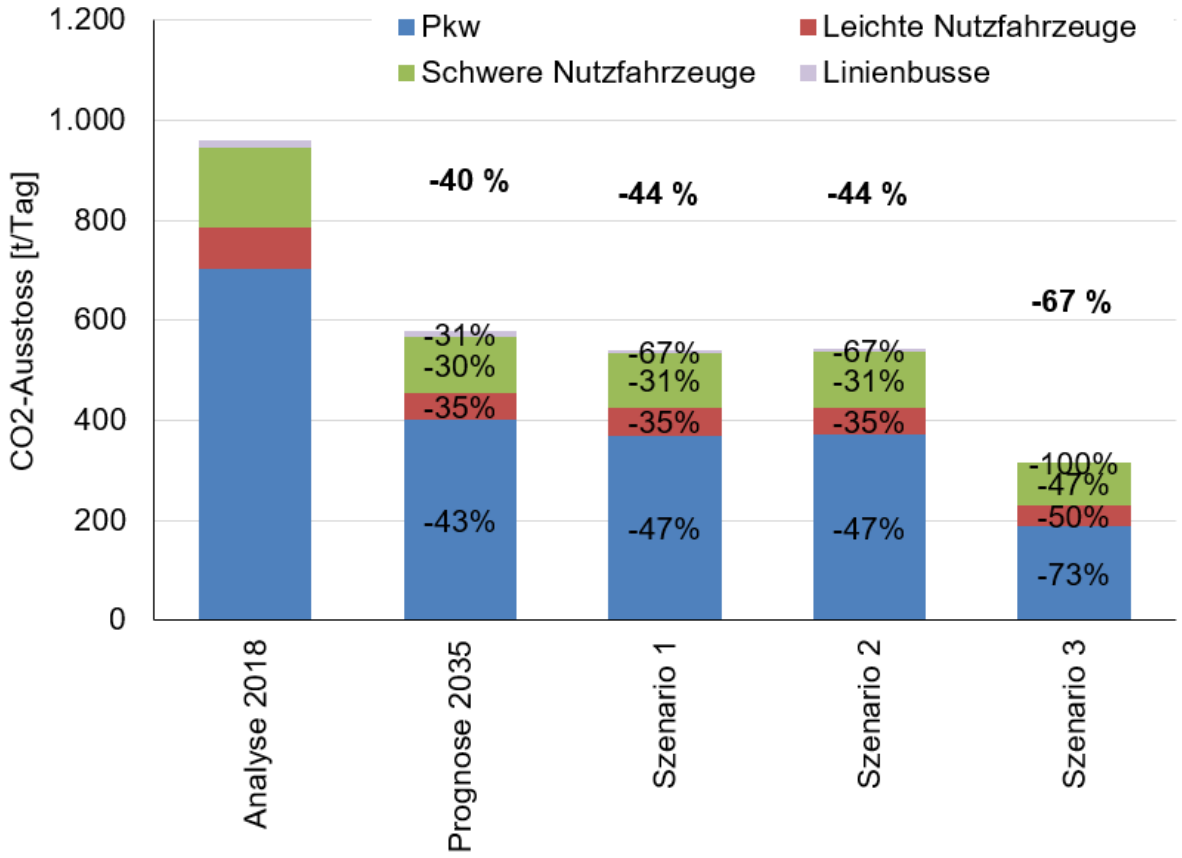
Beschluss eines verkehrlichen Leitbildes 2035 im September 2021



Mobilitätsziele des Landes Baden-Württemberg

2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

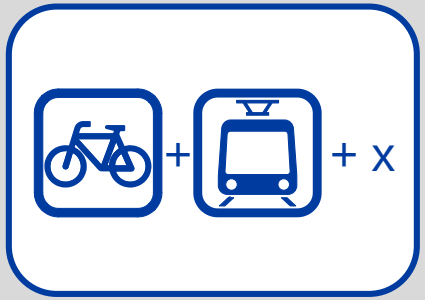
- Untersuchung der Wirkung von Maßnahmenpaketen hinsichtlich CO_2-Reduktion in drei Zukunftsszenarien
- v.a. technischer Fortschritt führt zu etwa 40 % weniger CO_2-Ausstoß bis 2035 (Prognose 2035)
- Umsetzung umfangreicher Angebotsverbesserungen im Umweltverbund, stärkerer Elektrifizierung der Flotte 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



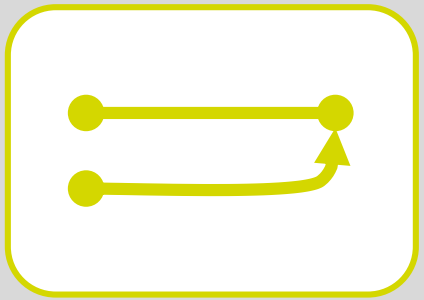
Entwicklung des CO_2-Ausstoßes in den Szenarien des Masterplan Mobilität (Stadtgebiet Mannheim, ohne Autobahnen)

