

# STADT MANNHEIM<sup>2</sup>

Erreichbarkeit	Sozial- verträglichkeit und Gesund- heitsschutz	Funktionalität und Effizienz
Stadtentwick- lung und Umwelt	Klimaschutz	Verkehrs- sicherheit
Öffentlicher Raum und Aufenthalts- qualität	Stadtver- träglicher Wirtschafts- verkehr und Logistik	Innovativ und Intermodal

## **Masterplan Mobilität 2035** Ergebnis der Online-Befragung



## Impressum

**Titel:** Masterplan Mobilität Mannheim 2035  
Ergebnisse der Online-Befragung

**Auftraggeber:**

Stadtverwaltung Mannheim, Fachbereich Stadtplanung  
Collinistraße 1, 68161 Mannheim

**Auftragnehmer:**

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 21114-0, E-Mail: [dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de)

**zuständiger Nachauftragnehmer:**

Orange edge - Stadtplanung und Mobilitätsforschung  
Lüneburger Straße 16, 21043 Hamburg  
Tel.: (040) 839 86 235, E-Mail: [office@orangeedge.de](mailto:office@orangeedge.de)

**Bearbeitungsstand:** 28. September 2021

**Status:** Abschlussbericht

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und –systeme

Orange edge -  
Stadtplanung und Mobilitätsforschung

Dipl.-Ing. Dirk Ohm

Dipl.-Ing Henrik Sander

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Grundlagen</b> .....	<b>1</b>
1.1	Einordnung .....	1
1.2	Zielgruppe .....	1
1.3	Erhebungsmethode .....	1
1.4	Fragebogen-Aufbau .....	1
1.5	Datenverifizierung und -validierung .....	1
<b>2.</b>	<b>Stichprobenbeschreibung</b> .....	<b>3</b>
2.1	Sozio-demografische Merkmale .....	3
2.2	Wohntyp.....	6
2.3	Mobilitätstyp .....	6
<b>3.</b>	<b>Bestehende Mobilität</b> .....	<b>9</b>
3.1	Verfügbare Mobilitätsformen .....	9
3.2	Carsharing .....	10
3.3	Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsmittel.....	11
<b>4.</b>	<b>Zukünftige Bedarfe</b> .....	<b>13</b>
4.1	Fehlende Mobilitätsangebote .....	13
4.2	Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten .....	14
4.3	Veränderungserfordernis .....	16
4.3.1	Mehr ÖPNV-Nutzung .....	16
4.3.2	Mehr Fahrrad-Nutzung .....	18
4.3.3	Mehr zu Fuß gehen .....	20
4.3.4	Mehr Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln.....	22
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>24</b>
<b>6.</b>	<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>25</b>

## Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Mannheim.....	3
Grafik 2: Stichprobenverteilung nach Stadtteil, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Mannheim.....	4
Grafik 3: Anzahl der Befragten nach Stadtbezirk und Einteilung in Stadtbereiche .....	5
Grafik 4: Verteilung der Wohntypen .....	6
Grafik 5: Verteilung der Mobilitätstypen .....	7
Grafik 6: Verteilung der Mobilitätstypen nach Stadtbereich .....	8
Grafik 7: Verfügbarkeit der Mobilitätsformen nach Stadtbereich.....	9
Grafik 8: Nutzung des Carsharing-Angebots stadtmobil bzw. JoeCar.....	10
Grafik 9: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ..	11
Grafik 10: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel nach Stadtbereich.....	12
Grafik 11: Fehlende Mobilitätsangebote nach Stadtbereich .....	14
Grafik 12: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder .....	15
Grafik 13: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nach Stadtbereich.....	15
Grafik 14: Bedarfe für eine häufigere ÖPNV-Nutzung .....	16
Grafik 15: Bedarfe für eine häufigere ÖPNV-Nutzung nach Stadtbereich .....	17
Grafik 16: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen nach Stadtbereich.....	18
Grafik 17: Bedarfe für eine häufigere Fahrradnutzung nach Stadtbereich .....	19
Grafik 18: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen .....	20
Grafik 19: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen nach Stadtbereich.....	21
Grafik 20: Bedarfe für eine häufigere Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln (Bike-, Carsharing).....	22
Grafik 21: Bedarfe für eine häufigere Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln (Bike-, Carsharing) nach Stadtbereich .....	23

## 1. Grundlagen

Im Folgenden wird der Hintergrund der Online-Befragung erläutert sowie die Befragungsmethodik aufgezeigt.

### 1.1 Einordnung

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 für die Stadt Mannheim wurde eine Online-Befragung durchgeführt. Mit der Befragung sollte ein aktuelles Bild der Mobilität der Mannheimer gewonnen werden. Neben der Befragung hatten die Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit, Ziele des Masterplans Mobilität zu bewerten und zu gewichten, sowie Probleme und Defizite auf gesamtstädtischer Ebene in Karten zu verorten. In diesem Bericht werden ausschließlich die Ergebnisse der Online-Befragung ausgewertet.

### 1.2 Zielgruppe

Die Online-Befragung wurde als standardisierte Online-Befragung im Zeitraum vom 1. Juni bis 30. Juni 2021 durchgeführt. Die Befragung richtete sich an die Bewohner der Stadt Mannheim.

### 1.3 Erhebungsmethode

Die Befragung wurde als Online-Befragung über das Beteiligungsportal der Stadt Mannheim durchgeführt.

### 1.4 Fragebogen-Aufbau

Der Fragebogen gliedert sich in zwei Teile: Erhebung von Daten zur Einordnung der Stichprobe und Erfassung der Mobilität sowie Aufzeigen von Mängeln und Defiziten der Mannheimer Mobilität.

Im ersten Teil wurden neben sozio-demografischen Daten auch Daten zum Wohnort und dem Mobilitätsverhalten erhoben. So kann ein raumdifferenziertes Bild der Mobilität von Kernstadt- und Stadtrandbereichen gewonnen werden. Auch die bestehende Mobilität der Mannheimer wurde abgefragt.

Im zweiten Teil wurde nach fehlenden Mobilitätsangeboten sowie Maßnahmen zur häufigeren Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln gefragt. Hierdurch können im weiteren Prozess Defizite benannt und Maßnahmen abgeleitet werden.

### 1.5 Datenverifizierung und -validierung

Zwischen dem 1. Juni und dem 30. Juni 2021 nahmen insgesamt 299 Personen an der Online-Befragung teil. Drei Personen füllten den Fragebogen aus, ohne eine Frage zu beantworten. Die Stichprobe wurde um diese Datensätze bereinigt und umfasst demnach 296 Personen.

Zur weiteren Validierung wurden die Daten qualitativ untersucht und die Antworten aus Freitextfeldern auf ihre Zuordbarkeit zu bereits vorhandenen Antwortmöglichkeiten überprüft. Traf dies zu, wurden die Antworten aus den Freitextfeldern der entsprechenden Antwortkategorie zugeordnet. Traf dies nicht zu, wurden bei einer hohen Anzahl an Antworten in Freitextfeldern neue Antwortkategorien geschaffen oder diese bei der Auswertung explizit berücksichtigt. Bei keiner Zuordbarkeit und nur vereinzelt Nennungen in den Freitextfeldern, wurden diese Angaben in einer Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst. Dies berücksichtigt die Tatsache, dass Antworten aus Freitextfeldern mit Vorsicht zu interpretieren sind, da die Antwortmöglichkeit nicht allen Befragten zur Auswahl stand.

## 2. Stichprobenbeschreibung

Zunächst wird die Stichprobe der Online-Befragung anhand der sozio-demografischen Merkmale sowie der Einschätzung der Befragten Personen zu ihrer Mobilität eingeordnet.

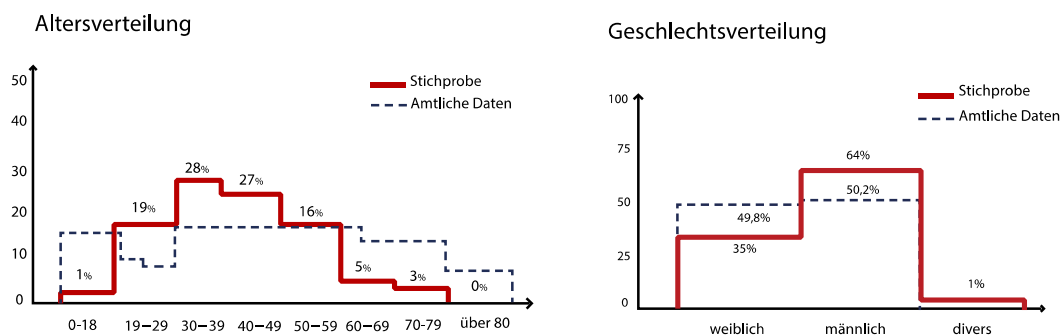
### 2.1 Sozio-demografische Merkmale

⇒ Die Teilnehmer der Befragung kamen überdurchschnittlich häufig aus zentralen Stadtteilen, männliche Teilnehmer sind überdurchschnittlich stark vertreten.

Mit einer Stichprobengröße von 296 Personen entspricht dies 0,1 % der Mannheimer Bevölkerung. Demnach ist die Stichprobe als relativ klein anzusehen. Die Studie Mobilität in Deutschland (2018) und die Mobilitätsbefragung in Hessen (Follmer u. Gruschwitz 2020) erreichen 1 % bzw. 0,6 % der jeweiligen Gesamtgruppe.

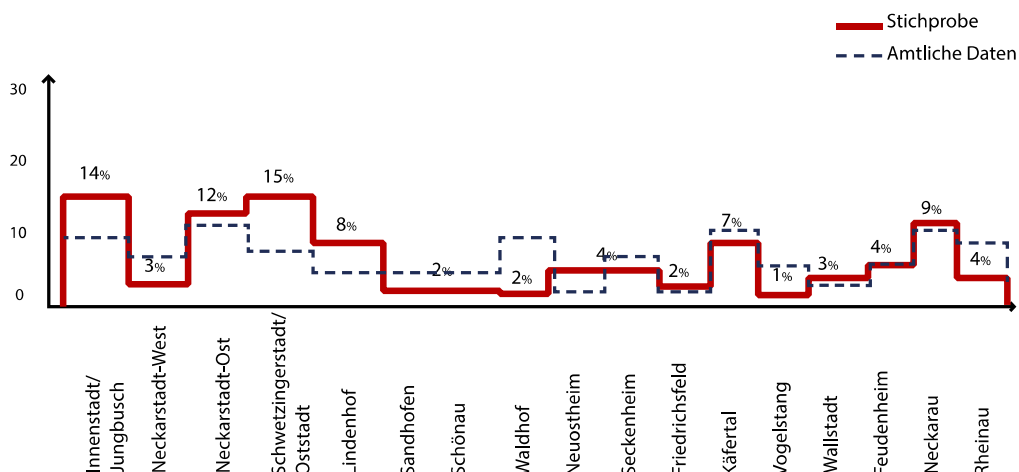
Die Altersverteilung der Stichprobe weicht stark von der der Gesamtbevölkerung ab. Der Großteil der Befragten ist zwischen 30 und 49 Jahre alt. Die Personengruppen unter 18 Jahren sowie über 60 Jahren sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung deutlich unterrepräsentiert (siehe Grafik 1).

