

# Protokoll Stadtteilforum Mannheim Süd Masterplan Mobilität 2035 am 07.07.2023

07. Juli 2023, von 17:00 bis ca. 20:00 Uhr im Neuen Technischen Rathaus



Foto: pro loco

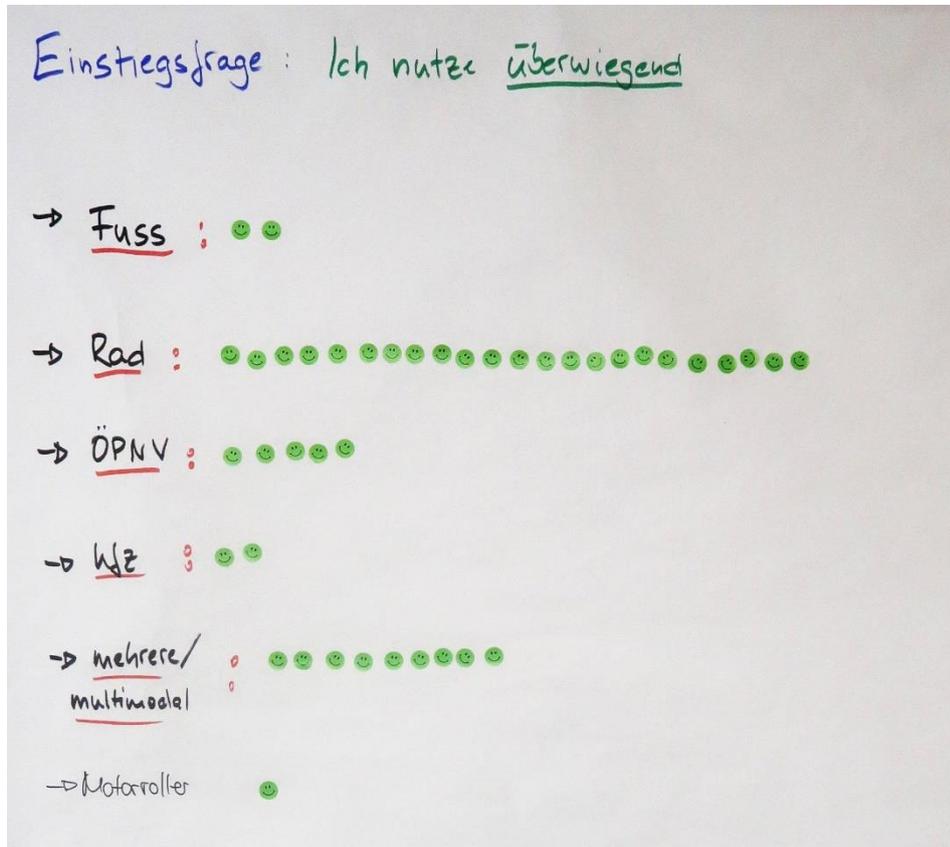
## Ablauf

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 Süd (Friedrichsfeld, Neckarau, Neustheim/Neuhermsheim, Rheinau, Seckenheim) für den „Masterplan Mobilität 2035“ begrüßt Frau Ulrike Kleemann, Abteilungsleiterin der Verkehrsplanung der Stadt Mannheim, die ca. 40 Teilnehmenden herzlich. Sie erläutert, dass sich die Erarbeitung des Masterplans Mobilität aktuell auf der Zielgerade befindet und bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein wird. Auf der heutigen Veranstaltung soll gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern besprochen werden, was Ihnen und der Stadt auf dem Weg in die Zukunft helfen kann. Während 2021 die ersten Stadtteilforen aufgrund der Pandemie noch online stattgefunden hatten, ist die heutige Veranstaltung Teil einer letzten großen Beteiligungsrunde, bei der in 5 Stadtteilforen über die Maßnahmenvorschläge diskutiert wird.

Im Rahmen einer kurzen Einstiegsfrage geben die Teilnehmenden an, welches Verkehrsmittel sie überwiegend nutzen. Die meisten bevorzugen das Fahrrad (23 Personen, 55 %). 9 Personen geben an, sich multimodal fortzubewegen (21 %), während 5 Teilnehmende überwiegend den ÖPNV nutzen (12 %) und jeweils 2 Personen (5 %) das Kfz nutzen bzw. zu Fuß gehen. Eine Person gibt an, einen Motorroller zu nutzen (2 %).



## 2. Input 1: Bisherige Beteiligung

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

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

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

Nachfragen/Diskussion:

- **Zeitraumen MM 2035 und ambitionierte Ziele:** Ist der Zeitrahmen bis 2035 realistisch, um die Ziele zu erreichen und welche Maßnahmen werden kurzfristig umgesetzt?

Antwort: Der Zeitrahmen bis 2035 ist sehr ambitioniert und die Umsetzung wird sicherlich über das Jahr 2035 hinausgehen. Im Masterplan Mobilität 2035 wird ein Vorschlag zur Evaluierung und Fortschreibung erstellt. Außerdem werden bis Herbst die Maßnahmenbündel weiter qualifiziert (z.B. Beitrag zu Zielen und Kostenschätzungen). Auch werden kurzfristige Maßnahmen im MM 2035 hervorgehoben. Zusätzlich startet die Umsetzung auch nicht erst jetzt, sondern die Stadt setzt bereits viele Projekte zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität, neue Radrouten etc. um.

- **Kfz-Erreichbarkeit für Handwerker:** Wie wird sichergestellt, dass z.B. die Erreichbarkeit für Handwerker in den Quadraten weiterhin möglich ist?

Antwort: Dies wird u.a. durch die ausgewiesenen Lieferzonen sichergestellt. Das Problem ist heute häufig, dass diese Zonen durch nicht berechnete Fahrzeuge belegt sind. Entsprechend geht es auch um mehr Kontrollen.

- **Laufbus Rheinau:** Hinweis: Es gab kürzlich eine Testphase für einen „Laufbus“ in Rheinau. Jedoch wurde dieser nicht bzw. kaum angenommen. Positiv war die zeitweise Sperrung der Straße (Schul-anfangszeiten).

- **ÖPNV-Ticket für Schülerinnen und Schüler:** Wird als eine Maßnahme auch ein kostenfreies ÖPNV-Ticket für alle Schülerinnen und Schüler vorgesehen?

Antwort: Die Regelungen zum ÖPNV für den Schülerverkehr sind Landesregelungen. Der MM 2035 konzentriert sich auf Maßnahmen, die in Verantwortung der Stadt selbst umgesetzt werden können. Aber er enthält auch Vorschläge für Änderungen bzw. Maßnahmen auf Landesebene wie z.B. für die S-Bahnen. Die Aufnahme der Maßnahme wird nochmal geprüft.

#### 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 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 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 Ausführungsplannungen. Für die Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten Jahren fehlen noch ggf. eine notwendige Variantenprüfung oder die genauen Wegeführungen.

### **Nachfragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen bzw. übergeordnete Diskussionen**

- **Wegeführung: straßenbegleitende Radwege und/oder Radwege in Grünverbindungen:** Die Teilnehmenden haben sich für beide Varianten ausgesprochen (und wünschen sich beispielsweise einen Radweg in der Mitte der Augustaanlage)
- **Führungsform:** Einige Teilnehmende fühlen sich sicherer auf baulich von der Fahrbahn abgesetzten Radwegen. Es gab jedoch kein einheitliches Meinungsbild der Teilnehmenden, ob eine baulich abgesetzte Radwegeführung von allen favorisiert wird oder ein Radfahrstreifen neben dem Kfz-Verkehr, der bessere Sicht zwischen Rad und Kfz ermöglicht (s. Augustaanlage) auch angemessen ist. Für beide Lösungen werden Vor- und Nachteile benannt.

Generell sprechen sich die Teilnehmenden für getrennte und geschützte Radwegführungen (vom Fuß- und Kfz-Verkehr) aus.

- **Sicherheit:** Die Teilnehmenden sind sich einig, dass Sicherheitsaspekte im Radverkehr eine hohe Priorität haben sollen. Dies beinhaltet auch **vorgezogene Radaufstellbereiche** an Ampeln/Kreuzungen (z.B. Seckenheim) oder **Farbkonzept** für Radwege, ähnlich wie Beispiele aus den Niederlanden zeigen.
- **Rad-Sharing:** Es wird vorgeschlagen, eine „nextbike-Quote“ in allen Stadtteilen einzuführen, um Radverleihmöglichkeiten deutlich attraktiver zu machen und auf die gesamte Stadt auszuweiten.
- **Radwegequoten:** Es wird vorgeschlagen, in den Stadtteilen Radwegequoten einzuführen. Dies wird kontrovers diskutiert, da es zwar einerseits ein gutes bzw. pragmatisches Maß ist, andererseits die Siedlungsstrukturen sehr unterschiedlich sind, z.B. aufgelockerte Bauweise mit vielen „Wohnstraßen“ (30 km/h) mit gemeinsamem Rad- und Kfz-Verkehr.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Hierbei sollen verschiedene Themen herausgestellt werden: 1,5 m Abstand (Sicherheitsaspekt), Kampagnen zu Fahrradstraßen (Informationen für Rad- und Kfz-Fahrende), Beschilderung sowie Aufruf zum besseren Miteinander.
- **Verbesserte Ampelschaltungen für Radverkehr:** negativ wirken viele einzelne Inseln (z.B. Planetarium).
- **Verbesserung Bauzustand vorhandener Infrastruktur:** dies betrifft vor allem bestehende Radwege sowie die Wohnstraßen.
- **Radien anpassen:** Bei allen Radverkehrsanlagen sollen längere und breitere Fahrräder (Lastenräder, Räder mit Anhänger) bei Planungen berücksichtigt werden. Kein 90 Grad-Abbiegen.
- **Shared space Innenstadt:** Es wird vorgeschlagen, an geeigneten Stellen in der Innenstadt sog. shared spaces (geteilte Flächen) einzurichten. In Deutschland gibt es keine rechtliche Grundlage für die Einrichtung von shared spaces wie es sie in anderen EU-Ländern bereits gibt. Meist werden stattdessen verkehrsberuhigte Bereiche (besondere Anforderungen an die bauliche Gestaltung, nur Schrittgeschwindigkeit für Kfz) oder verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20 Zonen, weiterhin strikte Trennung von Kfz- und Fußverkehr) eingerichtet. Shared Space zeichnet sich eigentlich durch einen Mittelweg dieser beiden Lösungen aus. Die damit verbundenen Regelungen sind nicht immer einfach zu kommunizieren, daher muss in der Regel gegen Falschparken vorgegangen werden (Poller).

