STADTMANNHEIM²

MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

Masterplan Mobilität 2035
Ergebnisse der 3.Online-Befragung

VCDB orangeedge proloco

Impressum

Titel: Masterplan Mobilität Mannheim 2035
Ergebnisse der 3. 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:
proloco Stadt und Region/ Planung und Entwicklung
Burgstraße 22-23, 37073 Göttingen
Tel.: (0551) 54 809 22, E-Mail: kontakt@proloco-bremen.de

Bearbeitungsstand: 04. September 2023

Status: Entwurf Abschlussbericht

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm

proloco
Stadt und Region/ Planung und Entwicklung

Dr.-Ing. Michael Glatthaar

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Grundlagen 4

1.1 Einordnung 4
1.2 Zielgruppe 4
1.3 Erhebungsmethodik und Werbung 4
1.4 Fragebogen-Aufbau 4
1.5 Datenverifizierung und -validierung 5

2. Stichprobenbeschreibung 6

2.1 Sozio-demografische Merkmale 6
2.2 Mobilitätstyp 8

3. Bewertung der Maßnahmenbündel 9

3.1 Maßnahmenbündel „Radverkehr“ 9
3.2 Maßnahmenbündel „Fußverkehr und öffentlicher Raum“ 11
3.3 Maßnahmenbündel „ÖPNV“ 13
3.4 Maßnahmenbündel „Kfz- und ruhender Verkehr“ 16
3.5 Maßnahmenbündel „Wirtschaftsverkehr“ 19
3.6 Maßnahmenbündel „Innovative Mobilitätsangebote“ 20
3.7 Einschätzung zu Veränderungen 21

4. Zusammenfassung 23

Anhang: Fragebogen der 3. Online-Befragung 24

Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter 6
Grafik 2: Stichprobenverteilung nach Geschlecht 7
Grafik 3: Stichprobenverteilung nach Wohnort 7
Grafik 4: Stichprobenverteilung nach Berufstätigkeit 8
Grafik 5: Stichprobenverteilung nach Mobilitätstyp 8
Grafik 6: Bewertung der Radverkehrs-Maßnahmenbündel 10
Grafik 7: Volltextantworten zum Radverkehr 11
Grafik 8: Bewertung der Fußverkehrs-Maßnahmenbündel 12
Grafik 9: Volltextantworten zum Fußverkehr 13
Grafik 10: Bewertung der ÖPNV-Maßnahmenbündel 15
Grafik 11: Volltextantworten zum ÖPNV 16
Grafik 12: Bewertung der Kfz-Verkehrs-Maßnahmenbündel 17
Grafik 13: Volltextantworten zum Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr 18
Grafik 14: Bewertung der Wirtschaftsverkehrs-Maßnahmenbündel 19
Grafik 15: Volltextantworten zum Wirtschaftsverkehr 20
Grafik 16: Bewertung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmenbündel 20
Grafik 17: Volltextantworten zu innovativen Verkehrsangeboten 21
Grafik 18: Einschätzungen zu Veränderungen 22

1. Einführung und Grundlagen

Im Folgenden werden Ergebungsmethodik, Zielgruppen und weitere Grundlagen der 3. Online-Befragung vorgestellt. Die nachfolgenden Ergebnisse geben einen Überblick über die Rückmeldungen. Die Interpretation der Ergebnisse erfolgt gemeinsam mit den parallel laufenden Beteiligungsmöglichkeiten der fünf Stadtteilforen und ist nicht Teil dieses Berichts.

1.1 Einordnung

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 für die Stadt Mannheim wurde zur Bewertung von Maßnahmenbündeln eine 3. Online-Befragung durchgeführt. Die Befragung richtet sich an Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mannheim. Die Maßnahmenbündel, die zur Diskussion gestellt wurden, sind zuvor in zweit Sitzungen des Runden Tisches MM 2035 diskutiert und vereinbart worden. Zusätzlich fanden während der Laufzeit der Befragung fünf teilräumliche Veranstaltungen in Mannheim statt (Stadtteilforen, https://mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan).

In diesem Bericht werden ausschließlich die Ergebnisse der Online-Befragung dargestellt. Die zusammengefasste Darstellung der verschiedenen Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen des Masterplans Mobilität fließt in den Ergebnisbericht ein.

1.2 Zielgruppe

Die Online-Befragung wurde als standardisierte Befragung im Zeitraum vom 07. Juli bis 06. August 2023 durchgeführt. Die Befragung richtet sich überwiegend an Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Mannheim, es konnten jedoch auch Menschen mit einem Wohnort außerhalb von Mannheim teilnehmen.

1.3 Erhebungsmethodik und Werbung

Die Befragung wurde als Online-Befragung über das Beteiligungsportal der Stadt Mannheim durchgeführt. Werbung für die Teilnahme wurde über Presse, social Media, Plakate und Flyer sowie auf den fünf Stadtteilforen gemacht.

1.4 Fragebogen-Aufbau

Der Fragebogen unterteilt sich in drei Bereiche. Im Hauptteil der Online-Befragung wurden die Maßnahmenbündel in den Themen „Radverkehr“, „Fußverkehr/ Öffentlicher Raum“, „ÖPNV“, „Fließender Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr“, „Wirtschaftsverkehr und Stadtlogistik“ und „Innovative Mobilität/ Mobilitätsmanagement“ zur Auswahl gestellt. Die bis zu 12 Hauptmaßnahmen

konnten in einer vierstufigen Skala von „geringer“ bis „hoher“ Bedeutung bewertet werden. Zusätzlich gab es je Themenfeld ein Freitextfeld, in das Bemerkungen und weitere Anregungen eingetragen werden konnten.

Im zweiten Teil der Befragung wurden Einschätzungen zu deutlichen Veränderungen bei Mobilität und Stadtraum erfragt, die mit „stimme voll und ganz zu“ bis „stimme nicht zu“ auch in einer Skala mit vier Feldern angegeben werden konnten. Abschließend konnte über ein Freitextfeld angegeben werden, welche Maßnahmenbündel über alle Themenfelder als die „Wichtigsten“ eingeschätzt wurden.

Die sozio-demografischen Daten der Teilnehmenden wurden am Ende des Fragebogens erfragt und von allen Teilnehmenden freiwillig angegeben.