Mit 64 % weicht der Anteil der männlichen Teilnehmer an der Befragung signifikant vom Durchschnitt an der Gesamtbevölkerung von 50,2 % ab. Männliche Personen sind in der Stichprobe überrepräsentiert, weibliche Personen unterrepräsentiert (siehe Grafik 1).



Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Mannheim, Werte sind gerundet, n = 296

Auch in der räumlichen Verteilung zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen dem Wohnort der Befragten und der Verteilung der Bevölkerung Mannheims. So sind vor allem die innenstadtnahen Stadtteile gegenüber den innenstadtfernen Stadtteilen in der Befragung deutlich überrepräsentiert (siehe Grafik 2).

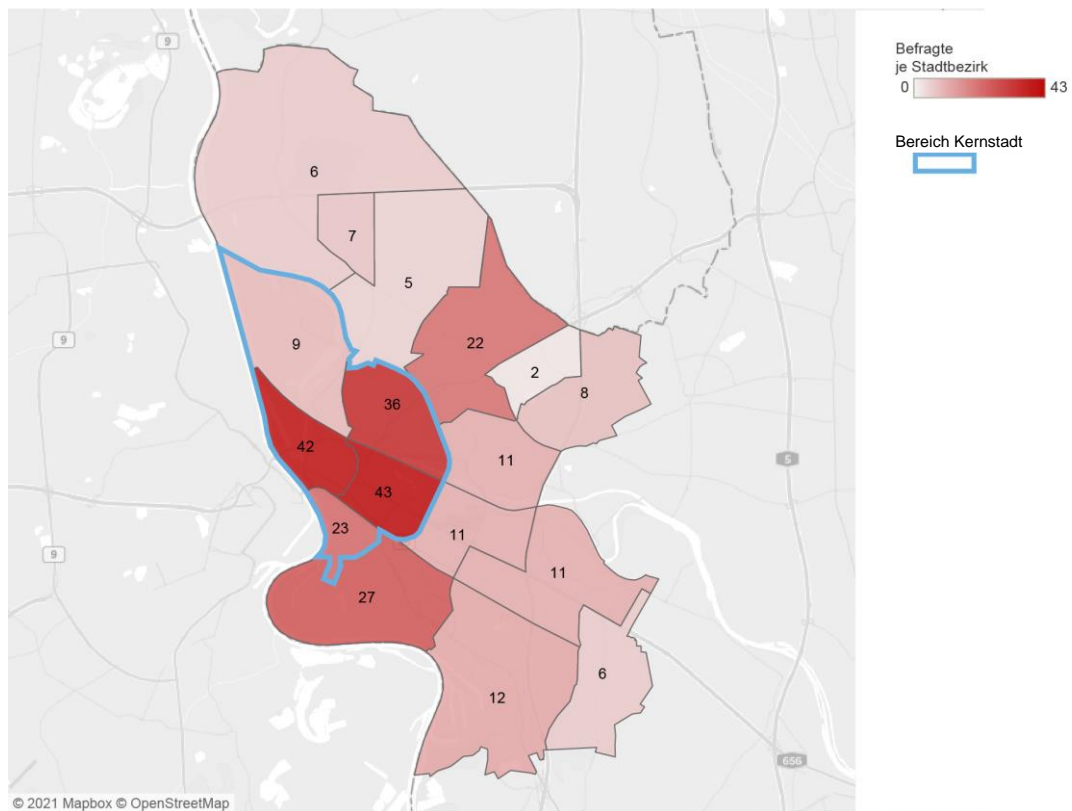


Grafik 2: Stichprobenverteilung nach Stadtteil, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Mannheim, Werte sind gerundet,  $n = 296$

Die Mehrheit der Befragten wohnt in der Innenstadt oder in der Nähe des Stadtzentrums. Die Befragten kommen jeweils zu ca. 15 % aus Schwetzingenstadt/Oststadt und Innenstadt/Jungbusch (43 und 42 Personen) und ca. 12 % aus Neckarstadt-Ost (36 Personen) (siehe Grafik 3). Betrachtet man die Bevölkerungsverteilung Mannheims, gibt es ebenfalls Abweichungen zur Stichprobe.

Da die Stichprobengrößen in vielen Stadtteilen zu gering sind ( $n \leq 10$ ), um stadtteilspezifische Auswertungen durchzuführen, werden die Stadtteile zu zwei Stadtbereichen zusammengefasst. Es wird im Folgenden zwischen der Kernstadt (Innenstadt/Jungbusch, Schwetzingenstadt/Oststadt, Neckarstadt-Ost, Neckarstadt-West sowie Lindenhof) und innenstadtfernen Stadtteilen (alle anderen Stadtteile) unterschieden (siehe Grafik 2, blaue Markierung). Beide Stadtbereiche umfassen damit in etwa gleich viele Befragte (Kernstadt:  $n = 153$ , innenstadtfern  $n = 143$ ) Damit wird eine grobe Differenzierung des unterschiedlichen, raumdifferenzierten Mobilitätsverhaltens möglich. Diese Differenzierung soll im weiteren Planungsprozess dazu dienen, entsprechend differenzierte Handlungsansätze und Maßnahmenkonzepte für die jeweiligen Teilbereiche der Stadt zu entwickeln.





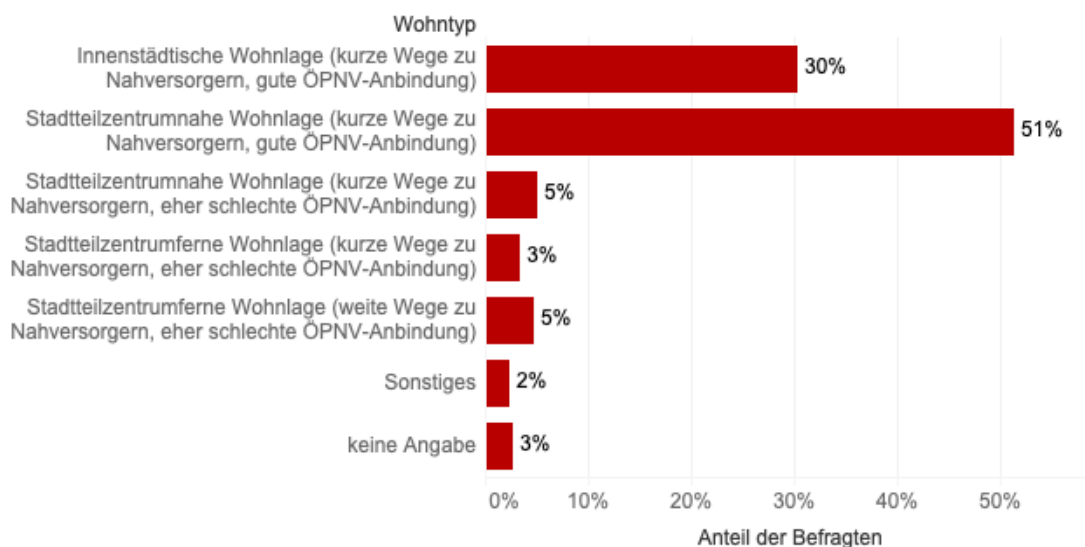
Grafik 3: Anzahl der Befragten nach Stadtbezirk und Einteilung in Stadtbereiche

Die Analyse der sozio-demografischen Daten zeigt auf, dass die Daten der Stichprobe nicht als repräsentativ für die Mannheimer Bevölkerung anzusehen sind. Da die Stichprobengrößen in vielen Stadtteilen zu gering sind um stadtteilspezifische Auswertungen zu ermöglichen, wird im Folgenden zwischen den zwei eingeteilten Stadtbereichen Kernstadt und innenstadtfernen Stadtteile unterschieden.

## 2.2 Wohntyp

⇒ Rund 81 % der Befragten leben in integrierten Wohnlagen mit guter ÖV-Anbindung und kurzen Wegen zu Nahversorgern.

Die Befragten wurden nach dem Wohntyp ihres persönlichen Wohnumfeldes befragt. Über die Hälfte der Befragten wohnen in einer stadtteilzentrumnahen Wohnlage mit kurzen Wegen zur Nahversorgung und sind durch ein gutes ÖPNV-Netz erschlossen (siehe Grafik 4). Ein Drittel der Befragten lebt in einer innenstädtischen Wohnlage. Weniger als ein Fünftel der Befragten ist schlecht an das ÖPNV-Netz oder die Nahversorgung angebunden.

