

Protokoll Stadtteilforum Kernstadt Masterplan Mobilität 2035 am 06.07.2023

06. Juli 2023, von 18:00 bis ca. 21:00 Uhr im Neuen Technischen Rathaus



Foto: pro loco

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)
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. Vorstellung der Ergebnisse und Abschlussdiskussion

1. Begrüßung und Einführung

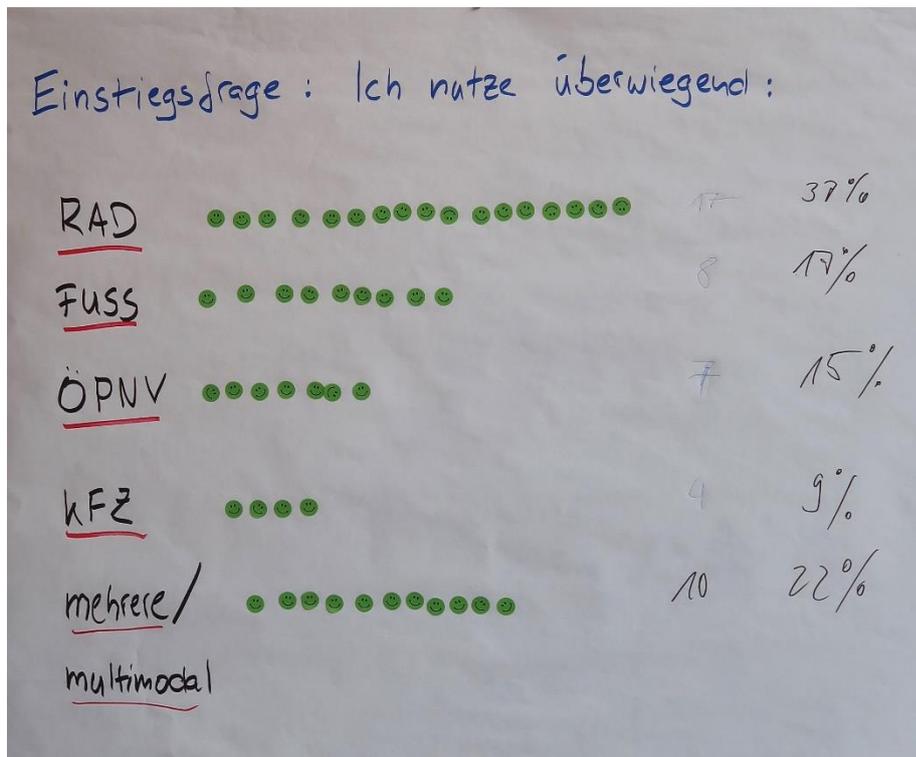
Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die ca. 60 Teilnehmenden herzlich zum **Stadtteilforum Kernstadt** (Innenstadt/Jungbusch, Schwetzingenstadt/Oststadt, Lindenhof) **für den Masterplan Mobilität 2035** der Stadt Mannheim und freut sich, dass viele der Einladung zur heutigen Veranstaltung gefolgt sind.

Zum Einstieg erläutert Herr Eisenhauer, dass Mobilität vor dem Hintergrund des Klimas ein wichtiger Faktor nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft ist. Deshalb wird aktuell an einem Rahmenplan für die Mobilität in der Stadt Mannheim gearbeitet. Der Prozess Masterplan Mobilität 2035, der vor knapp 3 Jahren begann, befindet sich nun auf der Zielgeraden. Während 2021 die ersten Stadtteilforen aufgrund der Pandemie noch online stattgefunden hatten, dient die heutige Veranstaltung als Auftakt einer letzten großen Beteiligungsrunde, bei der in 5 Stadtteilforen über die Maßnahmenvorschläge diskutiert wird.

Ein kurzer Filmbeitrag zeigt die Sicht des Einzelhandels-Obmanns Kurt Wilhelm aus Wien im Rahmen der AGFK-Tagung 2022 „Wer wagt den Wandel im Ländle?“

<https://www.youtube.com/watch?v=dt7S0tXlcOQ>

In einem anschließenden Gespräch beantwortet Herr Eisenhauer die Frage, wie er die Situation im Mannheim im Vergleich zum vorgestellten Beitrag aus Wien einschätzt: Die zunehmende Bedeutung der Innenstadt zum Flanieren ist auch bei uns ein zentrales Thema und mit dem Verkehrsversuch wurden erste Ansätze temporär umgesetzt. Die Bewertung des Verkehrsversuchs fällt unterschiedlich aus, aber die Notwendigkeit, die Innenstadt attraktiver für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu gestalten, wird überwiegend unterstützt. Interessant ist außerdem, dass der Einzelhandels-Obmann – also vergleichbar mit dem Vertreter des Einzelhandelsverbands in Deutschland – sich dafür stark macht, den Kfz-Verkehr aus der Innenstadt so weit wie möglich herauszunehmen.



In einer Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten nutzen das Fahrrad (37%). Knapp ein Viertel (22%) gaben an, sich multimodal fortzubewegen, während 17% überwiegend zu Fuß gehen und 15% den ÖPNV am häufigsten nutzen. Die wenigsten nutzen das Kfz als meist genutztes Fortbewegungsmittel (9%).

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 mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Mannheim zusammensetzt und stellt ausgewählte Ergebnisse der bisherigen Beteiligung vor (s. Präsentation).

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

Anschließend präsentieren Herr Ohm, Herr Schubert und Herr Sander 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 der Kernstadt vorgestellt (s. Präsentation).

Diskussion/Nachfragen

- **Laufbus:** Mit „Laufbus“ wird ein „Treffen“ von Kindern auf dem Weg zur Schule bezeichnet, bei dem sie gemeinsam das „letzte“ Stück zur Schule gehen
Hinweis: die Idee ist nicht neu, wurde auch an verschiedenen Stellen in Mannheim initiiert und ist nach wie vor wichtig.
- **Szenarienberechnung:** Welche Eingangsdaten und Annahmen liegen den Berechnungen zugrunde und können diese eingesehen werden?
Antwort: Die Szenariengrundlagen wurden ausführlich mit dem Projektbegleitkreis Runder Tisch ausgearbeitet und diskutiert. Sie werden in kompakter Form im Abschlussbericht des Masterplans dokumentiert.
- **Superblocks:** Das Thema Superblocks wurde im Vortrag nicht erwähnt. Spielt es für Mannheim keine Rolle?
Antwort: Die Ansätze der Superblocks beziehen sich vor allem auf das Thema flächenhafte Verkehrsberuhigung, welches im Masterplan verankert ist. Das Thema der Superblocks ist folglich Bestandteil des Masterplans, auch ohne die konkrete Benennung.

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.



Fotos: pro loco

Thema: Radverkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Radverkehr zu drei Kernbereichen diskutiert. Die einzelnen Hinweise auf Mängel/Verbesserungen sind nicht Kernpunkt im Masterplan Mobilität 2035 für die Stadt Mannheim, da der Masterplan den strategischen Rahmen sowie Maßnahmenbündel formuliert. Darauf aufbauend ist i.d.R. eine Ausführungsplanung, ggf. Variantenprüfung notwendig. Nachfolgend werden die Mängel i.d.R. exemplarisch benannt.

Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündel und Ergänzungen

- Warum werden **Radwege entlang von Hauptverkehrsstraßen** geplant?
Da dies häufig die kürzesten Routen sind, sollen sie auch für Radfahrende möglichst gut ausgebaut werden. Ergänzend bzw. alternativ gibt es teilweise Alternativrouten, die meist einen kleineren Umweg bedeuten aber i.d.R. über Wohn- oder Radstraßen führen.
- **Querung der Quadrate**
Es werden derzeit eine Nord- und eine Süd-Querung geprüft. Aus Sicht der Teilnehmenden sollte die Südquerung (die bereits baulich teilweise errichtet wurde) geschlossen werden und zusätzlich eine Nordquerung realisiert werden (gepunktete Linien, s. Präsentation „Schlaglicht Kernstadt“).

Konkrete Hinweise auf Lücken/Engpässe/Konflikte etc.

- **Sicherheit und Überprüfung von Regeln** (Vollzug)
Es gibt an vielen Stellen Konflikte zwischen Kfz-Nutzungen (Fahren mit zu wenig Abstand, Falschparken etc.) und Radfahrenden. Häufig entstehen diese Konflikte auch durch Elterntaxis, die zusätzlich für ein hohes Verkehrsaufkommen vor und um Schulen sorgen. Zusätzlich werden durch

Elterntaxis teils auch Radwege zugeparkt. Es wird angestrebt, solche Zustände bei Neu- und Umplanungen durch bedarfsgerechte Planungen zu vermeiden. Jedoch gehört zu diesem Aspekt auch Aufklärung und regelmäßige Kontrollen hinzu.