2. Herausforderung des Masterplans – Inhaltliche Schwerpunkte des Masterplan Mobilität

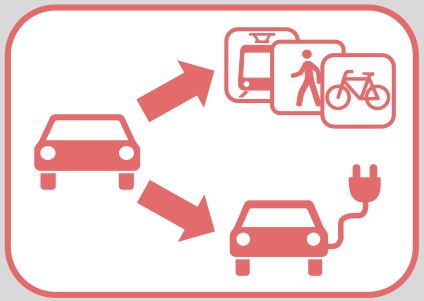
- Ergebnis der Szenarienberechnung: es müssen alle angedachten Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um CO_2-Minderungsziele zu erreichen
- Masterplan Mobilität muss sich auf Maßnahmen in kommunaler Verantwortung konzentrieren
- Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen



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



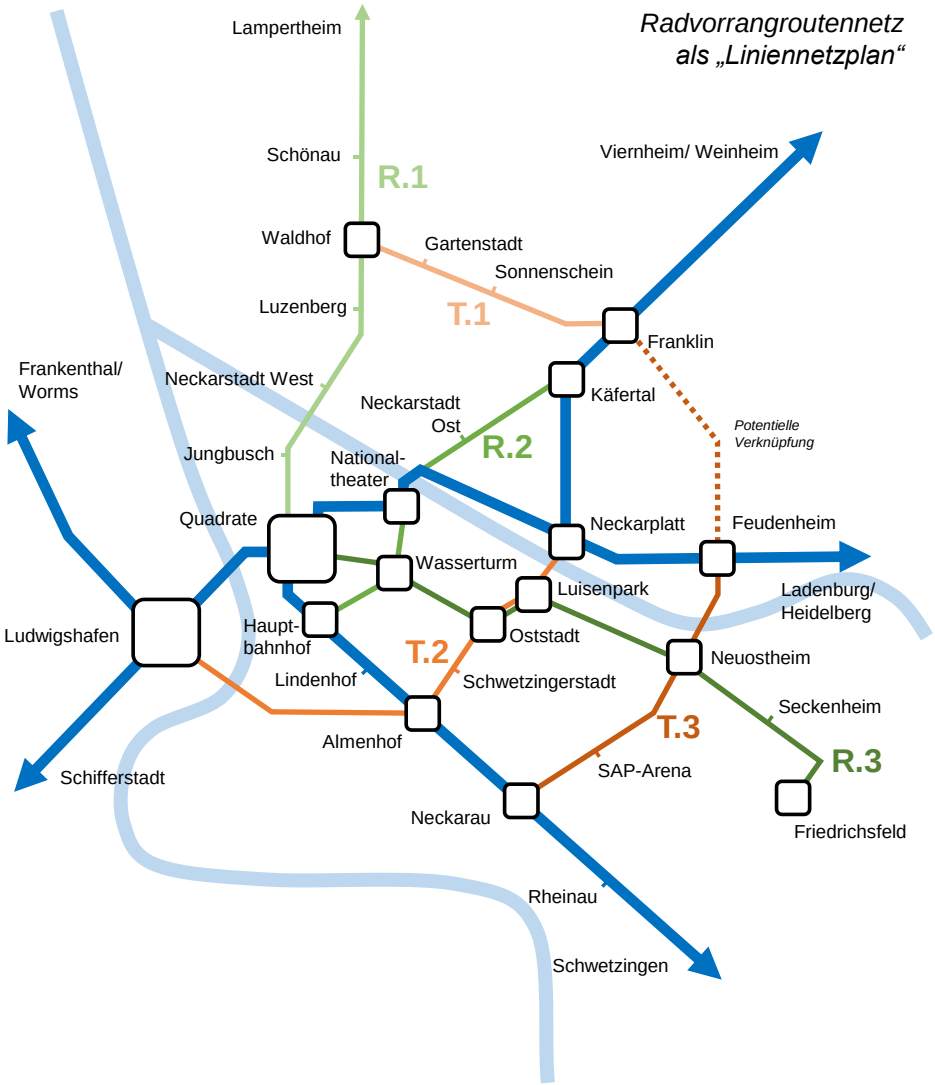






1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht MA Nord
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

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



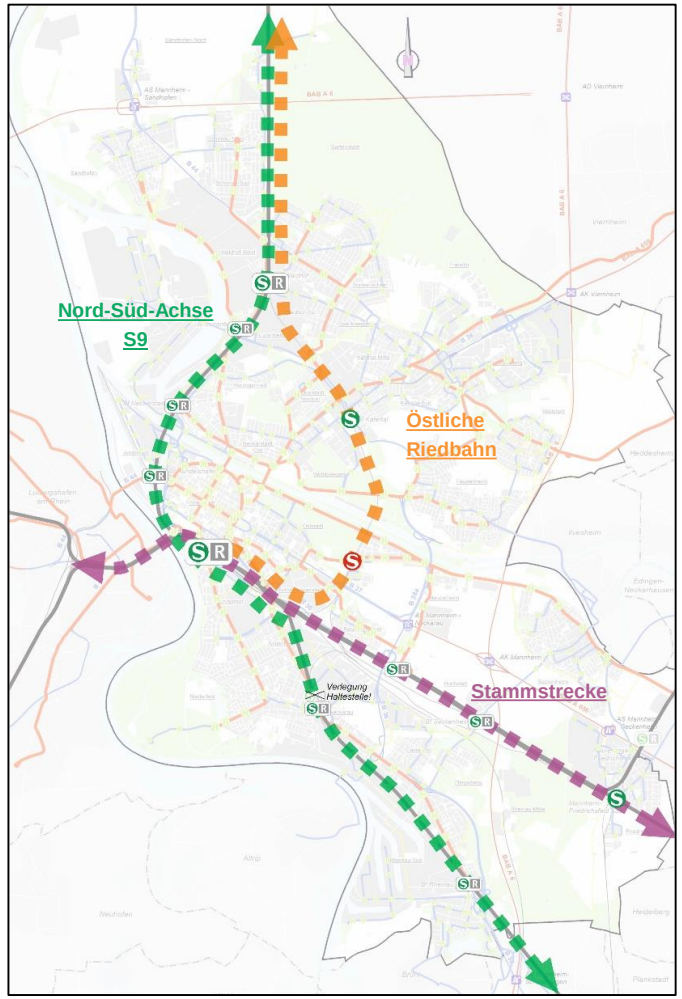






3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (1)

