

STADT MANNHEIM²

Erreichbarkeit	Sozialverträglichkeit und Gesundheitsschutz	Funktionalität und Effizienz
Stadtentwicklung und Umwelt	Klimaschutz	Verkehrssicherheit
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr und Logistik	Innovativ und Intermodal

Masterplan Mobilität 2035 Ergebnisse der 2. Online-Befragung



Impressum

Titel: Masterplan Mobilität Mannheim 2035
Ergebnisse der Online-Befragung

Auftraggeber:

Stadtverwaltung Mannheim, Fachbereich Geoinformation & Stadtplanung
Glücksteinallee 11, 68163 Mannheim

Auftragnehmer:

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

Nachauftragnehmer:

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

Bearbeitungsstand: 6. Juli 2022

Status: Abschlussbericht

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Orange edge -
Stadtplanung und Mobilitätsforschung

Dipl.-Ing. Dirk Ohm

Dipl.-Ing. Henrik Sander

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen	1
1.1	Einordnung	1
1.2	Zielgruppe	1
1.3	Erhebungsmethode	1
1.4	Fragebogen-Aufbau	1
1.5	Datenverifizierung und -validierung	2
2.	Stichprobenbeschreibung	3
2.1	Sozio-demografische Merkmale	3
2.2	Mobilitätstyp	5
3.	Wahl des Vorzugsszenarios	6
4.	Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 1 „Angebotsoffensive“	8
4.1	Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“	8
4.2	Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“	9
4.3	Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“	9
4.4	Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“	10
4.5	Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“	10
4.6	Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“	11
4.7	Fazit zur Bewertung aller Maßnahmenbündel des Szenarios	11
5.	Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 2 „Aktiv und Multimodal“	12
5.1	Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“	12
5.2	Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“	13
5.3	Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“	13
5.4	Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“	14
5.5	Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“	14
5.6	Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“	15
5.7	Fazit zur Bewertung aller Maßnahmenbündel des Szenarios	15
6.	Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 3 „Klimaschutz Plus“	16
7.	Zusammenfassung	18

Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt Mannheim	3
Grafik 2: Verteilung der Mobilitätstypen	5
Grafik 3: Wahl des Vorzugsszenarios	6
Grafik 4: Wahl des Vorzugsszenarios in Abhängigkeit des Mobilitätstyps	7
Grafik 5: Wahl des Vorzugsszenarios in Abhängigkeit der Wohnlage	7
Grafik 6: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“	8
Grafik 7: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“	9
Grafik 8: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“	9
Grafik 9: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“	10
Grafik 10: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“	10
Grafik 11: Übersicht über die Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“	11
Grafik 12: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“	12
Grafik 13: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“	13
Grafik 14: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“	13
Grafik 15: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“	14
Grafik 16: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“	14
Grafik 17: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“	15
Grafik 18: Szenario 3 - Bewertung des aller Maßnahmenvorschläge	16

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 im Prozess der Szenarienentwicklung eine 2. Online-Befragung durchgeführt. Mit der Befragung wurde zuerst den Bürgerinnen und Bürgern die – vom Gutachterteam in Rücksprache mit der Stadt Mannheim - erarbeiteten Szenarienansätze vermittelt und anschließend eine Bewertung der Szenarien sowie der daran gekoppelten Maßnahmenbündel abgefragt. 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 15. Mai bis 15. Juni 2021 durchgeführt. Die Befragung richtete sich vorrangig an die Bewohner der Stadt Mannheim, es konnten jedoch auch Menschen mit einem Wohnort außerhalb von Mannheim teilnehmen.

1.3 Erhebungsmethode

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

1.4 Fragebogen-Aufbau

Neben der Abfrage einiger sozio-demographischer Daten sowie der Einschätzung der Teilnehmenden zu ihrem eigenen Mobilitätsverhalten gliederte sich die Befragung im Wesentlichen in drei Teile:

Im ersten Teil wurden den Teilnehmenden die zwei gleichgestellten Szenarien „Angebotsoffensive“ und „Aktiv und multimodal“ anhand eines kleinen Textes sowie einer visuellen Grafik mit den jeweiligen Schwerpunkten und inhaltlichen Zielen erklärt. Abschließend sollten sich die Teilnehmenden für ein bevorzugtes Szenario entscheiden.

Im nächsten Schritt konnten die Bürgerinnen und Bürger die Maßnahmenbündel dieses Szenarios auf einer Skala von 1 (sehr wichtig) bis 4 (unwichtig) bewerten.

Abschließend sollten dann die Maßnahmenbündel des weiterführenden Szenarios 3 „Klimaschutz Plus“ bewertet werden. Hier wurde den Teilnehmenden außerdem ermöglicht, weitere relevante Maßnahmen selbst vorzuschlagen und in den weiteren Prozess des Masterplans Mobilität einzubringen.

1.5 Datenverifizierung und -validierung

Zwischen dem 15. Mai und dem 15. Juni 2022 nahmen insgesamt 910 Personen an der 2. Online-Befragung teil, womit an dieser Beteiligung ca. dreimal so viele Bürgerinnen und Bürger wie an der 1. Online-Beteiligung teilgenommen haben.

2. Stichprobenbeschreibung

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

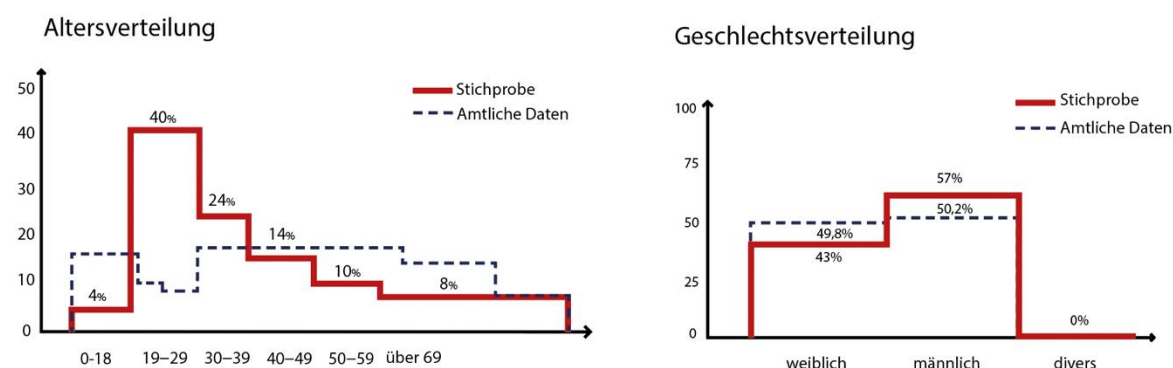
2.1 Sozio-demografische Merkmale

⇒ Die Teilnehmenden der Befragung kamen überdurchschnittlich häufig aus zentralen Stadtbe-
reichen, Teilnehmende zwischen 19 und 29 Jahren sind überdurchschnittlich stark vertreten.

Mit einer Stichprobengröße von 910 Personen entspricht dies 0,3 % der Mannheimer Bevölke-
rung. Demnach ist die Stichprobe als relativ klein anzusehen. Bei der Studie „Mobilität in Städten
(SrV)“ aus dem Jahr 2018 wurden beispielsweise ca. 2000 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten
befragt.¹

Die Altersverteilung der Stichprobe weicht stark von der der Gesamtbevölkerung ab. Der Anteil
der Befragten zwischen 20 und 29 Jahre alt ist deutlich überrepräsentiert, was auch an der hohen
Teilnahme an Studierenden (30%) festzumachen ist. Die Personengruppen unter 18 Jahren so-
wie über 60 Jahren sind im Vergleich zur Gesamtbevölkerung deutlich unterrepräsentiert (siehe
Grafik 1).