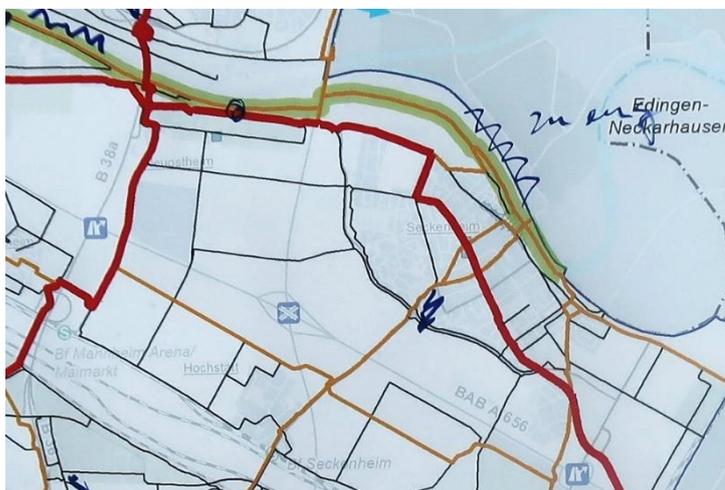
#### Konkrete Hinweise (z.B. Lücken/Engpässe/Konflikte etc.)

- **Fehlende oder zu enge Radwege**
  - z.B. Haltestelle Duale Hochschule, dort ebenerdige Querung (wird durch RNV aktuell geplant)
  - Mallastraße/Floßwörthstraße
  - in der Casterfeldstraße beim Unternehmen BSA (Batterien)
  - Neuostheim: an der Haltestelle ist der Neckarufer-Radweg teilweise zu eng
  - Auch in Seckenheim ist der Neckartalradweg auf Höhe der Ilvesheimer Brücke zu schmal und in schlechtem Zustand
  - Verbindung Neuostheim nach Neuhermsheim
- **Voltasteg:** Diese Radverbindung fehlt im Netz, auch wenn zwei Gutachten zeigen, dass diese technisch nicht machbar ist. Aus Sicht der Teilnehmenden ist es die beste Verbindung von Nord/Ost in Richtung Süd, es sollte eine Lösung gefunden werden.
- **Brücken:** Es gibt teilweise Rad- und Fußgängerbrücken mit einer Steigung von bis zu 8 %, welche für viele Radfahrende kaum überwindbar sind (z.B. Brücke über Mannheimer OEG-Gleis hinter

Schleusensteg zur Karl-Ladenburgstraße). Der Entwurf zur Umgestaltung aus dem Jahr 2015 wird von den Teilnehmenden aus heutiger Sicht als „nicht gut“ bewertet.



- **Fahrradstraße Luisenstraße:** Grundsätzlich gut, aber die Geschwindigkeit (30 km/h) wird von vielen Kfz nicht eingehalten. Gleichzeitig wird die Straße von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt.  
Ideen:
  - zeitweise Sperrung des Durchfahrtverkehrs (zu Schulanfangszeiten)
  - deutlich mehr Geschwindigkeitskontrollen
  - Wiedereinführung der Regel „rechts vor links“, um den Vorteil der Vorfahrtsstraße wieder einzuschränken.
- **Carlo-Schmid-Brücke:** barrierefrei umbauen und nördliche Anschlüsse verbreitern. Es wird darauf hingewiesen, dass der Ersatzneubau der Brücke noch sehr lange dauert und bis dahin die im Netz vorgeschlagene Route nicht benutzbar ist.
- **Radabstellanlagen:** Generell wird von den Teilnehmenden eingeschätzt, dass in Neckarau die Radabstellsituation vergleichsweise gut ist, in Lindenhof jedoch noch viele Engpässe bestehen.  
Ideen/Vorschläge zum Thema Radabstellanlagen
  - Verpflichtung, an öffentlichen Gebäuden Radabstellanlagen zu errichten.
  - Seckenheimer Rathaus/S-Bahnhaltestelle: es fehlen Radabstellanlagen
  - Grundsätzlich sollen mehr sichere Radabstellanlagen für E-Bikes errichtet werden.
- **Baustellenmanagement:** Bei der Einrichtung von Baustellen werden i.d.R. die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden „vergessen“. Dies sollte beim Baustellenmanagement berücksichtigt werden.



- Beispiel Seckenheim Die Kreuzung Ortsrandstraße L542 Richtung Hochstätt ist ungünstig, hier sollte die Radführung geändert werden
- **Lückenschluss:** z.B. bei der Sanierung Wachenburger Straße wurde kein verbesserter Radweg mitgeplant, obwohl die Straße extrem breit ist
- **Gute Beispiele von Radverbindungen:** z.B. Route Neckarau nach Rheinau.
- **Neustheim:** Dauerbrenner Neckartaltradweg, die gemeinsame Nutzung von Radweg und Fußweg führt zu Konflikten.

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

- Lückenschlüsse (5 Nennungen)
- Voltastelg (4 Nennungen)
- Markierung von Radwegen (2 Nennungen)

Mit jeweils einer Nennung

- Neue Radverbindungen
- Seckenheimer Straße
- Luisenstraße/ Schülerverkehr
- Separate Radwege
- Nextbike-Quote
- Neckarauer Übergang
- Rheinquerung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Umkleide in städtischen Gebäuden
- Querung Steubenstraße
- Breite Radwege in engen Straßen
- Entfernung von Radsymbolen auf nicht verpflichtenden Radwegen

## 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 und Verknüpfungen**  
Die vorgeschlagenen Änderungen im Bereich der S-Bahn und der Stadtbahn sowie die tangentielle (Schnell-) Buslinie werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Eine neue tangentielle Buslinie reicht aber nicht, es sollten weitere Angebote geprüft werden. In Friedrichsfeld sollte eine Verknüpfung der Stadtbahnlinie 5 mit der S-Bahn erfolgen. Für die Strecke nach Ladenburg sind teils ältere, ggf. nachnutzbare Gleisinfrastrukturen noch vorhanden. Bzgl. der Busführung in Seckenheim sollten die Auswirkungen der neuen Brücke (Ladenburg) mit ihren Zubringern beachtet werden. Eine Verknüpfung der neuen tangentialen Buslinie mit der Stadtbahn ist in Seckenheim anzustreben.
- **Taktung der Angebote**  
Unterschiedliche Takte bei Stadtbahn und Bus führen zu verlängerten Übergangs- bzw. Wartezeiten. Zudem wird bemängelt, dass die Takte teils ohne Ankündigung ausgedünnt werden (Ausfall von Fahrten).

- **Barrierefreiheit**  
Umfangreich wurde das Thema Barrierefreiheit diskutiert. Insbesondere die S-Bahnhöfe weisen hier teils erhebliche Mängel auf, welche einen Zugang mit Mobilitätshilfen oder Kinderwagen teilweise unmöglich machen. Aber auch der Zugang zur Stadtbahn weist diesbezüglich teilweise gravierende Mängel auf (z.B. in Seckenheim).
- **Sonstige Aspekte/Hinweise**  
Zur Verbesserung der Erreichbarkeit, auch aus den südlichen Stadtteilen heraus, sollte in Blumenau/ Schönau ein S-Bahn-Halt einrichtet werden. Insgesamt sollte die Anbindung von (weiterführenden) Schulen an den Bahnhof verbessert werden. Auch das Berufsbildungszentrum in der Gartenstadt ist schlecht erreichbar. Es bestehen zu wenige Kenntnisse zu den Planungen der Deutschen Bahn, hier wird mehr Information gewünscht.
- **Inter- und Multimodalität**  
Für den Zugang zum ÖPNV/ FIPS bestehen vier verschiedene Apps, was insgesamt zu kompliziert ist. Diese sollten in einer App zusammengeführt werden. In diesem Zusammenhang wird auch darüber diskutiert, dass insbesondere für ältere Menschen hohe Zugangshemmnisse durch die App-Nutzung bestehen. In Rheinau und Seckenheim wird die Ausstattung mit Bike-Sharing-Rädern bemängelt (zu wenige).

## Thema: Kfz-Verkehr / ruhender Verkehr

In zwei Runden wurde zum Thema Kfz-Verkehr diskutiert. Hauptdiskussionspunkt war der ruhende Verkehr in all seinen Facetten – vom Bewohnerparken über Gestaltung öffentlicher Räume durch Entfall Gehwegparken bis hin zu P+R und dessen mögliche Anbindungen. Die Umgestaltung der Neckarauer Straße wird dahingehend diskutiert, dass die unterschiedlichen Anforderungen, die an den Straßenraum gestellt werden (Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbe etc.), zu Herausforderungen führt.