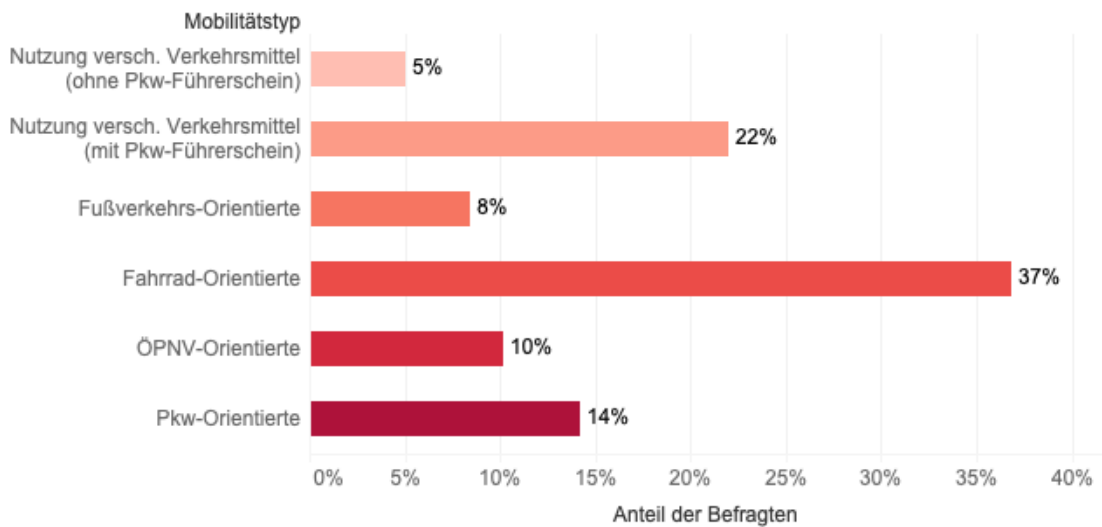


Grafik 4: Verteilung der Wohntypen, Werte sind gerundet, n = 296

## 2.3 Mobilitätstyp

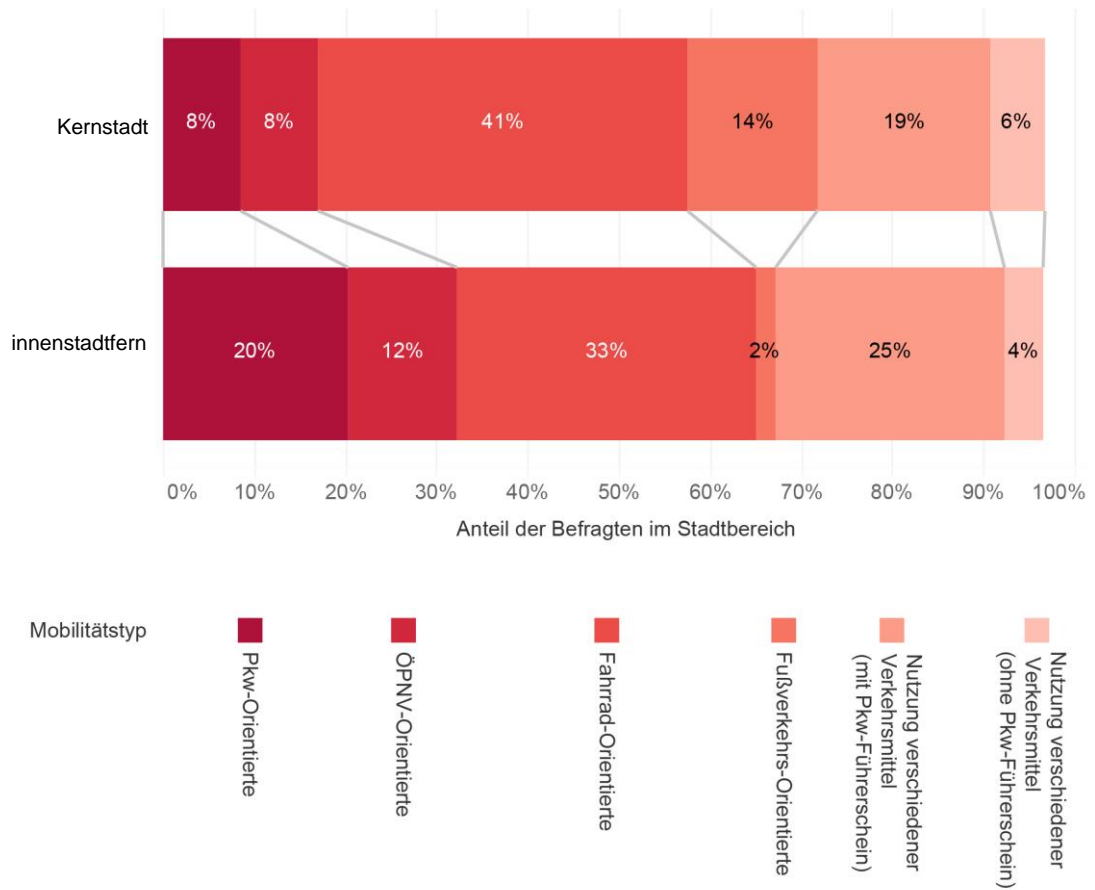
⇒ Hohe Fahrrad-Affinität unter den Befragten.

Die Teilnehmenden wurden zu ihrem persönlichen Mobilitätstyp befragt, den sie anhand vorgegebener Kategorien einschätzen sollten. In der Gesamtauswertung schätzen sich über ein Drittel als Fahrrad-orientiert ein, gut ein Fünftel nutzen verschiedene Verkehrsmittel für die tägliche Mobilität und 14 % sind Pkw-orientiert. Der Anteil der Gruppe, die einen Führerschein besitzt und verschiedene Verkehrsmittel nutzt, ist deutlich höher als der Anteil der Gruppe, die keinen Führerschein besitzt und verschiedene Verkehrsmittel nutzt. Nur ein Zehntel der Befragten ist ÖPNV-orientiert (siehe Grafik 5).



Grafik 5: Verteilung der Mobilitätstypen, Werte sind gerundet, nicht angezeigt: keine Angabe/nicht zuzuordnen, n = 296

Wird die Affinität der Befragten zu den verschiedenen Verkehrsmitteln nach Stadtbereichen unterschieden, ergibt sich ein differenziertes Bild der Mobilität innerhalb und außerhalb der Kernstadt (siehe Grafik 6). So bezeichnen sich außerhalb der Kernstadt deutlich mehr Befragte als Pkw-Orientiert (20 %), wogegen innerhalb der Kernstadt deutlich mehr Personen Fußverkehrsorientiert sind (14 %). In den Randbereichen zählen sich nur zwei Prozent zu dieser Gruppe. In den innenstadtfernen Stadtteilen ist der Anteil der ÖV-Orientierten zudem leicht erhöht, während der Anteil der Fahrrad-Orientierten etwas geringer ausfällt (33 %).



Grafik 6: Verteilung der Mobilitätstypen nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, nicht angezeigt: keine Angabe/nicht zuzuordnen, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

### 3. Bestehende Mobilität

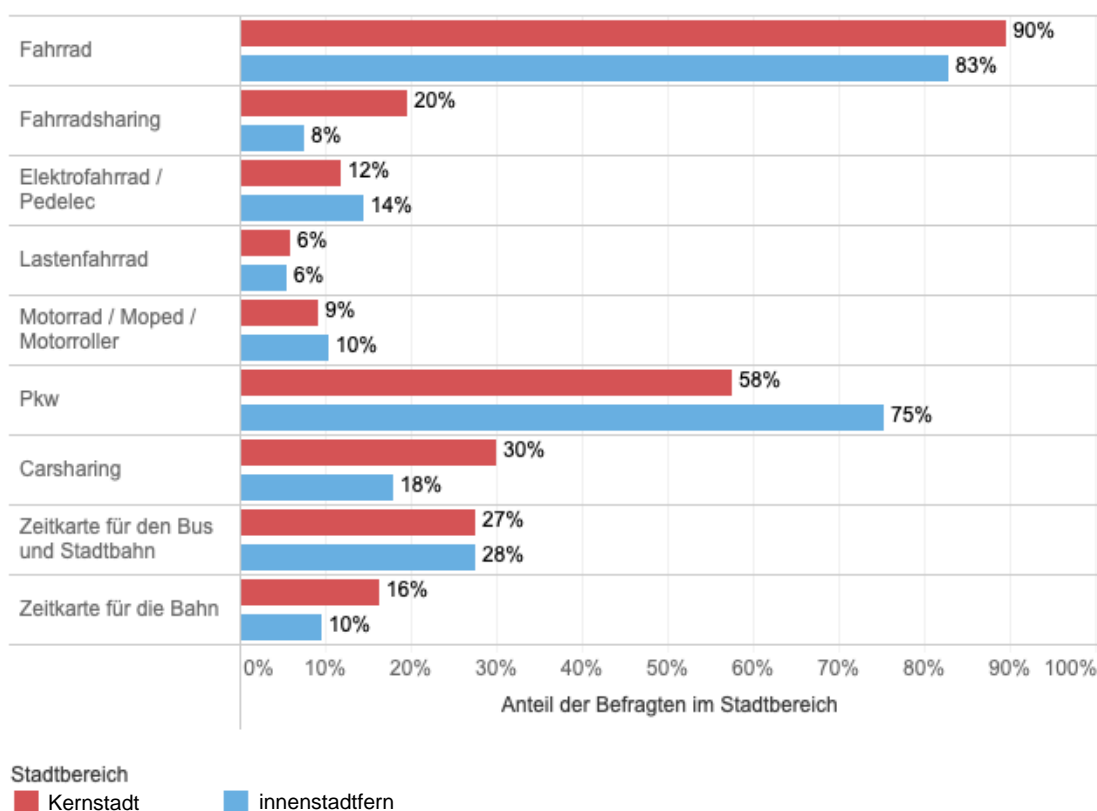
Im Folgenden wird aufgezeigt, wie sich die bestehende Mobilität der Befragten ausgestaltet und wie diese von den Personen bewertet wird.

#### 3.1 Verfügbare Mobilitätsformen

⇒ Fast allen Befragten steht ein Fahrrad zur Verfügung, über die Hälfte kann auf einen Pkw zurückgreifen und ein Viertel besitzt eine Zeitkarte für den ÖPNV.

Aus der Frage „Welche Mobilitätsformen stehen Ihnen zur Verfügung?“ (Mehrfachnennung möglich) lassen sich die folgenden Ergebnisse ableiten.

Das Fahrrad steht demnach fast jeder befragten Person zur Verfügung, Fahrradsharing steht vermehrt in der Kernstadt zur Verfügung, Private Elektrofahrräder/Pedelecs sind außerhalb der Kernstadt stärker verbreitet. Darüber hinaus hat über die Hälfte der Befragten einen Zugang zum Pkw, außerhalb der Kernstadt sogar drei Viertel der Befragten. Der Anteil der Carsharing-Nutzer ist im Vergleich zu den Mannheimer Haushalten mit Carsharing-Mitgliedschaft überdurchschnittlich hoch und dominiert leicht in der Kernstadt (vgl. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2018, S. 4). Zeitkarten für den ÖPNV stehen – unabhängig vom Stadtbereich – etwa jeder vierten befragten Person zur Verfügung (siehe Grafik 7).



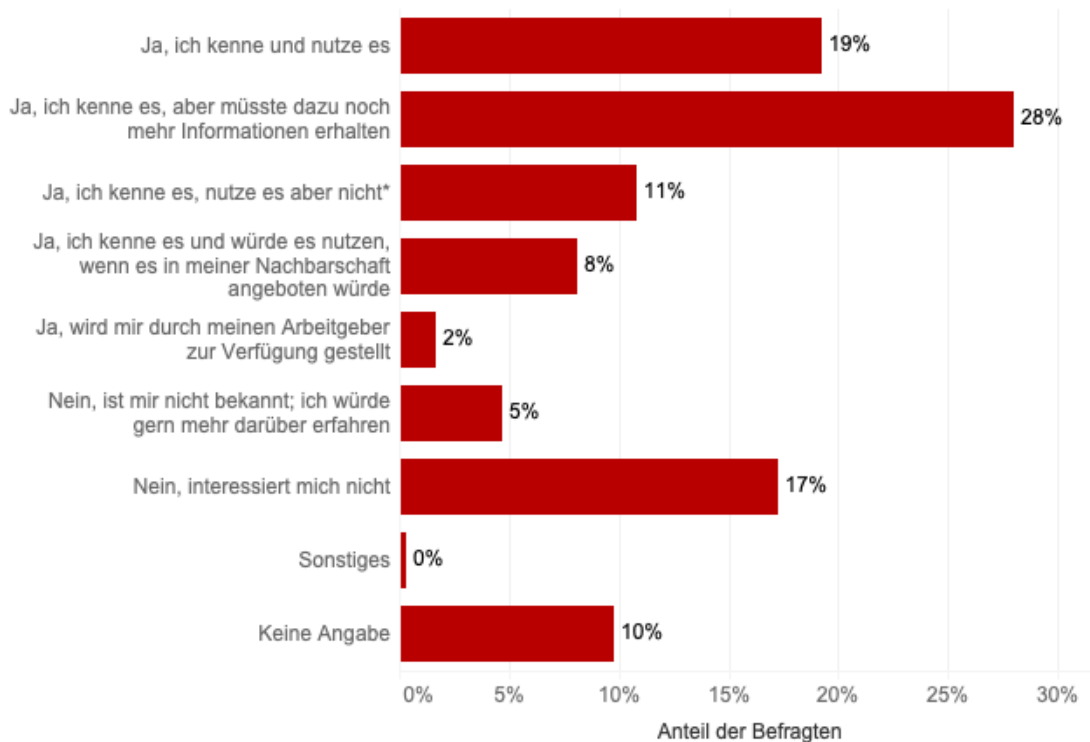
Grafik 7: Verfügbarkeit der Mobilitätsformen nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, nicht angezeigt: keine Angabe/nicht zuzuordnen, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

### 3.2 Carsharing

⇒ Das Carsharing-Angebot Stadtmobil bzw. JoeCar ist fast drei Viertel der Befragten bekannt, allerdings nutzen nur 22 % der Befragten das Carsharing-Angebot.

