# Protokoll Stadtteilforum Ost
# Masterplan Mobilität 2035 am 14.07.2023

von 17:00 bis ca. 20:00 Uhr



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 Ost (Feudenheim, Käfertal, Vogelstang und Wallstadt) zum Masterplan Mobilität 2035“** begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 43 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.

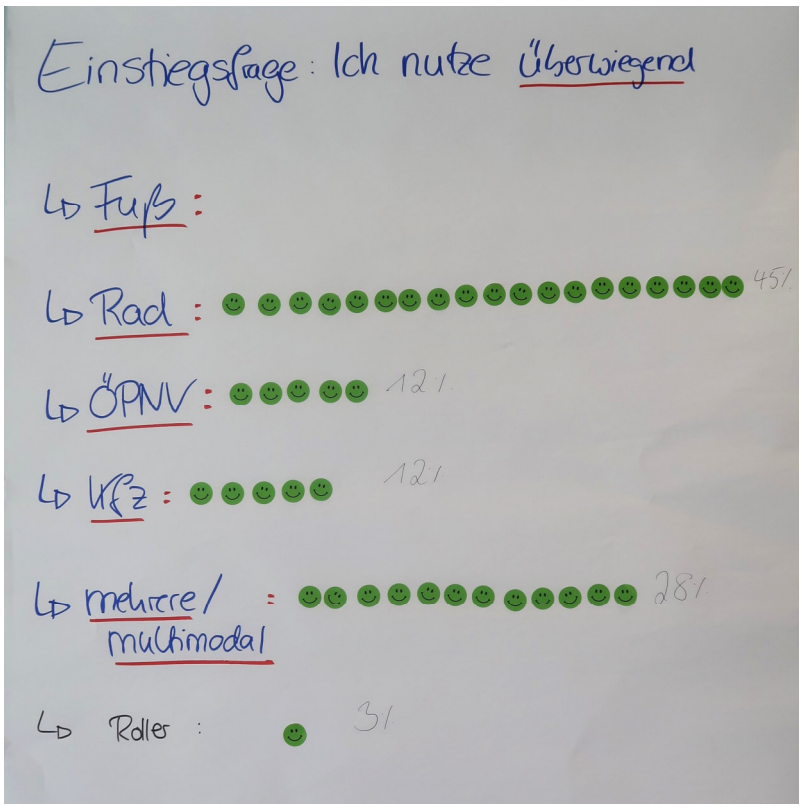



Foto: proloco

Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten nutzen vorrangig das Fahrrad (45 %), 28 % geben an, sich überwiegend multimodal fortzubewegen, während jeweils 12 % überwiegend den ÖPNV oder das Kfz nutzen. Eine Person (3 %) gab an, überwiegend einen Roller 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 präsentieren Herr Ohm und Herr Schubert 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 den Stadtbezirken Ost vorgestellt (s. Präsentation).

Nachfragen/ Diskussion:

- **Anwohnerschutzkonzept:** Wird das Anwohnerschutzkonzept in Feudenheim nach der Bundesgartenschau beibehalten?
  Antwort: Im Anschluss an die Bundesgartenschau wird der Ausgangszustand wieder hergestellt, es handelt sich jedoch um ein bewährtes Konzept zur Sicherstellung von Bewohnerparkmöglichkeiten. Die Ausweitung von Bewohnerparken ist im Masterplan ein wichtiger Baustein, es wird jedoch jeweils politisch zu prüfen sein, ob und wo eine solche Maßnahme eingeführt werden soll bzw. kann.
- **Sharing:** Zielt das Gesamtkonzept auf weniger eigene Autos und auf die Nutzung von Sharing-Angeboten ab? Insbesondere mit Kindern ist dies schlecht umsetzbar, z.B. bei Notfällen.
  Antwort: Als Planende sind sich die Gutachter den verschiedenen Lebensphasen bewusst. Man möchte Alternativen schaffen, die von viele Menschen gut genutzt werden können. Es gibt jedoch Situationen, in denen der Verzicht auf einen eigenen Pkw schwierig ist.
- **Seilbahn:** Auf der Bundesgartenschau hat sich gezeigt, dass die Seilbahn sehr beliebt ist.
  Antwort: Das Thema Seilbahnen ist aktuell durch den VRN für die gesamte Region betrachtet worden. Die Ergebnisse der Studien werden in den Masterplan Mobilität Eingang finden.
- **Pull-Maßnahmen:** Können Sie ein Beispiel für pull-Maßnahmen beim MIV geben?
  Antwort: Ein Beispiel ist die Angebotsverbesserung des Umweltverbundes.
- **Güterfernverkehr:** Der Güterfernverkehr fehlt hier als Thema, z.B. Mobilitätshub. Passt das in der Region und falls ja, wo?
  Antwort: Das Thema regionale Verknüpfung ist im Masterplan enthalten, es kann jedoch nicht von der Stadt allein entschieden werden. Es wird jeweils geprüft, an welchen Stellen das Thema im Masterplan aufgenommen und optimiert werden kann (z.B. über eine stärkere Nutzung der Bahn, wenn die Kapazität passt). Wirtschaftsverkehr generell ist Teil des Masterplans.

## 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, um über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diskutieren.






Foto: 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 Variantenprüfungen, konkreten Planungen werden erst im Nachgang des Masterplans ausgearbeitet.

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

Diskussion über **Routenführungen**: Es werden sowohl Routen auf Nebenstecken (durchs Grüne) gefordert als auch Routen entlang von Hauptstraßen. Abends/ nachts wird z.B. aus Sicherheitsaspekten die Route entlang der Hauptstraße favorisiert.

- **Rad-Hauptachse B 38**: Es wird nachgefragt, warum die Hauptachse für den Radverkehr nicht parallel über die Käfertaler Straße geführt wird. Hierzu wird erläutert, dass teilweise Probleme auf den möglichen Parallelverbindungen vorhanden sind (z.B. Unterführung östliche Riedbahn, Knoten Feudenheimer Str/Fr. Ebert-Straße), es wird aber auch hier an Lösungen gearbeitet (südl. Mannheimer Straße & Riedbahnunterführung).

- **Voltasteg**: Nach dem Abriss des Voltastegs fehlt eine gute Verbindung zwischen Feudenheim und Neckarau. Ein Ersatzbau wird gefordert, auch wenn zwei Gutachten keine technische Machbarkeit ergeben haben.
- **Radwegenetz insgesamt:** Die Qualität und Beschaffenheit der vorhandenen Radwege wird an vielen Stellen bemängelt (z.B. Vogelstang). Es wird vorgeschlagen, zusammen mit dem Bezirksbeirat abzustimmen, welche Radwege in welcher Reihenfolge saniert werden sollen.
- **Sicherheit/ Gefahrenstellen/ Öffentlichkeitsarbeit**
    - Es geht um Information bzw. Kampagnen z.B. Abstandsregeln beim Überholen (1,5 m), Umgang auf Fahrradstraßen,
    - Kontrollen: die vorhandenen Regelungen sollten besser kontrolliert werden (z.B. Fahrverbot für Mofas/Roller auf Radwegen).
    - Radwege in Wohngebieten: Kontrovers diskutiert wurde, ob in Wohnstraßen (Tempo 30) wie z.B. Römerstr. oder Mosbacher Str. Radwege vor allem für Kinder angelegt werden sollten (nach StVO nicht möglich) oder ob schon eine Neuordnung des Parkens Verbesserungen schaffen kann. Mit Verweis auf die Grundschule Römerstraße wurde ein Radweg vorgeschlagen.
    - Kinder bei Planungen stärker berücksichtigen, z.B. radfahrende Kinder auf Fußwegen (Absenkungen, Breite usw.).
    - Fahrradstraßen müssen sicher und komfortabel sein (Aspekte von Miteinander/ Rücksicht nehmen, aber auch von Regelungen des ruhenden Verkehrs).
- **Radnetz**: Es wurde diskutiert, ob das vorgeschlagene Radhauptroutennetz ein „Flickwerk“ ist, weil es auf dem vorhandenen Netz aufbaut und auch noch nicht hergestellte Verbindungen (z.B. Carlo-Schmidt-Brücke) enthält, oder ob es (z.B. mit Verweis auf umfangreiche Diskussion im Runden Tisch Radverkehr) ein gutes Netz für die Alltagswege ist. Tangentiale Verbindungen sind besonders wichtig.
- **Hauptroute:** Die nachgefragte Verbindung der Hauptroute durch Freudenheim könnte über die Talstraße erfolgen
- **Radschnellwege, Radvorrangrouten, Radwege**
    - Die Erreichbarkeit dieser Routen mit hohem Standard wird teilweise aus den Wohngebieten heraus problematisch gesehen. Die Zuwegung sollte attraktiv sein. Z.B. Anbindung Käfertal über eine Fahrradstraße an den Radschnellweg.
    - Ein Lückenschluss wird vorgeschlagen von Platz der Freundschaft zum Zentrum Vogelstang über die Thüringer Straße (Neubau Franklinsteg in Planung), hier ist die Weiterführung durch die Vogelstang besonders wichtig (Einkaufszentrum / Stadtbahn ist Barriere /Schranke nur für Busse geöffnet).
    - Landwirtschaftliche Wege werden tw. als „Schleichwege“ genutzt. Auch dies sind Alltagswege und sollten mit ins Konzept aufgenommen werden.
    - Radfahren entlang Neckar: häufig wird der Damm (oben) als Radweg genutzt, obwohl dieser nicht dafür ausgelegt ist. Der Radweg (unten) wird seltener genutzt.
- **Mängelmelder**: Nach den Erfahrungen eines Teilnehmenden funktioniert der Mängelmelder auch bei gravierenden Mängeln der Radinfrastruktur.
- **Baustellenmanagement**: Dies findet mit Blick auf Radfahrende i.d.R. nicht statt. Es wird ein fahrradfreundliches Baustellenmanagement gefordert.
- **Radabstellanlagen** sind weniger das Thema der Stadtteile Ost, sondern an den Zielorten (Innenstadt). Sichere Abstellanlagen in den Wohnquartieren (für Anhänger, E-Bikes) sind ein Thema.