Auch zwischen Rad und Fuß gibt es Konflikte. Angeregt wird: a) Kampagne zu mehr Rücksicht/ Miteinander, b) stärkere Kontrollen von Falschparkenden und c) generelle Kontrollen der Abstandsregelungen bei Überholvorgängen.

- **Überholvorgänge von Kfz in Fahrradstraßen** (z.B. G7/ H7)

Diese sollten i.d.R. verboten werden, da die notwendigen Abstände meist nicht eingehalten werden können. Wenn keine reinen Fahrradstraßen ausgewiesen werden, dann sollten schmale Fahrradstraßen mit geduldeter Kfz-Nutzung mit Überholverbot für Kfz versehen sein.

- **Ampelschaltung: Vorrang Rad und grüner Pfeil**

Die langen Wartezeiten an Ampeln sollen für Radfahrende verkürzt werden. Auch Abbiegen ohne 2 x Warten sollen möglich sein.

Außerdem sollen verstärkt grüne Pfeile für Radfahrende eingeführt werden. Derzeit läuft bereits ein Programm des Eigenbetrieb Stadtraumservice zur Ausweisung von Grünpfeil-Rechtsabbiegern.

- **Radabstellanlagen**

Insgesamt gibt es häufig zu wenige Radabstellanlagen (z.B. Schwetzingen). Vorgeschlagen werden

- die Nutzung eines Teils von Kfz-Parkhäusern für Fahrradparken
- sichere Radboxen (in Parkhäuser)
- Aufstellen mobiler Radboxen (wie kürzlich vorgenommen) an unterschiedlichen Orten und halbjährige Testphase. Je nach Ergebnis: dauerhafter Betrieb
- Überdachte Radabstellanlagen, Anregung der Bürgerinnen und Bürger: die Dächer von überdachten Radabstellanlagen extensiv zu begrünen
- Die Situation im Lindenhof wird derzeit als gut beschrieben.

- Prüfung der weiteren **Einrichtung von Fahrradstraßen**: z.B. Kleinfeldstraße

- **Konflikte mit parkenden Fahrzeugen** und zu engen Straßen reduzieren, z.B. wurde im Straßenabschnitt K2/K3 das Parken kürzlich im Rahmen der Planung einer Fahrradstraße nur noch einseitig angeordnet, um Konflikte zu minimieren.

- **Markierung und Beschilderung**

Markierungen und Beschilderungen von Radrouten sollen verbessert werden.

- **Verbesserung vorhandener Infrastruktur**

Die an vielen Stellen schlechten Wegebefläge (Schlaglöcher etc.) sollen ausgebessert werden. Hier reichen die derzeitigen Aktivitäten der Stadt im Rahmen von Sanierung bzw. Ausbesserungen laut Teilnehmenden nicht aus. Auch hier saniert der Eigenbetrieb Stadtraumservice Radwege mittels DSK (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) jährlich ca. 15 Radwegstrecken, die Priorisierung erfolgt immer in enger Zusammenarbeit mit FB 61.

- **Radien/ Schleppkurven**

Durch Lastenräder, Fahrradfahrende mit Anhängern etc. haben sich die Anforderungen an Radwege geändert. U.a. sind enge Radien ungeeignet. Die Fahrradinfrastruktur muss entsprechend an geänderte Bedürfnisse angepasst werden. Die derzeitigen Planungen und Umsetzungen richten sich nach den derzeit geltenden Standards.

- **Miteinbeziehung von Betroffenen/Radfahrenden**

I.d.R. werden Änderungen bzw. Planungen der Fahrradinfrastruktur mit Vertreterinnen und Vertretern von z.B. ADFC und/oder dem Runden Tisch Radverkehr (einem Arbeitskreis aus Politik, Bürgerschaft und Rad-Communities) im Vorfeld diskutiert. Einige kürzlich umgesetzte Umbauten sind jedoch das Ergebnis einer Planung von vor 10-15 Jahren und würden heute voraussichtlich anders geplant/ ausgeführt, z.B. Glücksteinallee.

- **ÖPNV/Radfahrende**

Es wird angeregt, Gleisquerungen von Radfahrenden durch Plastikeinsätze zu erleichtern (s. Seckenheimer Straße), dies erhöht die Sicherheit.

- **Radfahren auf Gehwegen/Fußgängerzonen verbieten:** (Hinweis: Radfahren auf Gehwegen ist nur für Kinder erlaubt. Radfahren in Fußgängerzonen war im Rahmen des Verkehrsversuchs zwischenzeitlich auf Teilstrecken bzw. zu bestimmten Uhrzeiten erlaubt).

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

- Durchgängige Achsen durch Quadrate/sicheres Queren (9 Nennungen).
- Protected Bike-lane als Standard (höhere Sicherheit für Kinder) statt Radfahrstreifen (5 Nennungen)
- Vorrang bei Ampelschaltungen (3 Nennungen)

Mit jeweils einer Nennung wurden angeführt:

- Unzureichend große Aufstellflächen bei Querungen
- Abstellanlagen (auch überdacht)
- Fahrradstraßen nur für Radfahrende
- Ortskundige mit einbeziehen

Radfahren auf Gehwegen/Fußgängerzonen verbieten (Hinweis: Radfahren auf Gehwegen ist nur für Kinder erlaubt. Radfahren in Fußgängerzonen war im Rahmen des Verkehrsversuchs zwischenzeitlich auf Teilstrecken bzw. zu bestimmten Uhrzeiten erlaubt).

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 tangentielle (Schnell-) Buslinie werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Jedoch sollte geprüft werden, ob die neuen radialen Strecken noch weiter in die Region hineingeführt werden können, z.B. die Strecke nach Ladenburg weiter nach Dossenheim/Heidelberg bzw. von Brühl über Schwetzingen/Plankstadt nach Heidelberg. Auch eine regionale Ringlinie wird angeregt. Es wird der Vorschlag für eine direkte Buslinie von Sandhofen nach Ludwigshafen unterbreitet.

- **Reisezeiten und Taktung der Angebote**

Auf den tangentialen Verbindungen sollen möglichst kurze Reisezeiten im ÖPNV realisiert werden, da der Pkw-Verkehr hier erhebliche Vorteile hat. Grundsätzlich sollte ein dichter Takt gewährleistet werden, tagsüber sind 10 min anzustreben.
- **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 in einer Länge von 60 m angeschafft, wodurch sich die Beförderungskapazitäten ebenfalls erhöhen.
- **Sonstige Defizite**

Es werden weitere Defizite diskutiert, so vor allem die ausgeschöpfte Kapazität der Haltestelle Universität. Dem könnte mit einer Verlängerung der neu geplanten Stadtbahn zwischen Parkring und Hauptbahnhof durch den Friedrichspark entgegengewirkt werden.
- **Seilbahn**

Es wird gefragt, ob die Seilbahn in den Konzepten berücksichtigt wurde. Die den Bearbeitern erst kürzlich zur Kenntnis gelangten Untersuchungen wurden auf Konflikte mit den vorgeschlagenen Maßnahmen geprüft. Die für Mannheim diskutierten Strecken der Seilbahn (insbesondere mit einer Rheinquerung nach Altrip) stellen ergänzende Angebote dar, welche die vorgeschlagenen Maßnahmen aber nicht ersetzen können.
- **Inter- und Multimodalität**

Es wird die Anregungen vorgebracht, auch Wassertaxis als Mobilitätsoption zu betrachten. Darüber hinaus wird die Rolle der Elektrotretroller diskutiert. Störend ist weniger das Fahrzeug an sich, sondern die ungeordnete Abstellung mit vielen Behinderungen für den Fuß- und Radverkehr. Es sollten geeignete Abstellanlagen bereitgestellt werden, um den öffentlichen Raum nicht zu vermüllen.

Thema: Kfz-Verkehr/ruhender Verkehr

In zwei Runden wurden die Themen zum 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

- In den Quadraten ist die Organisation des Verkehrs der Anwohnenden, des Zielverkehrs und des Durchgangsverkehrs wichtig.
- Für den **Durchgangsverkehr** soll v.a. die Achse Ludwigshafener Straße – Fahrlachtunnel – Helmut-Kohl-Straße – Konrad-Adenauer-Brücke mit hoher Leistungsfähigkeit erhalten bleiben.
- Zum **Verkehrsversuch Innenstadt** bestehen kontroverse Einschätzungen: alle sind sich einig, dass Durchgangsverkehr vermieden werden sollte. Dies darf aber nicht einfach durch Verlagerung der Probleme geschehen. Der Ansatz des Masterplans, den Verkehrsversuch weiterzudenken und stärker durch Verkehrsberuhigung zu begleiten, wird grundsätzlich begrüßt. Ziel muss die Erhöhung von Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität sein.