Carsharing ist in Mannheim weit verbreitet. Insgesamt gibt es 122 Stationen im gesamten Stadtgebiet verteilt (stadtmobil, 2021). In der Online-Befragung wurde die Bekanntheit und Nutzung des Carsharing-Anbieters Stadtmobil in Mannheim abgefragt („Ist Ihnen das Carsharing-Angebot Stadtmobil bzw. JoeCar bekannt?“).

Insgesamt sind 68 % der Befragten der Carsharing-Anbieter Stadtmobil bekannt, allerdings nutzen nur 19 % der Befragten die Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters (siehe Grafik 8). Etwa jede fünfte befragte Person kennt den Carsharing-Anbieter nicht, wobei sich 17 % der Befragten nicht dafür interessieren.

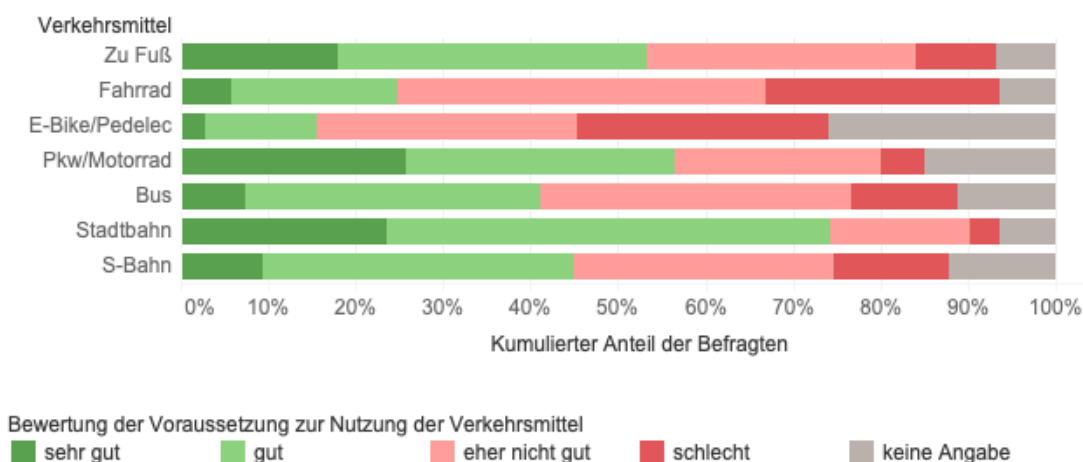


Grafik 8: Nutzung des Carsharing-Angebots stadtmobil bzw. JoeCar, Werte sind gerundet, n = 296; \*Antwortkategorie bildet sich aus zugeordneten Freitextantworten und wurde nicht vorgegeben.

### 3.3 Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsmittel

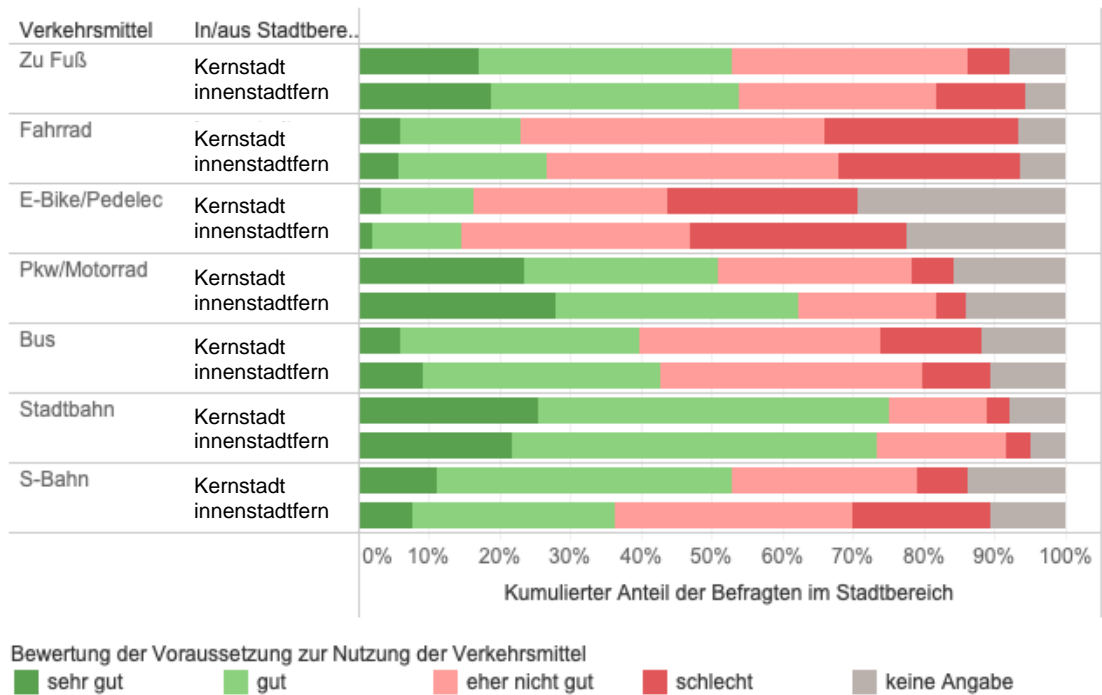
⇒ Die Stadtbahn, das Zu-Fuß-Gehen und der Pkw werden als am besten nutzbare Verkehrsmittel eingeschätzt, während die Voraussetzung für die Rad- und Pedelec-Nutzung am schlechtesten eingestuft werden.

Auf die Frage „Wie beurteilen Sie insgesamt die Voraussetzungen für die Nutzung folgender Verkehrsmittel in Mannheim?“ schätzten fast 75 % der Befragten die Voraussetzungen für die Nutzung der Stadtbahn ortsteilübergreifend als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Bus und S-Bahn schneiden dagegen deutlich schlechter ab, die S-Bahn besonders in den innenstadtfernen Stadtteilen. Die Nutzungsvoraussetzungen für den Pkw werden von gut 55 % als gut oder sehr gut bewertet, rund die Hälfte schätzt die Voraussetzungen für das zu Fuß gehen als gut oder sehr gut ein. Die Voraussetzungen für die Rad- und Pedelec-Nutzung werden schlechtesten eingeschätzt. Nur etwa 25 % schätzen die Voraussetzungen für das Fahrrad als gut ein, davon nur etwa sechs Prozent als sehr gut.



Grafik 9: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, n = 296

Bei einer Differenzierung in die Bereiche Kernstadt und innenstadtfern (siehe Grafik 10) fallen keine erheblichen Unterschiede in der Bewertung auf. Die Voraussetzungen zur Nutzung der Verkehrsmittel werden von Personen, die innenstadtfern wohnen, grundsätzlich etwas besser bewertet. Eine Ausnahme stellen dabei lediglich das E-Bike/Pedelec, die Stadt- und S-Bahn dar.



Grafik 10: Bewertung der allgemeinen Voraussetzungen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel nach Stadtbereich, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143



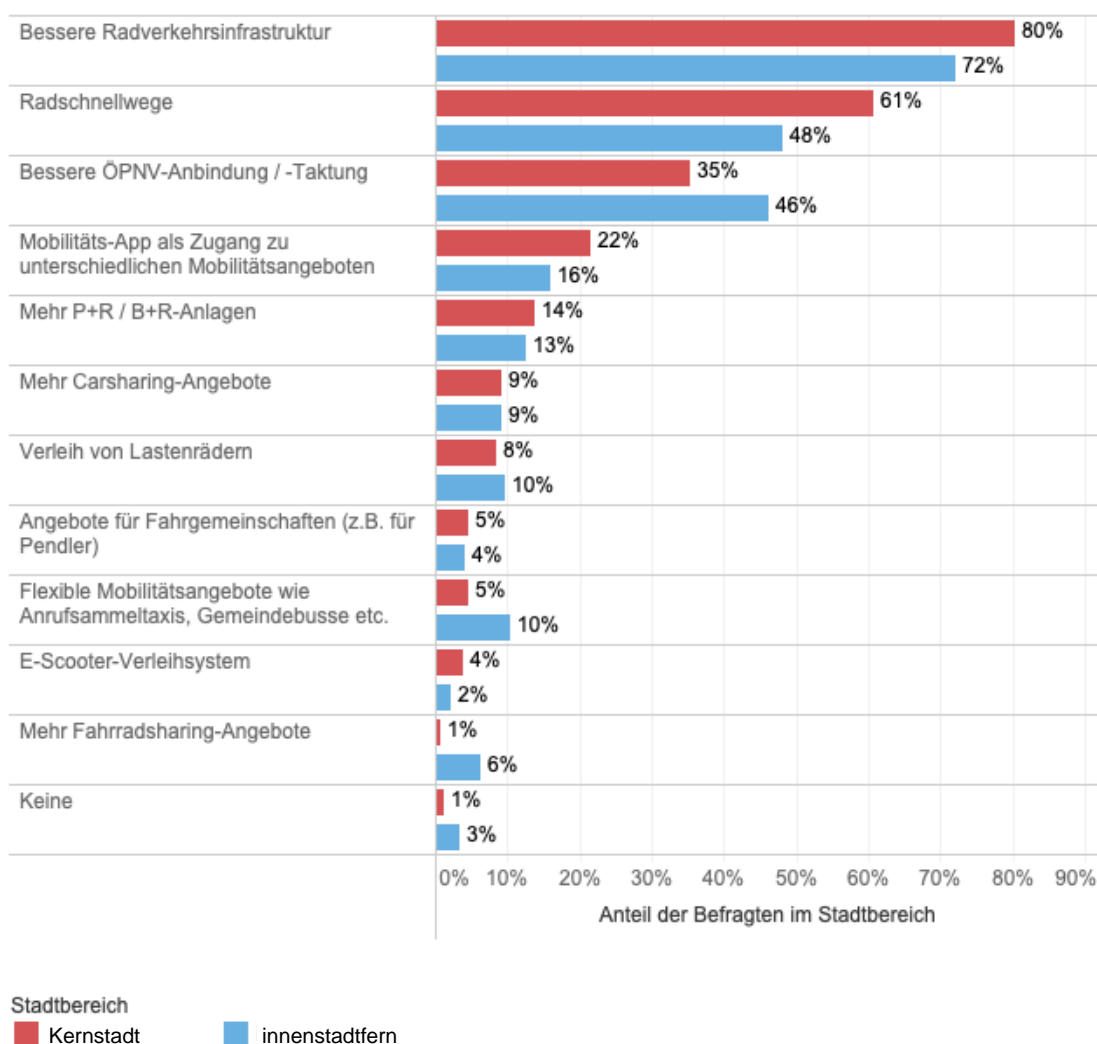
## 4. Zukünftige Bedarfe

Abschließend werden die zukünftigen Bedarfe an die Mannheimer Mobilität aufgezeigt. Hier wurden zum einen nach fehlenden Mobilitätsangeboten gefragt, zum anderen nach konkreten Maßnahmen zur häufigeren Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln.