Im Vergleich zur 1. Online-Beteiligung weicht der Anteil der männlichen Teilnehmer an der Befra-
gung nicht mehr so deutlich vom Durchschnitt an der Gesamtbevölkerung ab. Nichtsdestotrotz
sind männliche Personen in der Stichprobe immer noch überrepräsentiert, weibliche Personen
hingegen unterrepräsentiert (siehe Grafik 1).



Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter und Geschlecht, in Vergleich zu amtlichen Daten der Stadt
Mannheim, Werte sind gerundet, n = 910.

¹ <https://www.mannheim.de/de/node/108011> (Abgerufen: 18.07.2022)

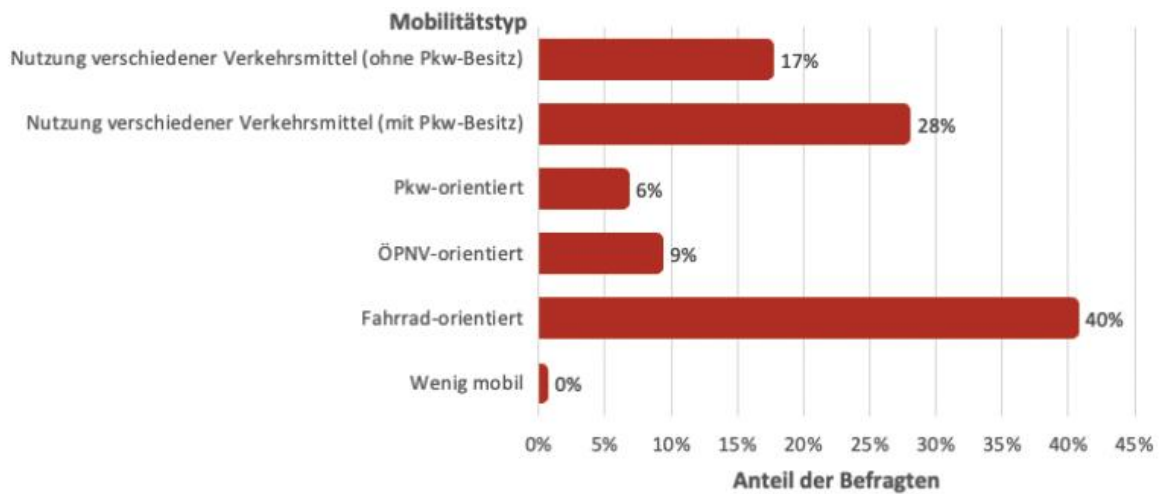
Neben der Altersverteilung wurde auch die Lage des Wohnorts der Teilnehmenden abgefragt. Nur knapp 5% der Teilnehmenden wohnen außerhalb der Stadt Mannheim, die meisten davon jedoch in den angrenzenden Städten Ludwigshafen, Heidelberg und Viernheim.

In der räumlichen Verteilung der Mannheimer Bürgerinnen und Bürger, die an der Umfrage teilnahmen, zeigt sich eine Diskrepanz zwischen dem Wohnort der Befragten und der Verteilung der Bevölkerung Mannheims. So sind vor allem die kernstadtnahen Stadtteile gegenüber den kernstadtfernen Stadtteilen in der Befragung deutlich überrepräsentiert und die Stichprobe ist nicht als repräsentativ für die Mannheimer Bevölkerung anzusehen. Während in den kernstadtnahen Stadtteilen Neckarstadt-West, Neckarstadt-Ost, Innenstadt/Jungbusch, Schwetzingen/Oststadt, Lindenhof und Neuhermsheim/Neuostheim nur 42% der Einwohnerinnen und Einwohner Mannheims leben, kommen 70% der Teilnehmenden aus diesen Quartieren.

2.2 Mobilitätstyp

⇒ Hohe Fahrrad-Affinität unter den Befragten.

Die Teilnehmenden wurden zu ihrem persönlichen Mobilitätstyp befragt, den sie anhand vorgegebener Kategorien einschätzen sollten. Ähnlich wie bei der 1. Online-Beteiligung sind die Teilnehmenden, die sich als Fahrrad-orientiert einschätzen, mit 40% gegenüber dem Modal-Split in Mannheim deutlich überrepräsentiert. 45% der Teilnehmenden nutzen verschiedene Verkehrsmittel, wovon jedoch 28% einen Pkw besitzen. Weitere 6% der Teilnehmenden beschreiben sich als Pkw-orientiert, 9% als ÖPNV-orientiert. (siehe Grafik 2).



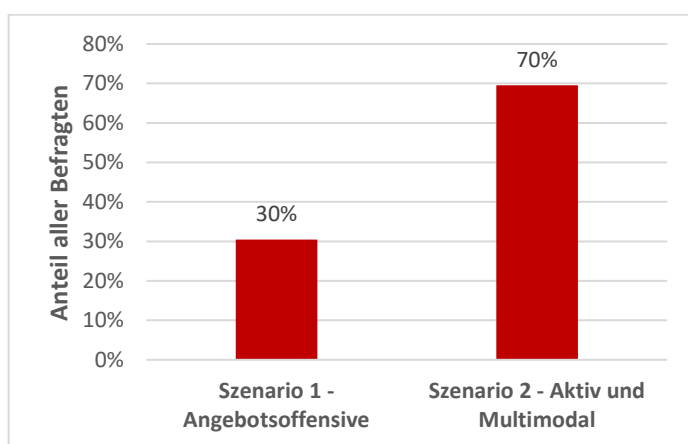
Grafik 2: Verteilung der Mobilitätstypen, Werte sind gerundet, n = 910

3. Wahl des Vorzugsszenarios

⇒ Das Szenario 2 „Aktiv und multimodal“ erfährt in Summe unter allen Teilnehmenden die höchste Zustimmung, jedoch gibt es auch bestimmte Personengruppen, die Szenario 1 „Angebots offensive“ präferieren.

Nachdem die Stichprobe beschrieben wurde, soll im Folgenden auf die Wahl des Vorzugsszenarios eingegangen werden.

Insgesamt ist eine ungleiche Verteilung zu erkennen. So haben sich 70% der Teilnehmenden für das Szenario 2 „Aktiv und multimodal“ entschieden, wohingegen nur 30% der Teilnehmenden für das Szenario 1 „Angebots offensive“ als Vorzugsszenario gewählt haben.