1.5 Datenverifizierung und -validierung

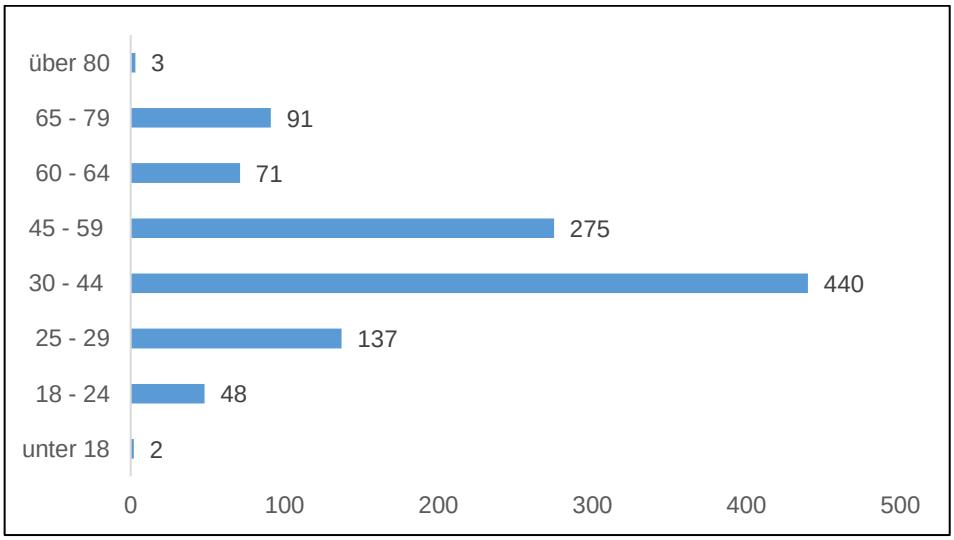
Insgesamt haben im Zeitraum von vier Wochen (vom 7. Juli bis 6. August 2023) 1.081 Personen an der Befragung teilgenommen. Damit konnte die sehr gute Rücklaufquote der 2. Online-Befragung mit über 900 Personen erneut gesteigert werden.
Teilweise gab es Eintragungen mit der gleichen IP-Adresse. Um sicherzustellen, dass hier nicht dieselbe Person mehrfach an der Umfrage teilgenommen hat, wurden hier die sozio-demografischen Daten abgeglichen. Im Ergebnis zeigte sich, dass jeweils unterschiedliche Personen die Befragung ausgefüllt haben (bspw. mehrere Personen eines Haushalts). In der Summe wurden nur 2 Datensätze nicht berücksichtigt, da die Eintragung jeweils abgebrochen wurde.

2. Stichprobenbeschreibung

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

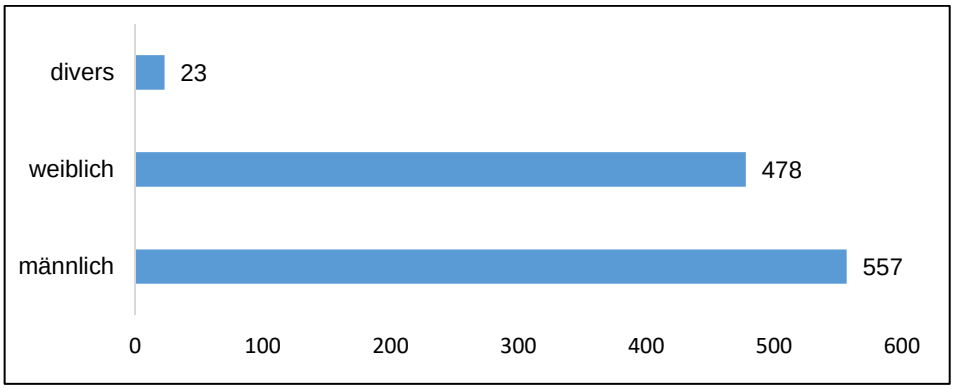
2.1 Sozio-demografische Merkmale

Mit einer Stichprobengröße von 1081 Personen entspricht dies 0,4 % der Mannheimer Bevölkerung. Die Altersgruppe der 30 – 44-jährigen war bei der Umfrage am stärksten vertreten. Ihre Teilnahme entspricht mit 440 Abstimmungen einen Anteil von 41 % der gesamten Teilnahme. Die Altersgruppe der 25 – 29-jährigen hat insgesamt 137-mal teilgenommen, was einen Anteil von 13 % ausmacht. Bei einer Bereinigung lässt sich jedoch feststellen, dass bezogen auf jeden Jahrgang in den beiden Altersgruppen ähnlich viele Personen an der Umfrage teilgenommen haben. Es haben von den 25 -29-jährigen pro Jahrgang im Mittel 27 und von den 30 – 44-jährigen pro Jahrgang im Mittel 29 Personen an der Umfrage teilgenommen. Die wenigsten Rückmeldungen gab es in den Altersgruppen der unter 18-jährigen und der über 80-jährigen (vgl. Grafik 1).



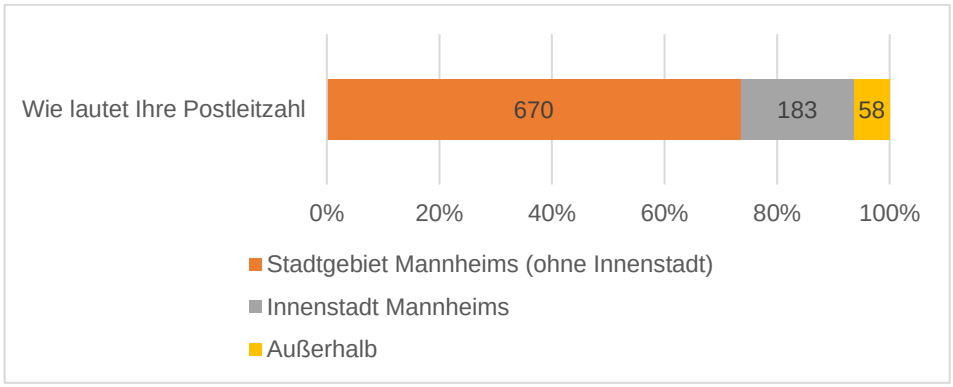
Grafik 1: Stichprobenverteilung nach Alter

Von allen Personen, die teilgenommen haben, identifizieren sich 557 als männlich, 478 als weiblich und 23 als divers (vgl. Grafik 2).