### **Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmenbündeln und Ergänzungen**

- Hinsichtlich **Geschwindigkeitskonzept** wird angeregt, dass ein Augenmerk auch auf die Gestaltung der Straßenräume gelegt werden sollte – Straßen gleichen Typs = möglichst gleiche zulässige Geschwindigkeit – unter Beachtung auch der gefühlten Geschwindigkeit, dazu können auch Einbauten zur Geschwindigkeitsreduzierung dienen (Beachtung Rettungswege/-zeiten).
- Eine „Abstufung“ der **Neckarauer Straße** wird von vielen Teilnehmenden begrüßt – auch für die Quartiersentwicklung im Umfeld. Beachtet werden sollte aber die Organisation des Anliefern/Gewerbeverkehr.
- **Gehwegparken** wird als großes Problem in den südlichen Stadtbezirken gesehen (Kinder, verbleibende Restbreiten Kinderwagen, Rollatoren etc.). Aktuell erfolgt stadtweit die Umsetzung zur Neuordnung des Straßenraumparkens. Das eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten für die Straßenräume (Begrünung/1000-Bäume-Programm etc.).
- **Strukturierte Neuordnung von Parken:** Es wird befürchtet, dass ein striktes Verbot von Parken zu Wegzug von Bewohnerinnen und Bewohnern führt. Hingegen wird aber auch argumentiert, dass sich mit einer Neuordnung von Parken die Möglichkeit für eine stadtverträglichere Umgestaltung der Straßenräume und damit für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ergibt. Dies ist als Chance für die Aufwertung des Stadtteils zu sehen. Allerdings sind die Belange der Behinderten (zielnahe Einrichtung von Behindertenstellplätzen) dabei zu berücksichtigen.

- Hinsichtlich **P+R** wird eine attraktive Gestaltung angeregt (Hinweis: nachhaltige Nutzung des Parkplatzes BUGA, künftig als P+R-Platz denkbar?) auch unter Berücksichtigung einer attraktiven Anbindung (Seilbahn als denkbarer Ansatz?). Im Masterplan wird eine Strategie zu P+R erarbeitet, keine detaillierte Standortuntersuchung.

#### **Ergänzende Themen:**

- Prüfung der **Vorgaben der Landesbauordnung** wird angeregt, bei der mit 0,8 Stellplätze/WE bei Vorhandensein eines Mobilitätskonzeptes, ansonsten mit 1,0 Stellplätze/WE gearbeitet wird. Sind diese Ansätze realistisch?
- Beachtung bei der Planung von Straßen/Verkehrsorganisation sollte unbedingt der Interessenkonflikt Bewohnerinnen vs. Gewerbe finden. Themen wie Lärmschutz, schutzbedürftige Einrichtungen und Unfallhäufungsstellen sollten in die **Prioritätenreihung von Maßnahmen** einfließen.
- **Kontrollen** hinsichtlich der Einhaltung Parkverbote (im Kreuzungsbereich, Zufahrten, verbleibende Fahrgassenbreite) aber auch Geschwindigkeiten werden häufig geäußert.

#### **Prioritätensetzung:**

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Umsetzung/Einordnung von Kontrollen ist ein zentrales Thema
- Organisation des ruhenden Verkehrs, v.a. Entfall Gehwegparken und Strategie P+R mit attraktiven Anbindungen zum Stadtzentrum
- Aufwertung der Straßenräume → Rücknahme der Übernutzung durch ruhenden Verkehr, wenn Alternativen vorliegen.
- „Rückbau“ Neckarauer Straße wird für Bewohnende positiv bewertet, allerdings werden auch die gewerblichen Bereiche gesehen, die andere Anforderungen haben.

### **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 den Mannheimer Süden 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 unter Einhaltung von Verkehrsregeln im Allgemeinen viel zu selten durchgeführt werden, es sollten häufiger Blitzer eingesetzt werden. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern seien die **Kosten für ein Strafmandat** zu gering.
- Auch aufgrund fehlender Kontrollen werden die **Straßenecken oft zugeparkt**, die laut Straßenverkehrsordnung nicht beparkt werden dürfen. Die Übersichtlichkeit der Kreuzungen und die sichere Querung werden so erschwert.
- Kritisch angemerkt wurde, dass viele Bewohnende ihre Pkw auf der Straße anstatt in ihrer eigenen Garage abstellen. Das **„Outsourcing“ des Parkens** würde die Probleme im Straßenraum erhöhen.

- Grundsätzlich wurde angemerkt, dass den **zu Fuß Gehenden zu wenig Flächen zur Verfügung stehen**. Gerade in zentralen Quartiersbereichen sind die Flächen durch Gehwegparken zusätzlich begrenzt. Dadurch sind diese Bereiche für zu Fuß Gehende, für Familien mit kleinen Kindern und Kinderwägen etc. Konflikt oft unattraktiv.
- Die **Trennung von Rad- und Fußwegen** auf dem Hochbord ist häufig uneindeutig, Radwege seien als solche teilweise nicht zu erkennen, was zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden führt.
- Kritisiert wurde, dass an großen **Kreuzungen** zu Fuß Gehende oft nur eine Möglichkeit der Querung haben. Das sei mit Umwegen und längeren Wartezeiten aufgrund mehrerer Rotphasen verbunden. Außerdem seien die **Übergänge** häufig relativ eng und könnten großzügiger gestaltet sein.
- Die Barrierefreiheit von Fußwegen ist oft nicht gegeben, durch fehlende Absenkungen, zugestellte Fußwege und ähnliches.
- Es braucht eine **Kampagne für ein besseres Miteinander** im Straßenverkehr und eine klare Kommunikation der Verkehrsregeln.
- Die Handlungsansätze zur Erarbeitung von eigenständigen **Schulwegekonzepten** und die Einrichtung von Begegnungszonen wurden unterstützt.

#### Konkrete Hinweise:

- Die Neugestaltung der Seckenheimer Hauptstraße im Jahr 2017 habe dazu geführt, dass neue Parkplätze zu Lasten des Fußverkehrs eingerichtet und Gehwege dadurch schmaler wurden. Diese Form der Umgestaltung wurde als negativ kritisiert.
- Eine Umkehr der Prioritäten an Ampeln wurde für den Karlsplatz und für Schulwege konkret eingefordert.
- Auf der Riedbahnbrücke Ost kommt es häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr.
- Die Unterführung unter der Bismarckstraße westlich des Schlosses ist ein Angstraum und muss neugestaltet werden.

#### Prioritätensetzung:

Anhand der Diskussionen können die folgenden inhaltlichen Schwerpunktsetzungen abgeleitet werden:

- Die bessere Verkehrsüberwachung wird als Voraussetzung gesehen, damit Regeln besser eingehalten werden.
- Zu Fuß gehen sollte insbesondere an Kreuzungen und in den Quartierszentren mehr Platz eingeräumt werden.
- Grundsätzlich muss das Parken besser organisiert werden, oft werden private Stellplätze nicht genutzt.
- Neue Handlungsansätze sollten genutzt werden, um Schulwege sicherer zu machen und ein besseres Miteinander von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zu ermöglichen.

## 5. Abschluss

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann bei den Teilnehmenden für die rege Mitarbeit. Es wird darauf hingewiesen, dass die Teilnehmenden ihre E-Mail-Adressen 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 beschließen.

Es wird nochmals auf die Teilnahme an der Online-Umfrage hingewiesen, welche noch bis zum 07.08.23 möglich ist. Ebenfalls können Anmerkungen sowohl zur Präsentation als auch zum Protokoll gemacht werden.

Protokoll: pro loco, IVAS, orange edge und vcdb



STADTMANNHEIM<sup>2</sup>



# Masterplan Mobilität 2035

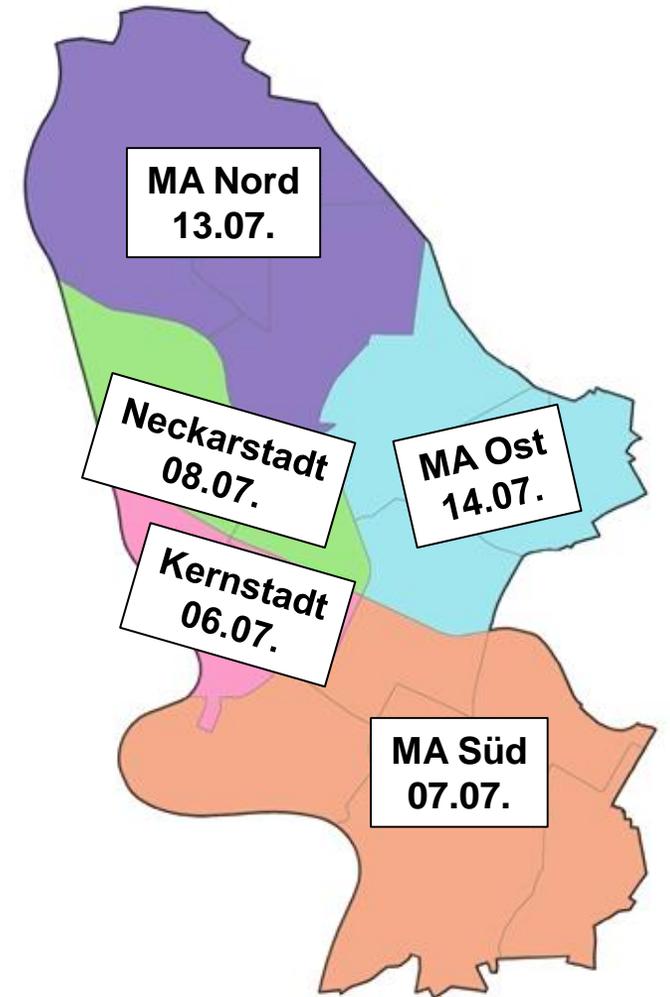
Stadtteilforum Mannheim Süd 07.07.2023

(Friedrichsfeld, Neckarau, Neuostheim/ Neuhermsheim, Rheinau, Seckenheim)