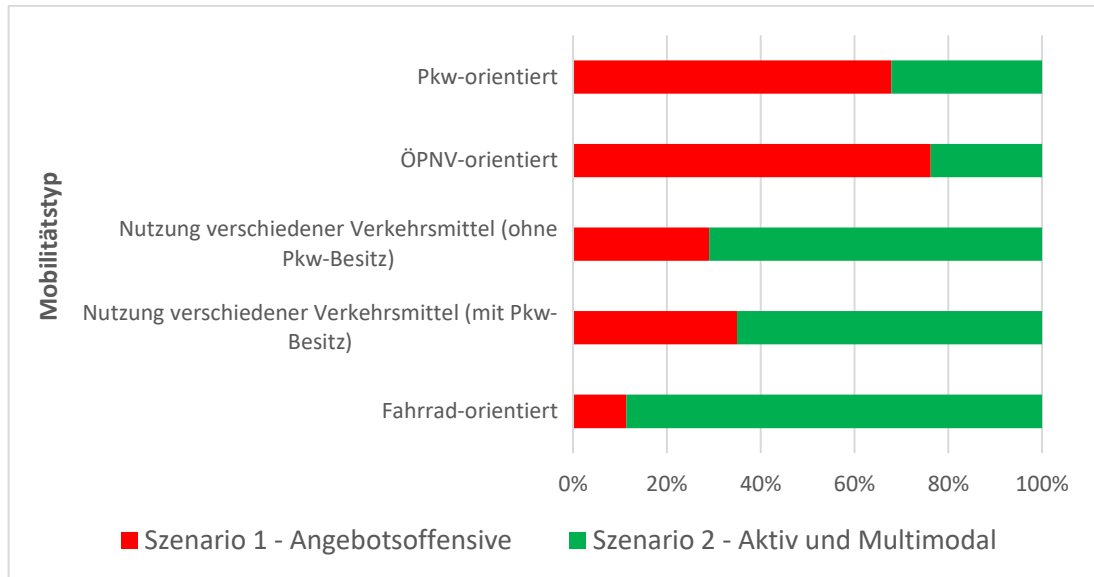


Grafik 3: Wahl des Vorzugsszenarios, Werte sind gerundet, n = 910

Um die Wahl des Vorzugsszenarios besser beurteilen können, wurde die Wahl des Vorzugsszenarios auch in Abhängigkeit der räumlichen Verteilung der Teilnehmenden sowie des Mobilitätstypen betrachtet.

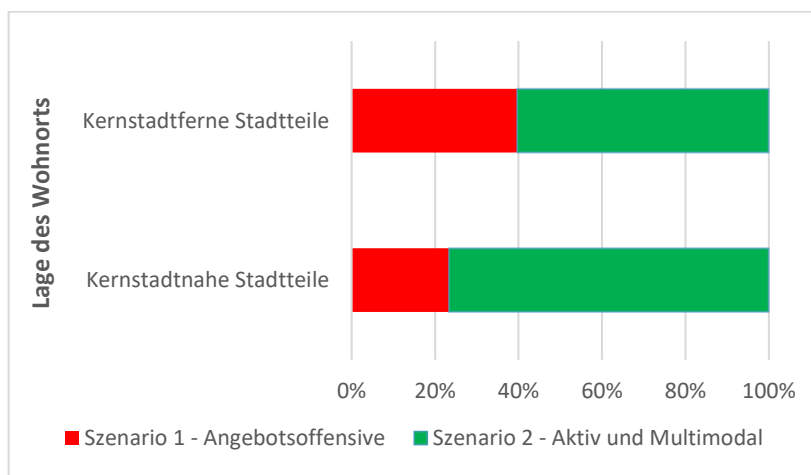
Grafik 4 verdeutlicht hierbei den Zusammenhang zwischen dem Mobilitätstyp sowie der Wahl des Vorzugsszenarios. Es wird deutlich, dass hier ein starker Zusammenhang zwischen der Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels sowie Wahl des Vorzugsszenarios vorliegt. Teilnehmende, die sich als „Fahrrad-orientiert“ beschreiben, haben mit 77% am häufigsten für das Szenario 2, welches den Ausbau der Fahrradinfrastruktur am meisten fördert, abgestimmt. Demgegenüber bevorzugen Menschen, die sich als Pkw- und ÖPNV-orientiert definieren würden, das Szenario 1 deutlich. Die Tatsache, dass die Anzahl der „Fahrrad-orientierten“ Teilnehmenden in der Online-Befragung deutlich überrepräsentiert ist, muss auch bei der Bewertung der Abstimmung bezüglich des Vorzugsszenarios berücksichtigt werden.

Zudem lässt die Auswertung der Online-Befragung auch wichtige Rückschlüsse bezüglich der „Pkw-orientierten“ Teilnehmenden zu. Da diese vorrangig für das Szenario 1, welches den Schwerpunkt im massiven Ausbau des ÖPNVs hat, abstimmten, könnten diese im Zuge der Mobilitätswende womöglich eher auf den ÖPNV als auf das Rad umsteigen.



Grafik 4: Wahl des Vorzugsszenarios in Abhängigkeit des Mobilitätstyps, Werte sind gerundet, n = 910

Weiterhin wurde geprüft, wie sich die Wohnortlage innerhalb von Mannheim auf das Abstimmungsverhalten bezüglich des präferierten Vorzugsszenarios auswirkt. Grafik 7 zeigt hierbei deutlich, dass das Szenario 2 bei den Teilnehmenden, die in kernstadtfernen Stadtteilen wohnen, mit knapp 20% deutlich an Zustimmung verliert, jedoch in Summe auch in den kernstadtfernen Stadtteilen das bevorzugte Szenario ist. Es lässt sich hieraus ableiten, dass sich die Bürgerinnen und Bürger auch in den peripher gelegenen Stadtteilen eine aktive Mobilität wünschen und dafür bessere Rahmenbedingungen benötigen. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass mit zunehmender Entfernung zum Stadtzentrum der ÖPNV eine immer wichtigere Rolle spielt.



Grafik 5: Wahl des Vorzugsszenarios in Abhängigkeit der Wohnlage, Werte sind gerundet, n = 910

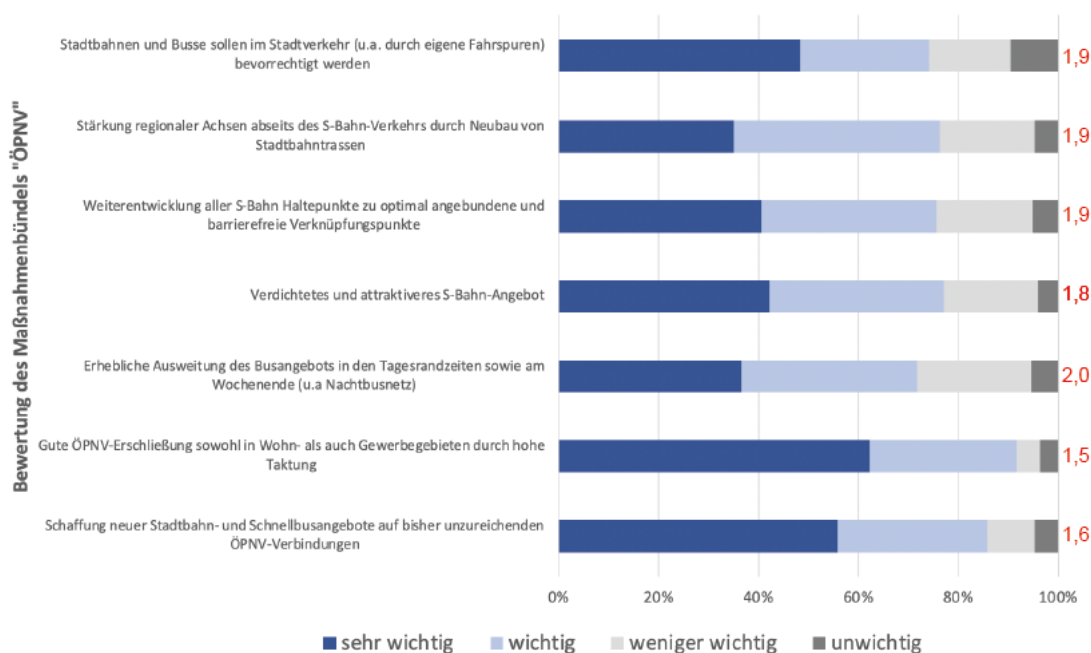
4. Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 1 „Angebotsoffensive“

Nachdem die Teilnehmenden ein Vorzugsszenario bestimmen konnten, wurde die Akzeptanz der im jeweiligen Szenario verorteten Maßnahmenbündel abgefragt. Im folgenden Verlauf soll in diesem Kapitel auf die Bewertung der Maßnahmenbündel des Szenarios 1 „Angebotsoffensive“ eingegangen werden, während im nächsten Kapitel die Bewertung der Maßnahmenbündel des Szenarios 2 „Aktiv und Multimodal“ dargestellt wird.