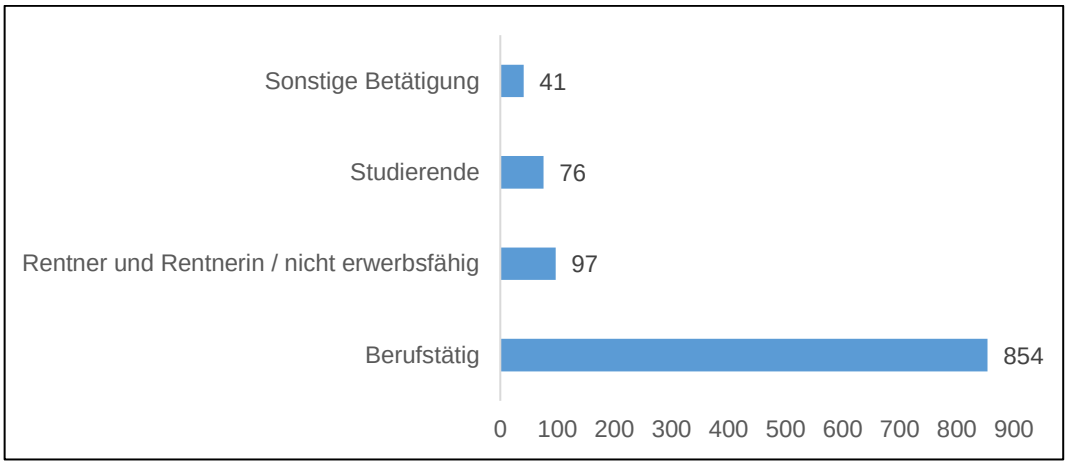
Grafik 2: Stichprobenverteilung nach Geschlecht

Der Großteil der Befragten (knapp 95 %) stammt aus Mannheim, davon kommen ca. 20 % aus der Innenstadt und über 70 % aus den anderen Stadtteilen (vgl. Grafik 3). Zu der Innenstadt von Mannheim zählen die Postleitzahlen 68159, 68161 und 68165.



Grafik 3: Stichprobenverteilung nach Wohnort

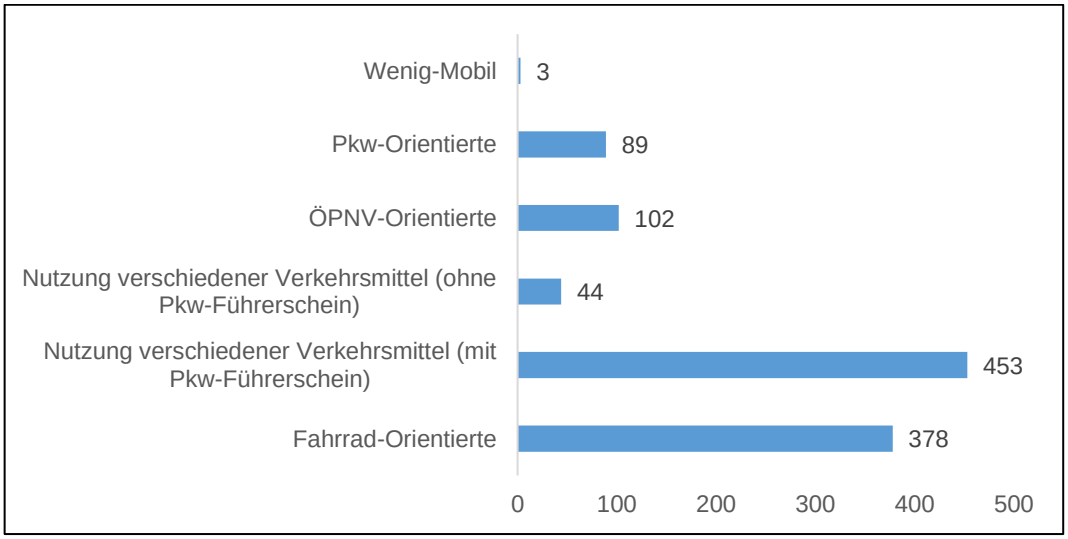
Mit ca. 80 % machen die Berufstätigen mit Abstand den größten Anteil der Befragten aus. Ca. 9 % gaben an, Rentnerinnen und Rentner bzw. nicht erwerbsfähig zu sein. Ca. 7 % waren Studierende. Unter sonstige Betätigung sind Schülerinnen und Schüler, Auszubildende oder auch Selbstständige zusammengefasst, die nur vereinzelt genannt wurden (vgl. Grafik 4).



Grafik 4: Stichprobenverteilung nach Berufstätigkeit

2.2 Mobilitätstyp

Die Teilnehmenden wurden zu ihrem persönlichen Mobilitätstyp befragt, den sie anhand vorgegebener Kategorien einschätzen konnten. Die meisten Befragten haben sich den Mobilitätstypen *Fahrrad-Orientierten* (35 %) und *Nutzern von verschiedenen Verkehrsmitteln (mit Pkw-Führerschein)* (43 %) zugeordnet. Der Rest unterteilt sich in die anderen Kategorien (siehe Grafik 5), wobei davon die *ÖPNV-Orientierten* mit knapp 10 % den größten Anteil ausmachen (vgl. Grafik 5).



Grafik 5: Stichprobenverteilung nach Mobilitätstyp

3. Bewertung der Maßnahmenbündel

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit Maßnahmenbündel in sechs Verkehrskategorien zu bewerten. Zusätzlich wurden in einer siebten Kategorie Einschätzungen zu Veränderungen des eigenen Verkehrsverhaltens abgefragt.