- 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



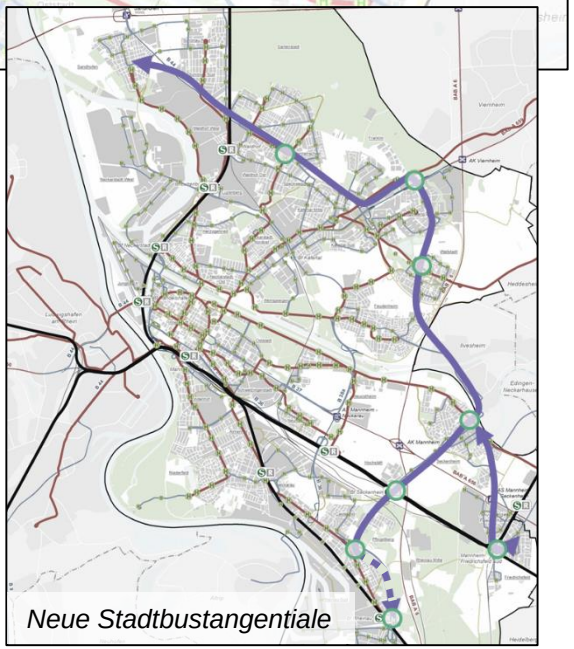
Handlungsschwerpunkte S-Bahn-Netz

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***

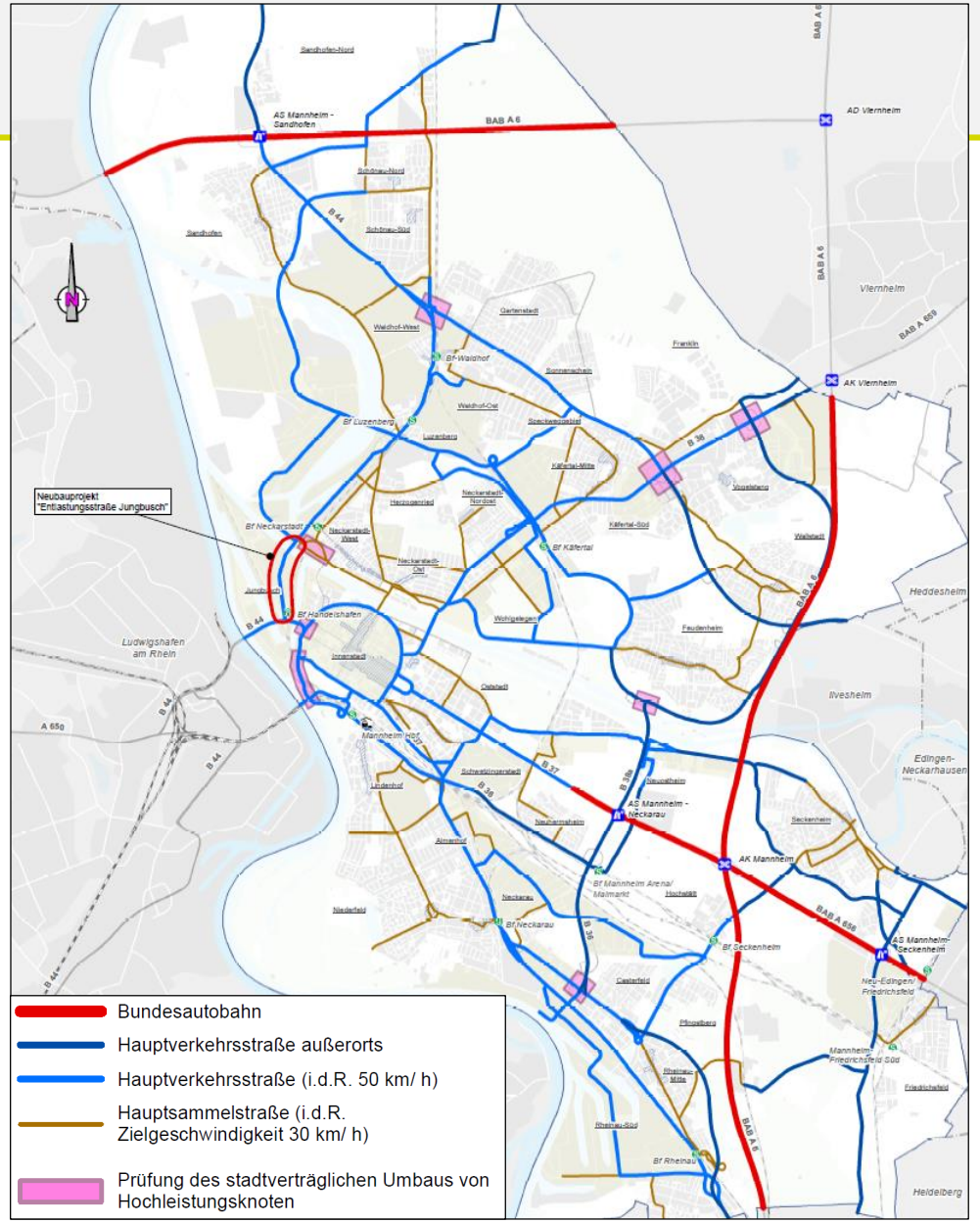


Stadtbahnerweiterung im Stadtgebiet