Bei der Bewertung der Maßnahmenbündel sind in den jeweiligen Grafiken die Verteilung der Antworten („sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“, „unwichtig“) in den Diagrammbalken dargestellt. Zudem wurde ein Mittelwert gebildet, der in „rot“ dargestellt wurde und jeweils die durchschnittliche Bewertung (1 – „sehr wichtig“ bis 4 – „weniger wichtig“) darstellt.

4.1 Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“

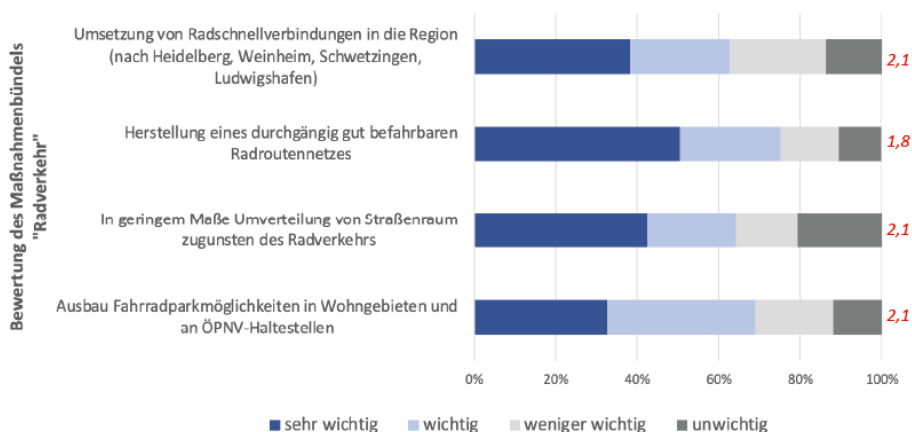
In diesem Szenario liegt der inhaltliche Schwerpunkt auf der Förderung des ÖPNVs. Die umfangreichen Maßnahmen zum massiven Ausbau des ÖPNVs wurden als überwiegend wichtig bis sehr wichtig eingeschätzt und bewertet. Besonders hervorzuheben wären hierbei der Wunsch nach der Schaffung neuer Stadt- und Schnellbusangebote sowie einer guten ÖPNV-Erschließung in allen Wohngebieten sowie Gewerbegebieten.



Grafik 6: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“

4.2 Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“

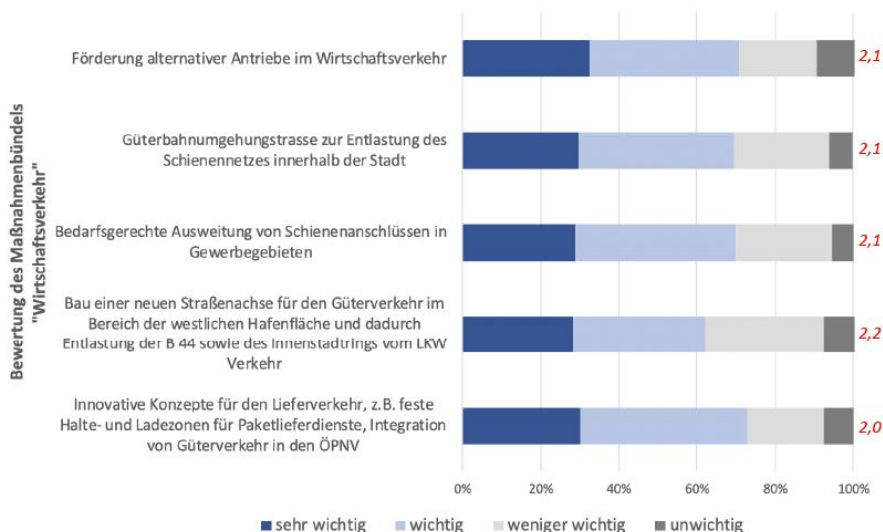
Auch wenn das Szenario „Angebotsoffensive“ vor allem den Schwerpunkt auf der Förderung des ÖPNVs hat, sind ehrgeizige Maßnahmenbündel zur Stärkung des Radverkehrs vorgesehen. Diese wurden im Mittel auch alle als „wichtig“ eingeschätzt, wobei die Maßnahme bezüglich der Herstellung eines durchgängigen, gut befahrbaren Radroutennetzes als besonders wichtig bewertet wurde.



Grafik 7: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“

4.3 Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“

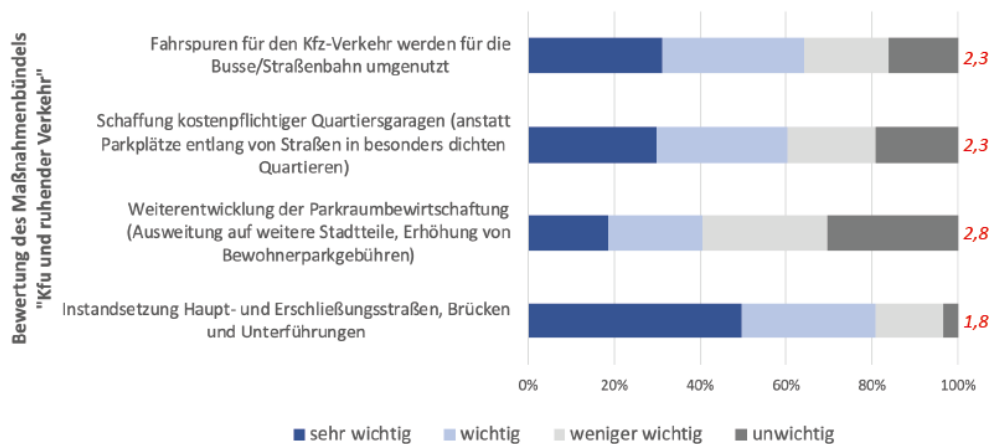
Weiterhin sind in diesem Szenario eine Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigeren und ressourceneffizienteren Wirtschaftsverkehrs vorgesehen. Unter anderem wurden Maßnahmen entwickelt, die alternative Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ermöglichen oder durch lokale Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau einer neuen Straßenachse innerstädtische Gebiete vom Güterverkehr entlasten. Auch diese Maßnahmen wurden im Mittel mit „wichtig“ bewertet.



Grafik 8: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“

4.4 Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“

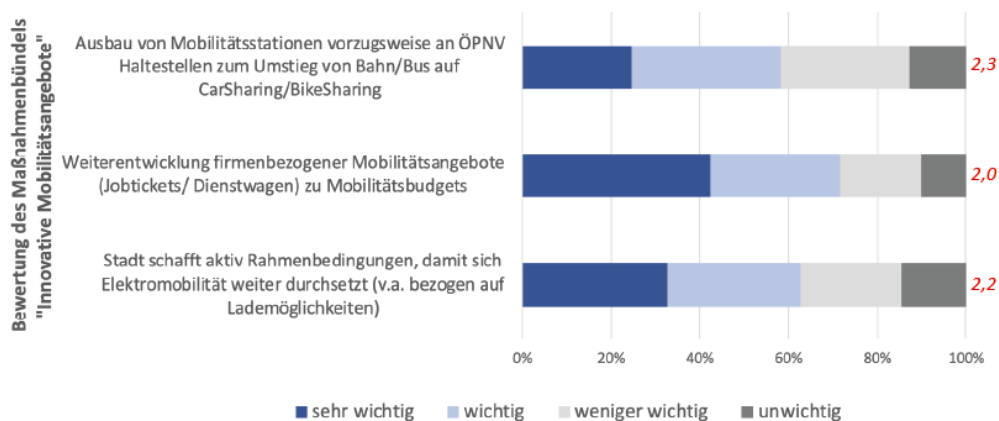
Um den Kfz-Verkehr innerhalb der Stadt Mannheim zu verringern, wurden nicht nur „angebotsfördernde“ Maßnahmen entwickelt, sondern es soll auch die Nutzung des privaten Pkw unattraktiver gemacht werden. Hierzu spielen vor allem die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sowie die Entlastung des Straßenraums durch ruhenden bzw. fließenden Kfz-Verkehr eine entscheidende Rolle. Da diese Maßnahmen jedoch in Teilen als Push-Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr gesehen werden können, wurden diese Maßnahmen tendenziell eher schlechter bewertet. Einzig die Maßnahme bezüglich der Instandsetzung der bestehenden (Straßen-)Infrastruktur wurde deutlich besser bewertet.