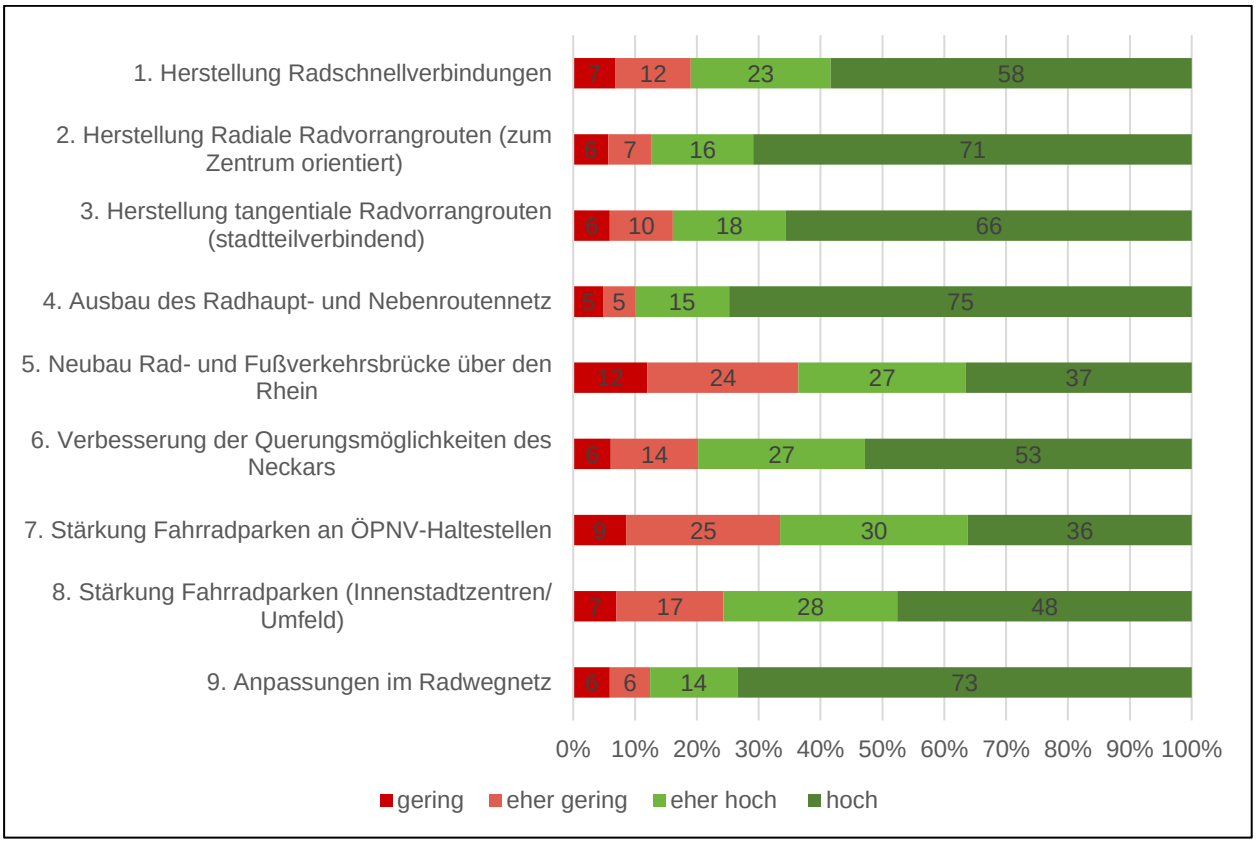
In jedem Fragenkomplex gab es die Möglichkeit in einem Freitextfeld weitere Hinweise einzutragen. Mehrheitlich sind hier konkrete Hinweise eingetragen worden, wie z.B. die Vermeidung von Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsarten (Kfz- und Radverkehr) oder Verbesserungen von Ampelschaltungen für Radfahrende. Um aussagekräftige Antworten treffen zu können wurden die Kommentare nach Schlagworten in Kategorien eingeordnet.
Insgesamt wurden die Möglichkeiten für Kommentare von zwischen 8 und 40 % der Teilnehmenden sehr rege genutzt. Die wenigsten Kommentare gab es zum Thema Wirtschaftsverkehr und Stadtlogistik, die Meisten zum Thema Radverkehr.

- 423 Kommentare Radverkehr
- 233 Kommentare Fußverkehr
- 204 Kommentare zum ÖPNV
- 268 Kommentare zum fließenden Kfz-Verkehr und ruhenden Verkehr
- 86 Kommentare zum Wirtschaftsverkehr und zur Stadtlogistik
- 115 Kommentare zur Mobilität und Mobilitätsmanagement

3.1 Maßnahmenbündel „Radverkehr“

In diesem Maßnahmenbündel liegt der Fokus auf der Förderung für den Ausbau des Radverkehrs. Bei allen Maßnahmenbündeln im Thema Radverkehr wurde die Bedeutung dieser mit mindestens 60 % als eher hoch und hoch beantwortet (vgl. Grafik 6). Die höchste Bedeutung wird dem *sukzessiven und durchgängigen Ausbau des Radhaupt- und Nebenroutennetzes (Nr. 4)* zugeschrieben. Ähnlich viel Zuspruch erhalten die Maßnahmenbündel zur *Herstellung tangentialer (stadtverbindender) Radvorrangrouten als hochwertige innerstädtische Verbindungen* (Nr. 3) und *weitere Anpassungen im Radwegenetz, z. B. Reduktion von Wartezeiten an Kreuzungen, Verbesserung Wahrnehmbarkeit der Radrouten* (Nr. 9).

Der *Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Rhein* (Nr. 5) erhält zusammen mit der Maßnahme *Stärkung des Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen (Nr. 7)* am wenigsten Zustimmung.