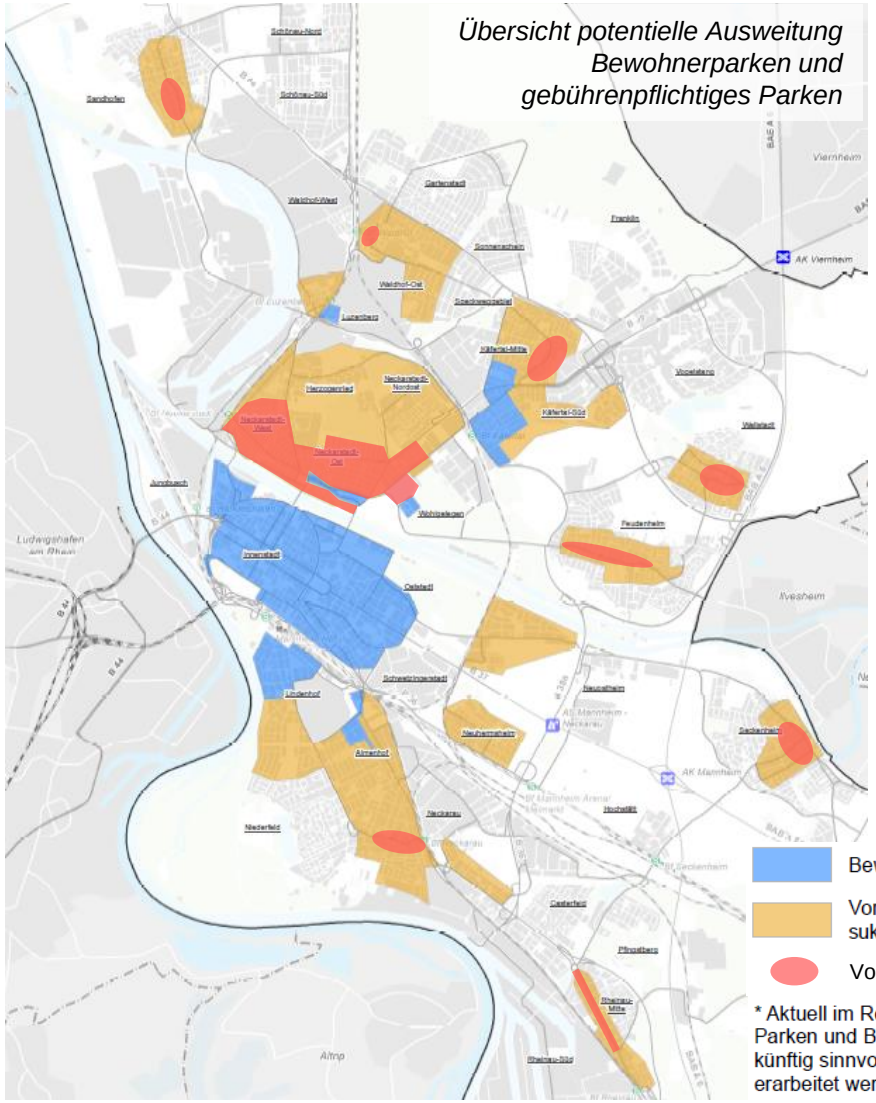

Neue Stadtbustangentiale

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



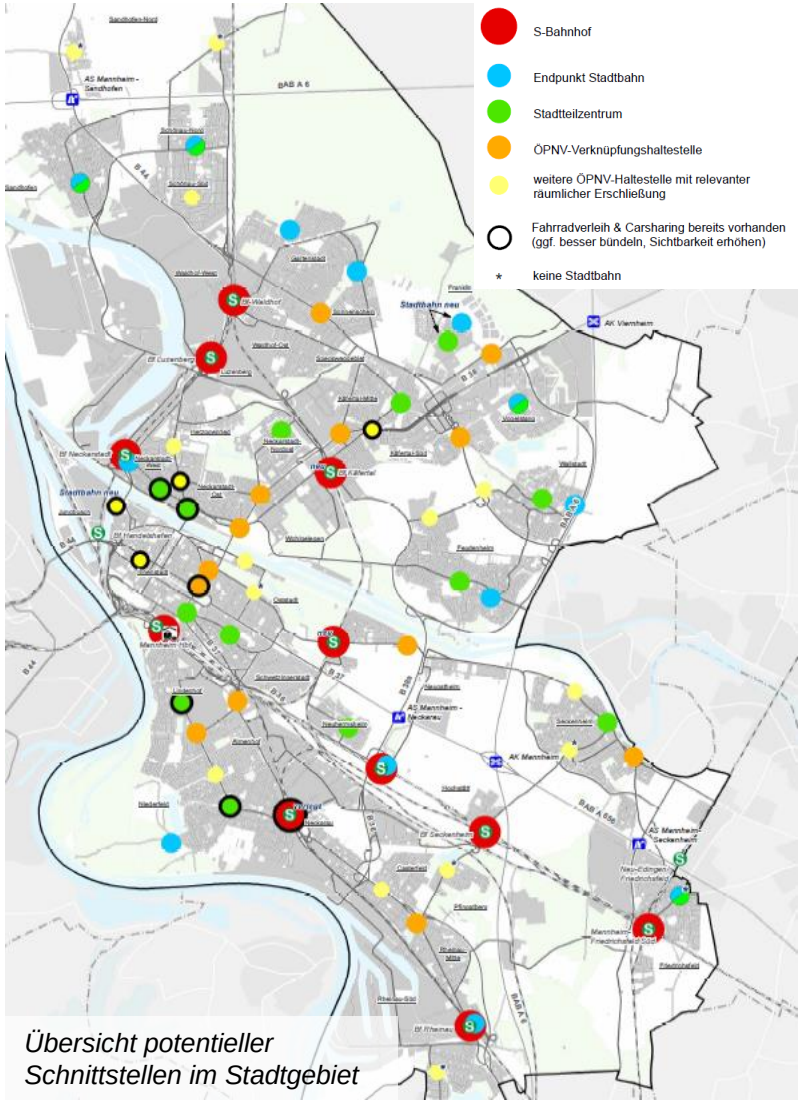
3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (2)