- **S-Pedelecs:** Diese mit Nummernschildern gekennzeichnete schnelle Elektroräder müssen die Straße gemeinsam mit Autofahrenden nutzen. Dies führt zu Konflikten. Bei Straßenplanungen sollten S-Pedelecs mehr berücksichtigt werden.
- **Mofas auf Radwegen:** Auf allen Radwegen soll geprüft werden, ob die Ausnahmegenehmigung für Mofas noch zeitgemäß ist.

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

- **Lückenschluss/ Anschluss**:
  - Fortführung Franklinsteg: Der geplante Franklinsteg endet beim Einkaufszentrum. Schüler nutzen diese Verbindung jedoch häufig (Schulstandort). Vorschlag: Radverbindung durch Vogelstang schaffen (EKZ).
  - Anschluss an beschlossenes Teilstück (Radschnellweg Viernheim) fehlt noch in der Planung.
  - Au/ Wingertsbuckel: Es wurde im Rahmen der BUGA eine neue Rampe errichtet, bei der jetzt Radfahren verboten ist. Die ehem. bestehende Verbindung ist folglich unterbrochen.
  - Anbindung Käfertal an Radschnellweg
  - Franklin: der alte Postweg ist als Radverbindung zwischen Franklin und Käfertal Mitte wichtig (Prüfung Fahrradstraße).
- **Querungen/ Brücken**
  - OEG Bahnhof: derzeit ist in beiden Richtungen nur ein schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden. Vorschlag: Bau einer Unterführung.
  - Neubau Sudetenstraßenbrücke: die Fortführung des Geh- und Radweges bis Vogelstang im Grünzug fehlt. Dies hat Auswirkungen bis Vogelstang West.
  - Käfertal/ Ersatzneubau BBC-Brücke: Die Haltestelle (Boveriestraße) soll auf die andere Seite verlegt werden. Der nördliche Radweg sollte verbreitert werden. Während der Bauphase soll ein breiter Radweg möglichst erhalten werden.
  - Knoten B 38a/ L 538 Banater Straße: hier müssen Radfahrende lange warten (74.000 Kfz/ Tag).
- **Konflikte/ Störstellen**
  - Radschnellweg und im Masterplan vorgeschlagene Stadtbahnerweiterung bis Ilvesheim: Unterführung BAB 6 ist zu eng: es wird eine Alternative Führung angeregt.
  - Theodor-Storm-Str. und Wirtschaftsweg Hörselbergstraße (Richtung Wallstadt) sind wichtig im Radnetz abseits des Kfz-Verkehrs: Der Radweg endet in einem Feldweg und es gibt Konflikte zwischen Rad und Fuß.
  - Ampel Mannheimer Straße / Fahrradstraße Rollbühlstr.: Vorschlag zur Einführung eines Grünpfeils für Radfahrende.
  - Theresien-Krankenhaus: der 2-Richtungs-Radweg ist zu schmal.
  - Angstraum Käfertaler Unterführung entschärfen (s. auch Gruppe Fußverkehr und öffentlicher Raum).
  - Rot-Weiße-Poller: für die Abgrenzung von z.B. landwirtschaftlich genutzten Wegen. Diese sind zu 90% heruntergeklappt und verursachen Sturzgefahr für Radfahrende.

In der Diskussion wurde aufgrund von vielen Hinweisen und Störstellen keine gemeinsame Prioritätensetzung vorgenommen. Häufig genannt wurden:

- Lückenschlüsse und Querungen
- Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende u.a. Radwegbreiten/ Markierung/ Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern

- Sicherheit (auch für Kinder auf Fußwegen)

## 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 wird seitens der Gutachter darauf hingewiesen, dass infrastrukturell komplexe Bereiche wie bspw. der Anschluss Spinelli–Vogelstang einer detaillierten Untersuchung unterzogen werden müssen und im Rahmen das Masterplans strategische Vorschläge erarbeitet werden.
  Die Einführung einer östlichen tangentialen Schnellbuslinie wird positiv aufgenommen und sollte in der Umsetzung priorisiert werden. Gleichzeitig wird gefordert, dass die Haltestelleninfrastruktur auf dem gleichen Niveau gestaltet werden sollte wie die Gestaltung des Angebots durch Premiumbus. Dies bezieht sich insbesondere auf die Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, Beschattung).
  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. Weiterhin wird auf der östlichen Riedbahn ein weiterer S-Bahn-Halt an der Feudenheimer Straße gefordert.

- **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 neue 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 zeitliche Versatz zwischen Erschließungsvorhaben von Wohngebieten und der nachgelagerten verkehrlichen Erschließung am Beispiel Franklin. Grundsätzlich sollen in Abhängigkeit der Auslastung bei Neu-Erschließungen auch Angebotsverdichtungen eingeplant werden.
  Es wird seitens der rnv eine aktivere Kommunikation bzgl. Veränderungen/Maßnahmen gefordert. Beispielsweise die Beschaffung und der geplante Einsatz neuer Fahrzeuge auf der Linie 5 um den Kapazitätsengpässen zu begegnen. Dies würde für mehr Verständnis und Akzeptanz sorgen.

## Thema: Kfz-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 Maßnahmenbündeln und Ergänzungen**

- Der Verzicht auf ein eigenes Auto wird oftmals als schwierig wahrgenommen, da die Alternativangebote noch nicht zufriedenstellend sind (v.a. ÖPNV). Die Verbindung Feudenheim – Hauptbahnhof wird hier als besonders schwierig beschrieben.
- Vogelstang und die Speckwegsiedlung verfügen über einige Quartiersgaragen, die heute aber oftmals fehlgenutzt sind oder leer stehen, da Parken im öffentlichen Raum kostenfrei ist. Dies führt zu einer Überlastung des öffentlichen Raums. Hier ist die Garagenordnung des Landes konsequenter durchzusetzen.
- In einigen Straßen stellen Firmentransporter und Wohnmobile ein größeres Problem fürs Bewohnerparken dar. Es ist zu prüfen, wie dem mit dem Ausweiten von Bewohnerparkzonen begegnet werden kann.
- Der Rückbau von Hochleistungsknoten kann nach Ansicht der Teilnehmenden gelingen, wenn trotzdem leistungsfähige Verkehrsanlagen erhalten werden, und die Querschnittsbelastung v.a. durch Pendelnde durch bessere regionale Angebote gesenkt werden kann. Der Umbau wird als gute Chance begriffen, bessere Verbindungen im Radverkehr zu schaffen.
- Wichtig ist, zu kommunizieren, was mit dem eingesparten Raum für ruhenden Verkehr passiert: Themen wie Entsiegelung, Begrünung und bessere Beschattung sind wichtige Beiträge für ein klimaangepasstes Mannheim.
- Die Chancen der Digitalisierung bei der Parkraumbewirtschaftung sollten berücksichtigt werden.

**Ergänzende Themen:**

- Es wurde über die Einsatzmöglichkeiten und Potentiale autonomer Fahrzeuge diskutiert. Ein „Rufen“ autonomer Fahrzeuge für eigene Wege (als Alternative zum Besitz/Nutzung eines eigenen Autos) könnte positive Effekte für die Übernutzung des öffentlichen Raums durch ruhenden Verkehr haben. Die zu einfache Verfügbarkeit hätte jedoch wahrscheinlich eine erhebliche Mehrnutzung des Kfz zur Folge, die nicht im Sinne des Masterplans sind. Autonome Systeme werden im Masterplan als perspektivisch sinnvolle Ergänzung im ÖPNV gesehen (feingegliederte Zubringerverkehre zu ÖPNV-Hauptachsen).
- In Feudenheim wird auf der Lauffener Straße über viel Durchgangsverkehr berichtet. Dies ist besonders kritisch aufgrund der schmalen Gehwege. Einbahnstraßen sollten hier geprüft werden.
- Die Feudenheimer Hauptstraße wird als kritischer Straßenraum beschrieben (zu schmale Radschutzstreifen bei direkt anliegenden Parkständen).
- Es wird über das Stadtquartier Franklin gesprochen: Laut Aussage von Teilnehmenden führten die Planungen dort zu einer gegenwärtigen Nachfrage im ruhenden Verkehr, die den öffentlichen Raum überfordert. Die Stadt arbeitet hier bereits an lokalen Lösungen. Stadtplanerisch wird von den Teilnehmenden z.B. das Fehlen von Kitas bemängelt. Es fehlen Be- und Entlademöglichkeiten an den Häusern bevor das eigene Auto in die Quartiersgarage gestellt wird. (Hinweis: in rot ist eine nachträgliche Änderung aufgenommen worden)
- Es wird über die ehemals angedachte Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung als Alternative zum Aubuckel gesprochen. Diese wird kein Bestandteil des Masterplans sein.

**Prioritätensetzung**:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- die Übernutzung des öffentlichen Raums durch Parken sollte reduziert werden.
- Autofahren bleibt weiterhin ein essentieller Bestandteil des täglichen Lebens, dafür muss es ein bedarfsgerechtes Netz geben.

**Thema: Fußverkehr / öffentlicher Raum**

Am Thementisch zum Fußverkehr und dem öffentlichen Raum fanden sich auch bei den Stadtteilen Ost nur wenige Teilnehmende ein, die jedoch eine Reihe von Kritiken und Anregungen einbrachten. Es ergaben sich folgende Schwerpunkte und Vorschläge:

- **Schwerpunkt Schulwege**
  Schulwege nahmen einen großen Raum in der Diskussion in den östlichen Stadtteilen ein. Grundsätzlich werden für alle Schulen Schulwegpläne erstellt. Dabei werden gesicherte Querungen des Hauptverkehrsstraßennetzes mittels Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen grundsätzlich mitgedacht. Separate Radwegpläne entstehen für Schulen nicht. Die Anbindung der Schulen ist zwar ein wichtiger Einflussfaktor, aufgrund der Regularien aber im Regelfall nicht entscheidend dafür ob ein Radweg angelegt werden sollte oder nicht. Konkrete Probleme werden für die Schulen in Feudenheim, Käfertal und Franklin benannt. Grundsätzlich sollten die Schulwege besser erkennbar gestaltet werden (farbliche Markierung o.ä.). In manchen Bereichen (z.B. Feudenheim) muss aber komplexer gedacht werden, die Einbindung der Schulen in das Umfeld ist nur ein Problem. In verschiedenen zentralen Bereichen (Ortsteilzenten) empfiehlt es sich, ein integriertes Gesamtkonzept für ein weiter gefasstes Umfeld zu erstellen. Dabei sollte mehr öffentlicher Raum für die zu Fuß Gehenden geschaffen werden, z.B. in Form von Fußgängerzonen.
- **Schwerpunkt Barrierefreiheit/ Gehwegparken/ Freihaltung der Gehwege**
  Zum Thema Barrierefreiheit/ Gehwegparken/ Freihaltung der Gehwege wird in Mannheim Ost insbesondere das Parken durch Wohnmobile kritisiert, die den Fußverkehr überproportional einschränken. In Käfertal Süd fehlen teilweise Gehwege. Hier wäre eine andere Organisation hilfreich, aber „Begegnungszonen“ sind in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht realisierbar. In verkehrsberuhigten Bereichen dürfen dann auch Radfahrende nur in Schrittgeschwindigkeit fahren.
- **Sonstige Hinweise und Anregungen**
  Es werden eine Reihe weiterer Problempunkte und Hinweise benannt, u.a.
  - Die Querung Wasserwerkstraße/ Waldstraße, die sich aber bereits in Planung befindet. Neuere Planungen werden besser bewertet als vormalige Ansätze. Hier sind insbesondere schnelle Fahrzeuge (Pkw und Lkw) problematisch.
  - An für zu Fuß Gehende problematische Engstellen sollte absolutes Halteverbot erteilt werden, wie teilweise bereits im Zuge der Schulwegpläne erfolgt.
  - Es werden verschiedene Probleme in Käfertal Mitte und Süd angesprochen, z.B. der Wunsch nach einer Aufwertung/ Gestaltung des Habichtsplatzes, fehlende Gehwege in Käfertal Mitte und teilweise Probleme fehlender Barrierefreiheit (Käfertal Süd).
  - Das Bewohnerschutzkonzept (Bewohnerparken) wird positiv bewertet, grundsätzlich sollte die Vergabe von Bewohnerparkausweise aber daran gekoppelt werden, dass keine eigenen Stellplätze nachgewiesen werden können.

## 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 und vcdb





STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

# Masterplan Mobilität 2035

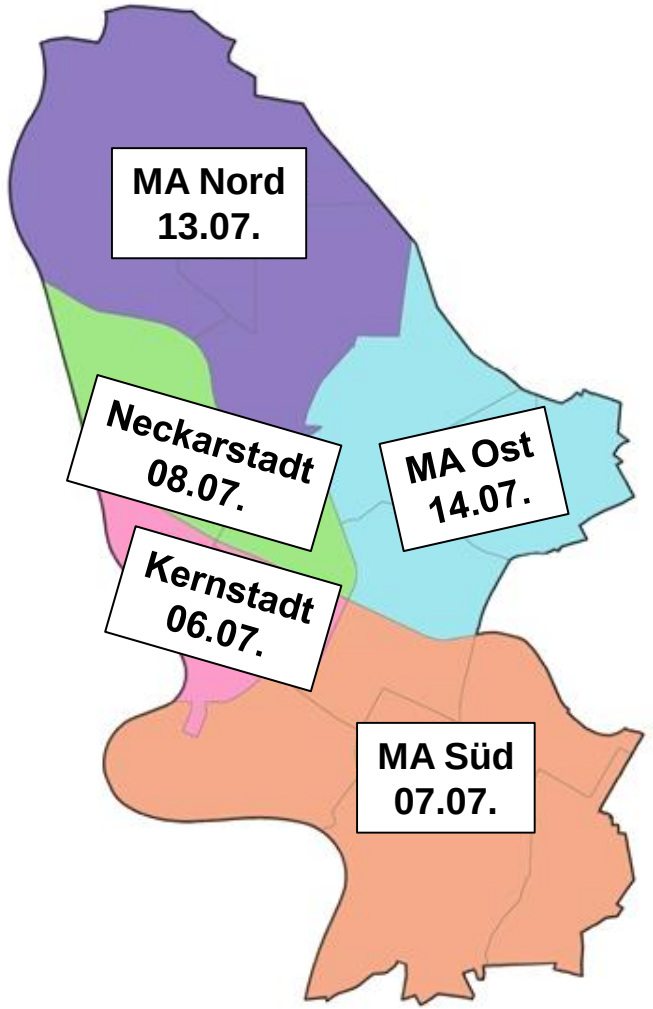
## Stadtteilforum Mannheim Ost 14.07.2023

## (Käfertal, Wallstadt, Feudenheim)

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









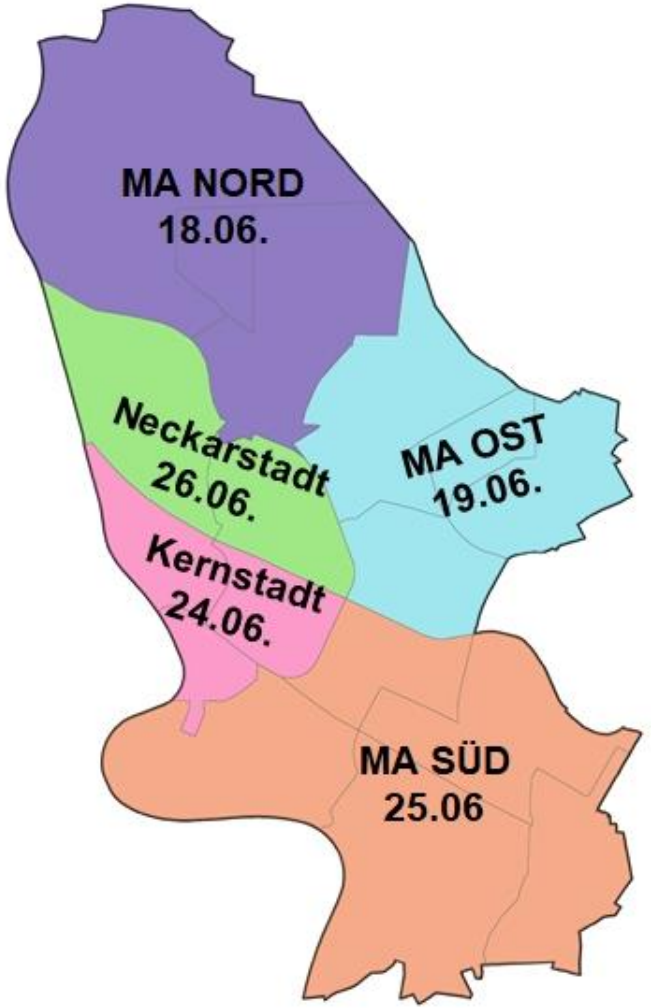
1. Bisherige Beteiligung
2. Herausforderungen des Masterplan Mobilität
3. Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze
4. Schlaglicht MA Ost
5. Gruppendiskussion
6. Abschluss

# 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)

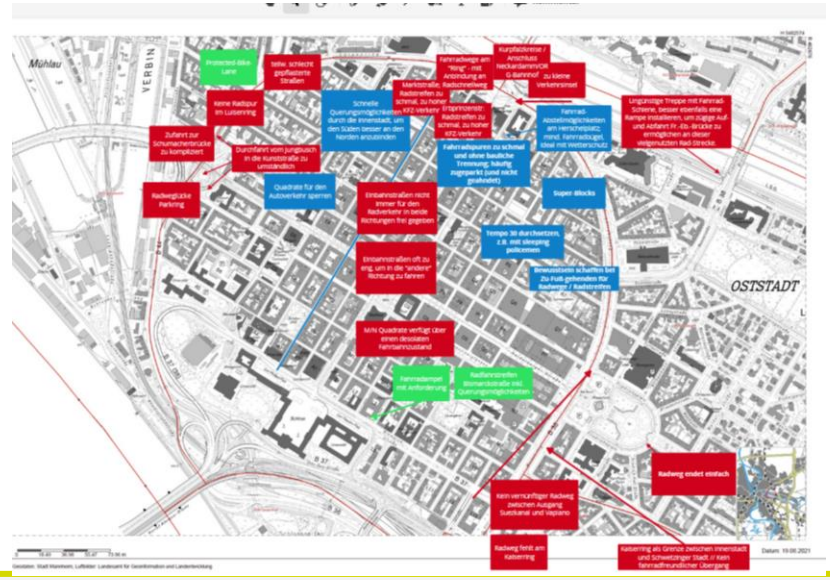
- **MIV**: Geschwindigkeit reduzieren, Parken auf privaten Grundstücken, Wegnahme von Parkplätzen,..
- **Rad**: Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöhen, Trennung von Fuß- und Radwegen, …
- **ÖPNV**: neue Linien (Tangenten), tw. Zugänge (barrierefrei) und Diskussion über Stadtbahnen (Stufen) sowie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

**Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**

**Radverkehr**

**MIV und Parken**

**SPNV/ ÖPNV**



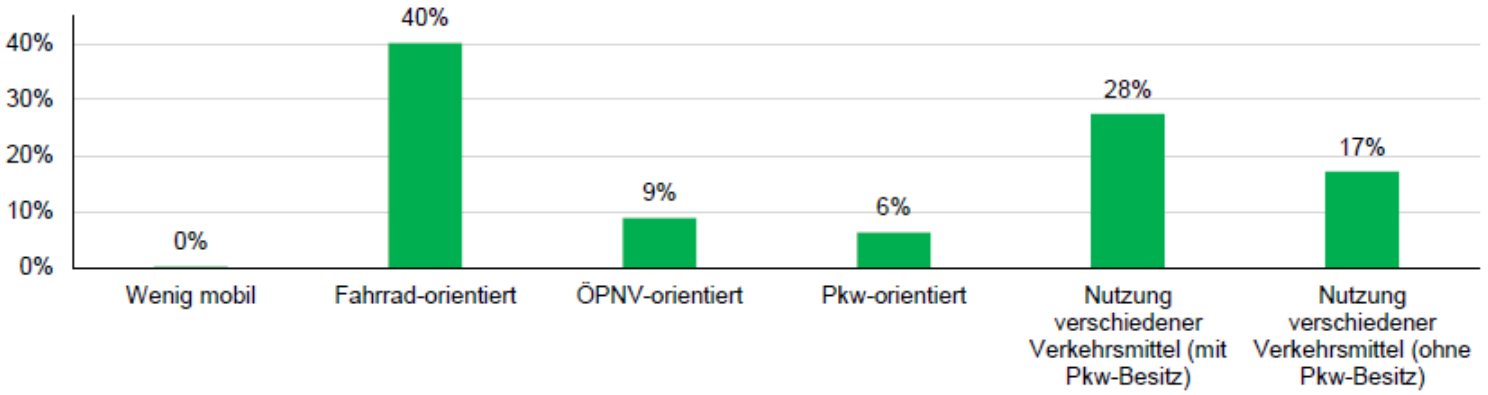
# 1. Bisherige Beteiligung – Online-Beteiligung