- **Parken am Rand der Innenstadt:** Es sollten Parkhäuser am Rand der Innenstadt gestärkt werden und das Parken innerhalb der Quadrate für Besuchende reduziert werden. Es sollte attraktive Fußwege von diesen Parkhäusern in den Kern der Innenstadt geben.
- Es wird viel über die Potentiale von **Park&Ride** diskutiert (v.a. am Stadtrand). Die Teilnehmenden äußern den Wunsch, dass die Verkehrspolitik stärker darauf abzielt, dass Autos am Stadtrand abgestellt werden und der Weg ins Zentrum mit dem ÖPNV oder Fahrrad fortgesetzt wird. Der Masterplan soll nach Einschätzung der Teilnehmenden mehr Anreize setzen, Park&Ride zu nutzen (z.B. kostenloses Mietrad, Rabatt bei Händlern etc.).
- Es wird das Problem beschrieben, dass **Anwohnende** in der Innenstadt keine Parkstände im öffentlichen Raum finden, in den Parkhäusern nachts aber viele Stellplätze frei sind. Gleichzeitig gibt es für Dauerparkkarten in den Parkhäusern lange Warteschlangen (Anm. Die Mannheimer Parkhausbetriebe führen seit kurzem keine Wartelisten mehr). → Es wird dafür geworben, grundsätzlich alle Parkstände im Straßenraum nur für Bewohnerinnen und Bewohner freizustellen und Kundenparken in den Parkhäusern zu konzentrieren. Die Teilnehmenden berichten, dass Parkhäuser oft nicht voll sind.
- Was wird dafür getan, dass Anwohnende der Innenstadt leichter einen Parkstand findet? Der Masterplan will Optionen stärken, die zunehmend mehr Haushalten erlauben, die Entscheidung zu treffen, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Dies reduziert den Parkdruck durch eine geringere Nachfrage. Darüber hinaus soll geprüft werden, ob Parkhäuser im noch größeren Umfang in den Nachtstunden von Anwohnenden genutzt werden können, um öffentliche Flächen vom Ruhenden Verkehr frei zu machen und für eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität zu nutzen.
- Ausweitung von **gebührenpflichtigem Parken** in die Stadtteilzentren wird teilweise begrüßt, genauso wie eine stärkere Abstufung der Gebührenhöhe. Es wird vorgeschlagen, auch die Auslastung in die Gebührenhöhe einfließen zu lassen (dynamische Parkgebühren).
- **Kontrollen** der Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung müssen wesentlich verstärkt werden, widerrechtliches Parken muss vermieden werden.
- Das **Gehwegparken** sollte noch restriktiver zurückgenommen werden.
- Vorschlag der Teilnehmenden: Einführung eines **autofreien Sonntags** in den Quadraten als Start (ggf. kombiniert mit freiwilligem verkaufsoffen Sonntag der Geschäfte).
- Die Idee der Entlastungsstrecke Jungbusch/Neckarstadt wird grundsätzlich unterstützt. Die Gründe, warum diese Strecke nicht weiter in Richtung Sandhofen gedacht wird, wurden erläutert und nachvollzogen. Die Umsetzung der Maßnahme wird als sehr schwierig angesehen.
- **Ergänzung:** es wurde von mehreren Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass Gehwege die empfohlene **Mindestbreite von 2,5 m** erfüllen sollen (s. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen des BM für Digitales und Verkehr) und dies für die Zukunft sehr wichtig ist.

Ergänzende Themen:

- Der Masterplan soll die Themen Gesundheitsschutz und Konflikte durch „Autoposer“ beleuchten.
- Das Thema der Superblocks sollte umgesetzt werden, um gebietsfremde Verkehre in den Wohnquartieren zu vermeiden.
- Nichthandeln kann dazu führen, dass man früher oder später über generelle Fahrverbote bei Extremwetterereignissen (v.a. Hitze) diskutieren muss. Das sollte vermieden werden.

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Organisation des Ruhenden Verkehrs, v.a. der Umgang mit dem Zielverkehr der Quadrate und dem Bewohnerparken in der Innenstadt
- Lenkung des Durchgangsverkehrs und Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Aufwertung der Straßenräume → Rücknahme der Übernutzung durch ruhenden Verkehr, wenn Alternativen vorliegen

Es sind in den Diskussionen keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber einer Anpassung der Straßenraumaufteilung stärker zugunsten des Umweltverbundes an den vorgestellten Beispielen geäußert worden.

Thema: Fußverkehr/öffentlicher Raum

In zwei Runden wurden die Themen Fußverkehr und öffentlicher Raum diskutiert. Als Input wurden jeweils die wesentlichen Handlungsfelder und ihre Relevanz für die Kernstadt 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 Maßnahmenbündeln und Ergänzungen

- Von allen Beteiligten wurde angemerkt, dass die **Kontrollen** zum ruhenden Verkehr, aber auch zu Geschwindigkeitsübertretungen viel zu selten durchgeführt werden.
- Grundsätzlich wurde angemerkt, dass **zu Fuß Gehenden zu wenig Flächen zur Verfügung stehen**.
- Eine ausreichende **Begrünung im Straßenraum** als Maßnahme gegen Hitzeinseln fehlt
- Eine Priorisierung von zu Fuß Gehenden an Ampeln wird begrüßt
- Insbesondere in der Kernstadt müssten vermehrt Lieferzonen eingerichtet werden, damit der Lieferverkehr nicht den Straßenverkehr blockiert
- Kernthema war das **Parken**, als Voraussetzung dafür, Platz für zu Fuß Gehende und die Aufenthaltsqualität zu schaffen, nicht nur in den Quadraten, sondern insbesondere auch in der Schwetzingenstadt und der Seckenheimer Straße:
 - o **Straßenecken sind oft zugeparkt**, durch das Gehwegparken wird der knappe öffentliche Raum blockiert, Aufenthaltsqualität kann nicht entstehen.
 - o Es ist eine **Verlagerung des Parkens in Parkhäuser** notwendig, die auch als Quartiersgaragen genutzt werden sollten.
 - o In den Quadraten sollte das **Parken an den Rändern** organisiert werden, ggf. **Shuttle-Zubringer**, die Quadrate nur für Anwohnende und Anliegende mit PKW zugänglich sein
 - o Parkhäuser müssen attraktiver gestalten werden
- Grundsätzlich wurde eingefordert, dass ein **klares Gesamtbild** entwickelt und kommuniziert werden muss, die Stadt sollte dabei **Mut** haben, voran zu gehen und Neues zu erproben.
- **Ergänzung**: es wurde von mehreren Teilnehmenden darauf hingewiesen, dass Gehwege die empfohlene **Mindestbreite von 2,5 m** erfüllen sollen (s. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen des BM für Digitales und Verkehr) und dies für die Zukunft sehr wichtig ist.

Konkrete Hinweise:

- Verkehrsberuhigung von Fressgasse und Kunststraße, Reduzierung der PKW-Parkstände, Einrichtung von Kurzzeitparkständen.
- Da Poller zwar effektiv sind, für zu Fuß Gehende und Radfahrende aber auch Probleme erzeugen, soll ein Verkehrsversuch zur digitalen Parkraumüberwachung durchgeführt werden.
- Öffnung der Parkhäuser in der Innenstadt für Anwohnende als Quartiersgarage
- Einrichtung grüner Oasen zur Hitzeanpassung
- Einrichtung von Fahrradstraßen als vernetzte Shared Spaces
- Verbesserung des CarSharing-Angebots, insbesondere durch eine größere Auswahl an Fahrzeugen, die auch von Familien genutzt werden können.
- Jährliche Reduktion der Parkstände im Straßenraum um 3 %.
- ÖPNV für Kinder kostenlos machen

Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Die verbesserte Verkehrsüberwachung wird als Voraussetzung gesehen, damit Regeln besser eingehalten werden.
- Grundsätzlich muss das Parken besser organisiert werden: Nutzung der bestehenden Parkhäuser als Quartiersgaragen, Reduzierung der Dauerparkmöglichkeiten im Straßenraum zugunsten von Kurzzeitparkständen, kontinuierliche Reduzierung der Parkstände im Straßenraum
- Zu Fuß Gehende und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sollte mehr Platz eingeräumt werden, auch um Begrünungen zur Klimaanpassung umsetzen zu können
- Mut zu neuen, innovativen Maßnahmen, z.B. Erprobung einer digitalen Parkraumüberwachung

5. Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt das Bearbeitungsteam wichtige Ausschnitte der Ergebnisse aus den jeweiligen Diskussionsrunden vor und weist darauf hin, dass die Anmerkungen aus den Beteiligungen bis Herbst 2023 in das Handlungskonzept des Masterplans eingearbeitet werden und der Masterplan bis Ende 2023 zusammengestellt wird. Anschließend soll der Gemeinderat den Masterplan Mobilität 2035 beschließen. Daraufhin bedankt sich Herr Eisenhauer noch einmal bei allen Anwesenden und ermutigt die Teilnehmenden, auf die Gemeinderäte zuzugehen und den Austausch zu suchen, da die Entscheidungen letztendlich vom Gemeinderat getroffen werden. In diesem Zusammenhang weist Herr Eisenhauer noch einmal auf die anstehende Bürgermeisterwahl am 09.07.2023 in Mannheim hin.