- 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 Mobilitätsmanagement 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



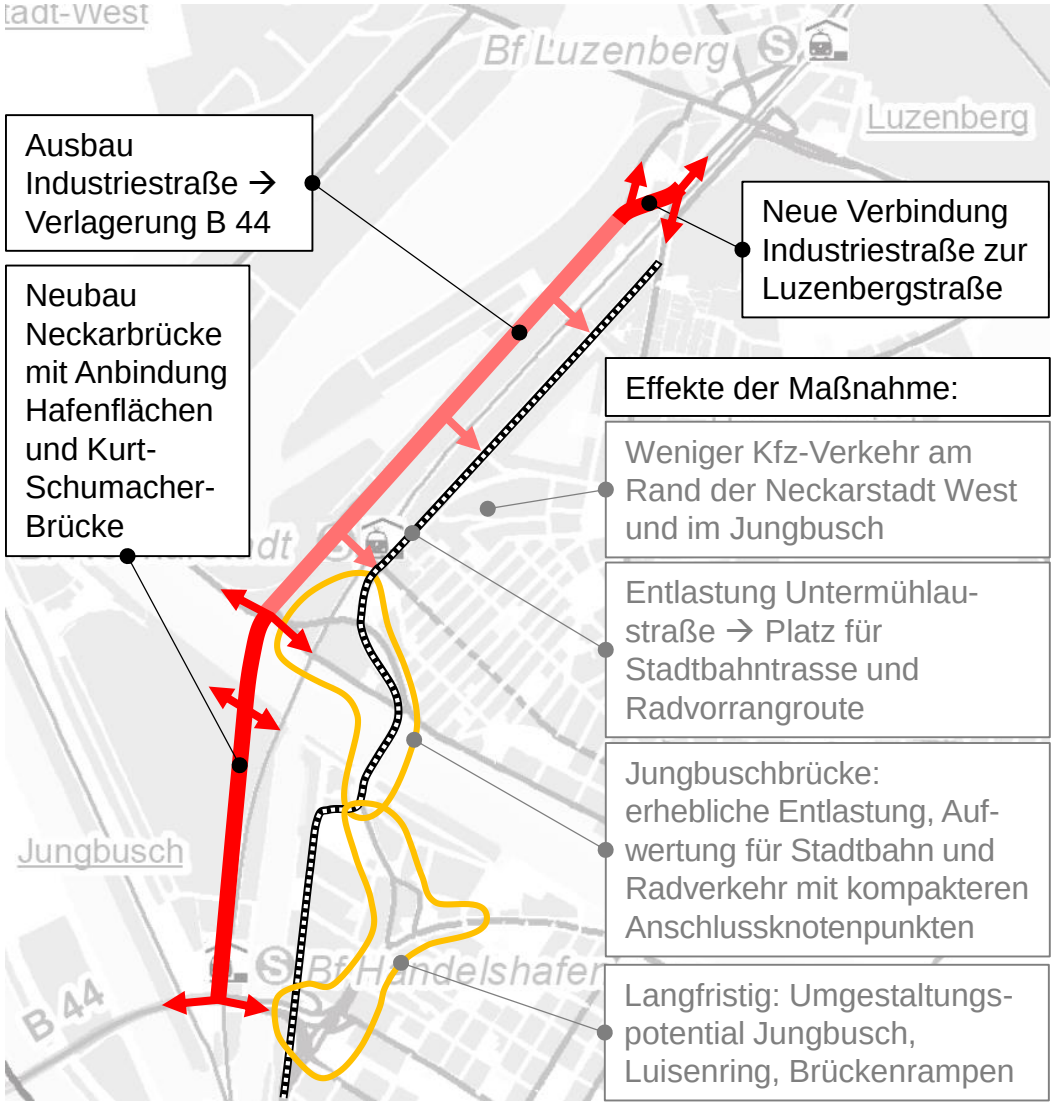






1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht MA Nord
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