Grafik 9: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“

4.5 Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“

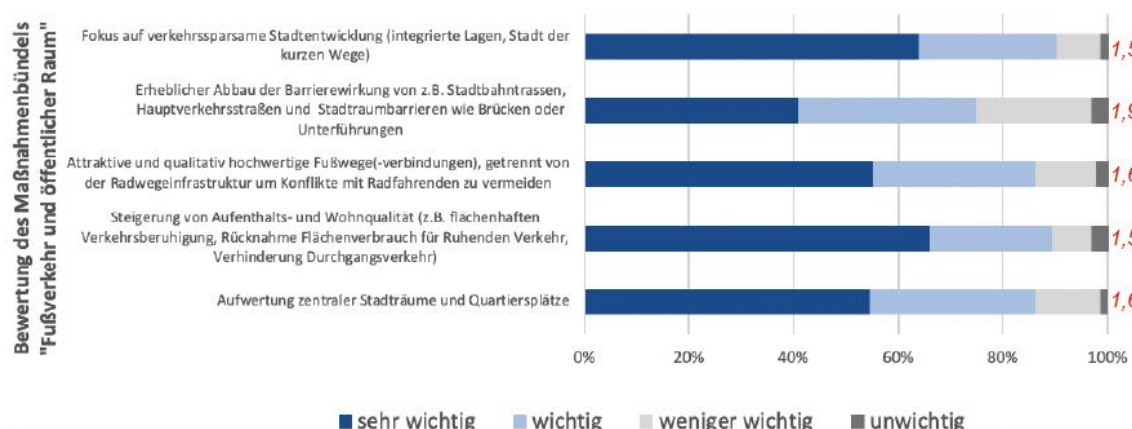
Innerhalb des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“ wurde die Maßnahme zur Weiterentwicklung firmenbezogener Mobilitätsangebote (Jobtickets/Dienstwagen) zu Mobilitätsbudgets mit Buchungsoptionen auf alle Mobilitätsdienstleister (ÖPNV, CarSharing, BikeSharing etc.) sehr begrüßt. Auch die weiteren Maßnahmen wurden im Mittel als „wichtig“ bewertet.



Grafik 10: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“

4.6 Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“

Die Maßnahmen, die eine Verbesserung des öffentlichen Raums sowie der Fußverkehrsinfrastruktur vorsehen, wurden alle als sehr wichtig bis wichtig bewertet und sind somit im Mittel die am besten bewerteten Maßnahmen des Szenarios 1, was einen dringlichen Handlungsbedarf in diesen Feldern unterstreicht. Eine Aufwertung von zentralen Stadträumen sowie eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität wird ebenso wie der Fokus auf eine verkehrssparsame Stadtentwicklung als entscheidend eingeschätzt. Es lässt sich daraus ableiten, dass die Nahmobilität und die Potentiale der Verkehrsvermeidung auch in der Ausarbeitung der konkreten Handlungsmaßnahmen eine wichtige Rolle spielen müssen.



Grafik 11: Szenario 1 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“

4.7 Fazit zur Bewertung aller Maßnahmenbündel des Szenarios

Das Szenario 1 „Angebotsoffensive“ mit dem Schwerpunkt eines massiven Ausbaus des ÖPNVs verdeutlicht, dass die Teilnehmenden, die sich für dieses Szenario entschieden haben, sich einen deutlichen Ausbau des ÖPNVs wünschen und hier vor allem die infrastrukturellen und angebotserweiternden Maßnahmen als besonders wichtig erachten. Zudem wurden die Maßnahmen rund um die Aufwertung des öffentlichen Raums als sehr wichtig bis wichtig eingeschätzt und offenbaren einen dringenden Handlungsbedarf. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wurden in diesem Szenario minimal schlechter als die ÖPNV Maßnahmen bewertet. Dies liegt vor allem daran, dass die Teilnehmenden, die sich als „Fahrrad-orientiert“ sehen, sich nicht für dieses Szenario entschieden haben.

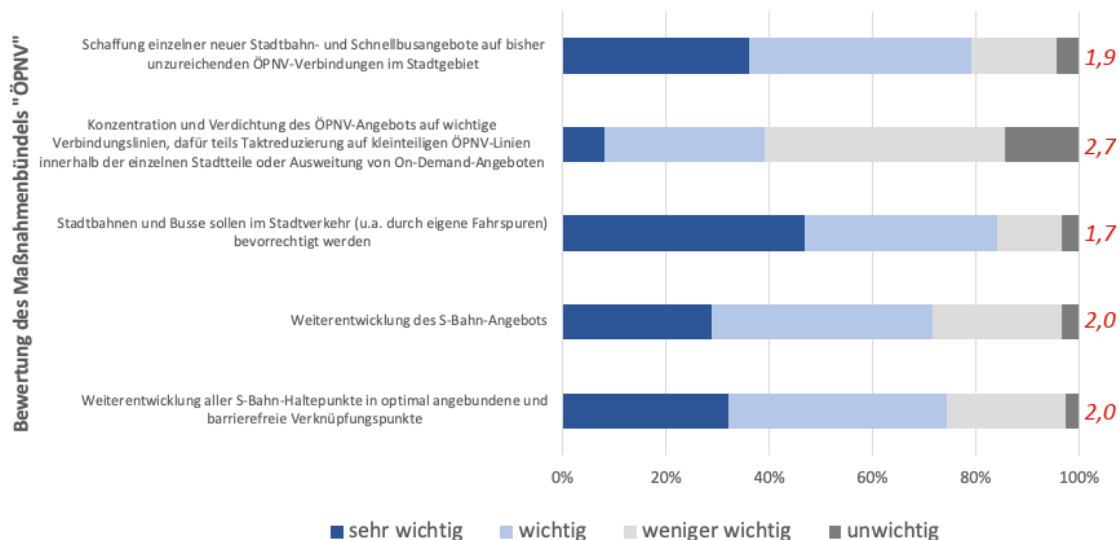
5. Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 2 „Aktiv und Multimodal“

Nachdem im vorangegangenen Kapitel die Bewertung der Maßnahmenbündel des Szenario 1 dargestellt wurden, soll nun auf die Bewertung der Maßnahmen von Kapitel 2 „Aktiv und Multimodal“ eingegangen werden.

Ebenso wie in Kapitel 4 sind in den jeweiligen Grafiken die Verteilung der Antworten („sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“, „unwichtig“) in den Diagrammbalken dargestellt. Zudem wurde ein Mittelwert gebildet, der in „rot“ dargestellt wurde und jeweils die durchschnittliche Bewertung (1 – „sehr wichtig“ bis 4 – „weniger wichtig“) darstellt.