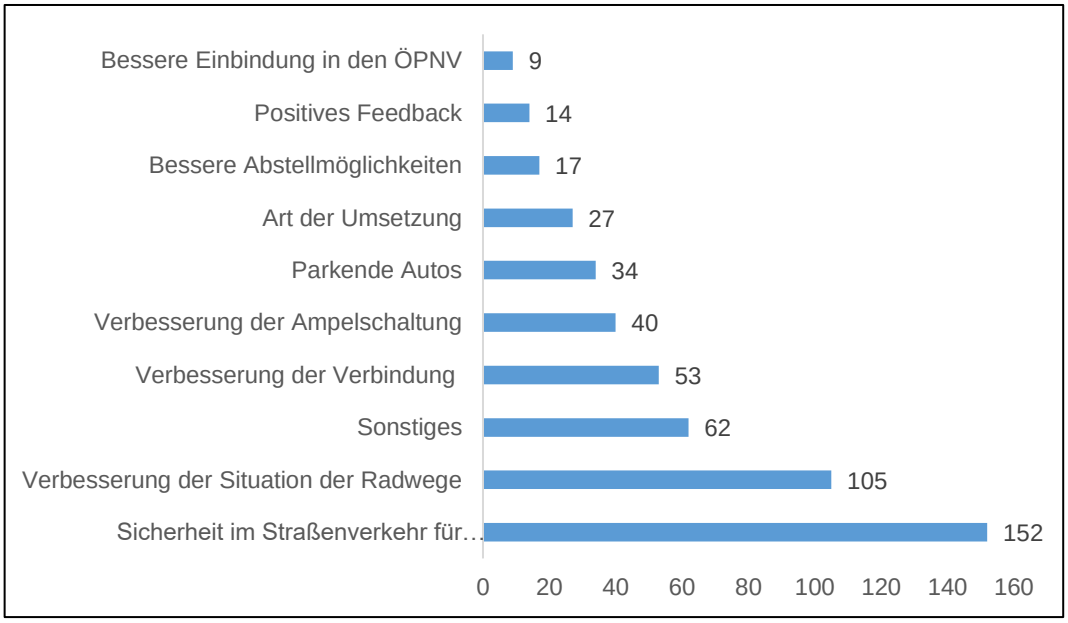


Grafik 6: Bewertung der Radverkehrs-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 423 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 7):

- **Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahrende** (30 % der Rückmeldungen): Umfasst z.B. getrennte Verkehrsführung, Einmündungen etc. Innerhalb der Kategorie wurde häufig auf die nicht genügend vorhandene Sicherheit für Kinder hingewiesen.
- **Verbesserung der Situation der Radwege** (20 %): Kritikpunkte waren häufig zu hohen Bordsteinen, Schlaglöcher oder Wurzeln.
- **Sonstiges** (12 %): Aussagen, die nicht den anderen Kategorien zugeordnet werden konnten, sind hier zusammengefasst. Häufig wurden hier Hinweise auf die Fahrradinfrastruktur anderer Länder (Niederlande oder Dänemark) als Vorbilder für eine bessere Planung benannt.
- **Verbesserung der Verbindung** (10 %): konkrete Vorschläge für neue Verbindungsrouten werden in dieser Kategorie zusammengefasst.
- **Verbesserung der Ampelschaltung** (Stichwort höhere Priorität gegenüber dem Kfz-Verkehr).
- **Parkende Autos**: Das Missachten von Halteverboten und das unsachgemäße Verwenden von Radwegen durch Autofahrende wird in dieser Kategorie zusammengefasst. Häufig wurde hier der Wunsch nach strengeren Kontrollen benannt.

- **Art der Umsetzung**: Die Kategorie fasst Aussagen zusammen, die auf eine schnellere und intensivere Umsetzung abzielen. Dabei wird dem Radverkehr bei Umsetzungsmaßnahmen eine höhere Priorität als dem Autoverkehr zugeordnet.
- **Bessere Abstellmöglichkeiten**: Aussagen zu einer besseren Infrastruktur zum Abstellen von Fahrrädern wie Radbügeln wurden hier zusammengefasst.
- **Positives Feedback**: Danksagung für die mögliche Teilnahme sowie Bestätigungen für bereits durchgeführte Maßnahmen werden in dieser Kategorie zusammengefasst.
- **Bessere Einbindung in den ÖPNV**: Die bessere Einbindung des Radverkehrs in den ÖPNV durch eine Verbesserung der Barrierefreiheit als auch durch mögliche Zeiten, in denen die Fahrradmitnahme kostenlos ist, finden sich in der Kategorie wieder.