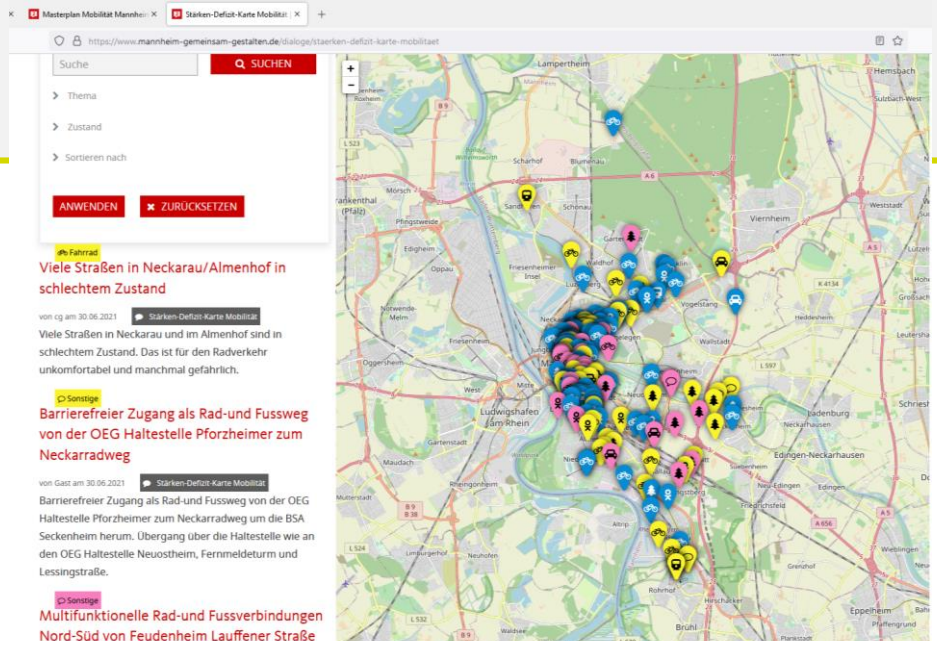
**Online-Beteiligung 1** (2021)

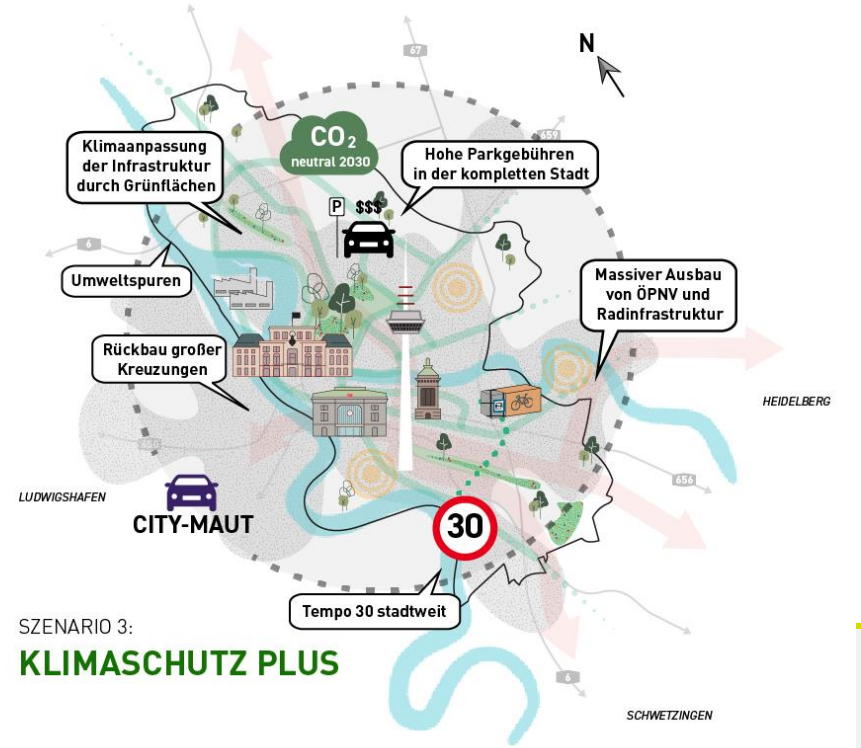
- knapp 300 Rückmeldungen
- Stärken-Defizit-Befragung (174 Rückmeldungen)
- Anmerkungen/Kommentare zu Zielen (74 Rückmeldung)

**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 Ost

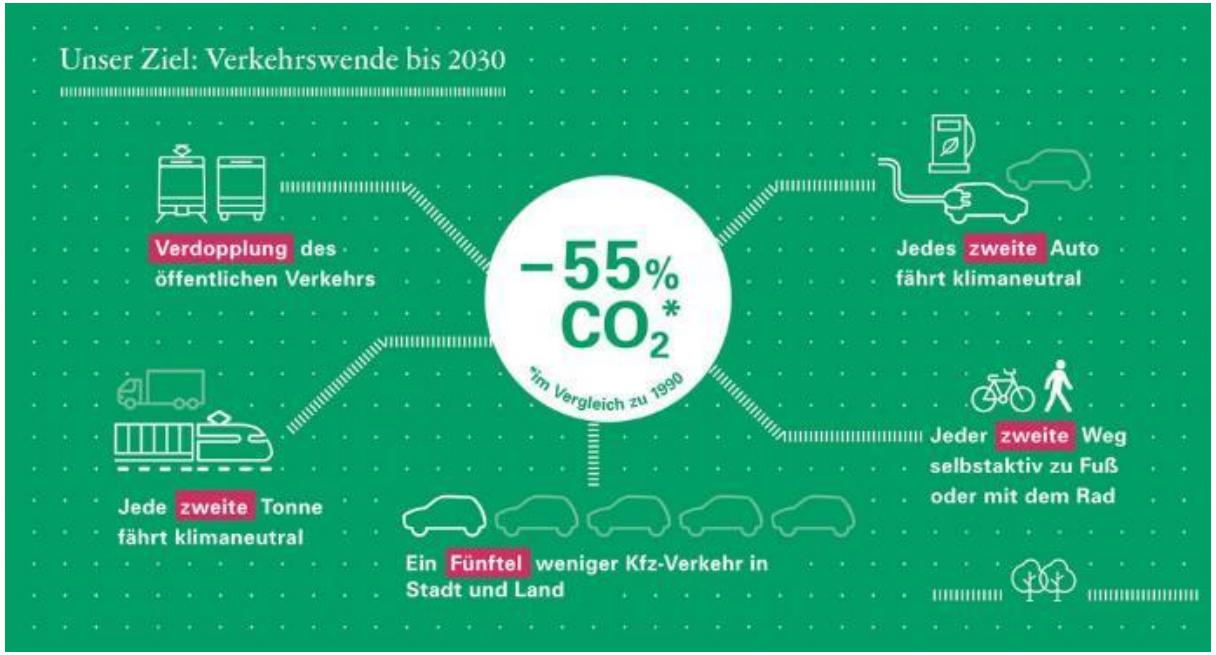
5 Gruppendiskussion

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

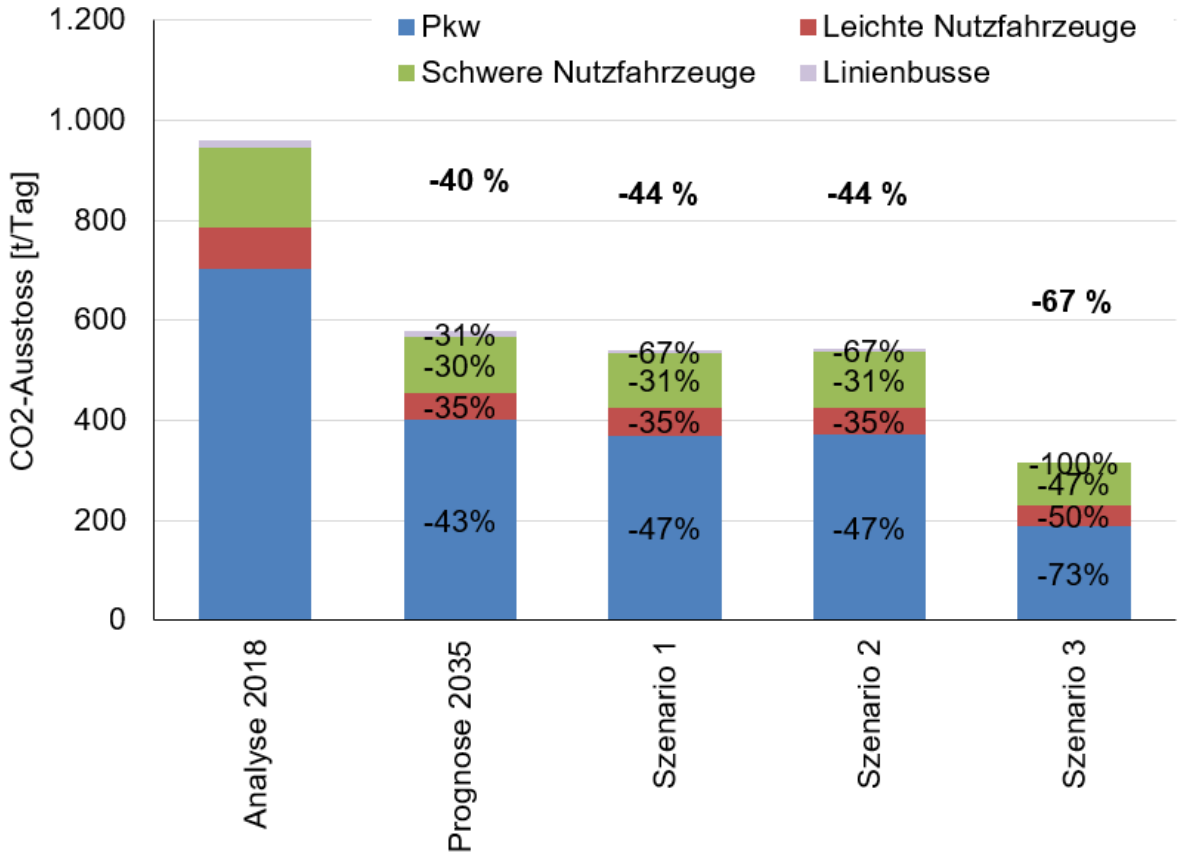
Beschluss eines verkehrlichen Leitbildes 2035 im September 2021