Protokoll: pro loco, IVAS, orange edge und vcdb



STADTMANNHEIM²



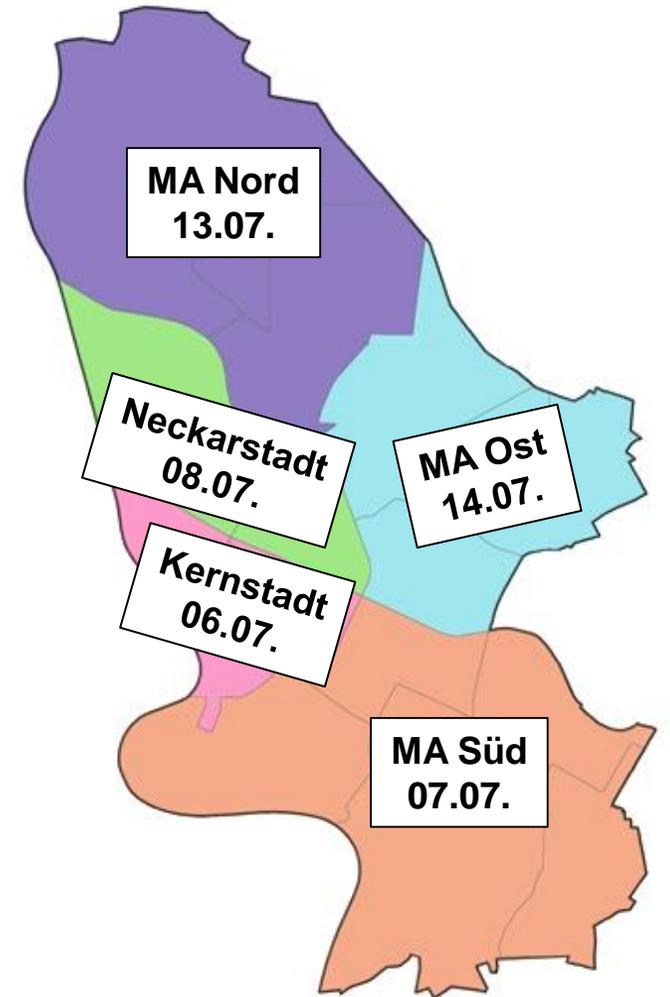
Masterplan Mobilität 2035

Stadtteilforum Kernstadt
06.07.2023



Willkommen zum Stadtteilforum im Rahmen des
Masterplan Mobilität 2035

Begrüßung durch Bürgermeister Eisenhauer



Heute vom Bearbeiterteam für Sie da



Hauptteam

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
(Projektleitung)

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

Claudia Thielemann (Projektkoordination)



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

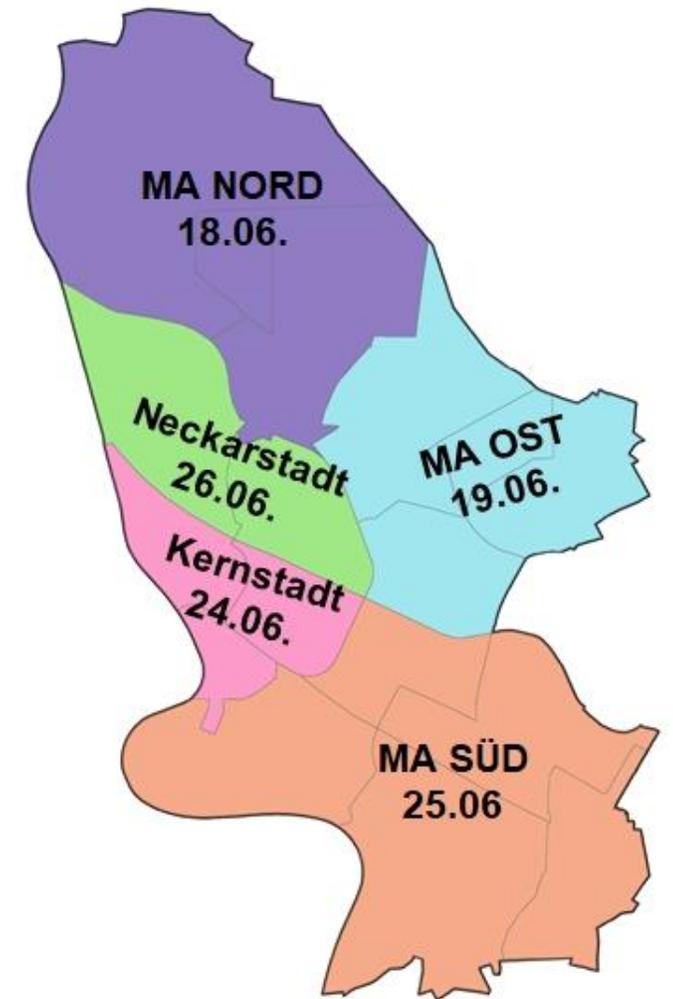
4 Schlaglicht Kernstadt

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

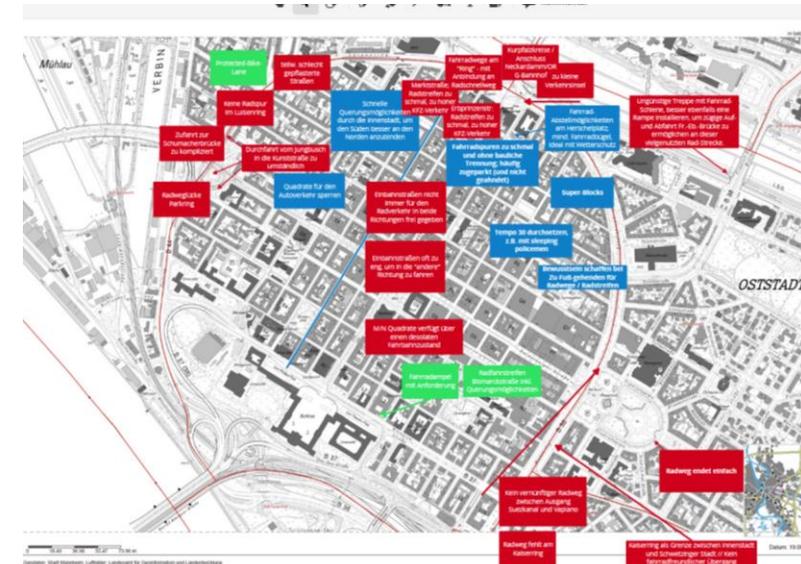
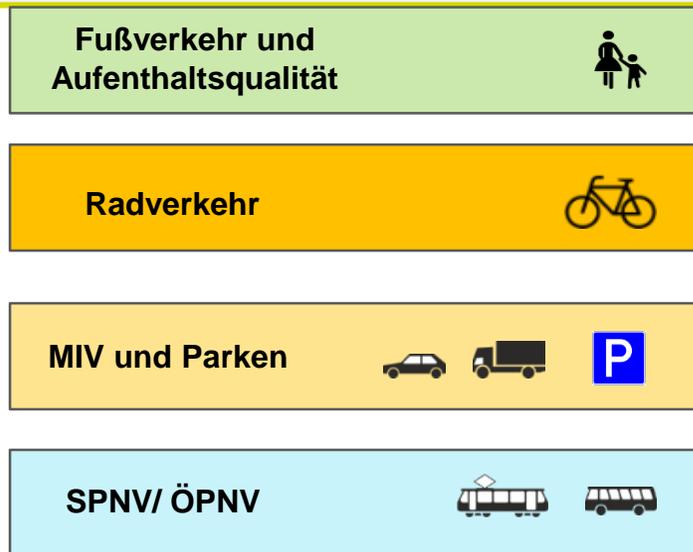
1. Bisherige Beteiligung – Überblick

- 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),...