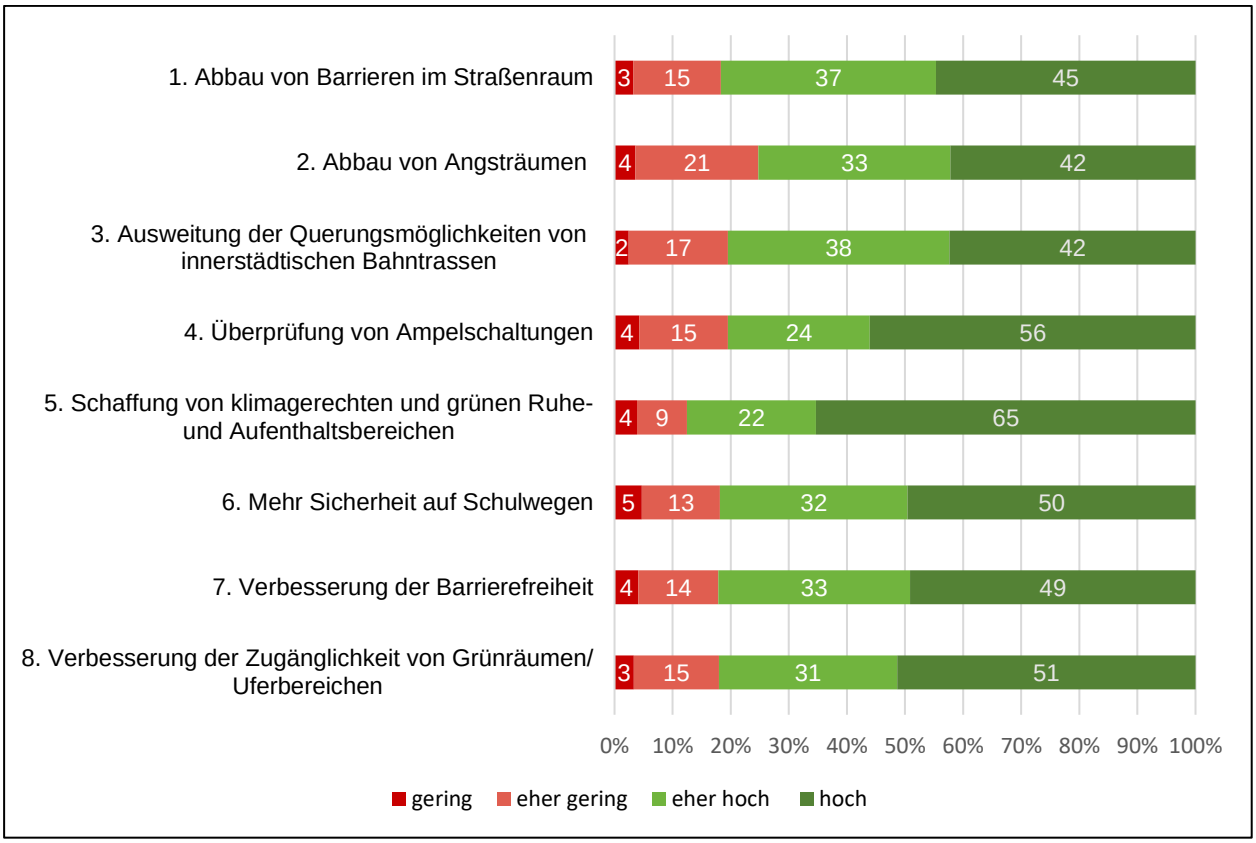


Grafik 7: Volltextantworten zum Radverkehr

3.2 Maßnahmenbündel „Fußverkehr und öffentlicher Raum“

Die Maßnahmen für eine Verbesserung des Fußverkehrs und des öffentlichen Raums werden zum größten Teil mit einer eher hohen und hohen Bedeutung bewertet (vgl. Grafik 8). Auffallend ist, dass die Bewertung über alle Maßnahmenbündel ziemlich ähnlich ist. Der *Abbau von Angsträumen durch gestalterische Aufwertungen von Unterführungen (Nr. 2)* erlangt die niedrigste Bestätigung. Dieses Ergebnis könnte durch die etwas höhere Anzahl an männlichen Teilnehmern der Umfrage entstanden sein, welche dieses Thema potentiell als weniger problematisch betrachten. Im Vergleich zum Gesamtverhältnis haben jedoch nicht überdurchschnittlich viele Männer für eine geringe und eher geringe Bedeutung abgestimmt.

Die höchste Bedeutung wird dem Maßnahmenbündel für die *Schaffung von Ruhe- und Aufenthaltsbereichen in Verbindung mit Maßnahmen zur klimagerechten Gestaltung von Straßen und Plätzen, Begrünung von ÖV-Haltestellen, Installation von Wasserspendern (Nr. 5)* zugesprochen.

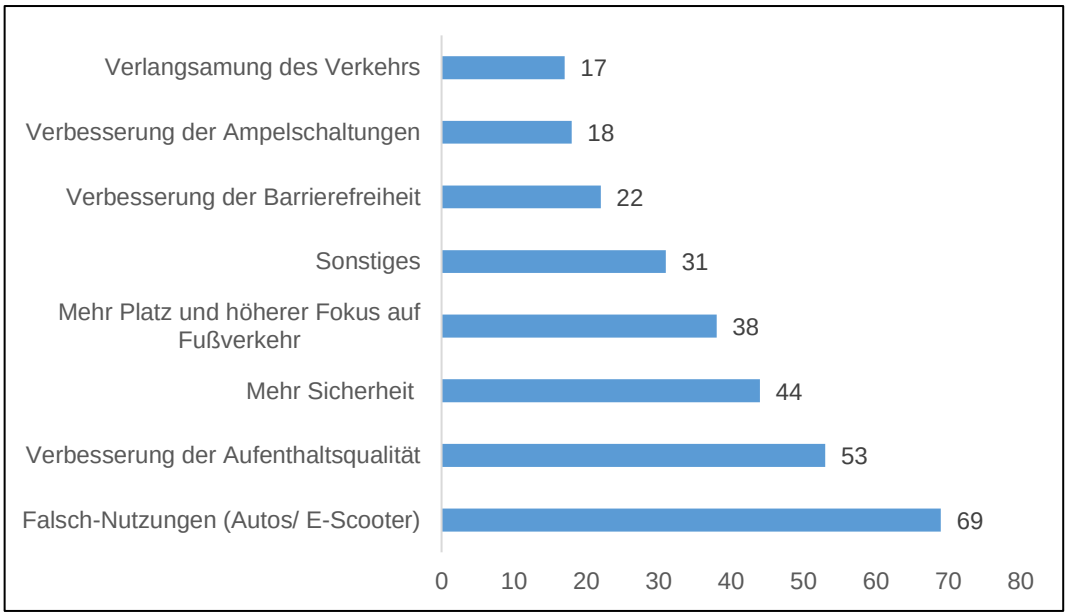


Grafik 8: Bewertung der Fußverkehrs-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 233 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 9):

- **Falsch-Nutzung (Autos/ E-Scooter)**: Die Kategorie setzt sich aus Aussagen zusammen, die sich über das Zuparken der Fußwege durch Autos als auch durch E-Scooter negativ äußern. Dabei gab es 47 (68 %) Äußerungen zu Autos und 22 (32 %) zu E-Scootern
- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität**: In der Kategorie werden Äußerungen zu mehr Grünräumen, der Wunsch nach mehr Bänken, eine bessere Situation am Flussufer, weniger vermüllte Orte, begrünte Haltestellen als auch mehr Schatten durch Vegetation zusammengefasst.
- **Mehr Sicherheit**: Übersichtlichere Straßen und Kreuzungen aber auch das Verhalten von Autofahrenden wurden als Gefährdung der Sicherheit genannt. Ebenso sind Kinder als auch ältere Bevölkerungsgruppen durch die derzeitige Situation gefährdet.

- **Mehr Platz und höherer Fokus auf Fußverkehr**: Äußerungen zu breiteren Fußwegen, getrennten Rad- und Fußwegen als auch ein generelles Umdenken zu einer höheren Priorität zum Fußverkehr fasst diese Kategorie zusammen.
- **Sonstiges**: Aussagen, die nicht zu den anderen Kategorien passen fasst diese Kategorie zusammen.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit**: Wünsche nach einer Verbesserung der Situation für körperlich eingeschränkte Personen, Familien mit Kinderwägen als auch für ältere Bevölkerungsgruppen sind in dieser Kategorie zusammengefasst.
- **Verbesserung der Ampelschaltungen**: Aussagen zu „Bettlerampeln“ und lange Wartezeiten wurden getroffen, welche in der Kategorie verortet sind.
- **Verlangsamung des Verkehrs**: Äußerungen zu möglichen 30er Zonen, "Schulstraßen", Maßnahmen, wie Verkehrsinseln, Zebrastreifen oder Bodenwellen, die zu einer Verlangsamung des Verkehrs dienen sind in dieser Kategorie zusammengefasst.