*Mobilitätsziele des Landes Baden-Württemberg*

# 2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

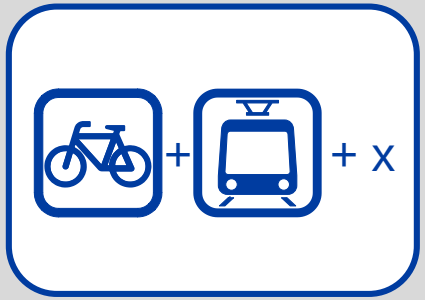
- Untersuchung der Wirkung von Maßnahmenpaketen hinsichtlich $CO_2$-Reduktion in drei Zukunftsszenarien
- v.a. technischer Fortschritt führt zu etwa 40 % weniger $CO_2$-Ausstoß bis 2035 (Prognose 2035)
- Umsetzung umfangreicher Angebotsverbesserungen im Umweltverbund, stärkerer Elektrifizierung der Flotte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



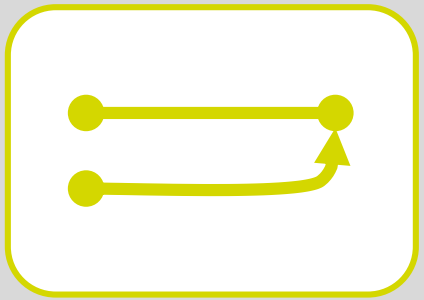

*Entwicklung des $CO_2$-Ausstoßes in den Szenarien des Masterplan Mobilität (Stadtgebiet Mannheim, ohne Autobahnen)*

# 2. Herausforderung des Masterplans – Inhaltliche Schwerpunkte des Masterplan Mobilität

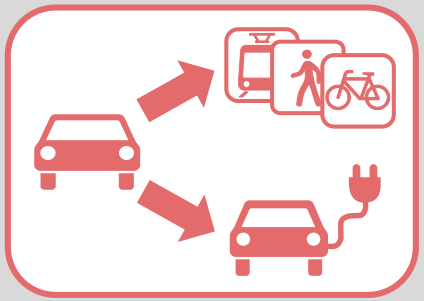
- Ergebnis der Szenarienberechnung: es müssen alle angedachten Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um $CO_2$-Minderungsziele zu erreichen
- Masterplan Mobilität muss sich auf Maßnahmen in kommunaler Verantwortung konzentrieren
- Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen




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



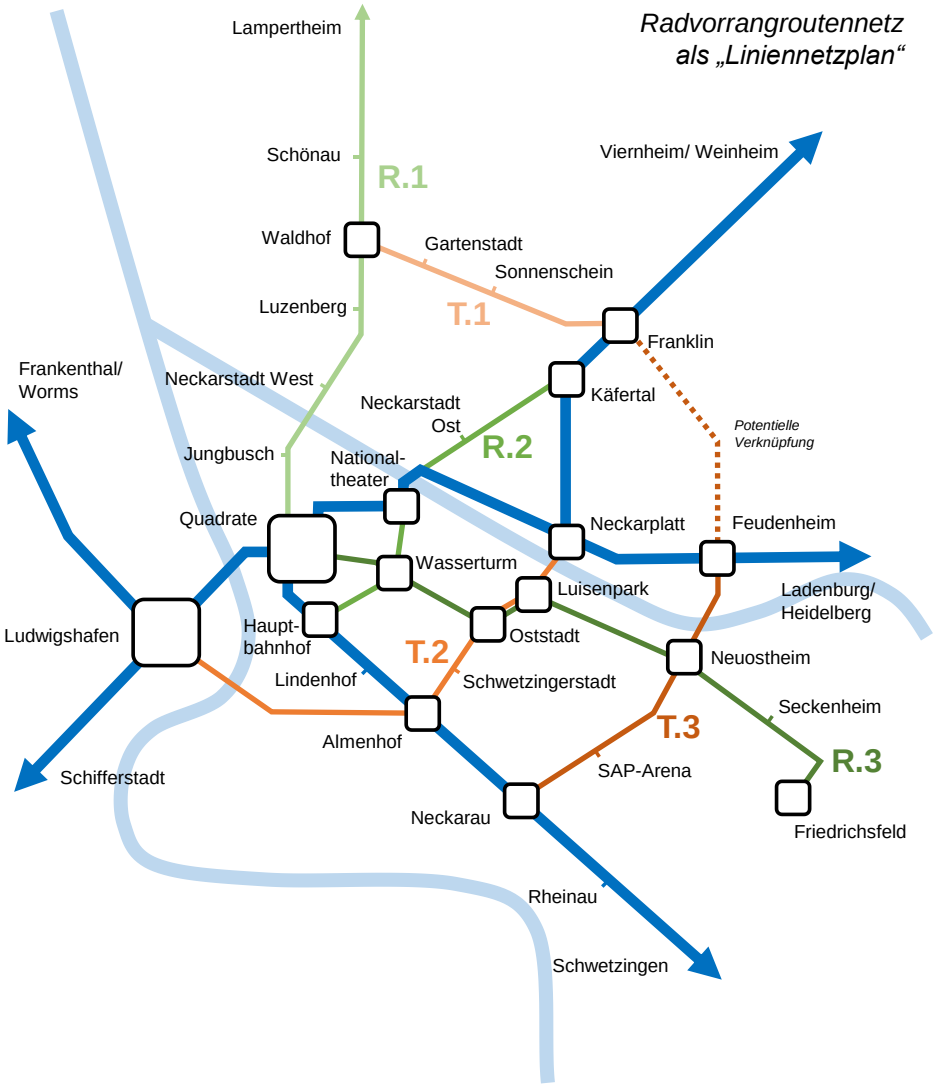






| | |
|---|---|
| 1 | Bisherige Beteiligung |
| 2 | Herausforderungen des Masterplan Mobilität |
| 3 | Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze |
| 4 | Schlaglicht MA Ost |
| 5 | Gruppendiskussion |
| 6 | Abschluss |