5.1 Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“

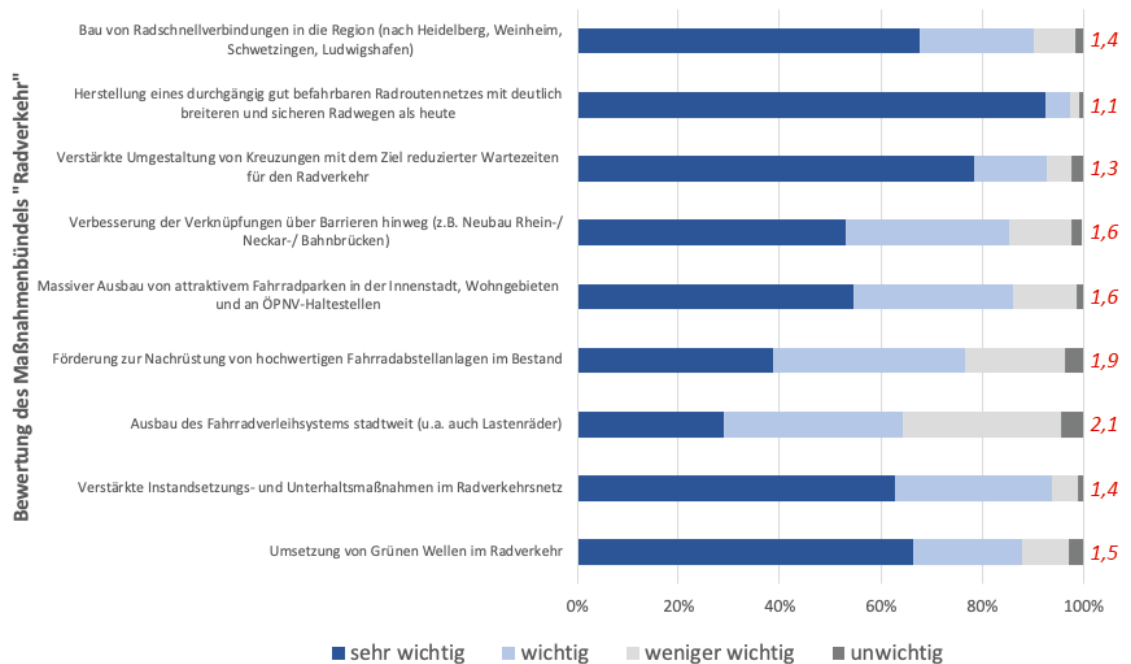
Generell wurden auch in diesem Szenario die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNVs positiv bewertet und als wichtig eingeschätzt. Lediglich die Maßnahme „Konzentration und Verdichtung des ÖPNV-Angebots auf wichtige Verbindungslinien, dafür Teils Taktreduzierung auf kleinteiligen ÖPNV-Linien innerhalb der einzelnen Stadtteile oder Ausweitung von On-Demand-Angeboten“ fällt ihr der Bewertung deutlich ab. Hierdurch wird klar, dass die Bürgerinnen und Bürger keine Verringerung des ÖPNV-Angebots in den kleinteiligen Stadtteilen wollen. Gleichzeitig sollte hier auch erwähnt sein, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner Mannheims bisher noch keine Erfahrung mit On-Demand-Angeboten haben, was gegebenenfalls auch eine Begründung der schlechten Bewertung sein kann.



Grafik 12: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „ÖPNV“

5.2 Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“

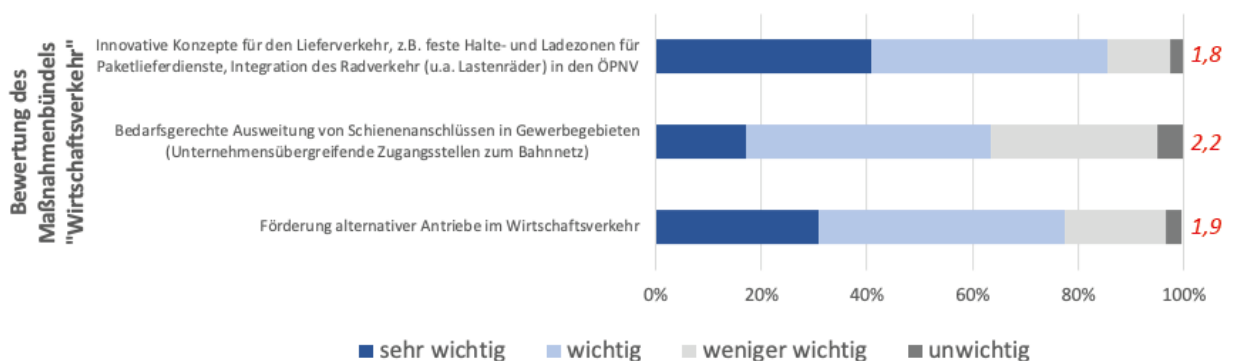
In diesem Szenario liegt der inhaltliche Schwerpunkt auf der Förderung des Radverkehrs. Alle Maßnahmenvorschläge wurden als sehr wichtig bis wichtig bewertet, was den erheblichen Bedarf an Fahrradinfrastruktur sowie das mögliche Potential des Radverkehrs unterstreicht. Leicht abgefallen hinsichtlich der Bewertung sind einzig die Maßnahmen zum Ausbau des Fahrradverleihsystems sowie zur Nachrüstung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen im Bestand.



Grafik 13: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Radverkehr“

5.3 Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“

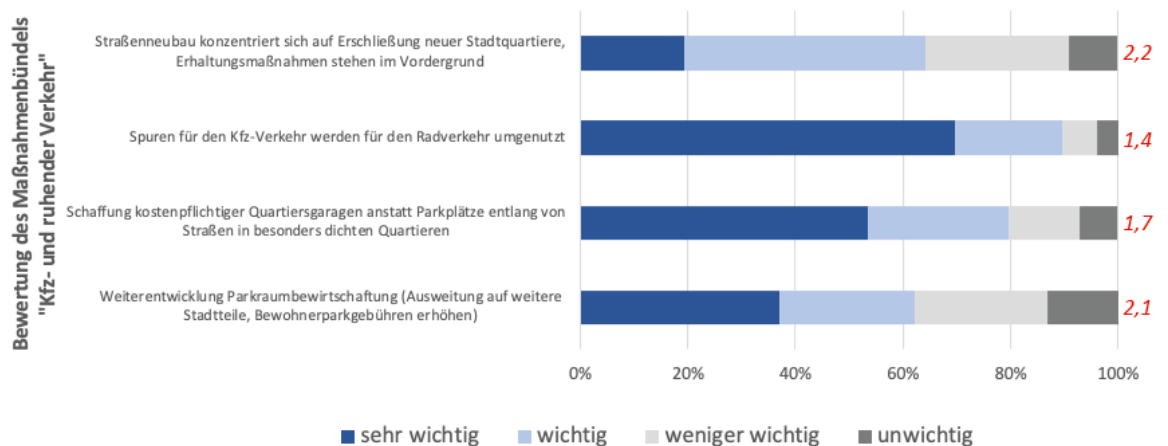
Immer noch als „wichtig“, jedoch nicht mehr ganz so gut bewertet wurden die Maßnahmen zum Wirtschaftsverkehr. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen wurden ähnlich wie in Kapitel 4.3 bewertet.