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 (Projektkoordination)

## Heute für Sie da ...



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

Dipl.-Ing. Terence Lohr (Bearbeitung ÖPNV)



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



## Moderation

Dr.-Ing. Michael Glatthaar



Valerie Mühlau

Henry Cloppenburg



# Gliederung



1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

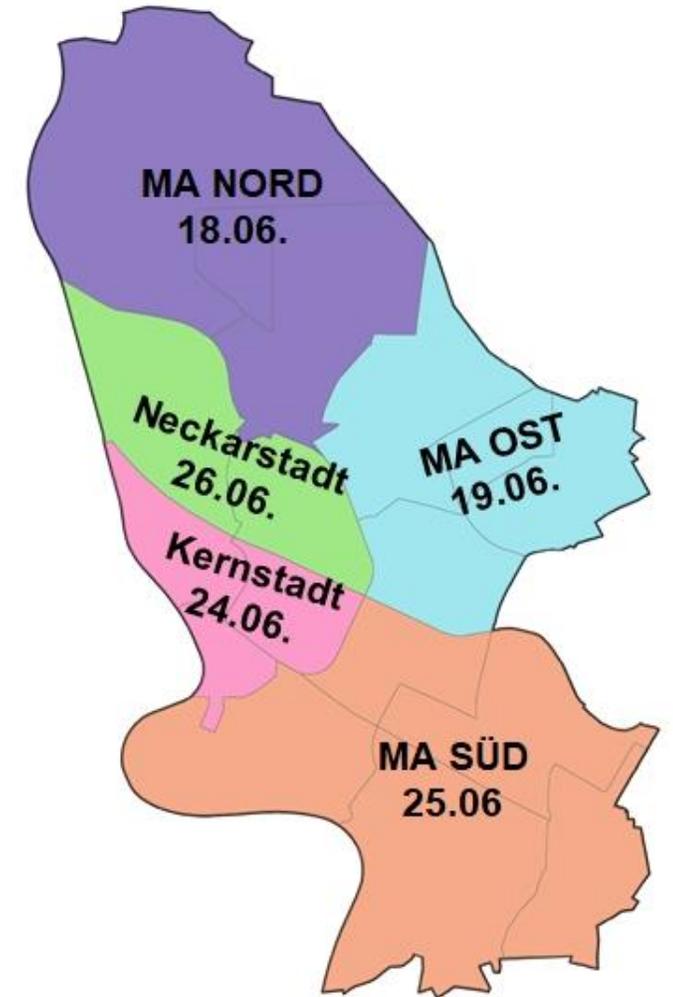
4 Schlaglicht MA Süd

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)





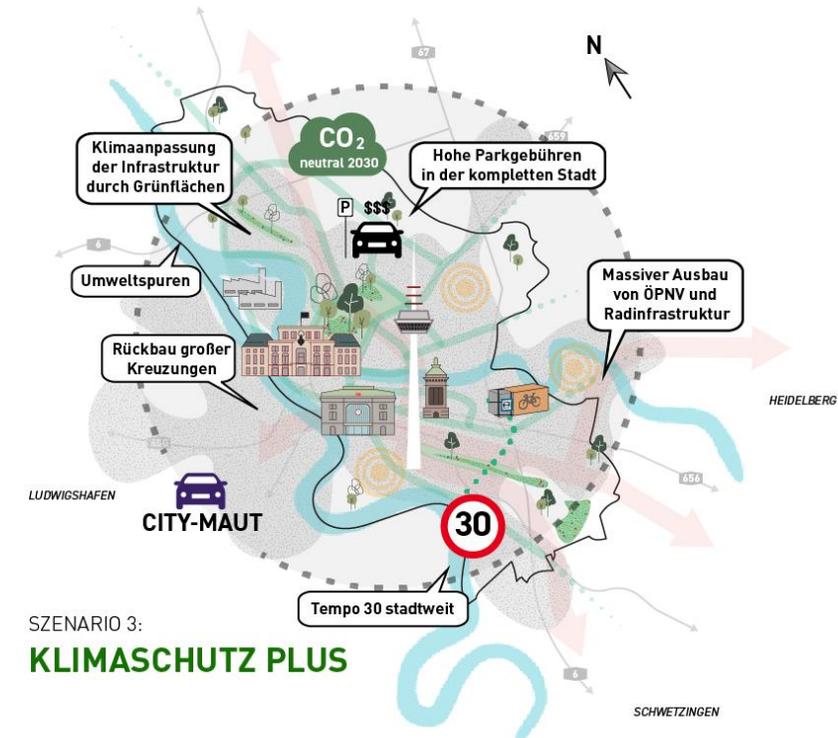
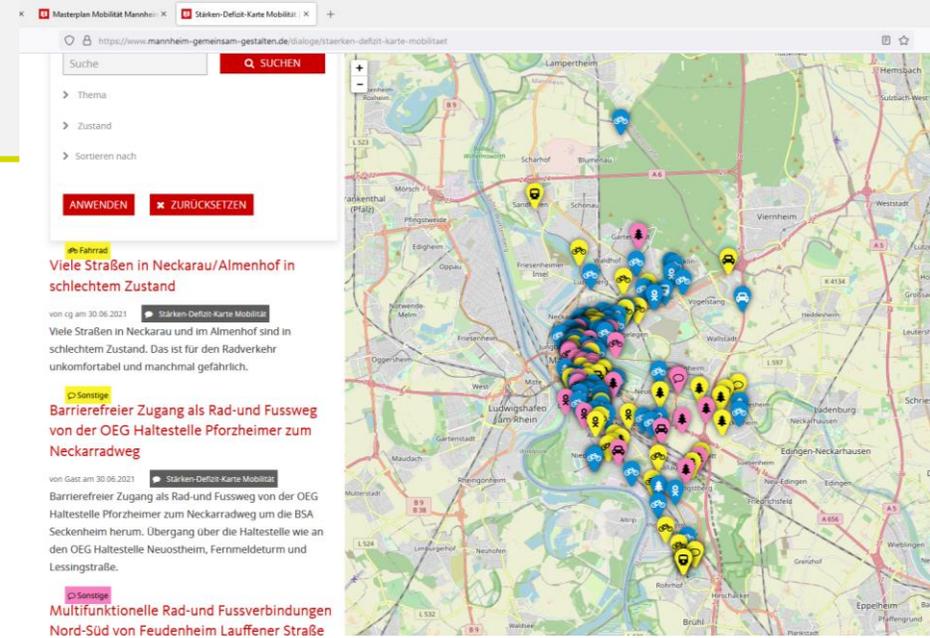
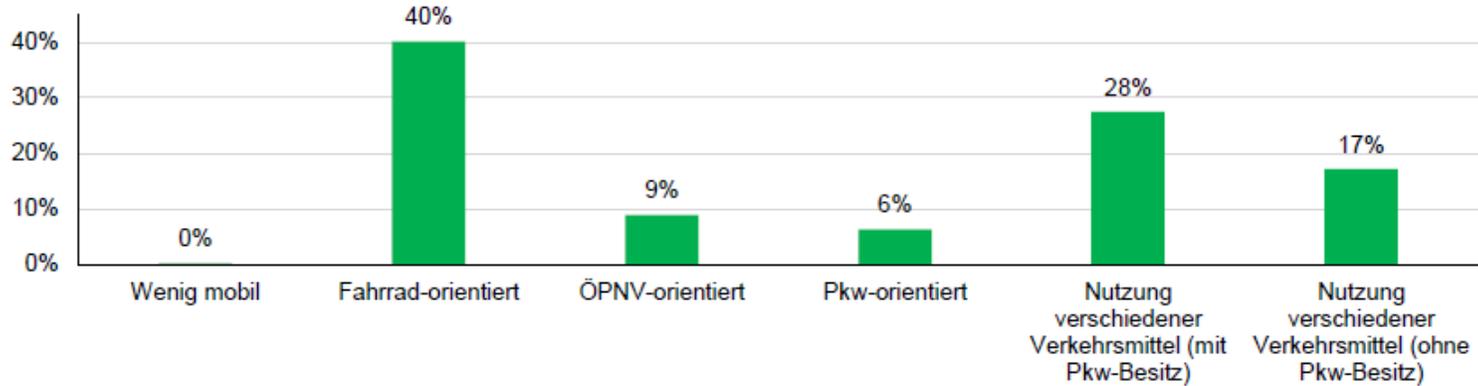
# 1. Bisherige Beteiligung – Online-Beteiligung

## 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 Süd

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<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor gesetzt
- Landesziel bis 2040: Klimaneutralität → Kommunen müssen Strategien entwickeln, bei denen Zwischenziele erreicht werden → für 2035: **-77,5 % CO<sub>2</sub>-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