# 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



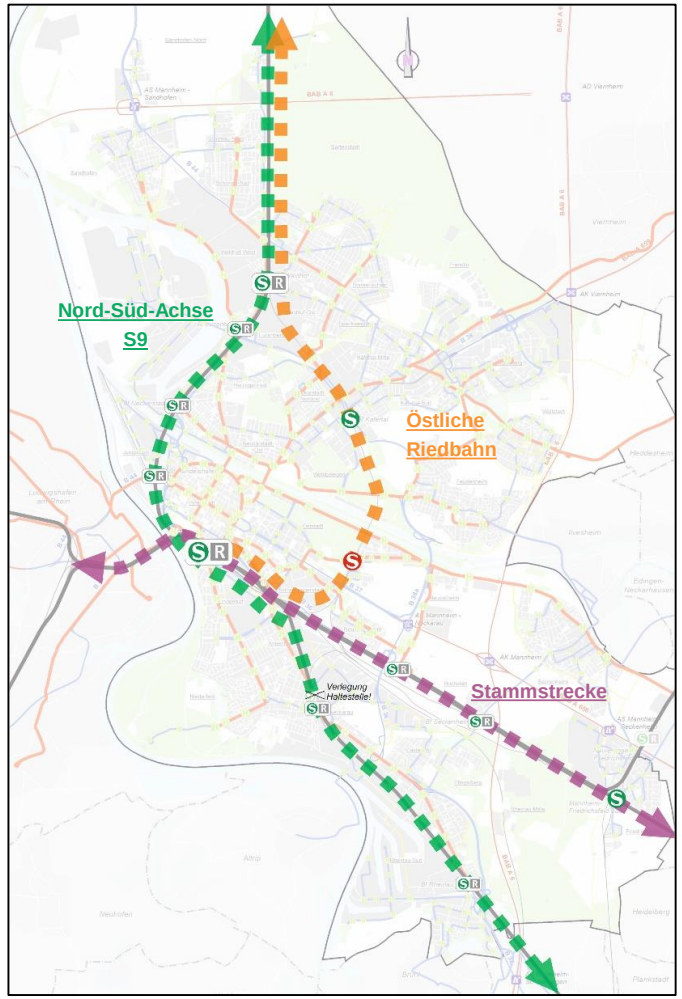






# 3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (1)

- 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



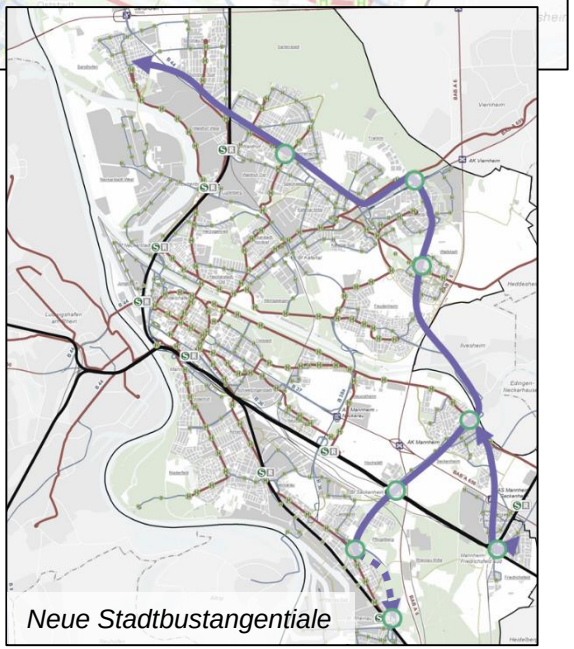

*Handlungsschwerpunkte S-Bahn-Netz*

# 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***

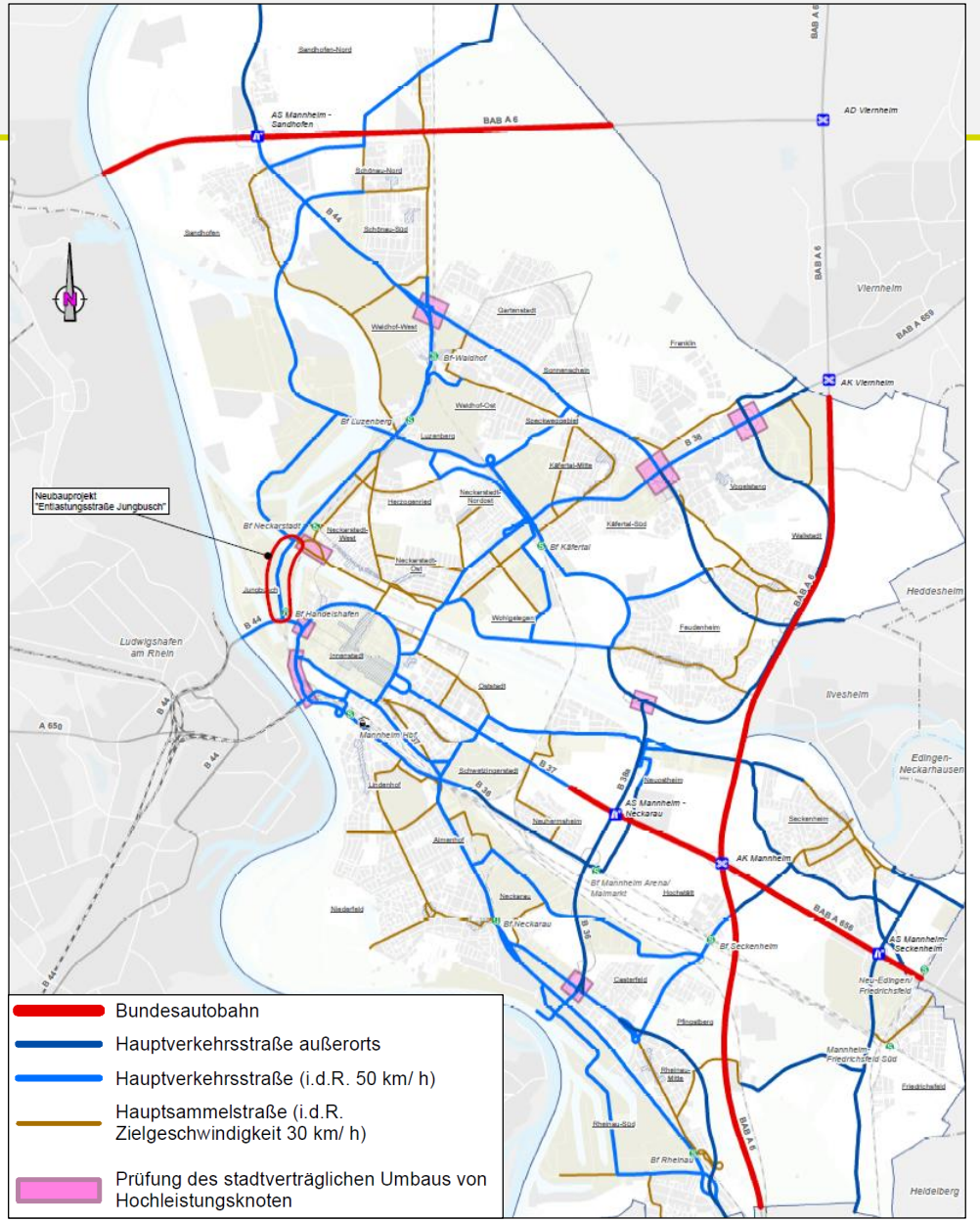


*Stadtbahnerweiterung im Stadtgebiet*

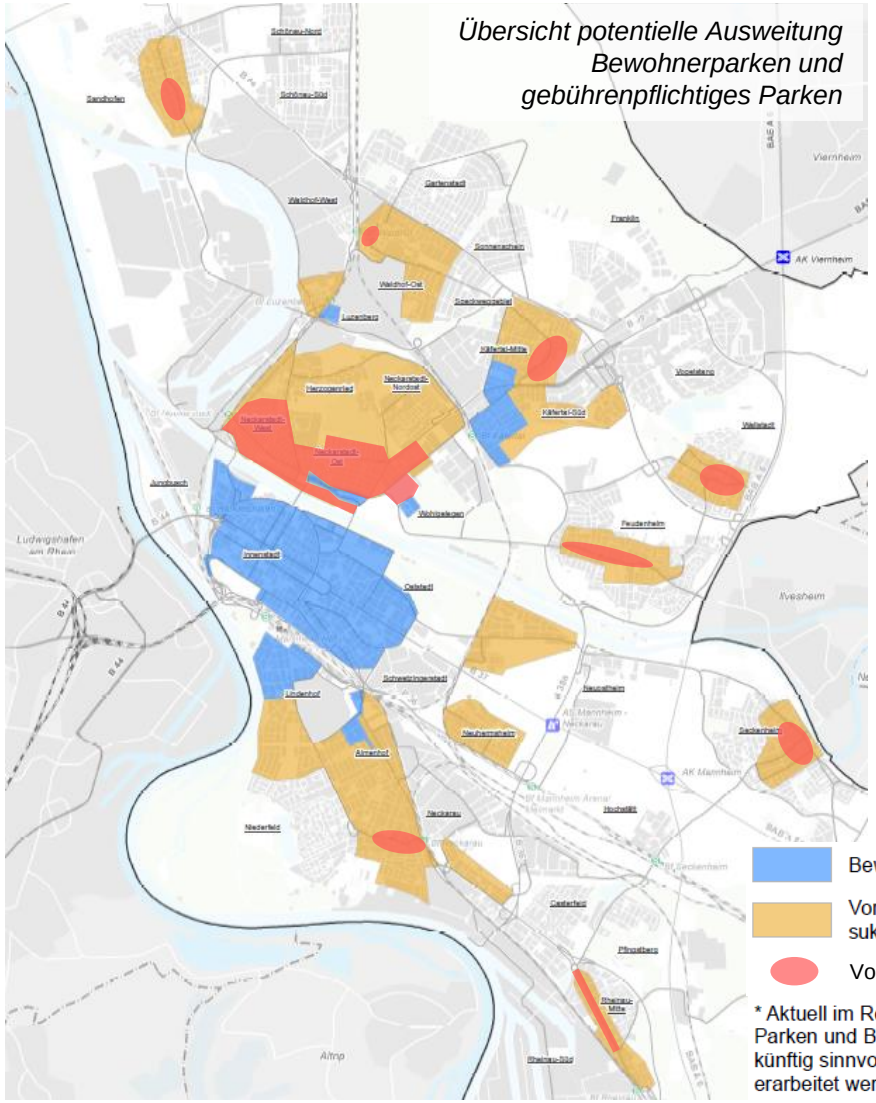

*Neue Stadtbustangentiale*

# 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



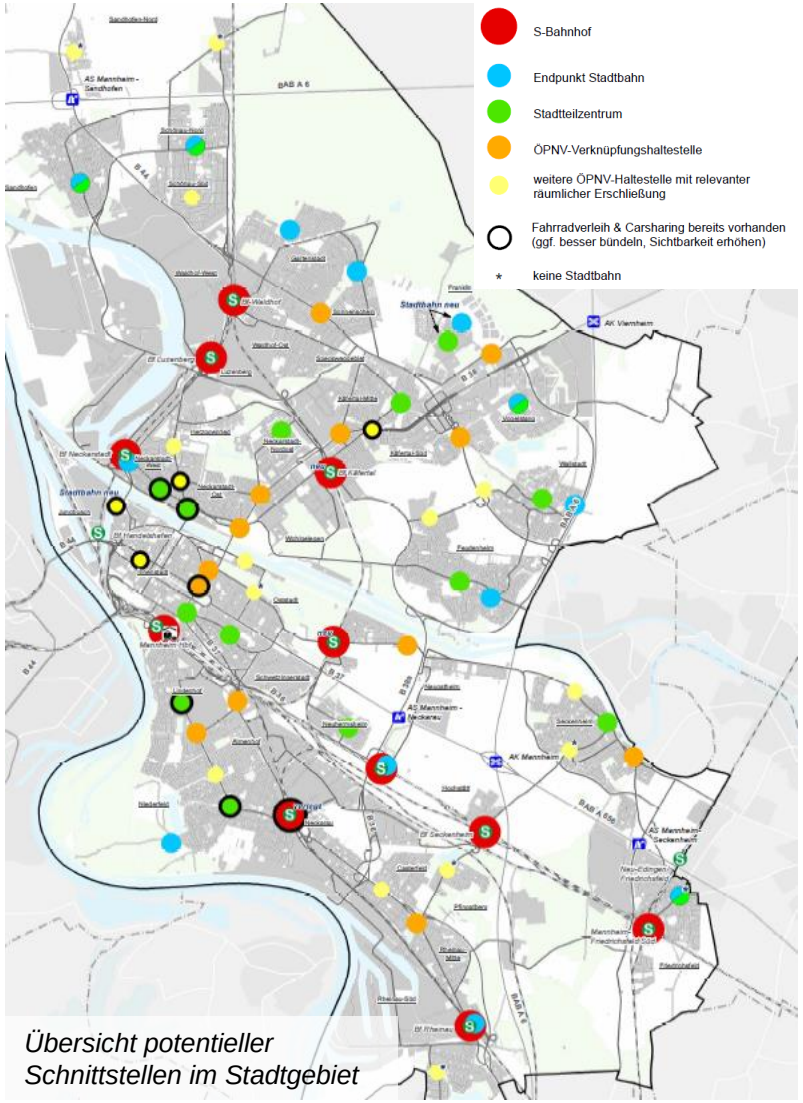
# 3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (2)




- 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 Ost |
| 5 | Gruppendiskussion |
| 6 | Abschluss |