Grafik 14: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Wirtschaftsverkehr“

5.4 Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“

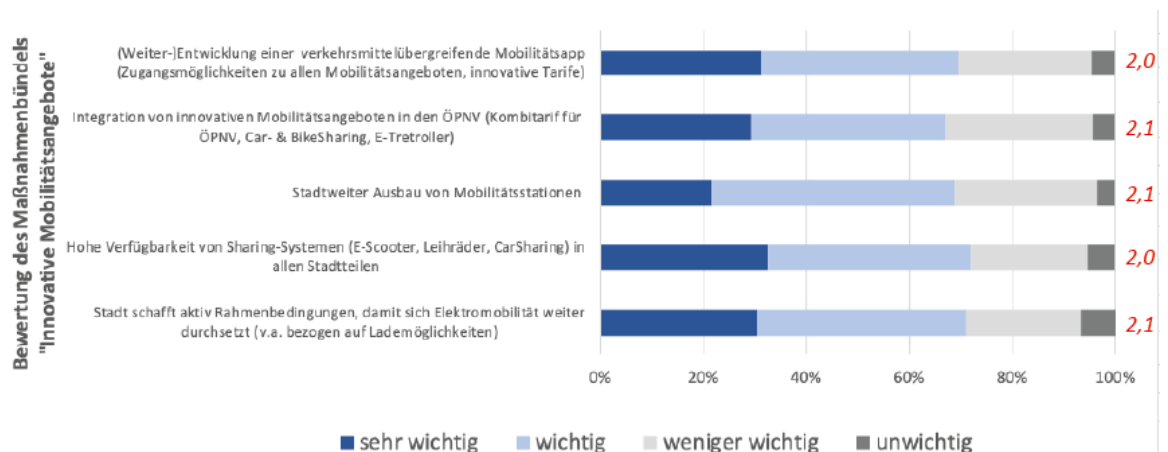
Im Gegensatz zu Szenario 1 wurden die restriktiven Push-Maßnahmen gegenüber dem Kfz- und ruhenden Verkehr deutlich wichtiger bewertet, was darauf zurückzuführen ist, dass sich nur wenige Menschen mit einem „Pkw-orientierten“ Mobilitätsverhalten für dieses Szenario entschieden haben.



Grafik 15: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Kfz- und ruhender Verkehr“

5.5 Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“

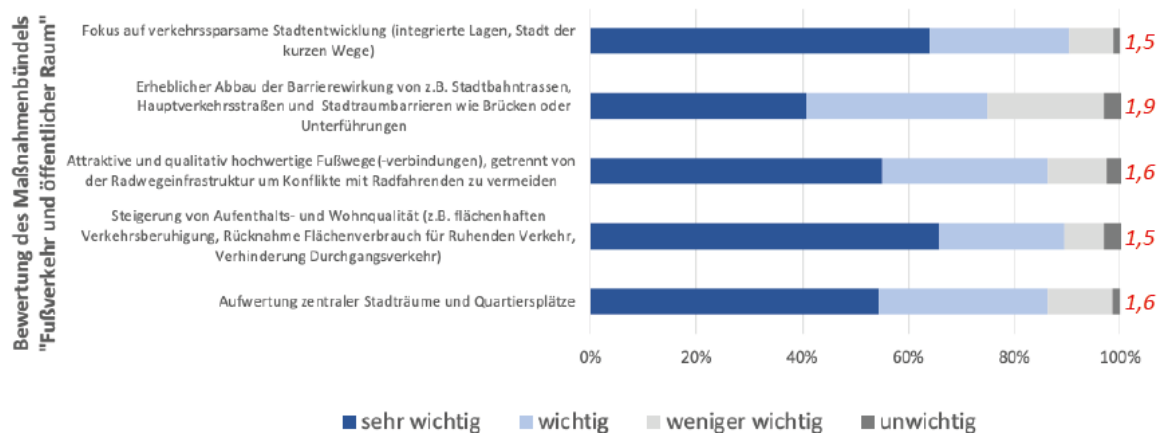
Die Maßnahmen rund um das Handlungsfeld „Innovative Mobilitätsangebote“ wurden im Mittel alle als „wichtig“ eingeschätzt und die Bewertungen decken sich weitestgehend mit der Bewertung aus Szenario 1 in Kapitel 4.5.



Grafik 16: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Innovative Mobilitätsangebote“

5.6 Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“

Ähnlich wie bei der Bewertung des Szenario 1 wurden auch hier die Maßnahmen bezüglich der Förderung der Nahmobilität und zur Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität des öffentlichen Raums als „sehr wichtig“ bis „wichtig“ bewertet. Die sehr positive Bewertung der Maßnahme „Attraktive und qualitativ hochwertige Fußwege(-verbindungen), getrennt von der Radwegeinfrastruktur um Konflikte mit Radfahrenden zu vermeiden“ verdeutlicht zudem, dass bei einer Zunahme des Radverkehrsaufkommens möglichst Mischverkehre zwischen Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern vermieden werden sollte.



Grafik 17: Szenario 2 - Bewertung des Maßnahmenbündels „Fußverkehr und öffentlicher Raum“

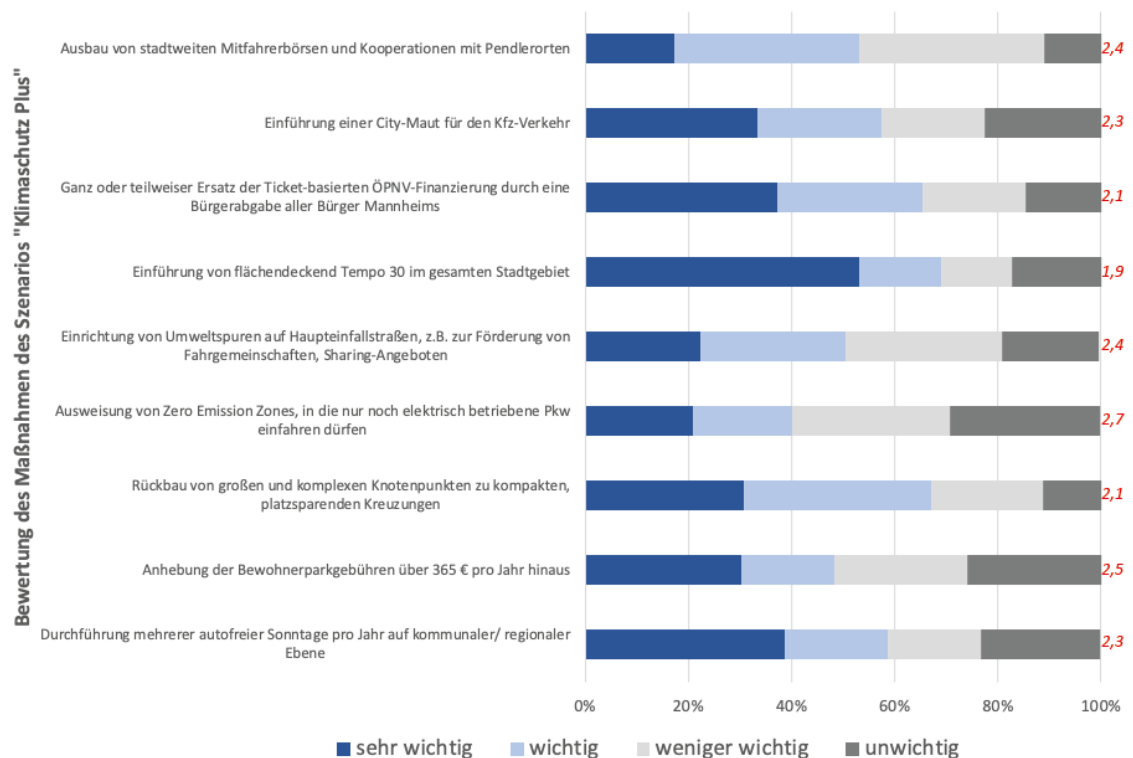
5.7 Fazit zur Bewertung aller Maßnahmenbündel des Szenarios

Die Auswertung der Maßnahmenbündel des Szenario 2 „Aktiv und Multimodal“ verdeutlicht, dass vor allem die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sowie zum massiven Ausbau der Radinfrastruktur sehr vielen Teilnehmenden, die sich für dieses Szenario entschieden haben, begrüßt werden. Diese verdeutlicht auch den dringenden Handlungsbedarf in diesem Handlungsfeld. Weiterhin wurden auch Maßnahmen zur Förderung des ÖPNVs, Reduzierung des Kfz-Verkehrs sowie Verbesserung der Nahmobilität und des öffentlichen Raums als sehr wichtig angesehen. Wie bereits in Kapitel 3 erörtert, müssen natürlich auch die Bewertungen der Maßnahmen im Kontext der Teilnehmenden, die sich für dieses Szenario entschieden haben, betrachtet werden.