4. Schlaglicht Nord – 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

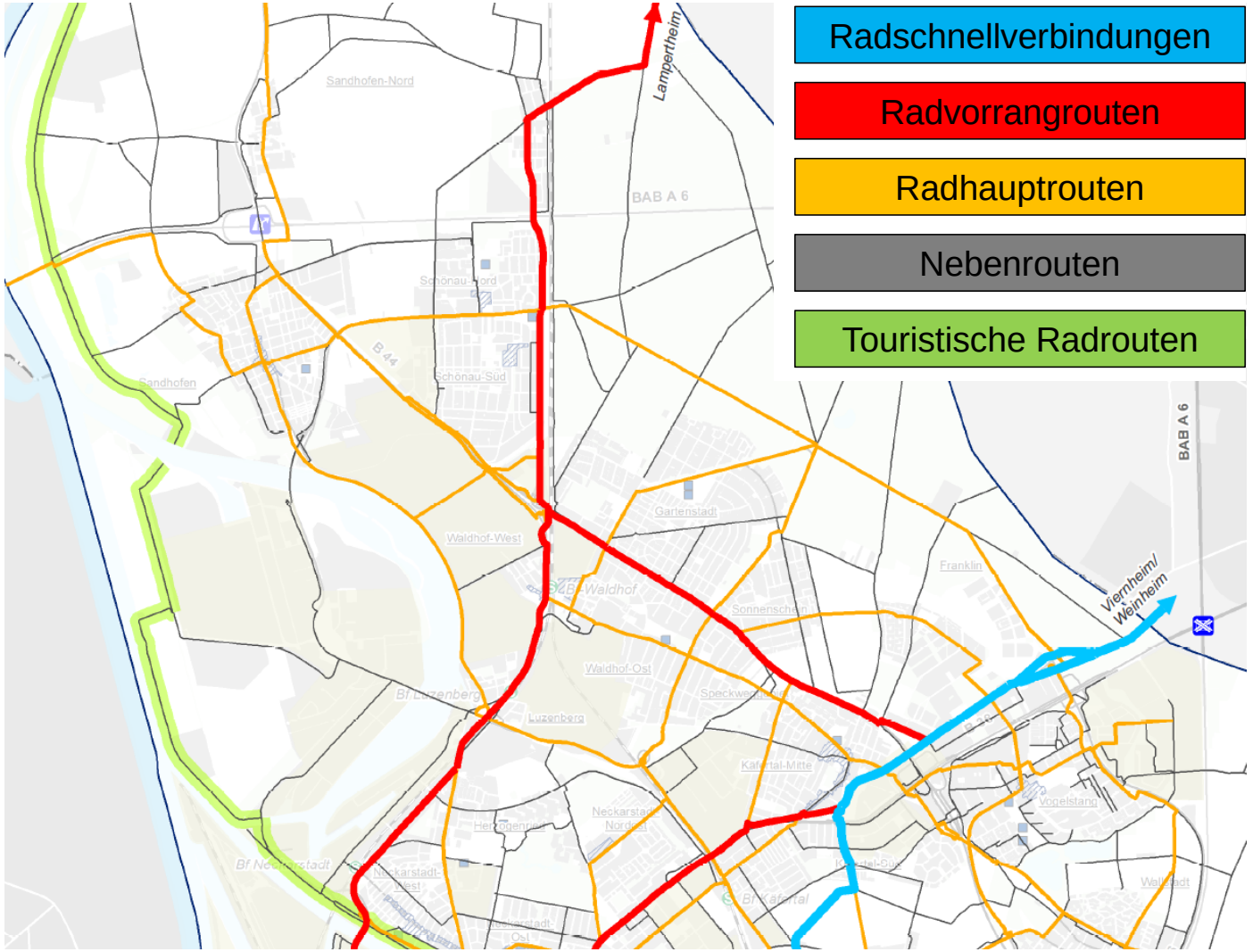
Jungbuschbrücke



Untermühlaustraße



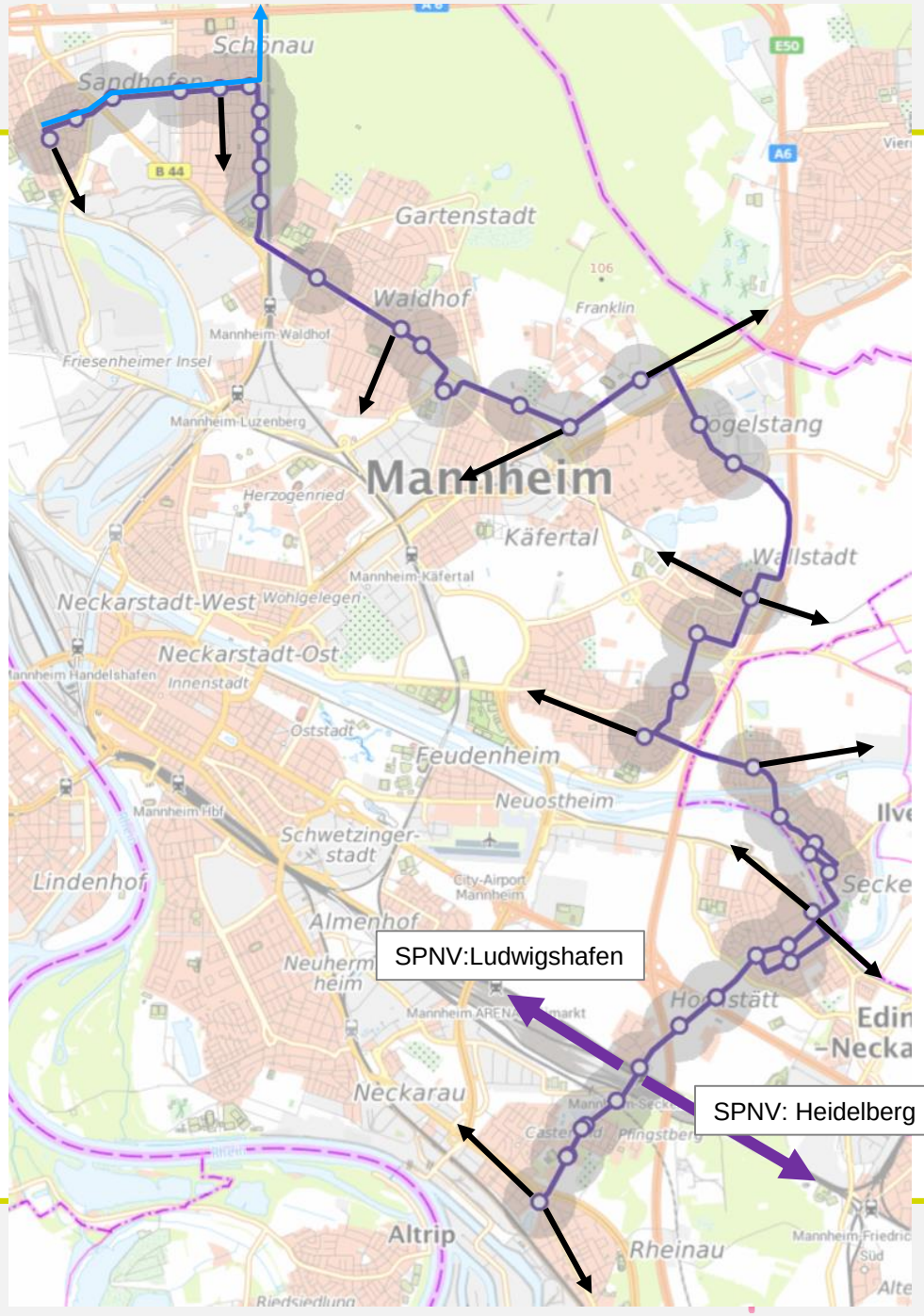
4. Schlaglicht MA Nord – Radvorrangrouten und Ausbaustandards



- **Radschnellwege und Radvorrangrouten** verbinden den Mannheimer Süden auf attraktiven Wegen mit dem Zentrum und den Stadtteilen „hinter“ Neckar und Rhein (Radialen und Tangentialen)
- Höhere **Ausbaustandards** sollen schnelles Vorankommen, Überholmöglichkeiten und mehr Verkehrssicherheit sicherstellen
  - Breite Einrichtungsverkehr RSV: 3,0 m/ RVOR: 2,5 m/ Standard: 2,0 m
- **Carlo-Schmid-Brücke:** Schaffung einer radfahrtauglichen Anbindung südlich des Neckars → langfristig Prüfung von direkteren Führungsmöglichkeiten nach Feudenheim

4. Schlaglicht MA Nord – Schnellbus „Äußere Tangente“

- Einrichtung einer neuen Buslinie, teilweise als Schnellbus zum Abbau der eher ungenügenden tangentialen ÖPNV-Angebote
- Route: Sandhofen–Schönau–Waldhof–Vogelstang/Taylor–Wallstadt–Feudenheim–Ilvesheim–Seckenheim–Hochstätt–Rheinau
  - Trasse: ca. 22,7 km Länge, Reisezeit: ca. 55 min
  - Anbindung von ca. 57.200 EW im 400-m-Radius
    (Quelle: Zensus 2011)
  - Teils Ersatz von Busangeboten (z. B. Linien 40, 625, Teile der Linie 50)
  - Vielfältige Verknüpfungen mit Stadtbahn
  - Schaffung neuer Haltestellenlagen im Bereich Vogelstang/Taylor und Käfertal Friedhof
- Ergänzende **regionale Bus-Verbindung** Sandhofen – Schönau – Blumenau – Lampertheim zur besseren Anbindung der Gebiete nördlich der Autobahn (zusätzlicher S-Bahn-Halt bei derzeitiger städtebaulicher Nutzung mit zu wenig Nachfrage → Ideenspeicher