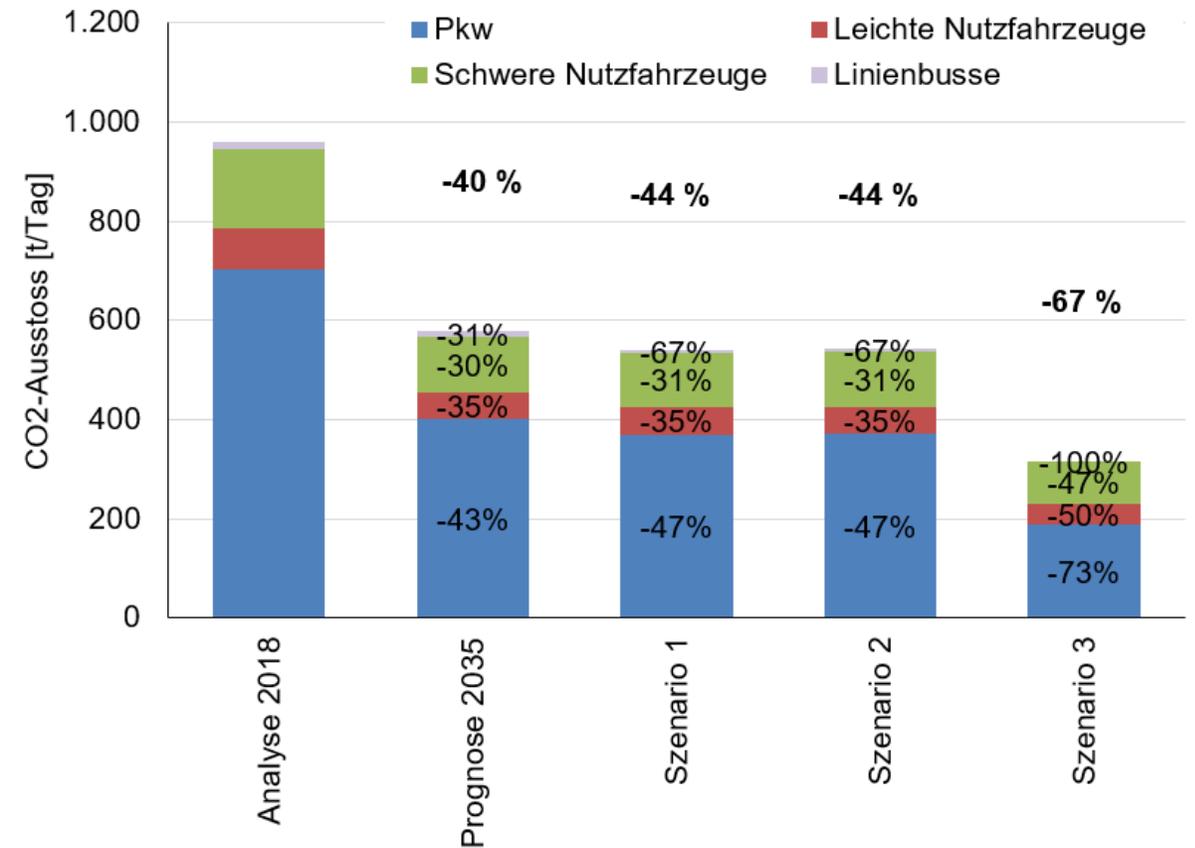


Mobilitätsziele des Landes Baden-Württemberg

Beschluss eines verkehrlichen Leitbildes 2035 im September 2021

## 2. Herausforderung des Masterplans – Zielstellungen

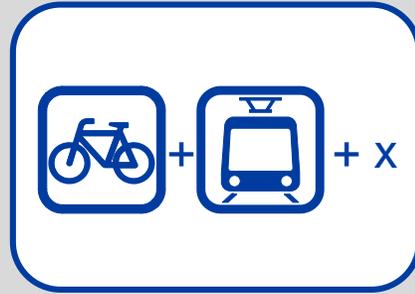
- Untersuchung der Wirkung von Maßnahmenpaketen hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktion in drei Zukunftsszenarien
- v.a. technischer Fortschritt führt zu etwa 40 % weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2035 (Prognose 2035)
- Umsetzung umfangreicher Angebotsverbesserungen im Umweltverbund, stärkerer Elektrifizierung der Flotte und Push-Maßnahmen zur Reduktion der Kfz-Nutzung münden bis 2035 in bis zu 67 % weniger CO<sub>2</sub>-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<sub>2</sub>-Bepreisung
  - Stärkung Homeoffice
  - Deutschlandweite Pkw-Maut



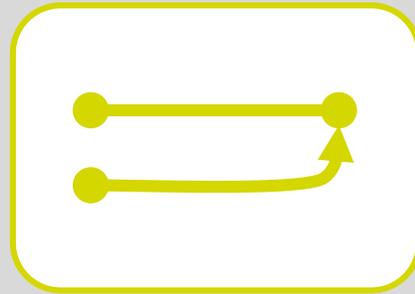
Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in den Szenarien des Masterplan Mobilität (Stadtgebiet Mannheim, ohne Autobahnen)

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

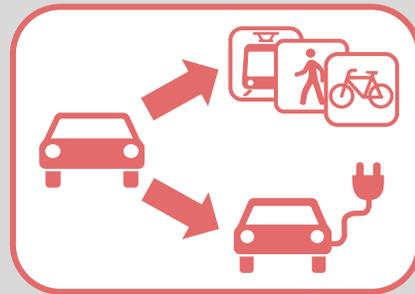
- Ergebnis der Szenarienberechnung: es müssen alle angedachten Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu erreichen
- Masterplan Mobilität muss sich auf Maßnahmen in kommunaler Verantwortung konzentrieren
- Zusammenspiel von Push- und Pull-Maßnahmen



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

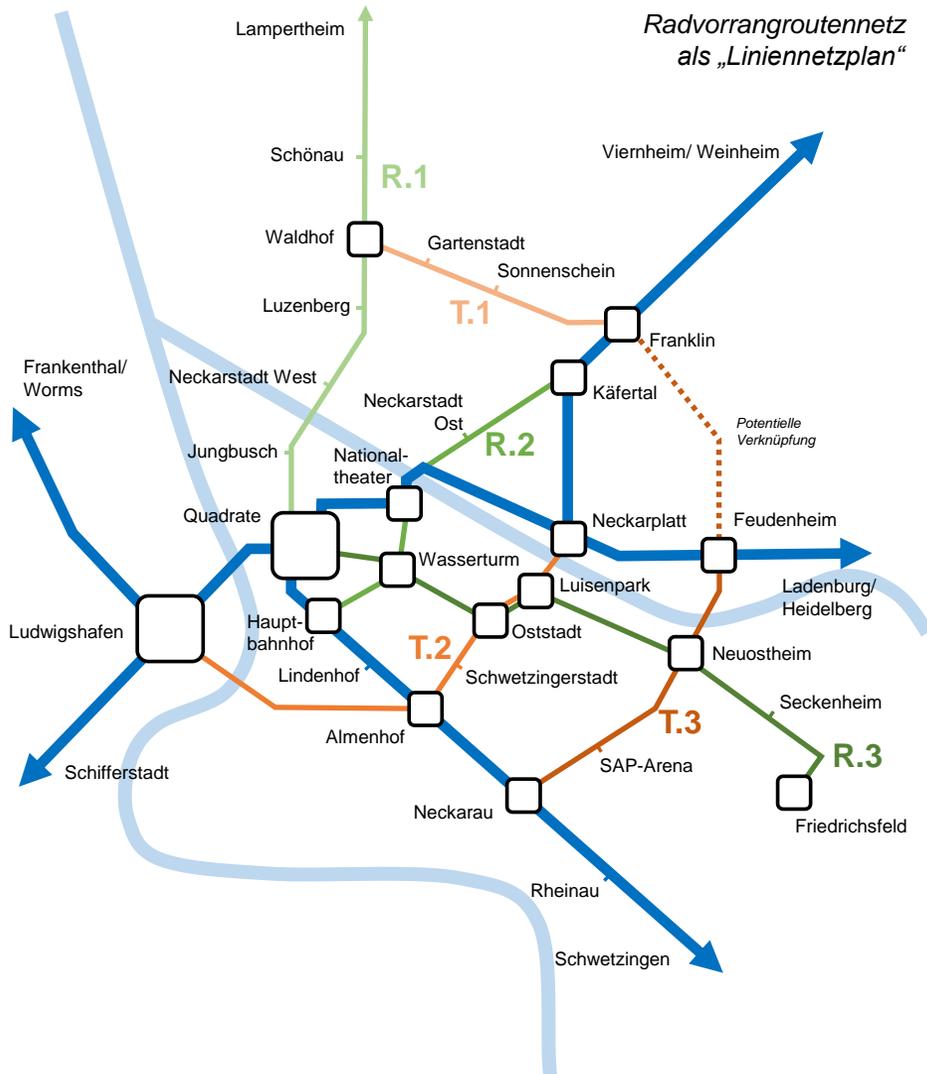
3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht MA Süd