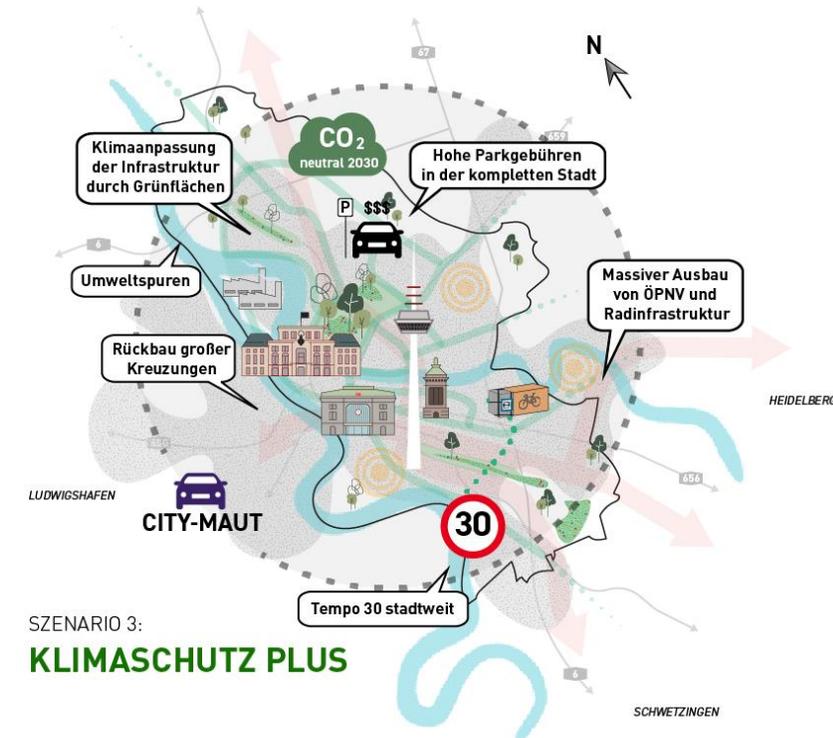
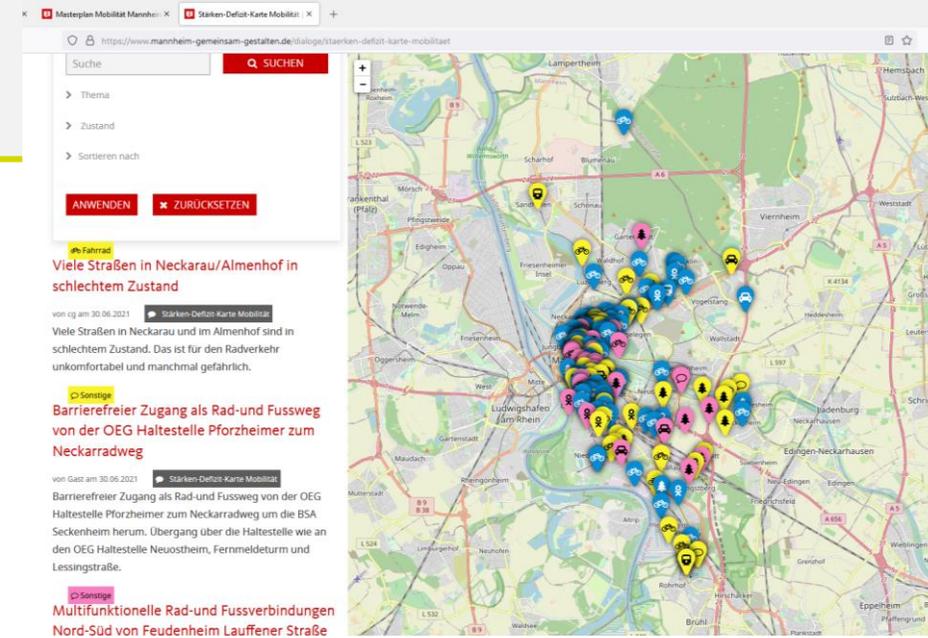
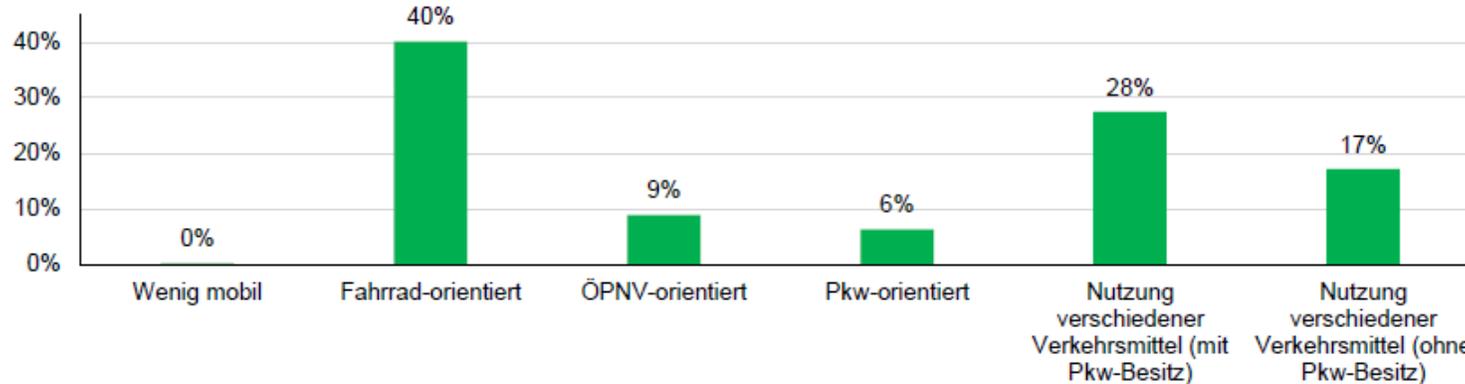
1. Bisherige Beteiligung – Online-Beteiligung

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)
- Weitere Förderung von E-Mobilität (Rad und Auto)
- Autofreie 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 Kernstadt

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

- Vor dem Hintergrund des Pariser Klimaabkommens hat sich das Land Baden-Württemberg ambitionierte Ziele zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor gesetzt
- Landesziel bis 2040: Klimaneutralität → Kommunen müssen Strategien entwickeln, bei denen Zwischenziele erreicht werden → für 2035: **-77,5 % CO₂-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

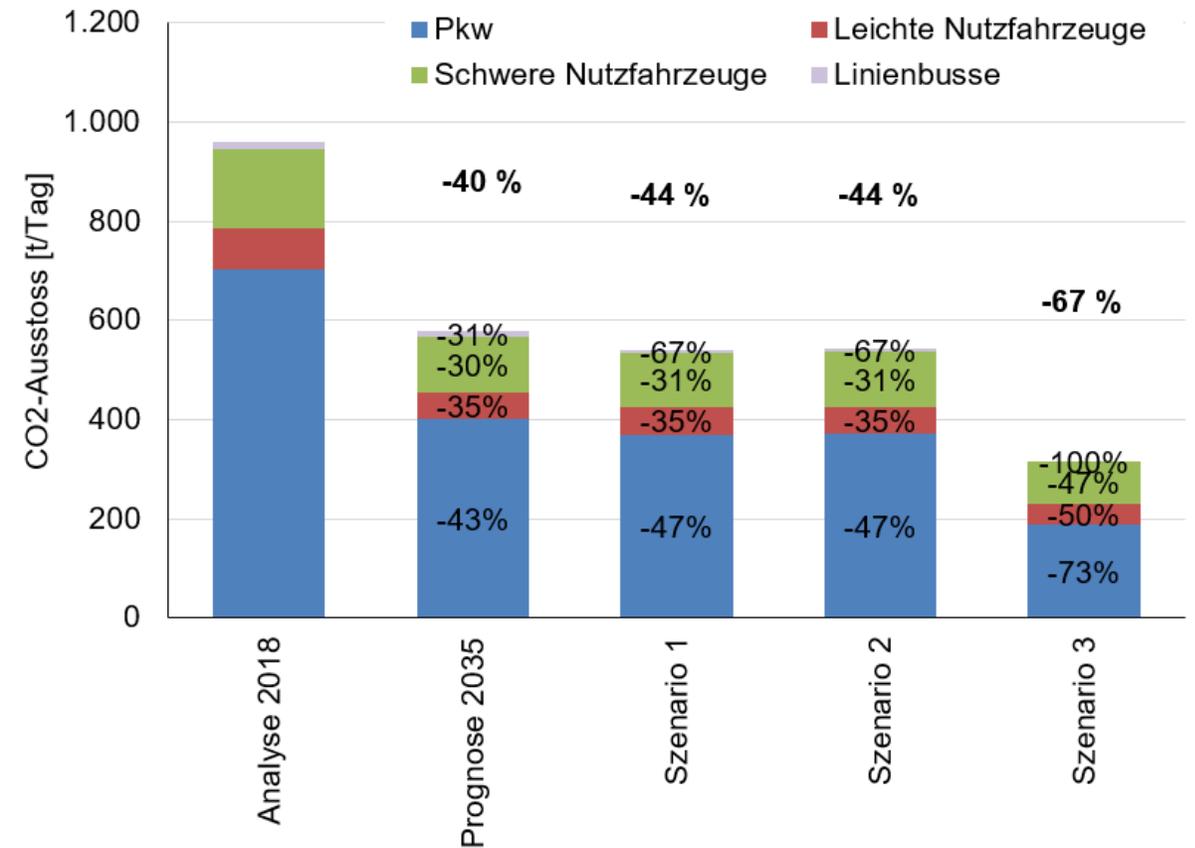


Mobilitätsziele des Landes Baden-Württemberg

Beschluss eines verkehrlichen Leitbildes 2035 im September 2021

2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

- Untersuchung der Wirkung von Maßnahmenpaketen hinsichtlich CO₂-Reduktion in drei Zukunftsszenarien
- v.a. technischer Fortschritt führt zu etwa 40 % weniger CO₂-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 CO₂-Ausstoß
- Anpassungen von Rahmenbedingungen auf EU-/nationaler und Landesebene müssen verbleibende Reduktion um etwa 10 % bewirken, z.B.
 - Abschaffung Dienstwagenprivileg
 - Tempolimit auf Autobahnen
 - Wirksamere CO₂-Bepreisung
 - Stärkung Homeoffice
 - Deutschlandweite Pkw-Maut