### 4.1 Fehlende Mobilitätsangebote

⇒ Der größte Nachholbedarf bei Mobilitätsangeboten wird im Bereich Rad- und Öffentlicher Nahverkehr gesehen. An dritter Stelle wird der Bedarf für eine einheitliche Mobilitäts-App genannt.

Auf die Frage „Welche Mobilitätsangebote vermissen Sie in Mannheim?“ (maximal drei Antworten) antworteten die Mannheimer, dass vor allem Radverkehrs-Angebote und eine bessere ÖV-Anbindung und ÖV-Taktung fehlende Mobilitätsangebote darstellen (siehe Grafik 11). In den innenstadtfernen Stadtteilen haben diese beiden Punkte jeweils einen etwas geringeren Anteil, sind aber auch hier die dominierenden Faktoren. An vierter Stelle wird, noch vor Park-and-Ride-Anlagen, die Notwendigkeit einer Mobilitäts-App als Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten genannt. Danach folgen auf niedrigem Niveau und mit einer jeweils weitgehend gleichwertigen Gewichtung Car-Sharing Angebote, Lastenräder und Fahrgemeinschaften. In den innenstadtfernen Stadtteilen werden signifikant stärker flexible Mobilitätsangebote wie Anruf-Sammeltaxis und Fahrrad-Sharing Angebote genannt.



Grafik 11: Fehlende Mobilitätsangebote nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, nicht angezeigt: keine Angabe/nicht zuzuordnen, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

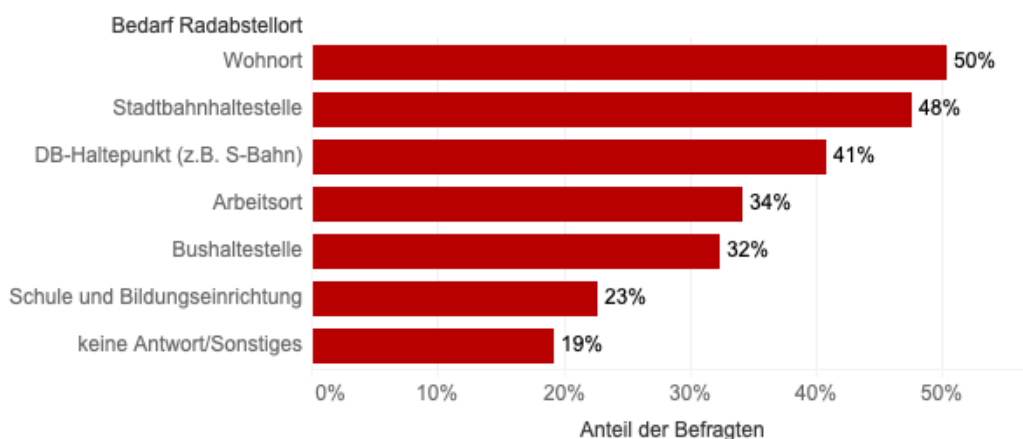
## 4.2 Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten

⇒ Radabstellmöglichkeiten fehlen insbesondere an Wohnorten und Straßenbahnhaltestellen.

Gefragt wurde „Gibt es einen Bedarf an sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten?“ (Mehrfachantwort möglich).

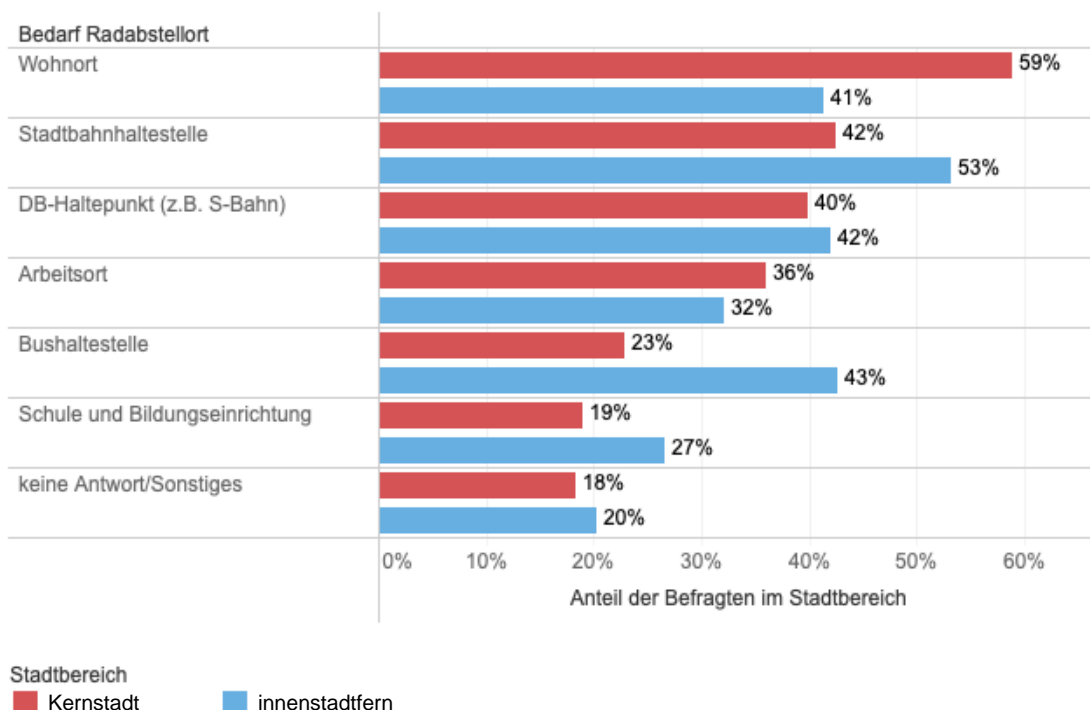
Die Hälfte der Befragten gab an, dass es einen Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ihrem Wohnort gibt (siehe Grafik 12). Zudem fehlen laut 48 % bzw. 41 % der Befragten sichere Abstellmöglichkeiten an Straßenbahn- und Bahnhaltestellen. Auch der Arbeitsplatz, und Bushaltestellen werden von über 30 % der Befragten als wichtige Orte für Radabstellanlagen genannt.

Darüber hinaus wurde 16-mal ein Bedarf für Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt bzw. bei Einkaufs- und Shoppingmöglichkeiten im Freitextfeld benannt.



Grafik 12: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Werte sind gerundet, n = 296

Ein Vergleich der Stadtbereiche zeigt, dass vor allem bei innenstadtnahen Wohnorten Fahrradabstellanlagen fehlen. Wogegen außerhalb der Kernstadt darüber hinaus ein deutlicher Bedarf an den Haltestellen des ÖPNV genannt wurde (siehe Grafik 13).



Grafik 13: Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

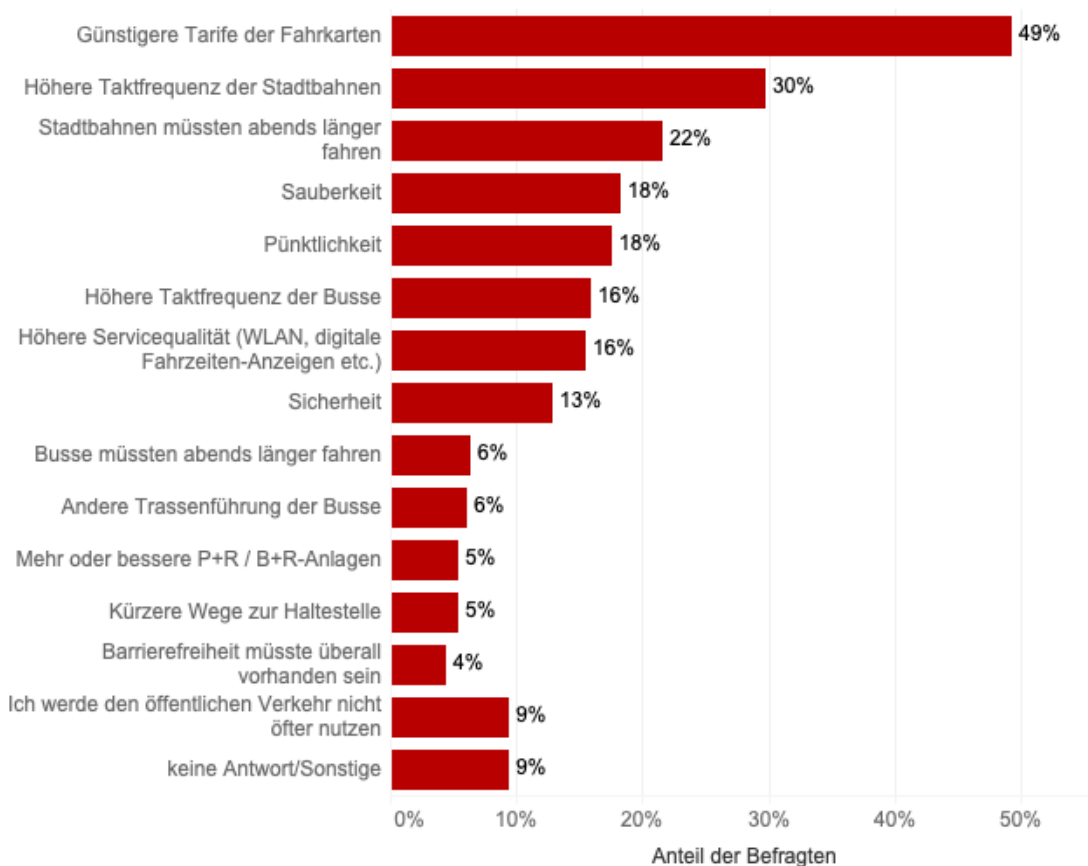
### 4.3 Veränderungserfordernis

Zur Identifikation der erforderlichen Veränderungen für die häufigere Nutzung verschiedener Verkehrsmittel wurde gefragt „Was müsste sich ändern, damit Sie [Verkehrsmittel] häufiger nutzen als bisher?“. Dabei konnten die Befragten maximal drei Antworten auswählen. Anstelle einer Antwort war auch die Eingabe in ein Freitextfeld möglich.