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



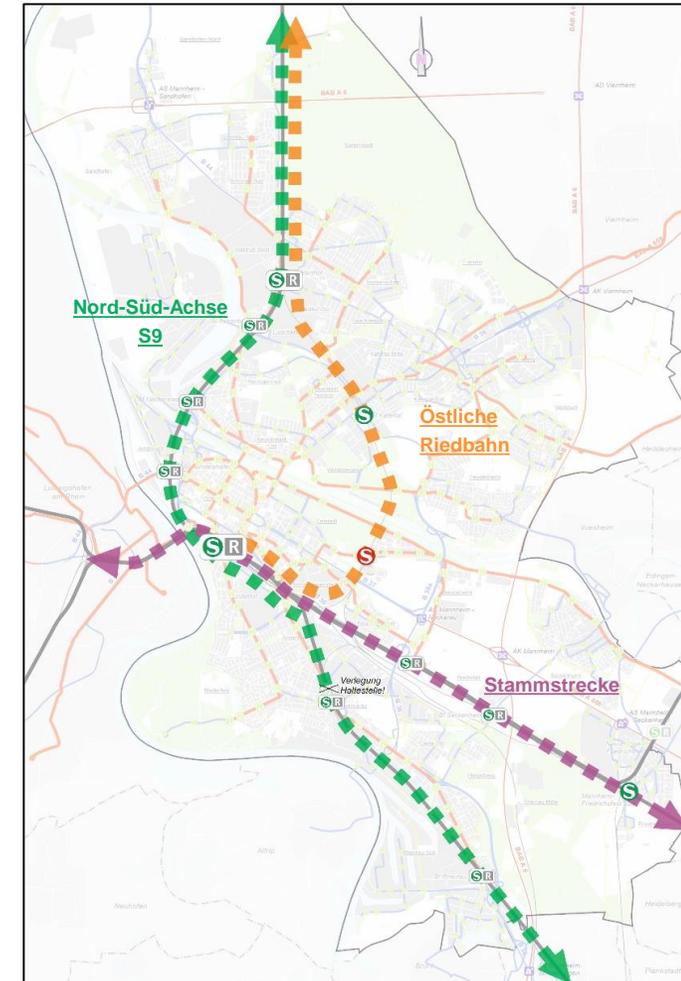
### 3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Fußverkehr/ öffentlicher Raum

- 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)

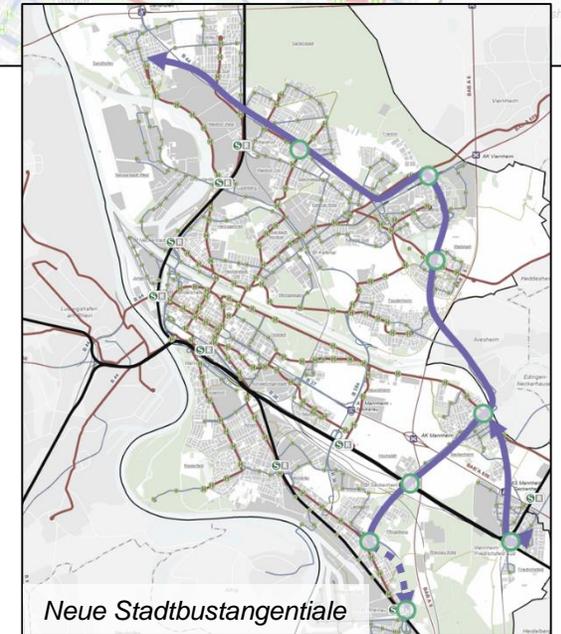
- Deutlicher Ausbau und Aufwertung der **S-Bahn-Achsen** unter Berücksichtigung der Netzbedeutung als Teil der Transeuropäischen Netze → Land als Aufgabenträger des S-Bahn-Verkehrs
  - Stärkung/ Attraktivierung der Nord-Süd-Achse der S-Bahn S9 mit Durchbindung der Riedbahn (Groß Rohrheim – MA) und der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

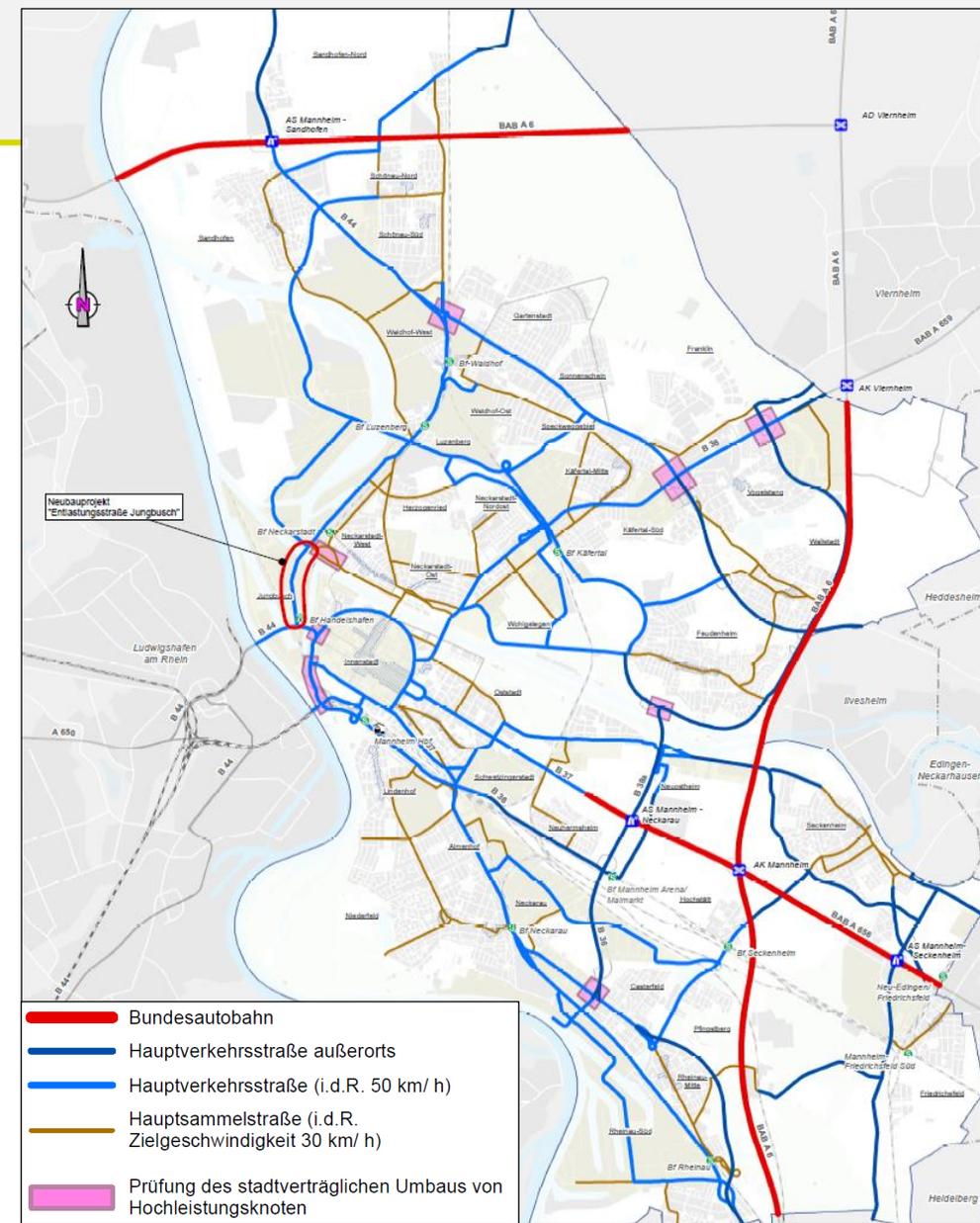
### 3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept ÖPNV (2)

- **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**



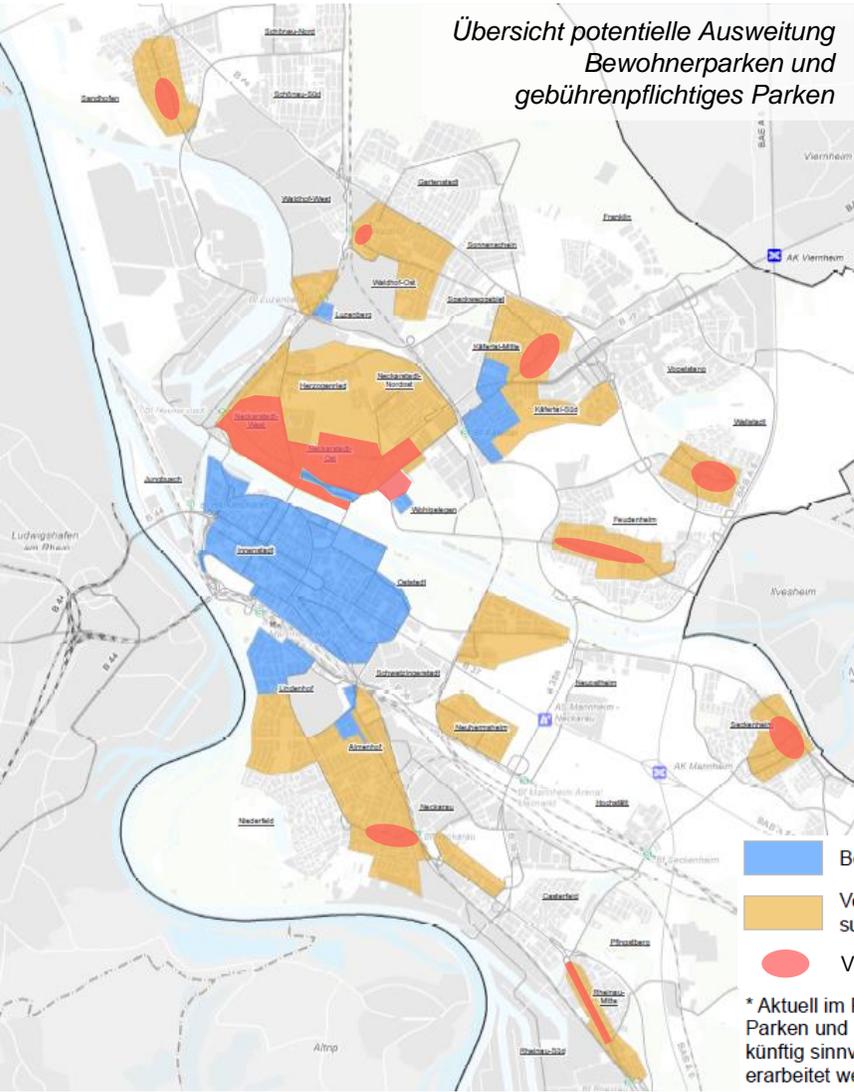
### 3. Gesamtstädtische Ansätze – Konzept Kfz-Verkehr (1)