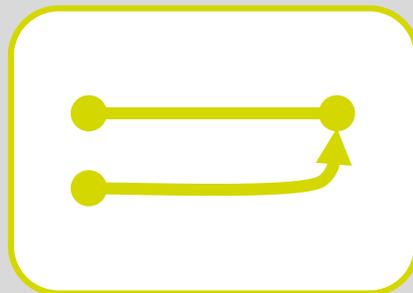
Entwicklung des CO₂-Ausstoßes in den Szenarien des Masterplan Mobilität (Stadtgebiet Mannheim, ohne Autobahnen)

2. Herausforderung des Masterplans – Inhaltliche Schwerpunkte des Masterplan Mobilität

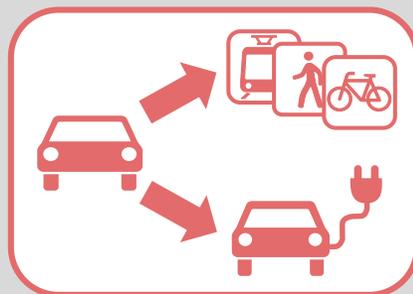
- Ergebnis der Szenarienberechnung: es müssen alle angedachten Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um CO₂-Minderungsziele zu erreichen
- Masterplan Mobilität muss sich auf Maßnahmen in kommunaler Verantwortung konzentrieren
- Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen



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

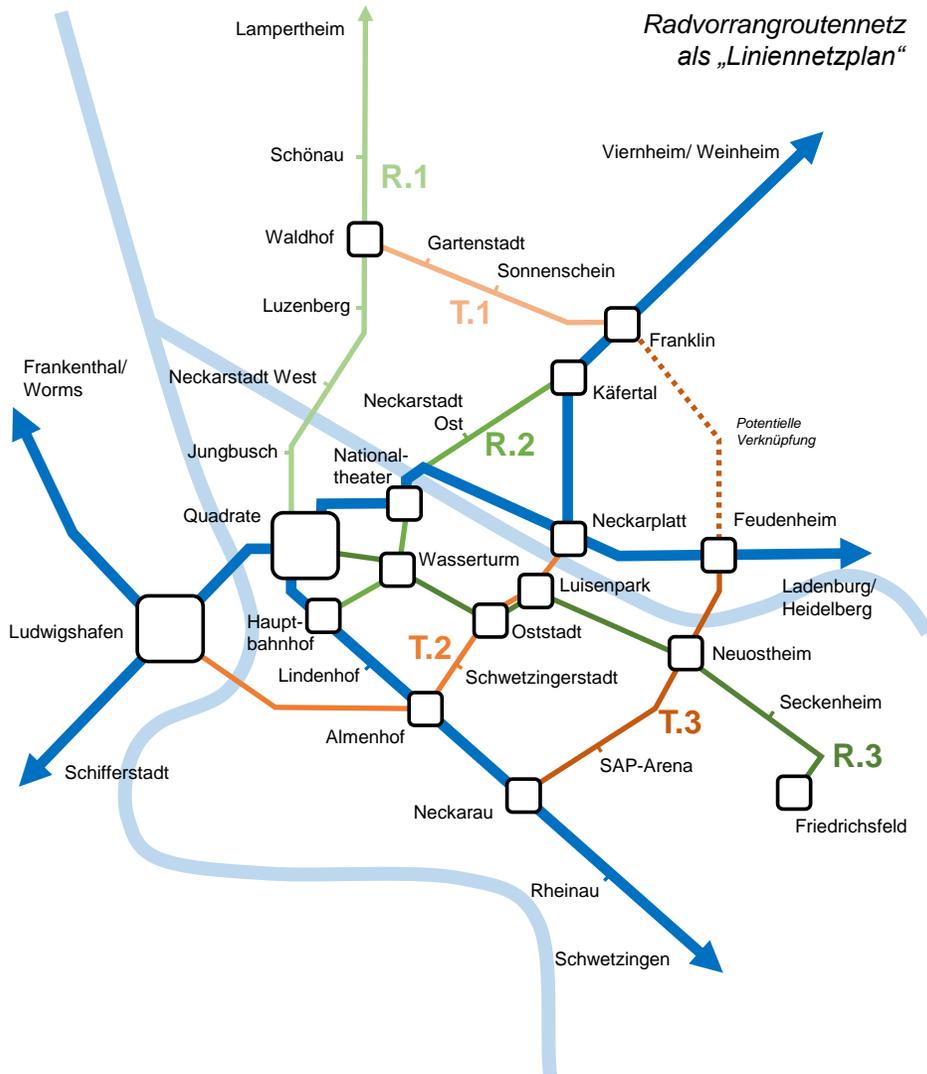
3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht Kernstadt

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** (Brückenneubau, 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



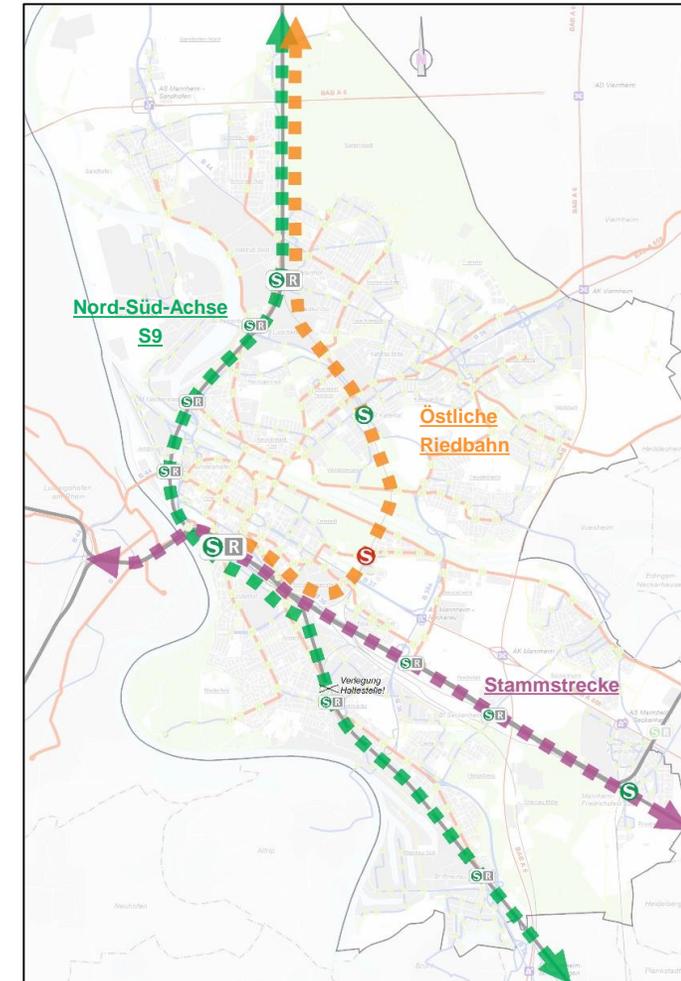
3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Fußverkehr/ öffentlicher Raum

- 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)

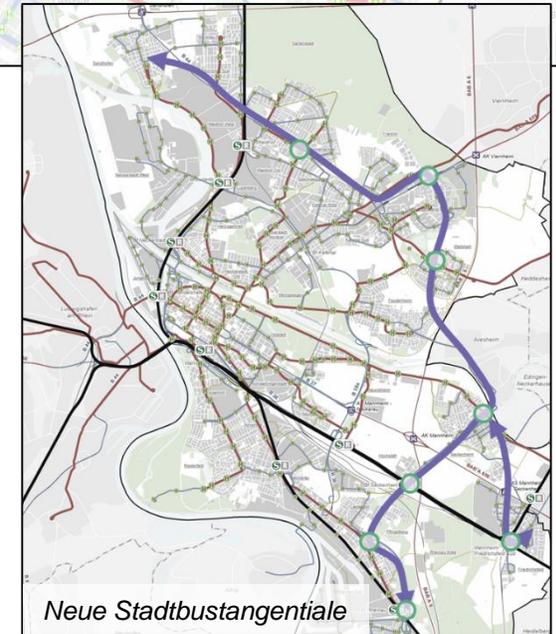
- Deutlicher Ausbau und Aufwertung der **S-Bahn-Achsen** unter Berücksichtigung der Netzbedeutung als Teil der Transeuropäischen Netze → Land als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs
 - Stärkung/ Attraktivierung der Nord-Süd-Achse der S-Bahn S9 mit Durchbindung der Riedbahn (Groß Rohrheim – MA) und der 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