4. Schlaglicht MA Nord – Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung

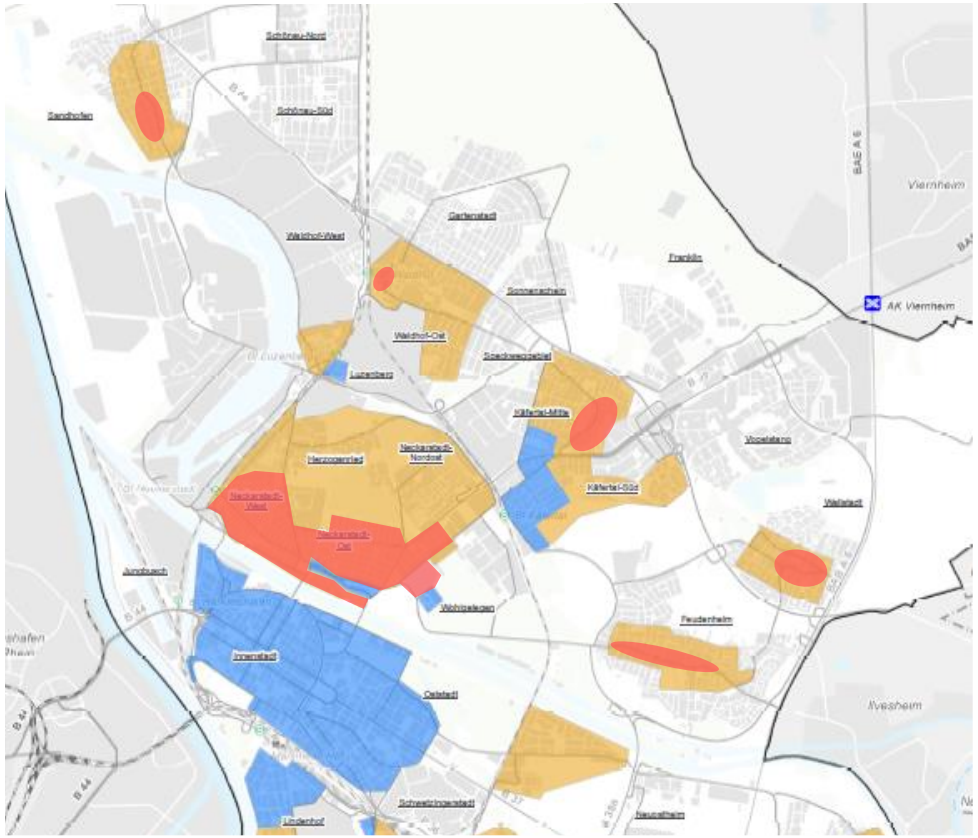
- Reduktion von Parkständen durch Umgestaltungen/ Steigerung Aufenthaltsqualität → Bewirtschaftung wird wichtiger, um Parkraumverfügbarkeit und damit Erreichbarkeit zentraler Stadtgebiete sicherzustellen
- Sukzessive und bedarfsgerechte Ausweitung gebührenpflichtigen Parkens und stärkere Differenzierung 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

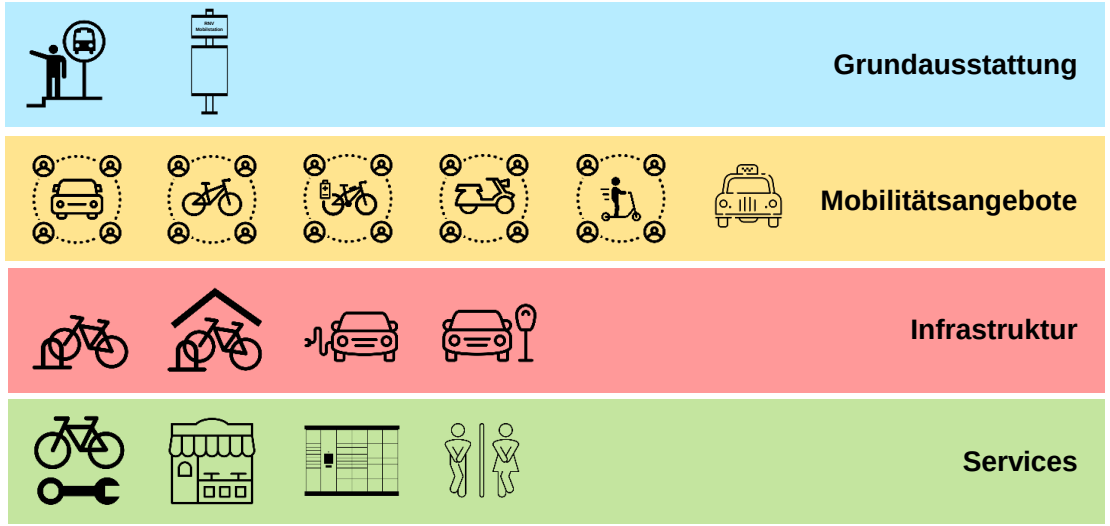
Vorschlag für sukzessive Ausweitung gebührenpflichtiges Parken

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



4. Schlaglicht MA Nord – 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 Anhebung **Bewohnerparkgebühren**
  - Bündelung von Stellplätzen in **Quartiersgaragen** → Flächenpotentialanalyse erforderlich
  - Schaffung von Alternativen durch Bereitstellung vielfältiger und leicht zugänglicher **Leih-Angebote** an Schnittstellen









Gliederung









1	Bisherige Beteiligung
2	Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3	Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4	Schlaglicht MA Nord
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) – im Plenum
- ÖPNV (Hr. Lohr/ Hr. Dmochowski) – hinterer Raum links
- Kfz-Verkehr/ ruhender Verkehr (Hr. Schubert/ Hr. Albrecht) – hinterer Raum rechts
- Fußverkehr/ öffentlicher Raum (Hr. Ohm/ Fr. Kempe) - Foyer

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 MA Nord
5	Gruppendiskussion
6	Abschluss

6. Abschluss – Erläuterungen

- Zusammenfassung der Diskussionen
- 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