- 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



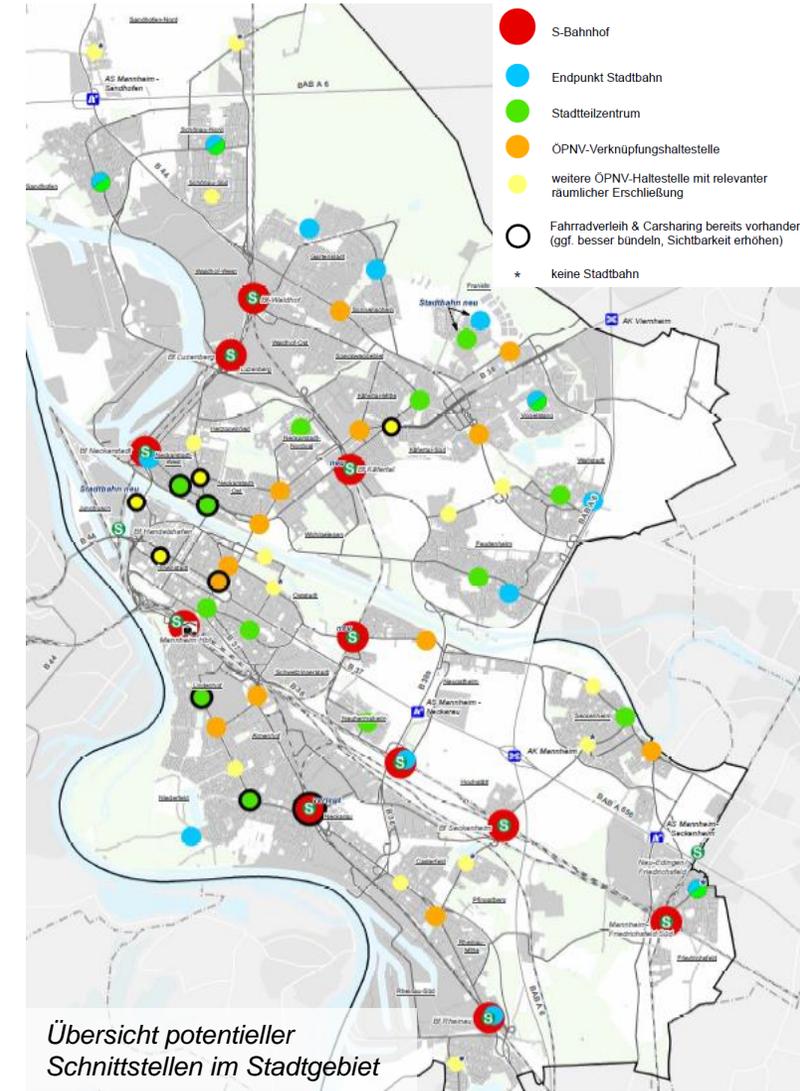
- Neuordnung **Gehwegparken** mit dem Ziel attraktive Gehwegbreiten herzustellen → Programm bereits in Umsetzung → Aufwertung Straßenräume als Folgeschritt
- Freimachen öffentlicher Räume → (Ersatz-)Stellplatzbündelung in **Quartiersgaragen** und Ausbau von **Leihangeboten** als Kompensation → Berücksichtigung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

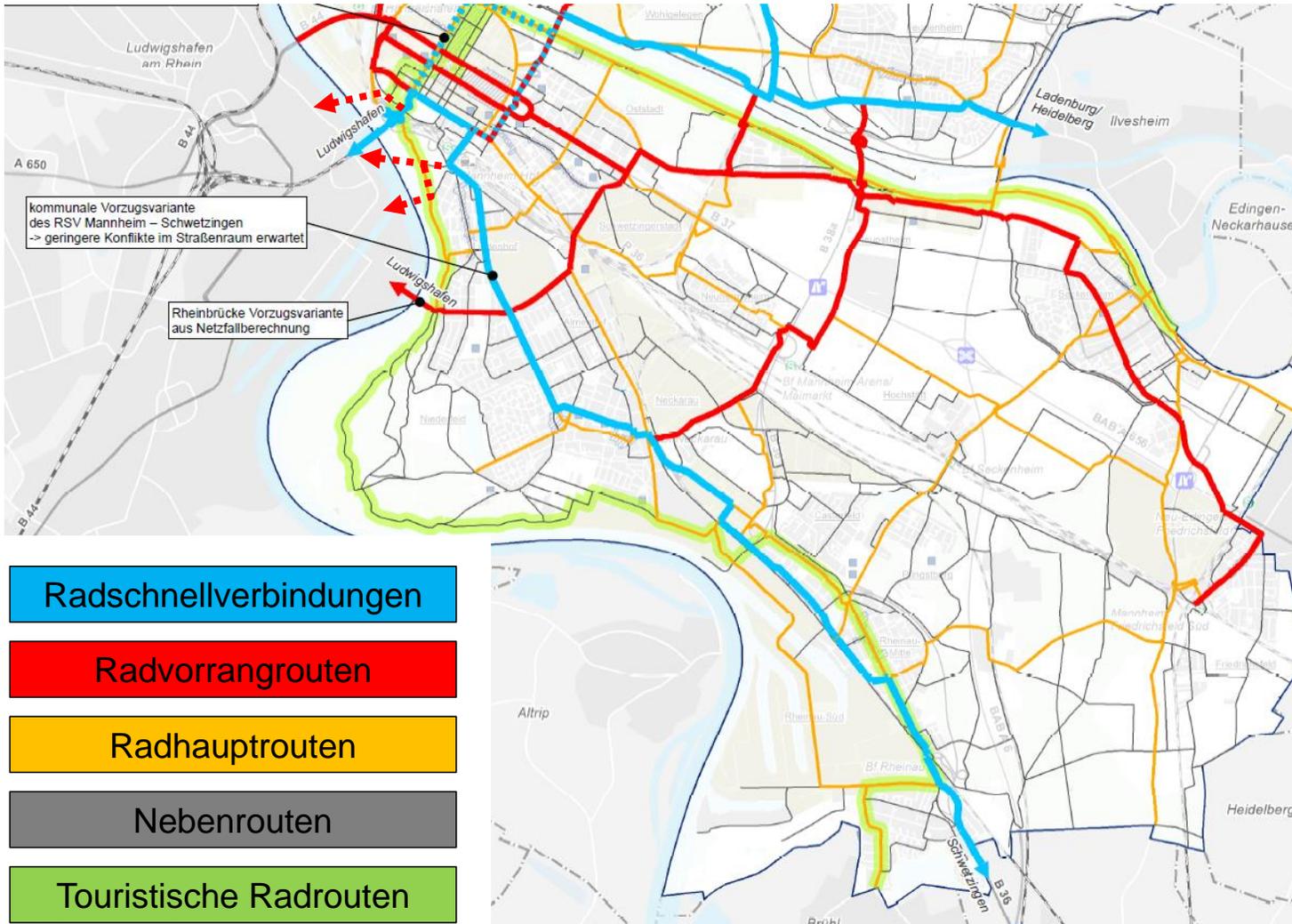
3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht MA Süd

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

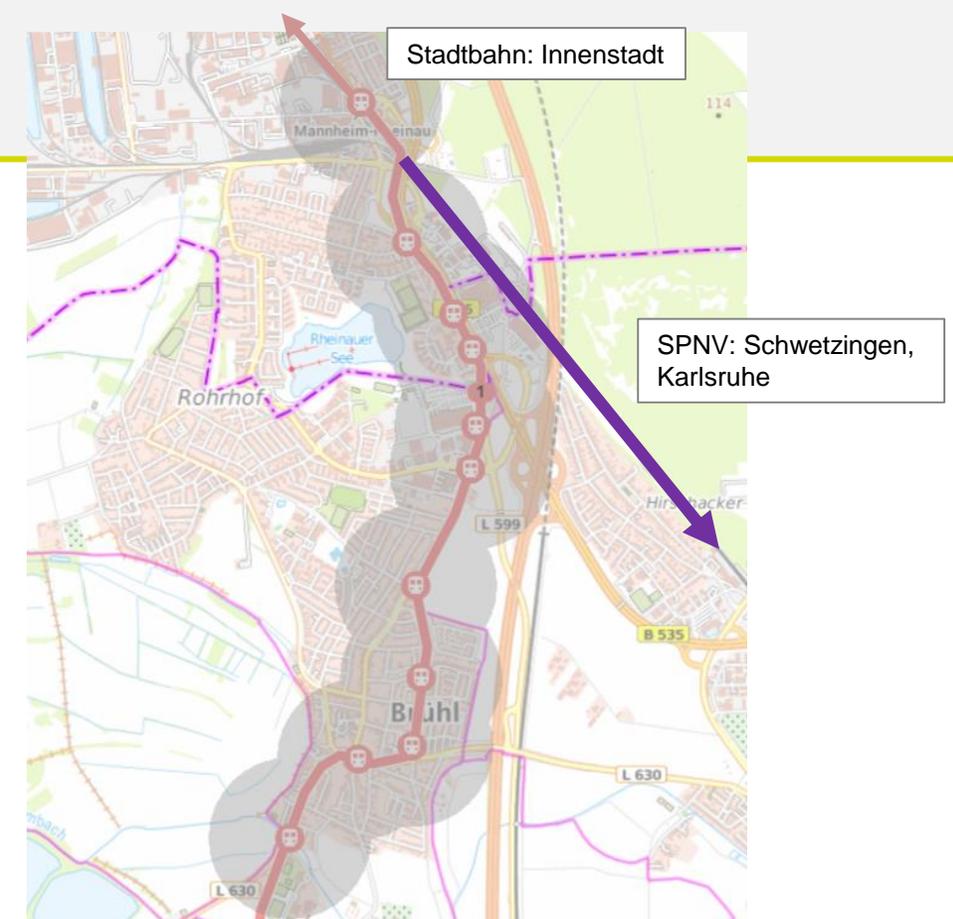
## 4. Schlaglicht MA Süd – Radvorrangrouten und Ausbaustandards