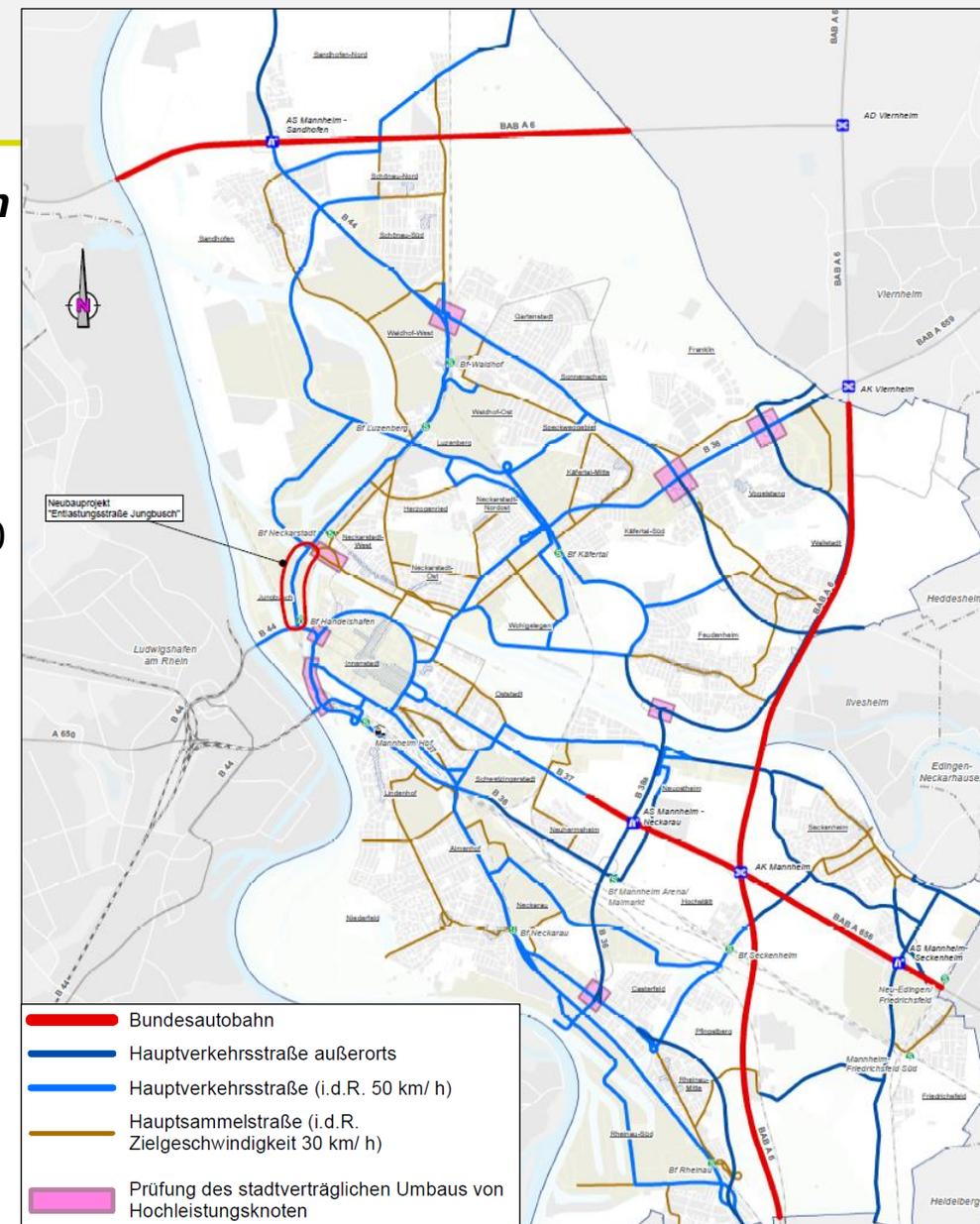
3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (2)

- **Stadtbahnerweiterungen** 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**



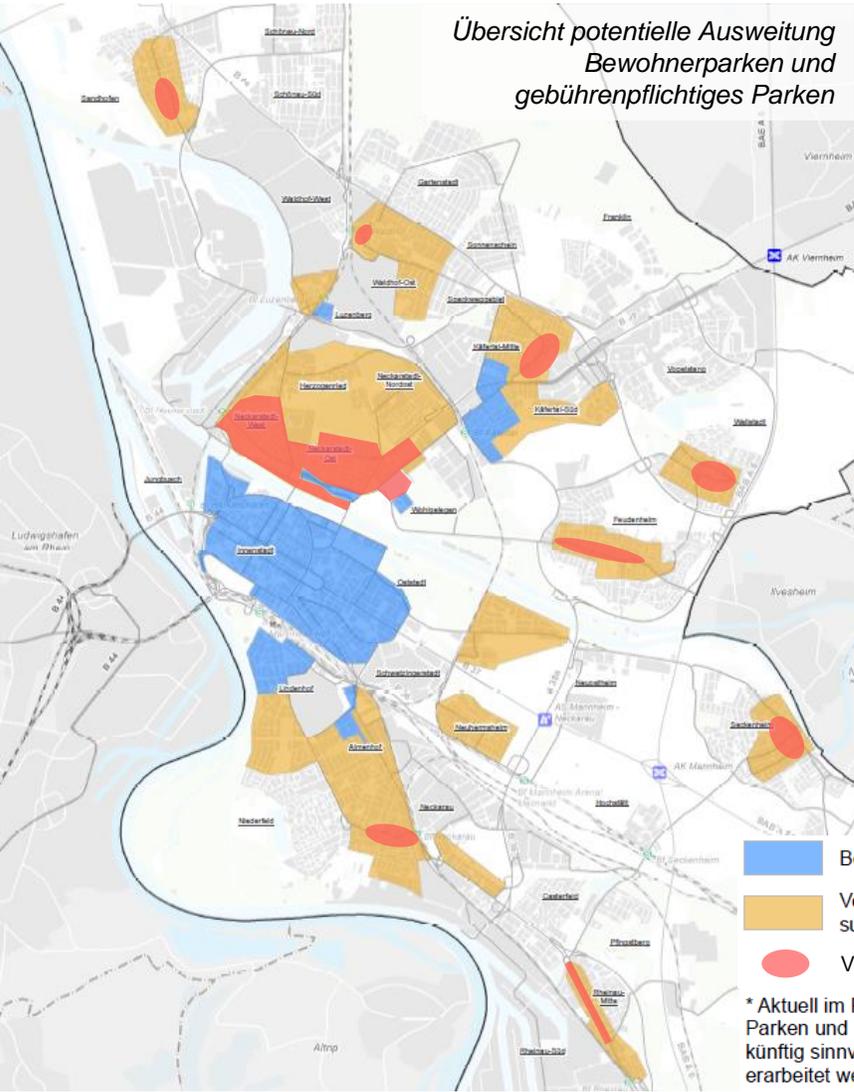
3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (1)

- 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)

Übersicht potentielle Ausweitung
Bewohnerparken und
gebührenpflichtiges Parken



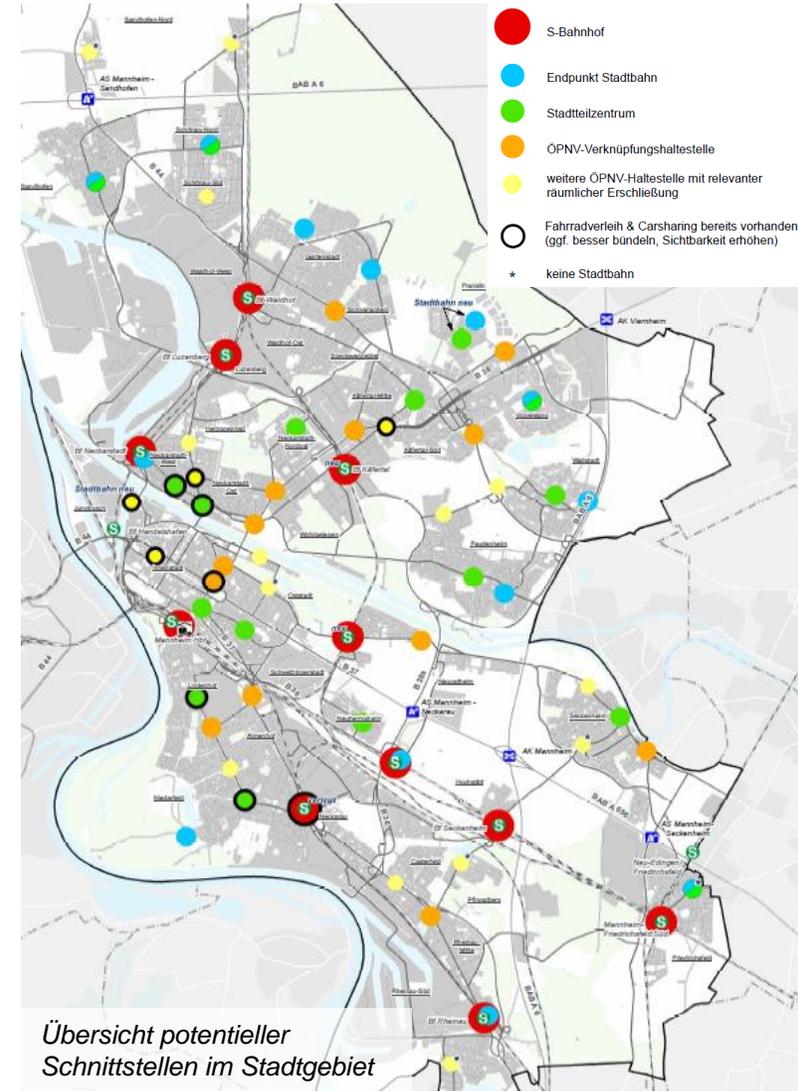
- Neuordnung **Gehwegparken** mit dem Ziel attraktive Gehwegbreiten herzustellen → Programm bereits in Umsetzung → Aufwertung Straßenräume als Folgeschritt
- Freimachen öffentlicher Räume → (Ersatz-)Stellplatzbündelung in **Quartiersgaragen** und Ausbau von **Leihangeboten** als Kompensation → Berücksichtigung 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