#### 4.3.1 Mehr ÖPNV-Nutzung

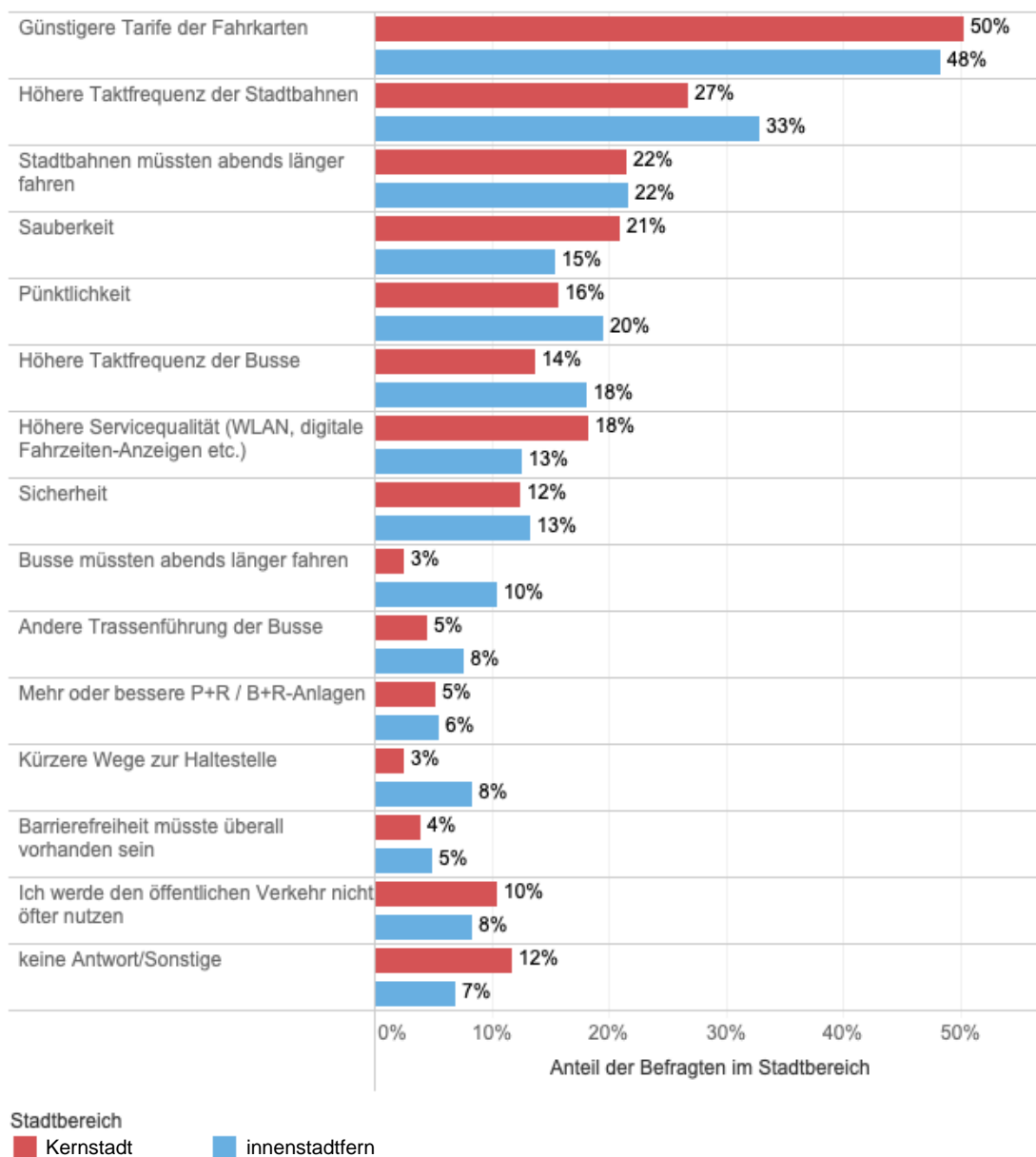
⇒ Günstigere Tickets und eine dichtere ÖPNV-Taktung werden zur Stärkung des ÖPNV präferiert.

Das größte Veränderungserfordernis für eine häufigere Nutzung des öffentlichen Verkehrs besteht in der Reduzierung der Tarife der Fahrkarten, dies gab nahezu die Hälfte der Befragten an. Zudem spielt insbesondere eine Verbesserung des Angebots auf den Stadtbahnlinien eine Rolle für eine häufigere ÖPNV-Nutzung. So gab fast jede dritte Person die Erhöhung der Taktfrequenz der Stadtbahnen als notwendige Änderung an. 22 % der Befragten würden durch längere Betriebszeiten der Stadtbahn den ÖPNV häufiger nutzen (siehe Grafik 14).



Grafik 14: Bedarfe für eine häufigere ÖPNV-Nutzung, Werte sind gerundet, n = 296

Werden die Antworten in Stadtbereiche differenziert betrachtet, zeigt sich, dass die meisten Bedarfe in den Stadtbereichen ähnlich sind. In den innenstadtfernen Stadtbezirken sind der Bedarf eines häufigeren ÖPNV-Angebotes (höhere Taktfrequenz von Stadtbahnen/Bussen) sowie insbesondere die Verlängerung der Betriebszeiten der Busse von höherer Bedeutung als in den Kernstadtbezirken. In der Mannheimer Kernstadt ist dagegen Service und Sauberkeit bei der häufigeren Nutzung des ÖPNV relevanter.

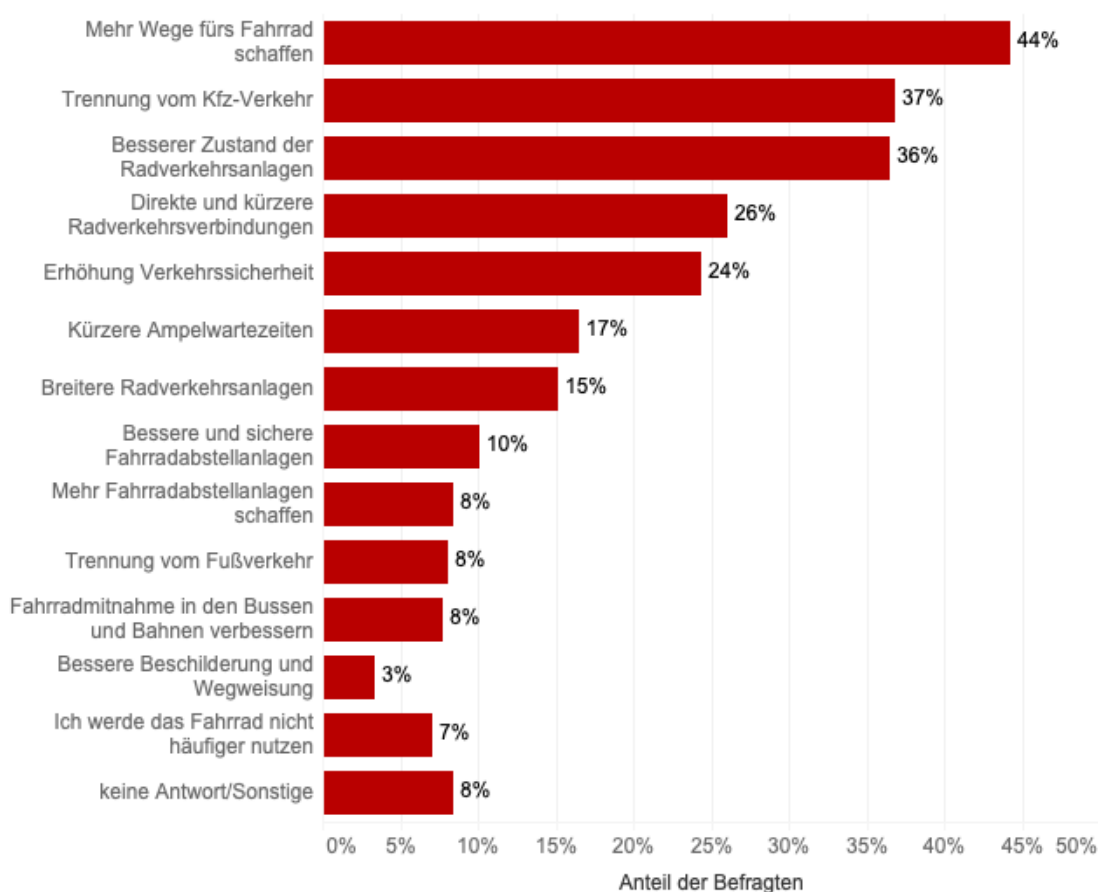


Grafik 15: Bedarfe für eine häufigere ÖPNV-Nutzung nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