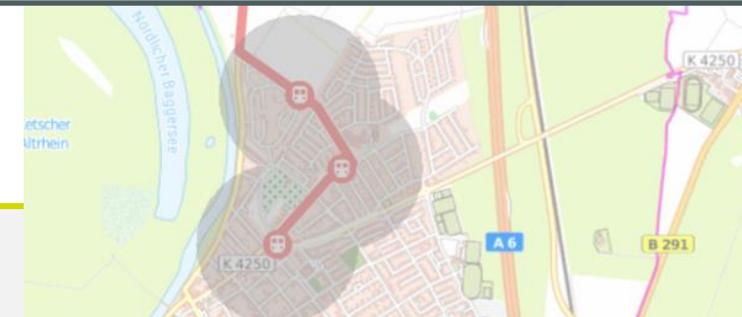
- **Radschnellwege und Radvorrangrouten** verbinden den Mannheimer Süden auf attraktiven Wegen mit dem Zentrum und den Stadtteilen „hinter“ Neckar und Rhein (Radialen und Tangentialen)
- Höhere **Ausbaustandards** sollen schnelles Vorankommen, Überholmöglichkeiten und mehr Verkehrssicherheit sicherstellen
  - Breite Einrichtungsverkehr RSV: 3,0 m/ RVOR: 2,5 m/ Standard: 2,0 m
- **Carlo-Schmid-Brücke:** Schaffung einer radfahrtauglichen Anbindung südlich des Neckars → langfristig Prüfung von direkteren Führungsmöglichkeiten nach Feudenheim
- Standortsuche und Machbarkeitsstudie einer Geh- und Radwegbrücke über den **Rhein** noch in Bearbeitung → Standort Speyerer Straße als Favorit in Netzfalluntersuchung ermittelt → Aufwertung zuführender Routen

## 4. Schlaglicht MA Süd – Straßenbahn Rheinau – Brühl – Ketsch

- Neubau einer Stadtbahntrasse Rheinau – Brühl – Ketsch
  - Trasse: ca. 7,3 km Länge, Reisezeit: ca. 25 min
  - Prüfauftrag: rechtliche Widmung als Eisenbahn
  - Erschließung von ca. 22.700 EW im 400-m-Radius (Quelle: Zensus 2011)
  - Ersatz der RNV-Buslinie 47
  - Angebotsreduzierung von Teilen der Linie 710
  - Verändertes Angebotskonzept für nicht durch Stadtbahn erschlossene Teile Rheinaus
    - z.B. auch Prüfung Feinerschließung Rheinau Hafen mithilfe autonom fahrender Fahrzeuge
    - infrastrukturell hochkomplexe Führung entlang von Kunstbauwerken und durch dicht bebaute Wohngebiete
- Verknüpfung mit dem regionalen SPNV in Rheinau

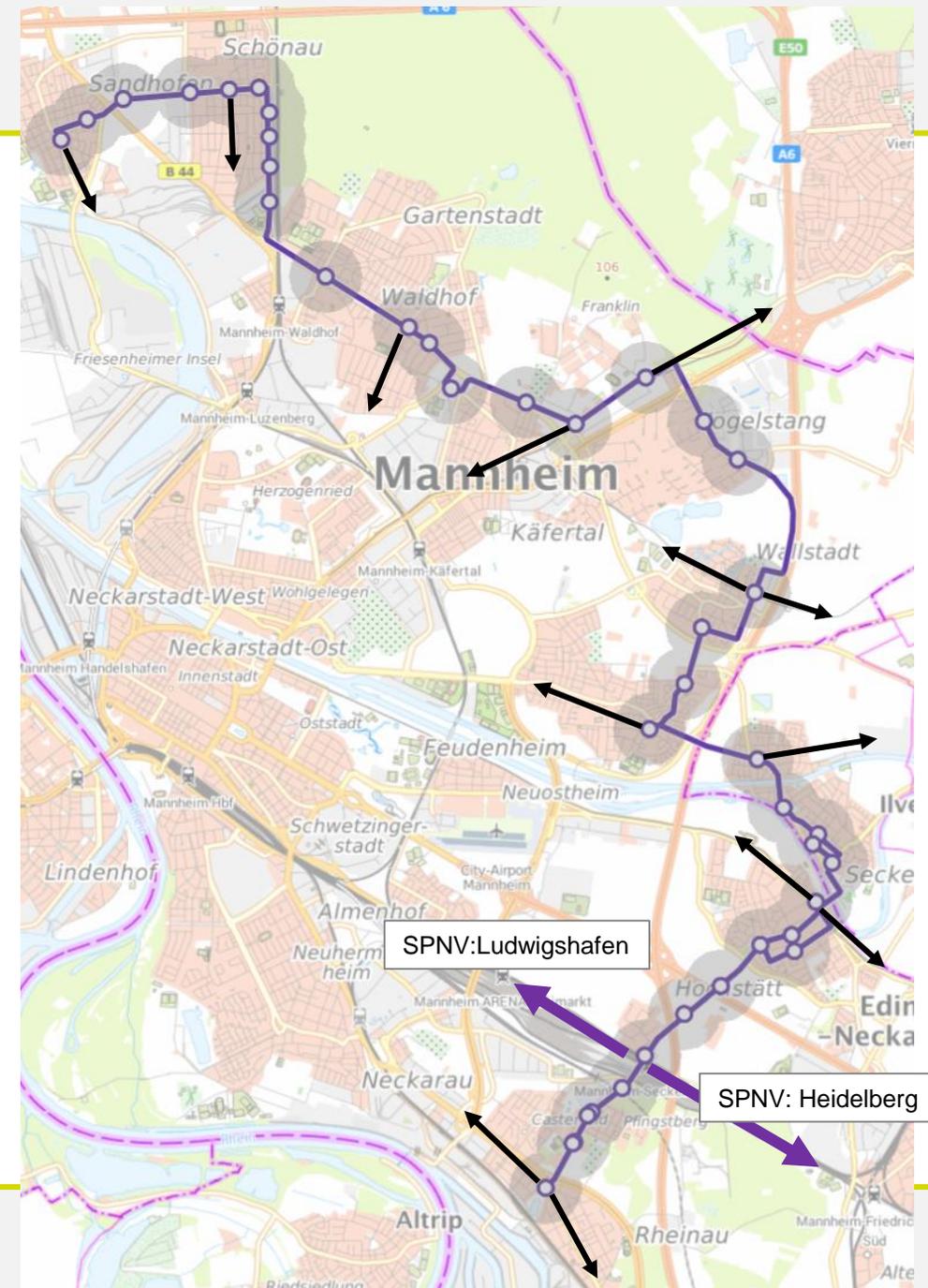


Darstellung eines beispielhaften Linienvverlaufs vorbehaltlich einer Machbarkeits- und Variantenuntersuchung



## 4. Schlaglicht MA Süd – 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 Süd – Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

- V.a. im Mannheimer Süden existieren mehrere parallel verlaufende Haupteinfallstraßen in Richtung Zentrum
- Neckarauer Straße weist Defizite v.a. hinsichtlich Straßenraumgestaltung und Qualität der Radverkehrsanlagen auf
- Maßnahmenansätze des Masterplan Mobilität:
  - Hinterfragen Status als Haupteinfallstraße aus Südosten → Verkehrslenkung auf Ludwigshafener Straße
  - Verbesserung Radverkehrsbedingungen → Umwandlung einer Fahrspur zum Radfahrstreifen
  - Ergänzung Begrünung auf den dann breiteren Seitenflächen
- Verkehrsmodell hat Verlagerungspotential von etwa 7.000 Kfz/ 24 h gezeigt, dabei:
  - Keine erhebliche Mehrbelastung Steubenstraße/ Rheingoldstraße (< 500 Kfz/ 24h)
  - Verlagerung größtenteils auf B 38a und Ludwigshafener Straße sowie BAB A 6, A 656 und B 37
  - Kleinräumige Verlagerungen nur im Gewerbegebiet Floßwörthstraße/ Siemensstraße



# Gliederung



1 Bisherige Beteiligung

2 Herausforderungen des Masterplan Mobilität

3 Wichtige gesamtstädtische Maßnahmenansätze

4 Schlaglicht MA Süd

5 Gruppendiskussion

6 Abschluss

## 5. Gruppendiskussion – Erläuterungen

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

- Radverkehr (Hr. Glatthaar/ Fr. Kleemann)
- ÖPNV (Hr. Ohm/ Hr. Prah)l)
- Kfz-Verkehr/ ruhender Verkehr (Fr. Thielemann/ Hr. Albrecht)
- Fußverkehr/ öffentlicher Raum (Hr. Sander/ Frau Jetter)

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 Süd

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](http://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan)



**STADT MANNHEIM**  
Geoinformation  
und Stadtplanung

**MANNHEIM**<sup>23</sup>  
MACHT MOBIL.

HEUTE DIE  
MOBILITÄT  
VON MORGEN  
GESTALTEN.



STADTMANNHEIM<sup>2</sup>



**Herzlichen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**

[www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de](http://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de)