- 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).

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.)



Gliederung



1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht Kernstadt

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

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



- Umverlegung B 44 von Unter Mühlaustraße in Industriestraße und Neubau Entlastungsstrecke Jungbusch/ Neckarstadt
- Stärkung des Umweltverbundes mit Radvorrangroute und Stadtbahnachse in Siedlungsnähe auf der Unter Mühlaustraße
- 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

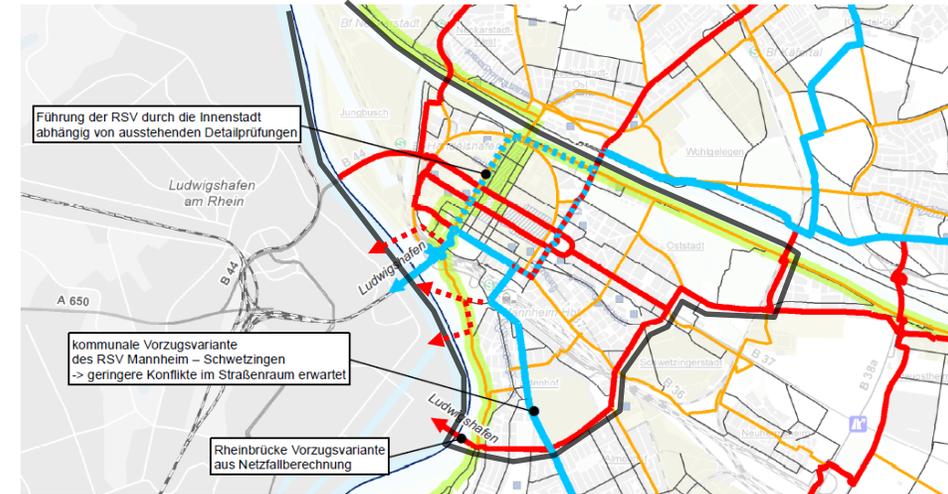


Unter Mühlaustraße



4. Schlaglicht Kernstadt – 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
- **Carlo-Schmid-Brücke:** Schaffung einer radfahrtauglichen Anbindung südlich des Neckars → langfristig Prüfung von direkteren Führungsmöglichkeiten nach Feudenheim
- 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

Radhauptrouen

Nebenrouten

Touristische Radrouten

Ausbaustandards

4. Schlaglicht Kernstadt – Verkehrsberuhigung

- Flächenhafte Ausweitung von Tempo 30 Zonen bereits im Bestand weitgehend vorbildlich
- Einsatz von baulichen Elementen zur Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten und Reduktion von Verkehrsmengen in Wohnquartieren (Durchgangsverkehr) → z.B. Diagonalsperren, Aufpflasterungen, Fahrbahnverschwenkung
- Potentiale der Tempo 20-Zone und Begegnungszone (noch nicht in StVO) als stadtverträglichere Gestaltung komplexer Stadträume (rechtliche Voraussetzungen fehlen teilweise) → in Stadtteilzentren (z.B. Kunststraße (abschnittsweise))
- Weiterdenken des Verkehrsversuchs „lebenswerte Innenstadt“ → Flankierung mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (siehe oben) und „konzentrierte“ Lenkung der Quell- und Zielverkehre zu Parkierungsschwerpunkten

Diagonalsperre, Dresden



Weiche Trennung zwischen Fahrbahn und Seitenbereichen, Erfurt



Fahrbahnverschwenkung, Dresden

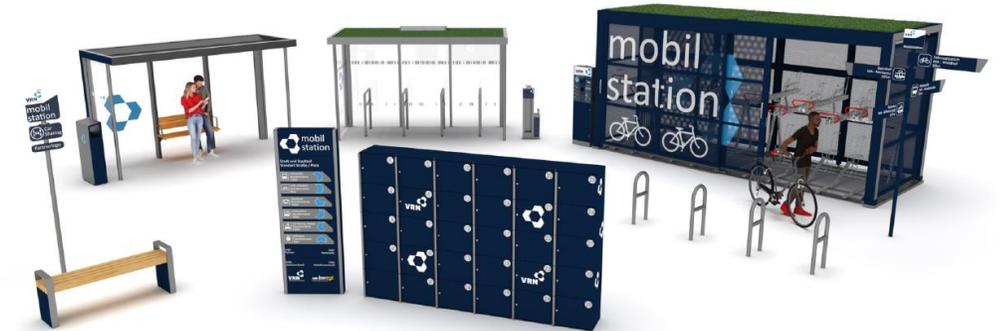
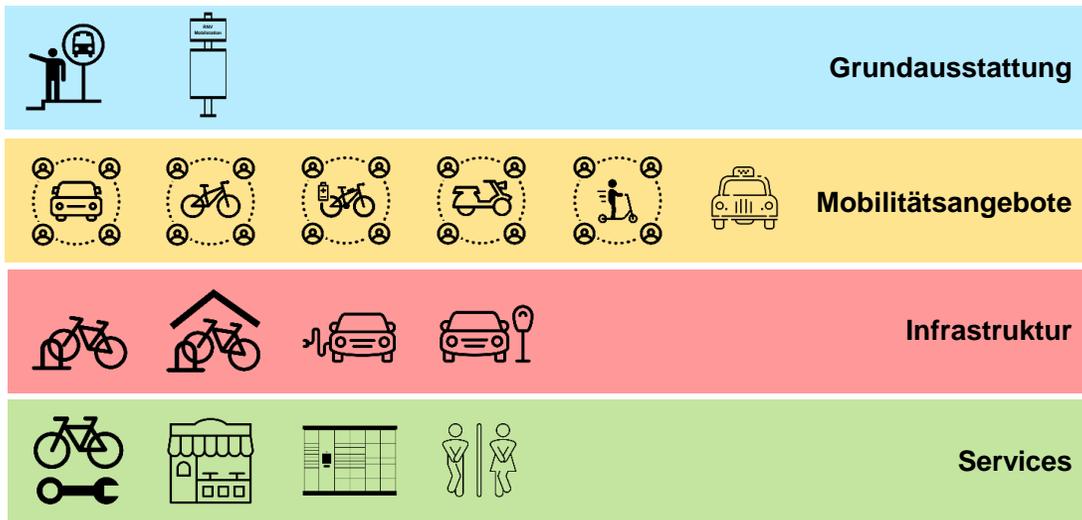


„Lebenswerte Innenstadt“, Mannheim



4. Schlaglicht Kernstadt – 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 Kernstadt – Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung

- Mit dem möglichen Rückbau der Hochleistungsknoten und der Verlagerung von Parkständen 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 (Schwetzingen 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



Gliederung



1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht Kernstadt

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/ Hr. Rauch): **Foyer**
- ÖPNV (Hr. Ohm/ Hr. Prahl): **1.OG Raum Kleipeda**
- Kfz-Verkehr/ ruhender Verkehr (Fr. Thielemann/ Fr. Kleemann/ Hr. Albrecht): **1.OG Foyer**
- Fußverkehr/ öffentlicher Raum (Hr. Sander/ Fr. Kraft): **in diesem Raum**

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 Kernstadt

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



STADT MANNHEIM
Geoinformation
und Stadtplanung

MANNHEIM²³
MACHT MOBIL.

HEUTE DIE
MOBILITÄT
VON MORGEN
GESTALTEN.



STADTMANNHEIM²



**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de