#### 4.3.2 Mehr Fahrrad-Nutzung

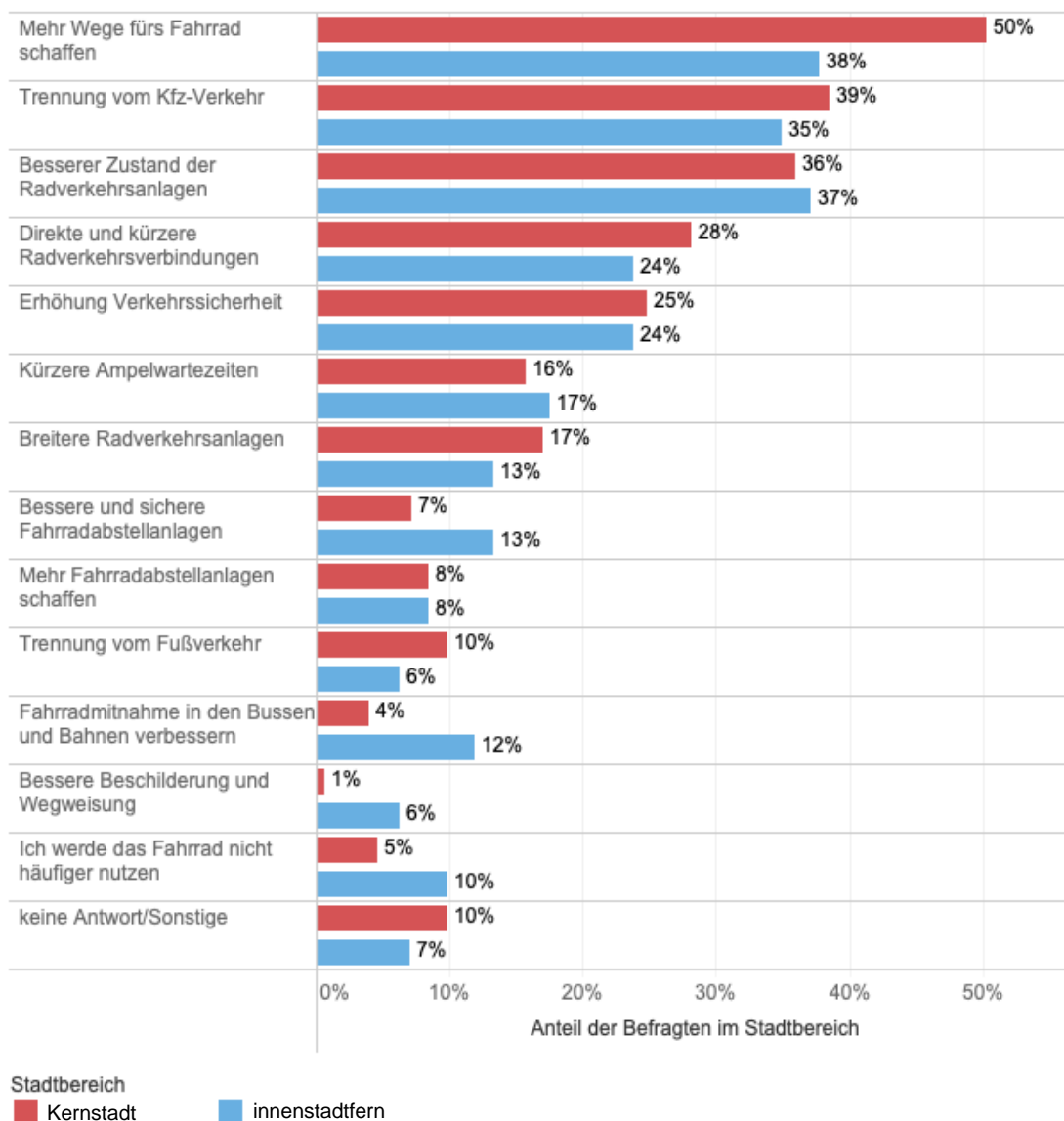
⇒ Eine breitere Fahrrad-Infrastruktur und die Trennung der Wege vom KFZ-Verkehr sowie eine bessere Instandhaltung werden zur Stärkung des Radverkehrs präferiert.

Die notwendigen Veränderungen für eine häufigere Fahrradnutzung beziehen sich vor allem auf Veränderungen der Radverkehrsinfrastruktur. Fast die Hälfte aller Befragten wünschen sich mehr Fahrradwege, um das Fahrrad als Verkehrsmittel häufiger zu nutzen. Zudem spielen für ein Drittel der Befragten die Trennung vom Kfz-Verkehr sowie ein besserer Zustand der Radverkehrsanlagen eine Rolle bei der Nutzung des Fahrrads. Für jede vierte befragte Person sind zudem direkte und kürzere Verbindungen sowie eine erhöhte Verkehrssicherheit für eine häufigere Radnutzung relevant (siehe Grafik 16).



Grafik 16: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, n = 296

Werden die Stadtbereiche separat voneinander betrachtet (siehe Grafik 17), fällt auf, dass der Bedarf nach besseren und sichereren Wegen in der Kernstadt höher ausfällt als in innenstadtfernen Stadtbezirken. Zudem spielen sichere Fahrradabstellanlagen außerhalb der Kernstadt eine größere Rolle, ebenso wie die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Der Großteil der Bedarfe für eine häufigere Fahrradnutzung ist aber zwischen Personen, die in und außerhalb der Kernstadt wohnen, ähnlich.

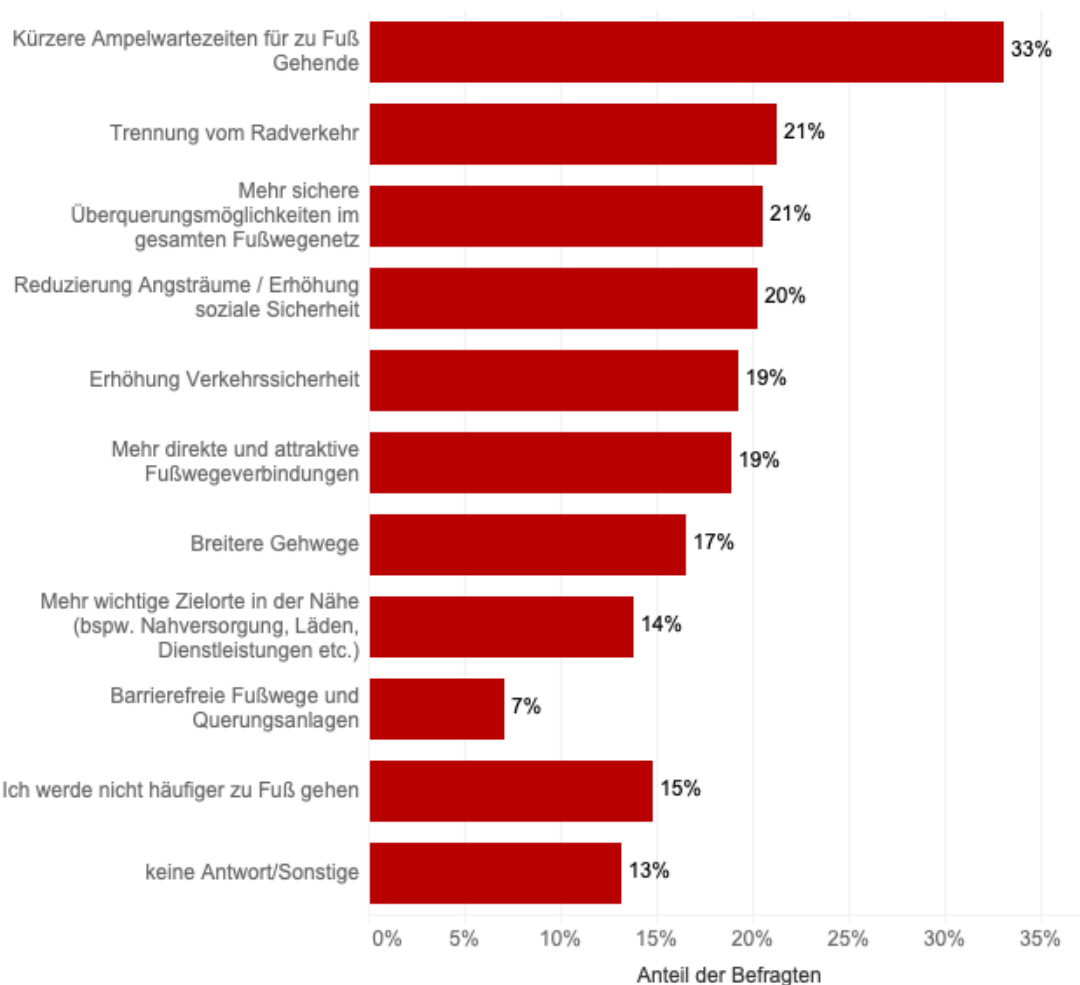


Grafik 17: Bedarfe für eine häufigere Fahrradnutzung nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

### 4.3.3 Mehr zu Fuß gehen

⇒ Sicherere Querungen und kürzere Ampelwartezeiten sowie die Trennung vom Radverkehr werden zur Stärkung des zu Fuß Gehens priorisiert.

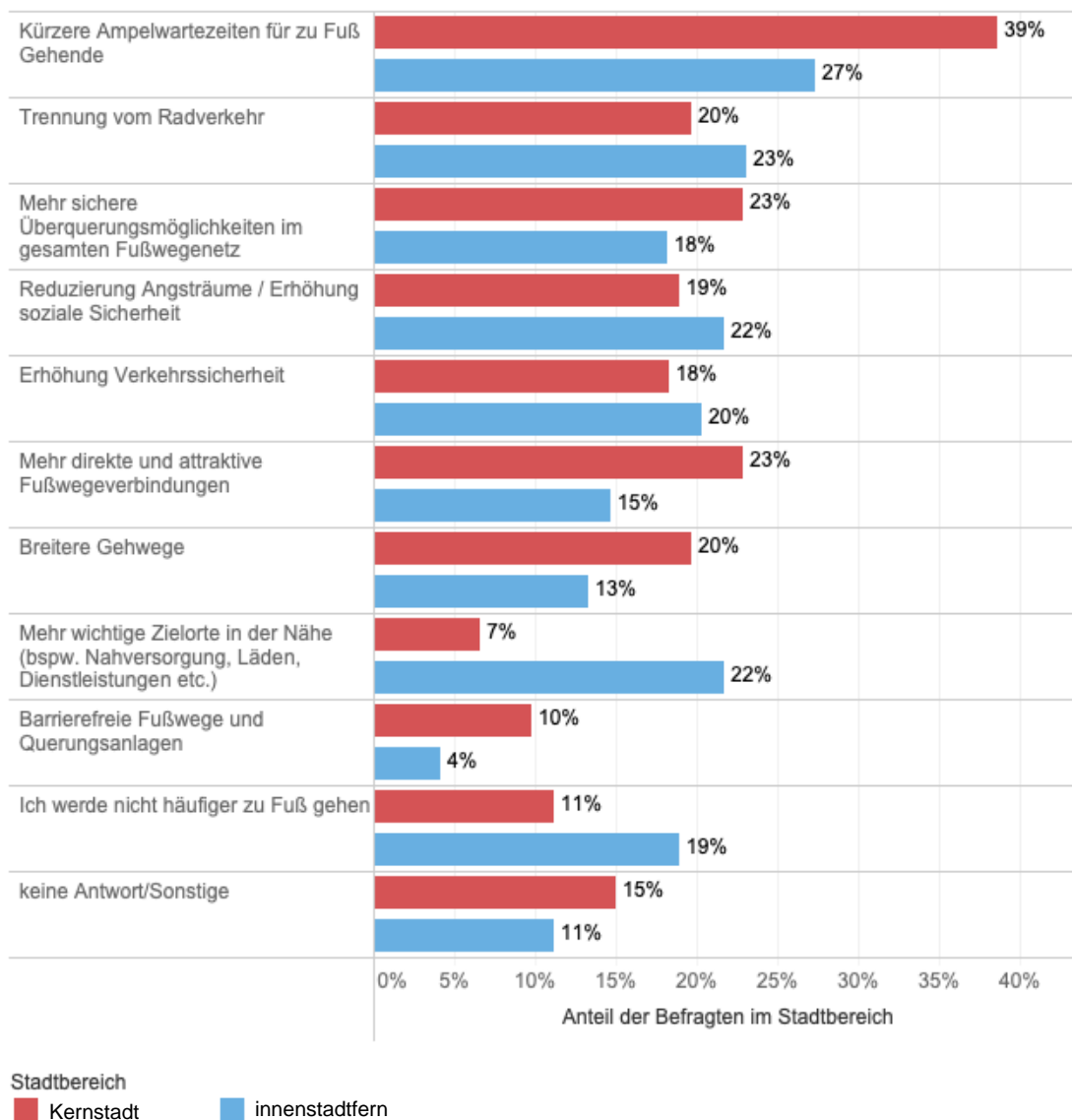
Im Vergleich zu den notwendigen Veränderungen für eine häufigere ÖPNV- oder Fahrradnutzung, gibt es keine Maßnahme mit über 40 % Zustimmung. Dennoch nennen mit 33 % die meisten der Befragten kürzere Ampelwartezeiten als Bedarf für ein häufigeres zu Fuß gehen. Die Trennung vom Radverkehr, Reduzierung der Angsträume, mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten, eine grundsätzliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und mehr direkte und attraktive Verbindungen werden von etwa einem Fünftel der Befragten als notwendige Veränderung für mehr zu Fuß gehen genannt (siehe Grafik 18).