# 4. Schlaglicht MA Ost – Radvorrangrouten und Ausbaustandards

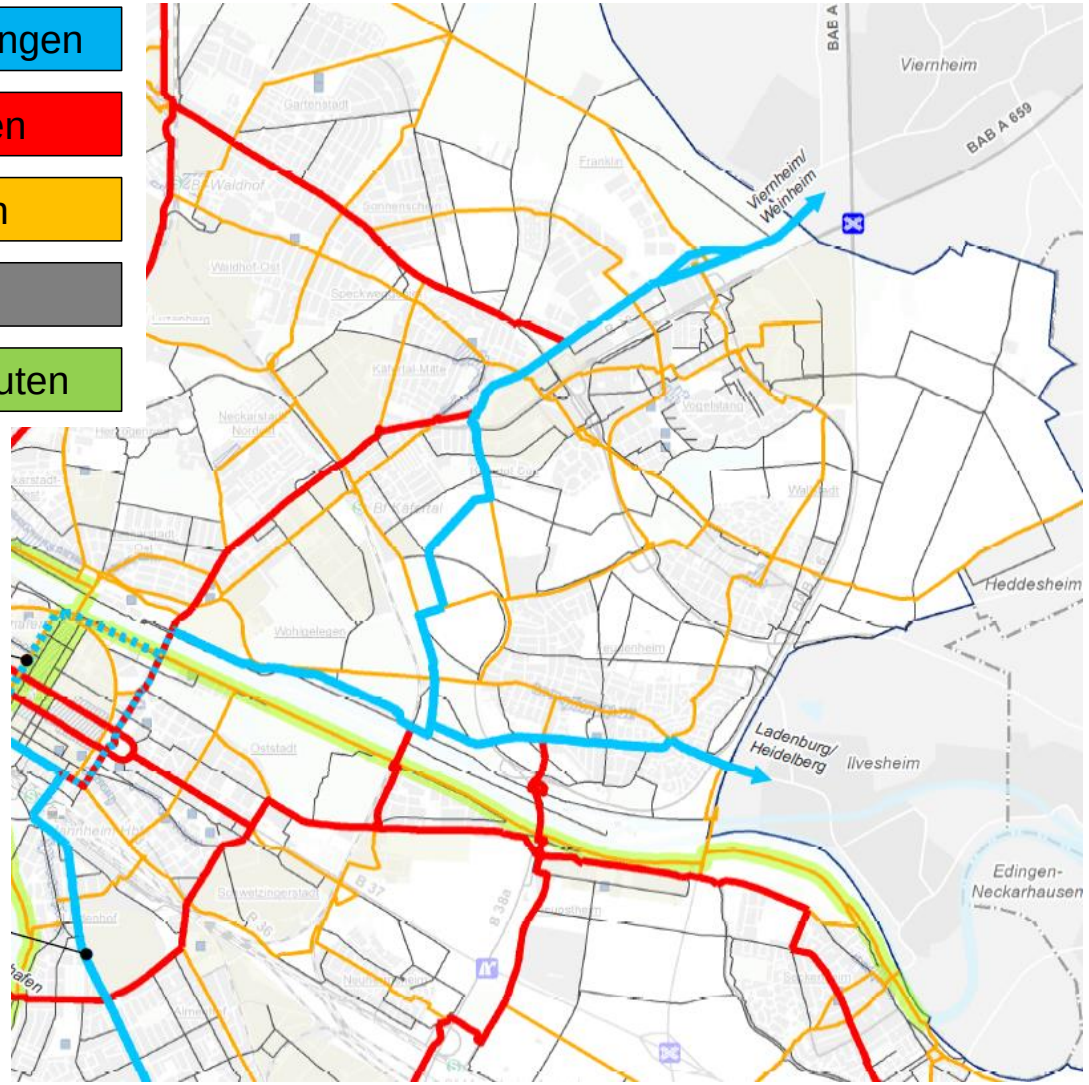
Radschnellverbindungen

Radvorrangrouten

Radhauptrouten

Nebenrouten

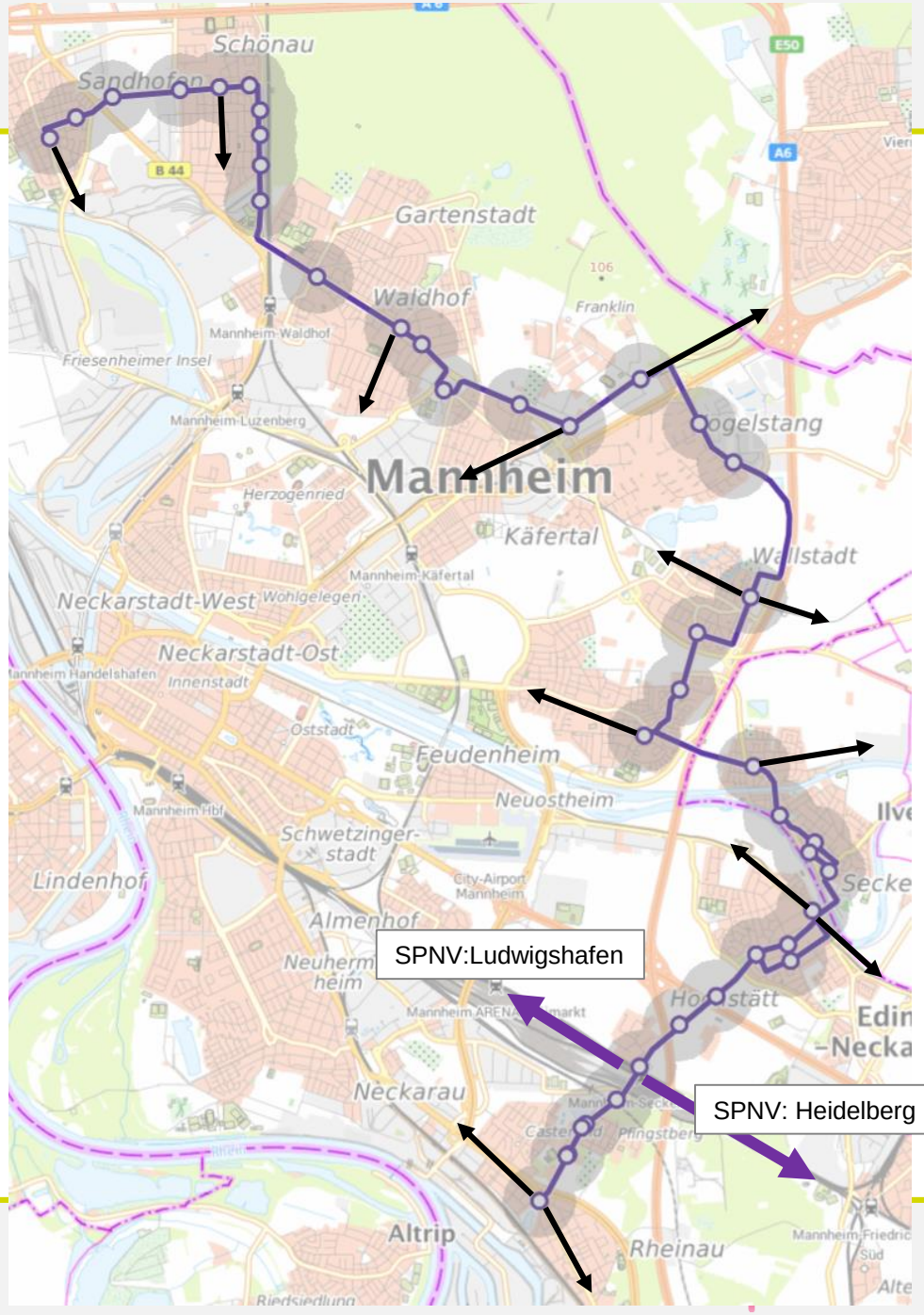
Touristische Radrouten




- **Radschnellwege und Radvorrangrouten** verbinden den Mannheimer Osten auf attraktiven Wegen mit dem Zentrum und den Stadtteilen südlich des Neckar (Radialen und Tangentialen)
- Gemeinsame Diskussion einer möglichen **Ergänzung** des Radvorrangroutennetzes zwischen Feudenheim und Franklin
- 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

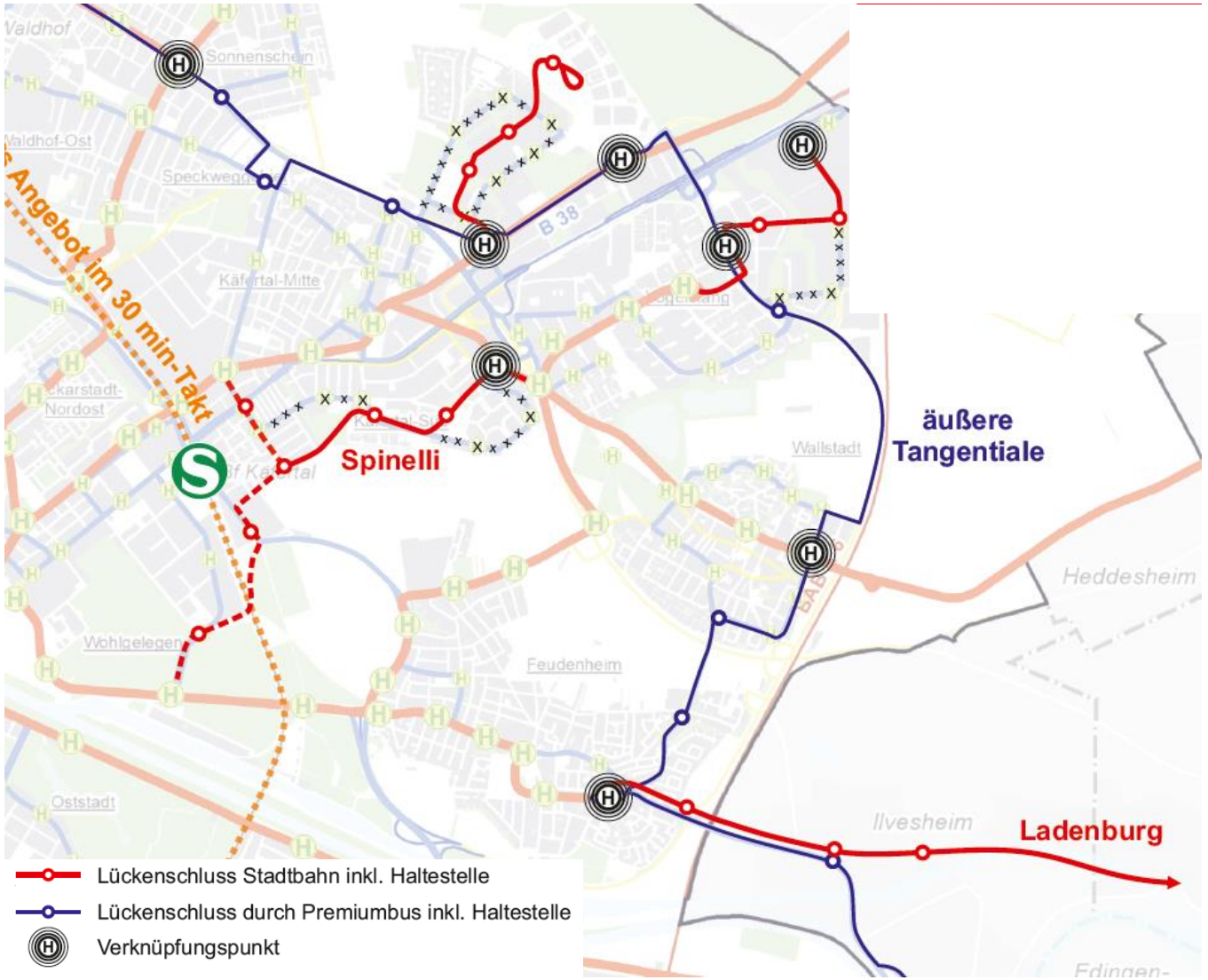
# 4. Schlaglicht MA Ost – Schnellbus „Äußere Tangente“