6. Bewertung der Maßnahmenbündel von Szenario 3 „Klimaschutz Plus“

Nachdem die Teilnehmenden die Maßnahmen ihres persönlichen Vorzugsszenarios bewertet haben, wurde im Anschluss daran das Szenario 3 „Klimaschutz Plus“ vorgestellt. Hier wurde dargelegt, dass möglicherweise die angestrebten Klimaschutzziele der Stadt Mannheim sowie die des Bundes und des Landes Baden-Württemberg weder mit Szenario 1 noch mit Szenario 2 erreicht werden können. Hierzu wurde das Szenario 3 entwickelt, das weitergehende, restriktivere sowie teilweise aktuell noch nicht rechtlich Umsetzbare Maßnahmenideen enthält. Ziel war es auch, die Akzeptanz für solche Maßnahmen innerhalb des Beteiligungsprozesses abzufragen, um erste Rückmeldungen zu erhalten, in wieweit die Maßnahmen von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden.

Die Auswertung der Befragung ist nach denselben Kriterien wie für die beiden vorherigen Szenarien erfolgt. Es wird deutlich, dass die Bewertungen der Maßnahmen im Mittel schlechter bewertet wurden, als die in den Szenarien angeführten Maßnahmen. So gibt es einige Maßnahmen, die durchschnittlich mit „wichtig“ bis „weniger wichtig“ bewertet wurden. Hierbei handelt es sich u.a. um eine deutliche Anhebung der Bewohnerparkgebühren, die Beschränkung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren sowie die Einführung von Sharing-Lanes bzw. Umweltpuren. Obwohl einige Maßnahmen nicht als sonderlich wichtig bewertet wurden, treffen viele Maßnahmen auf eine breite Zustimmung. So wurden die Maßnahmen zur Einführung von stadtweitem Tempo 30, einem ganzen oder teilweisen Ersatz der Ticket-basierten ÖPNV Finanzierung durch eine Bürgerabgabe sowie der Rückbau von großen Knotenpunkten alle im Mittel als „wichtig“ bewertet.



Grafik 18: Szenario 3 - Bewertung des aller Maßnahmenvorschläge

Abgesehen von der Bewertung der Maßnahmenbündel des Szenarios 3 hatten die Bürgerinnen und Bürger noch die Möglichkeit, eigene Maßnahmen anzubringen, die sie gerne im Masterplan Mobilität 2035 verortet sehen würden. Von den 910 Teilnehmenden haben ca. 300 Menschen diese Kommentarfunktion genutzt und ihre eigenen Vorschläge eingebracht. Zum überwiegenden Großteil handelte es hierbei um konstruktive sowie sinnvolle Maßnahmen, die im weiteren Verlauf des Masterplans Mobilität von dem Gutachterteam geprüft wurden. Viele dieser eingebrachten Maßnahmen decken sich auch mit Ideen und Konzepten, die bereits bestehen und verdeutlichen den Handlungsbedarf, den es in bestimmten Feldern der Mobilität in Mannheim aktuell noch gibt. Beispielhaft sollen an dieser Stelle einige Punkte erwähnt werden, die mehrfach genannt wurden:

- verstärkte „Kontrolle der umzusetzenden Maßnahmen und Ahndung der Verstöße“
- „Autofahrer in Ruhe lassen“
- Konzept der Superblocks berücksichtigen
- breitere Radwege und Abstellanlagen auch für Lastenräder planen
- „Rückbau von Kfz Prioritäten zu rad- und Fußgänger Mobilität z. B. An Ampel und kreuzungsanlagen. Rückbau von Kfz Parkplätze. Mehr Raum für Kinder.“
- „Mehr komplett autofreie Zonen (wie auf den Planken) in allen Stadtteilen“
- günstigerer/ kostenfreier ÖPNV

7. Zusammenfassung

Die 2. Online-Befragung mit dem Schwerpunkt der Szenarien- und Maßnahmenbewertung wurde in Gänze mit über 900 Teilnehmenden sehr gut angenommen. Obwohl die Stichprobe der Online-Befragung weder aus sozio-demographischen Gesichtspunkten noch bezüglich des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger Mannheims repräsentativ ist, lassen sich hieraus einige wichtige Punkte ableiten.

In Summe befürworten die Mehrzahl der Teilnehmenden sowohl Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als auch Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs. Da der ÖPNV in vielen Teilen von Mannheim bereits gut ausgebaut ist und über ein relativ dichtes Netz an Stadtbahnen mit weitestgehend separater Infrastruktur verfügt, sehen die Teilnehmenden primär beim Ausbau der Radinfrastruktur die dringenden Bedarfe. Nichtsdestotrotz wurden auch die Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs als „sehr wichtig“ bis „wichtig“ bewertet, vor allem von Menschen, die sich heute noch primär mit dem privaten Pkw fortbewegen. Für diese Personengruppe sowie für Bürger, deren Wohnort außerhalb der Kernstadt liegt, stellt der ÖPNV eine wichtige Säule zur Erreichung der Mobilitätswende und der damit verbundenen Erreichung der Klimaziele dar. Eine wichtige Rolle spielt für die Teilnehmenden weiterhin auch die Förderung der Nahmobilität und die Aufwertung des öffentlichen Raums.

Zusammenfassend ergeben sich unter Berücksichtigung der Stichprobe folgende wichtige Erkenntnisse aus der 2. Online-Beteiligung:

- ⇒ Das **Szenario 2 „Aktiv und Multimodal“** erfährt in Summe unter allen Teilnehmern die höchste Zustimmung. Dabei ist die Zusammensetzung der Teilnehmenden zu berücksichtigen, bei der sich überdurchschnittlich viele als „fahrradorientiert“ eingeschätzt haben.
- ⇒ In allen Szenarien wurden Maßnahmen zur **Förderung der Nahmobilität** sowie zur **Aufwertung des öffentlichen Raums** sowie der Wohnqualität als sehr wichtig bewertet.
- ⇒ **Restriktive Maßnahmen gegenüber des fließenden sowie des ruhenden Kfz-Verkehrs** werden auf der einen Seite von Pkw-Besitzern als weniger wichtig bewertet, gleichzeitig werden diese Maßnahmen von Menschen, die nicht im Besitz eines privaten Pkws sind, umso deutlicher gefordert.
- ⇒ Die **Akzeptanz für restriktive Push-Maßnahmen** sowie Maßnahmen, die aktuell noch nicht rechtlich umsetzbar, ist deutlich geringer als für angebotsschaffende Maßnahmen. Sie werden jedoch trotzdem von weiten Teilen der Teilnehmenden getragen.