Grafik 18: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen, Werte sind gerundet, n = 296



Notwenige Veränderungen für häufigeres zu Fuß gehen unterscheiden sich teilweise erheblich zwischen Personen in und außerhalb der Kernstadt. Große Unterschiede gibt es vor allem bei der Querung von Straßen (Kürzere Ampelwartezeiten, sichere Überquerungsmöglichkeiten) und der Fußwegequalität (direkte, attraktive und breite Wege). Diese Maßnahmen werden vor allem von Personen in der Kernstadt als notwendig angegeben. Mehr wichtige Zielorte in fußläufiger Nähe sind dagegen für Personen außerhalb der Kernstadt deutlich relevanter (siehe Grafik 19).



Grafik 19: Bedarfe für häufigeres zu Fuß gehen nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

#### 4.3.4 Mehr Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln

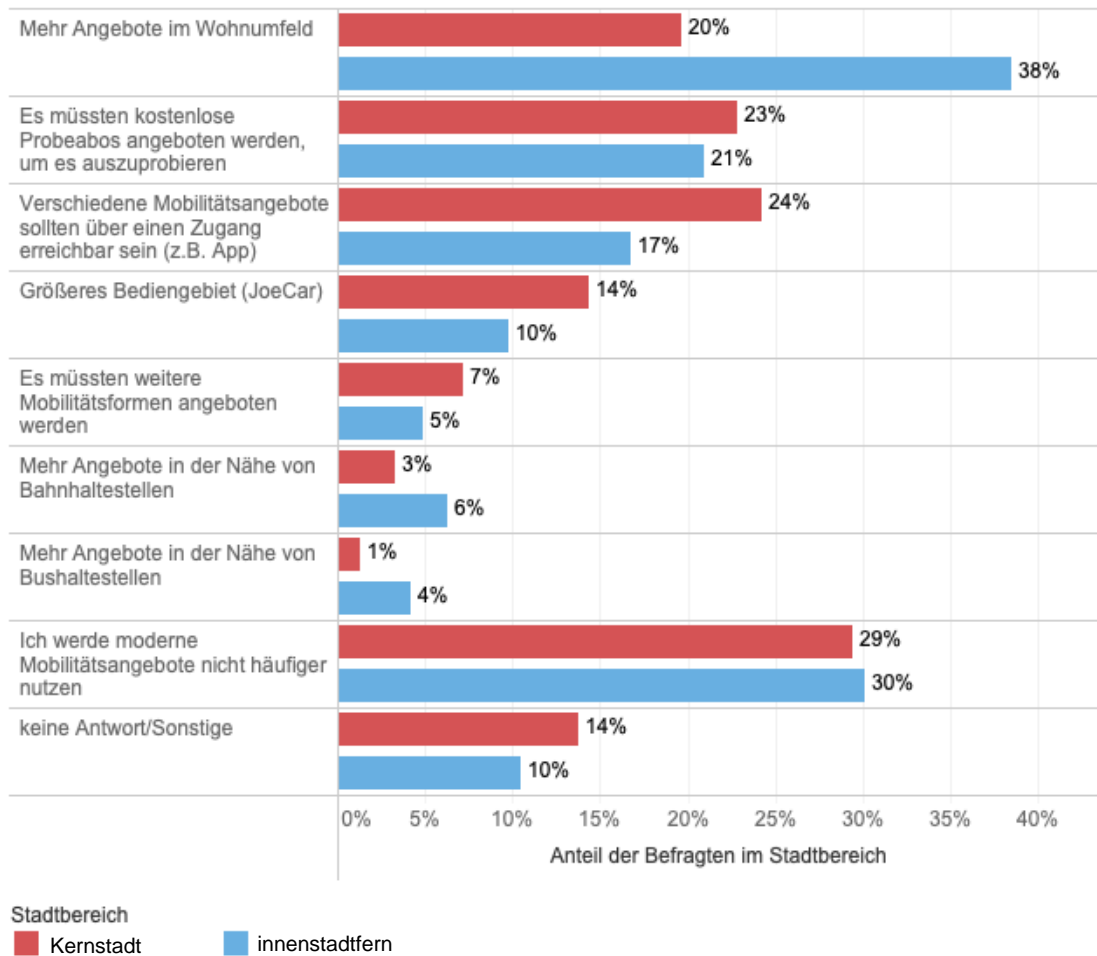
⇒ Ein dichteres Sharing-Angebot, Probeabos und eine einheitliche App werden zur Stärkung der Sharing-Angebote präferiert

Als Bedarfe für eine häufigere Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln, wie Bike- oder Carsharing, werden vor allem mehr Angebote im Wohnumfeld (29 %), kostenlose Probeabos (22 %) und die Verknüpfung des Zugangs zu diesen Angeboten (21 %) genannt. Jedoch sagt etwa jede dritte befragte Person, dass sie moderne Mobilitätsangebote nicht häufiger nutzen werde (siehe Grafik 20).



Grafik 20: Bedarfe für eine häufigere Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln (Bike-, Carsharing), Werte sind gerundet, n = 296

Ein Vergleich der Antworten nach Stadtbereich zeigt auch hier, dass sich viele der Antworten nicht erheblich unterscheiden. Auffallend ist aber, dass doppelt so viele Personen außerhalb der Kernstadt, im Gegensatz zu Personen in der Kernstadt, die Präsenz der Angebote im Wohnumfeld als notwendige Maßnahme für eine häufigere Nutzung angeben. Dagegen nennen Personen in der Kernstadt die Verknüpfung des Zugangs zu dem Mobilitätsangebot häufiger als Personen außerhalb der Kernstadt. Dennoch sagen weiterhin etwa 30 % unabhängig des Stadtbereiches, dass sie moderne Mobilitätsangebote nicht häufiger nutzen werden (siehe Grafik 21).



Grafik 21: Bedarfe für eine häufigere Nutzung von Sharing-Verkehrsmitteln (Bike-, Carsharing) nach Stadtbereich, Werte sind gerundet, Kernstadt: n = 153; innenstadtfern n = 143

## 5. Zusammenfassung

Aus der Stichprobe der Online-Befragung wird deutlich, dass es in Mannheim gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege gibt. Viele Befragte wohnen ÖV- und Nahversorgungsnah. Entsprechend spielen klassische Maßnahmen wie die Verstärkung und die Förderung des Radverkehrs aus Sicht der Befragten eine große Rolle.

Die neuen Mobilitätsangebote spielen noch eine geringe Rolle bei der Einschätzung als fehlenden Mobilitätsangebote. Die vergleichsweise hohe Gewichtung des Themas Mobilitäts-App legt jedoch den Rückschluss nahe, dass es hier ein „Henne-und-Ei-Problem“ gibt. Ohne einheitliche App ist der Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten schwer zu organisieren, und ohne einfachen Zugang ist es schwer, ein reales Angebot zu etablieren.

Es deutet sich an, dass die Bedeutung dieser Verkehrsformen wichtiger wird und sich Bewusstsein und Mobilitätsverhalten langsam verändern, z. B. mit Blick auf die häufigere Nennung der Verbesserung von B&R-Anlagen, sei es über die relativ hohe Forderung nach Verbesserung von Sharing-Angeboten auch in den innenstadtfernen Stadtteilen.

Die räumlich differenzierte Betrachtung macht deutlich, dass in den städtischen Bereichen die Themen Rad- und Fußverkehr sowie multimodale Angebote die wichtigste Rolle spielen. Zwar gibt es hier auch eine relativ hohe Pkw-Verfügbarkeit, jedoch beschreiben sich die Befragten selber nicht mehr als Pkw-orientiert.

In den innenstadtfernen Stadtteilen dominieren die Themen Radverkehr, Multimodalität und Pkw-Verkehr. Erwartungsgemäß korreliert hier die hohe Pkw-Verfügbarkeit auch mit einer stärkeren Pkw-Orientierung. Gleichzeitig ist hier jedoch auch der Anteil an Pedelecs deutlich höher.

Die Voraussetzung für die Nutzung von Rad, Bus und S-Bahn werden insgesamt als am schlechtesten eingeschätzt. Aus der Befragung ergibt sich hier der wichtigste Handlungsbedarf, gefolgt von der Frage nach einer einheitlichen Mobilitäts-App, als Voraussetzung dafür, im umfassenden Maß Sharing-Angebote und intermodale Mobilitätsformen reibungslos nutzen zu können.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Prioritäten aus der Befragung:

- ⇒ **Fuß:** Sicherere Querungen und kürzere Ampelwartezeiten sowie die Trennung vom Radverkehr.
- ⇒ **Rad:** Eine breitere Fahrrad-Infrastruktur und die Trennung der Wege vom Kfz-Verkehr sowie eine bessere Instandhaltung.
- ⇒ **ÖV:** Günstigere Tickets und eine dichtere ÖPNV-Taktung.
- ⇒ **Sharing:** Ein dichteres Sharing-Angebot, Probeabos und eine einheitliche Mobilitäts-App.

## 6. Quellenverzeichnis

Follmer, Robert; Gruschwitz, Dana (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport Hessen. Studie von Infas, DLR, IVT und Infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Kuhnimhof, Tobias; Nobis, Claudia (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Stadt Mannheim (2021): Einwohnerbestand 2020 in kleinräumiger Gliederung.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.) (2018): Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundausswertung. Stadt Mannheim.

Stadtmobil carsharing (2021): stadtmobil-Stationen in Ihrer Nähe.  
<https://rhein-neckar.stadtmobil.de/>. [abgerufen am 22.08.2021].