- 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
- Regionale Verknüpfung mit SPNV am S-Bahnhof Seckenheim/Hochstätt → Aufwertung der Schnittstelle
- Stärkung weiterer tangentialer ÖPNV-Angebote (z.B. östl. Riedbahn)



# 4. Schlaglicht MA Ost – Erweiterungen Stadtbahnnetz

- Stadtbahnverlängerung ***Vogelstand – Taylor*** zur Anbindung der Gewerbeflächen und des Einkaufszentrums → Verknüpfung mit Tangentialbuslinie an Magdeburger Straße
- Erschließung des ***Spinelli-Quartiers*** mithilfe einer Stadtbahnverbindung über die Freihaltetrasse, Wachenheimer Straße und dann über Optionen Bäckerweg oder Brücke über die östliche Riedbahn ans Bestandsnetz → verschiedene Betriebskonzepte denkbar (alternierende Führung der Linie 7 oder neue Linie)
- Stadtbahnverlängerung von Feudenheim über Ilvesheim Nord **bis Ladenburg**
  - 5,8 km Länge, ~15 min Fahrzeit
  - Erschließung von fast 10.000 Einwohnern im 400 m Radius
  - Verknüpfung mit Tangentialbus in Feudenheim



# 4. Schlaglicht MA Ost – Weiterentwicklung Parkraumbewirtschaftung

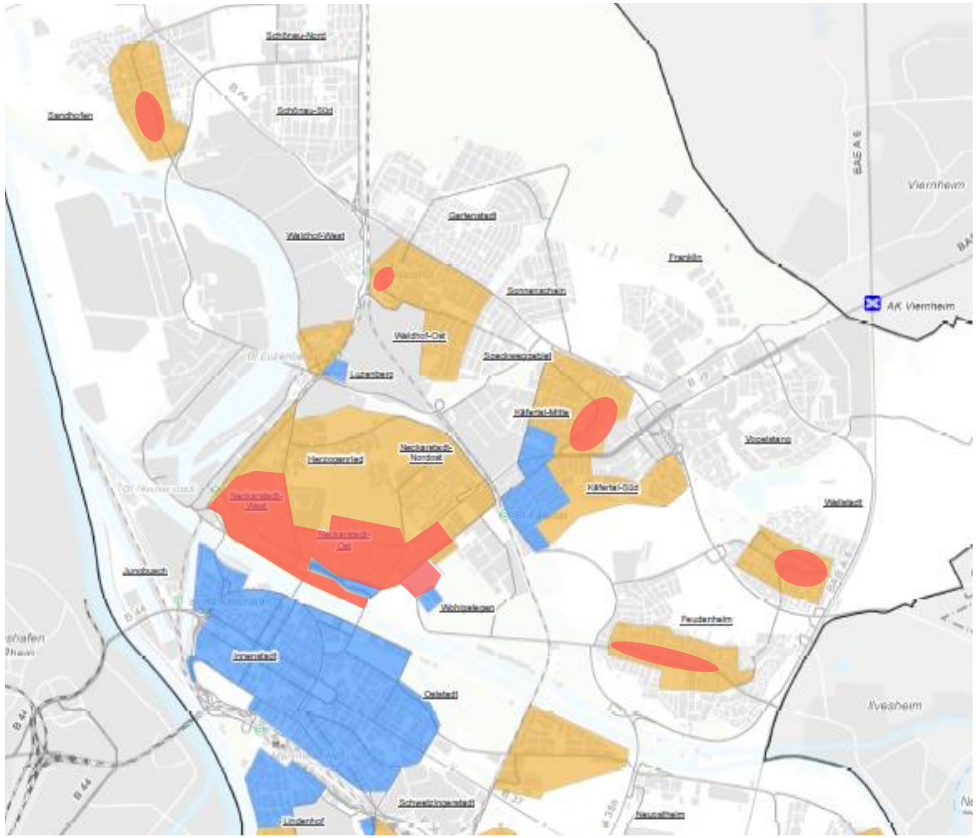
- Reduktion von Parkständen durch Umgestaltungen/ Steigerung Aufenthaltsqualität → Bewirtschaftung wird wichtiger, um Parkraumverfügbarkeit und damit Erreichbarkeit zentraler Stadtgebiete sicherzustellen
- Sukzessive und bedarfsgerechte Ausweitung gebührenpflichtigen Parkens und stärkere Differenzierung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

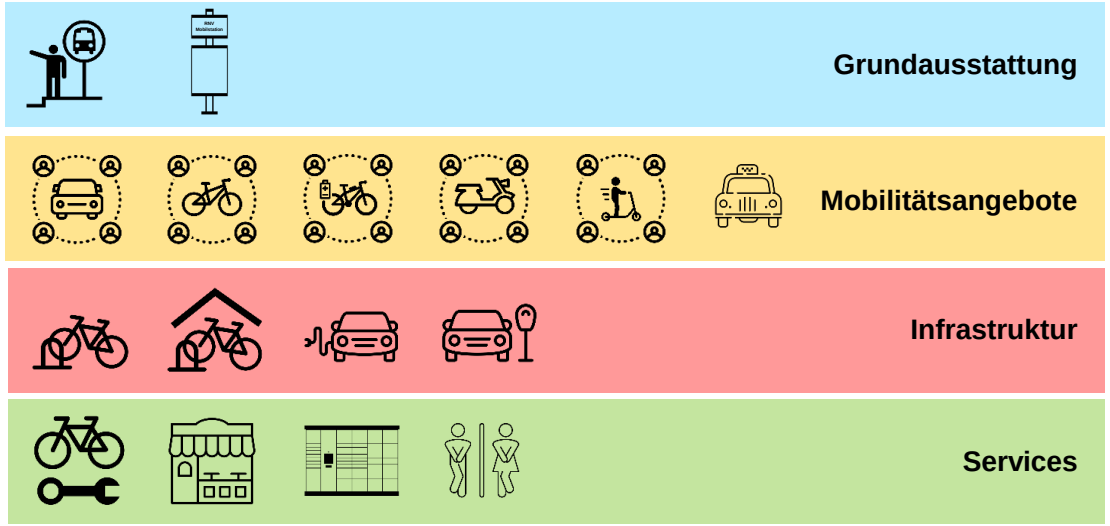
Vorschlag für sukzessive Ausweitung gebührenpflichtiges Parken

* 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 Ost – 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









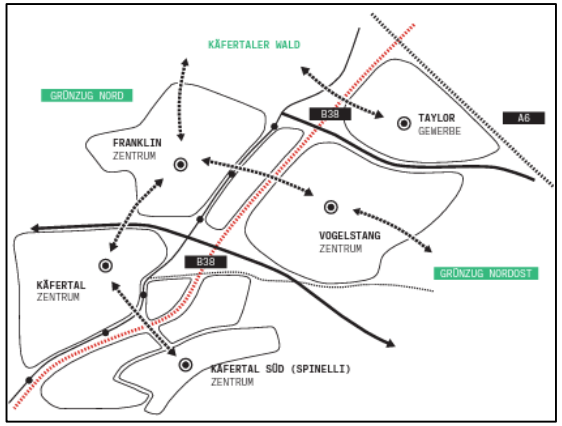

# 4. Schlaglicht MA Ost – Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen (B 38 Stadtboulevard)

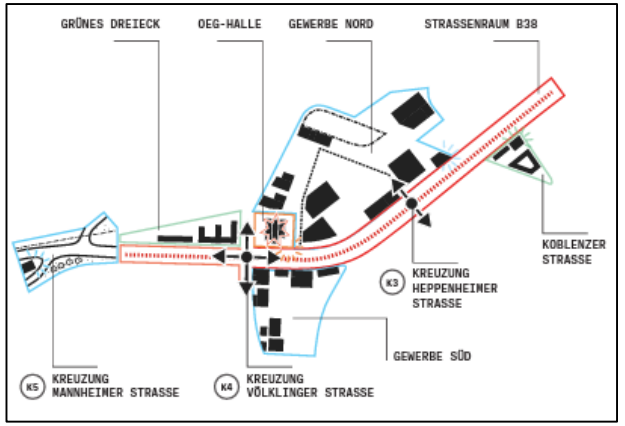
- Umgestaltung der B 38 zwischen Käfertal Süd und Taylor zum Stadtboulevard
  - teilweise Entfall der Parallelfahrbahnen
  - Ergänzung LSA-geregelter Kreuzungen zur Erschließung angrenzender Quartiere
  - städtebauliche Aufwertung und Einbindung
  - Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer durch zwei neue Brückenverbindungen
- Beteiligungs- und Planungsprozesse bereits im Gang







# Gliederung









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

# 5. Gruppendiskussion – Erläuterungen

Es gibt 2 Diskussionsrunden (40 Min./ 30 Min.) – bitte entscheiden Sie sich für 2 Themen:

- Radverkehr (Hr. Glatthaar/ Fr. Kleemann) – im Plenum
- ÖPNV (Hr. Lohr/ Hr. Dmochowski) – vorne Rechts
- Kfz-Verkehr/ ruhender Verkehr (Hr. Schubert/ Hr. Canu) – hinten Rechts
- Fußverkehr/ öffentlicher Raum (Hr. Ohm/ Hr. Sgodzaj / Frau Kraft) – hinten links

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 Ost |
| 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](www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de)

IVAS VCDB orangeedge proloco