Grafik 9: Volltextantworten zum Fußverkehr

3.3 Maßnahmenbündel „ÖPNV“

Die Ergebnisse im ÖPNV können in drei Gruppen unterteilt werden (vgl. Grafik 10):

- Gruppe 1: 73 bis 68 % weisen dem Maßnahmenbündel eine eher hohe und hohe Bedeutung zuweisen
- Gruppe 2: 67 bis 51 % weisen dem Maßnahmenbündel eine eher hohe und hohe Bedeutung zuweisen

- Gruppe 3: für 59 bis 66 % hat das Maßnahmenbündel eine geringe bis eher geringe Bedeutung.

Auffällig ist zudem, dass die Wahl der eher hohen Bedeutung von allen Auswahlmöglichkeiten am wenigsten Diskrepanzen aufweist, während die eher geringe und hohe Bedeutung am meisten Unterschiede bei der Beantwortung zeigen.

Gruppe 1 mit den Maßnahmenbündeln 2, 5, 6 und 10:

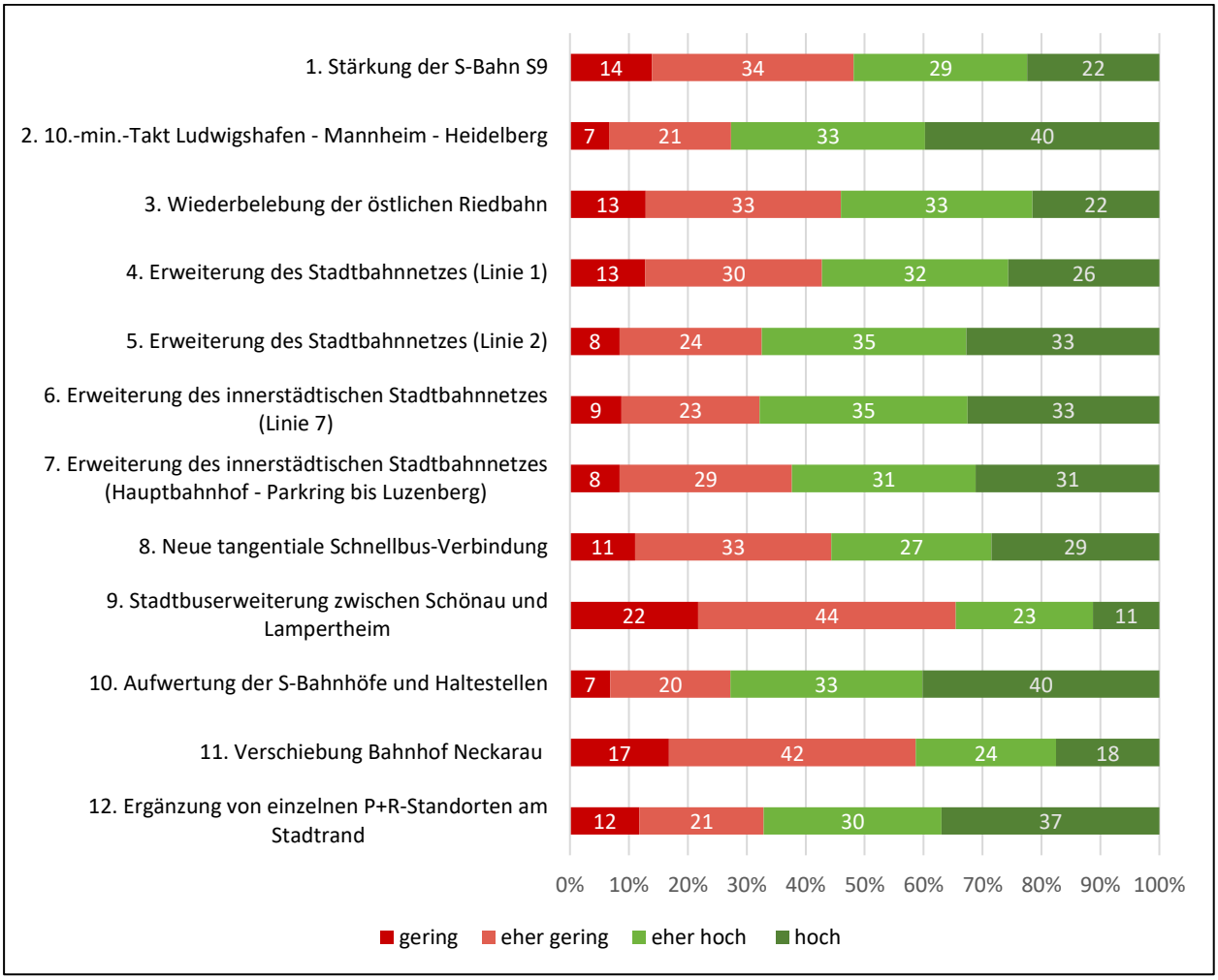
- Taktverdichtung auf der S-Bahn-Stammstrecke Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg auf werktäglichen 10-min.-Takt
- Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur besseren Verknüpfung von Stadt und Region durch Verlängerung Linie 2 ab Feudenheim nach Ilvesheim – Ladenburg
- Erweiterung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes mit Erschließung Spinelli (Zweigstrecke) und Verlängerung Vogelstang – Taylor (Linie 7)
- Aufwertung der S-Bahnhöfe und Haltepunkte (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, kompakte Umsteigebeziehungen) z.B. Bahnhof Seckenheim, Bahnhof Waldhof, Haltepunkt Luzenberg, Haltepunkt Neckarstadt, Haltepunkt Handelshafen

Gruppe 2 mit den Maßnahmenbündeln 1, 3, 4, 7, 8 und 12:

- Stärkung der Nord-Süd-Achse der S-Bahn S9 von Mannheim nach Groß-Rohrheim und Karlsruhe
- Wiederbelebung der östlichen Riedbahn als S-Bahn im 30-Min.-Takt zwischen Lampertheim und Hauptbahnhof mit Halt in Käfertal und an neuem Haltepunkt in Neuostheim (Verknüpfung mit Linie 6)
- Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur besseren Verknüpfung von Stadt und Region durch Verlängerung der Stadtbahn Linie 1 ab Rheinau Bahnhof nach Rheinau Süd – Brühl – Ketsch
- Erweiterung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes mit Erweiterung Hauptbahnhof – Parkring – Hafenstraße – Neckarstadt – Untermühlaustraße – Luzenberg
- Schaffung einer neuen Schnellbus-Verbindung „Äußere Tangentiale“ im 10-min.-Takt zwischen Sandhofen und Rheinau (über Waldhof – Waldstraße / Speckweg – Siebenbürger Straße – Wallstadt – Feudenheim – Ilvesheim – Seckenheim – Karlsplatz / Friedrichsfeld)
- Ergänzung von einzelnen P+R-Standorten am Stadtrand zum Übergang vom Kfz-Verkehr von den Autobahnen und Bundesstraßen auf den innerstädtischen ÖPNV

Gruppe 3 mit den Maßnahmenbündeln 9 und 11:

- Stadtbuserweiterung zwischen Schönau und Lampertheim
- Verschiebung Bahnhof Neckarau in Richtung Stadtbahnhaltestelle Friedrichstraße und Morchfeldstraße (Zugangsstellen der Rheintalbahn)

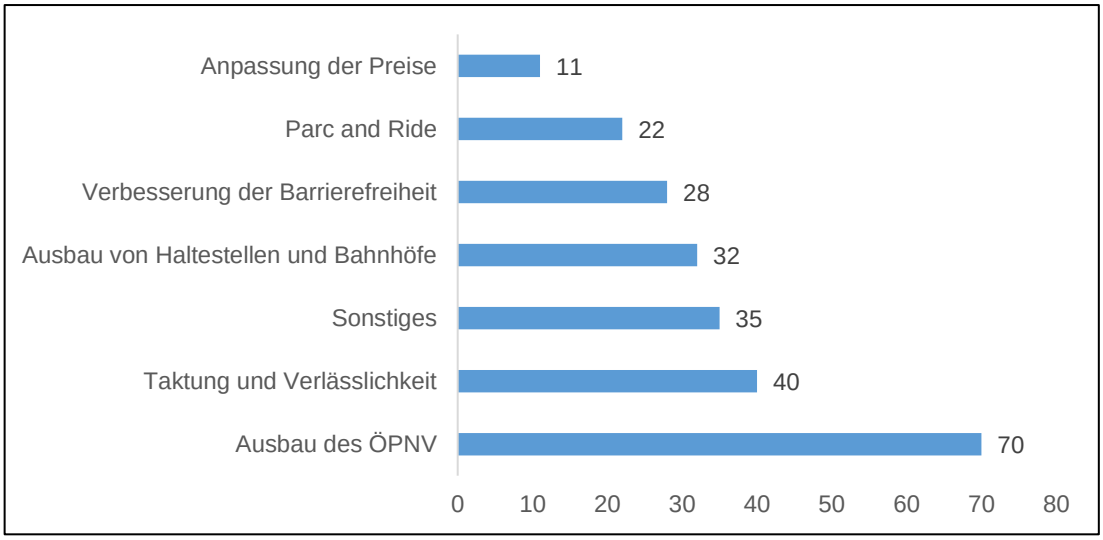


Grafik 10: Bewertung der ÖPNV-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 204 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 11):

- **Ausbau des ÖPNV**: In der Kategorie werden Aussagen zu möglichen Ausbaumaßnahmen zusammengefasst wie Ausbau von Linien, Ergänzung durch Omnibusse und generelle Streckenverbesserungen. Mit knapp 30 % wurden in dieser Kategorie die meisten Hinweise gegeben.
- **Taktung und Verlässlichkeit**: von knapp 20% wurde häufigere Anbindungen, bessere Verknüpfungen und „Verlässlichkeit“ vor allem zusammen mit Beschwerden über Linienausfälle und Pünktlichkeit geäußert.

- **Sonstiges**: Hier finden sich weitere Hinweise, z.B. auf lange Wartezeiten an Ampeln für den ÖPNV, Freundlichkeit des Personals, Müll an Haltestelle etc.
- **Ausbau von Haltestellen und Bahnhöfe**: Diese Kategorie beinhaltet alle Äußerungen, die sich zum Ausbau der vorhandenen Haltestellen als auch zum Bau von neuen Haltestellen geäußert haben. Dabei sollen die Maßnahmen auch zur Erhöhung der Sicherheit dienen.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit**: Hier werden Maßnahmen zur leichteren Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwägen im ÖPNV als auch die Verbesserung der Barrierefreiheit an den Haltestellen zusammengefasst.
- **Park and Ride**: Äußerungen zum Ausbau und zur besseren Beschilderung von bereits bestehenden Park and Ride Anlagen fasst diese Kategorie zusammen
- **Preise im ÖPNV**: In dieser Kategorie sind Aussagen zu einer preislichen Anpassung des ÖPNV zusammengefasst – dies umfasst vor allem die Forderung nach geringeren Preisen für ein ÖPNV-Ticket genauso wie Hinweise auf keine weiteren Preiserhöhungen in der Zukunft.



Grafik 11: Volltextantworten zum ÖPNV

3.4 Maßnahmenbündel „Kfz- und ruhender Verkehr“

Beim fließenden Kfz-Verkehr und ruhenden Verkehr kann zwischen 3 Gruppen unterschieden werden. Die Maßnahmenbündel in der Gruppe 1 weisen eine eher hohe bis hohe Bedeutung zwischen ca. 70 bis 80 % auf. Dagegen stellt die Gruppe 2 mit einem Ergebnis von ca. 65 und 58 % einer eher hohen und hohen Bedeutung eine Gruppe mit etwas weniger Zustimmung dar. Der Gruppe 3 wird annähernd indifferent mit ca. 55 % Ablehnung und entsprechend ca. 45 % Zustimmung bewertet (vgl. Grafik 12).

Gruppe 1 mit den Maßnahmenbündeln 2, 3, 4 und 7:

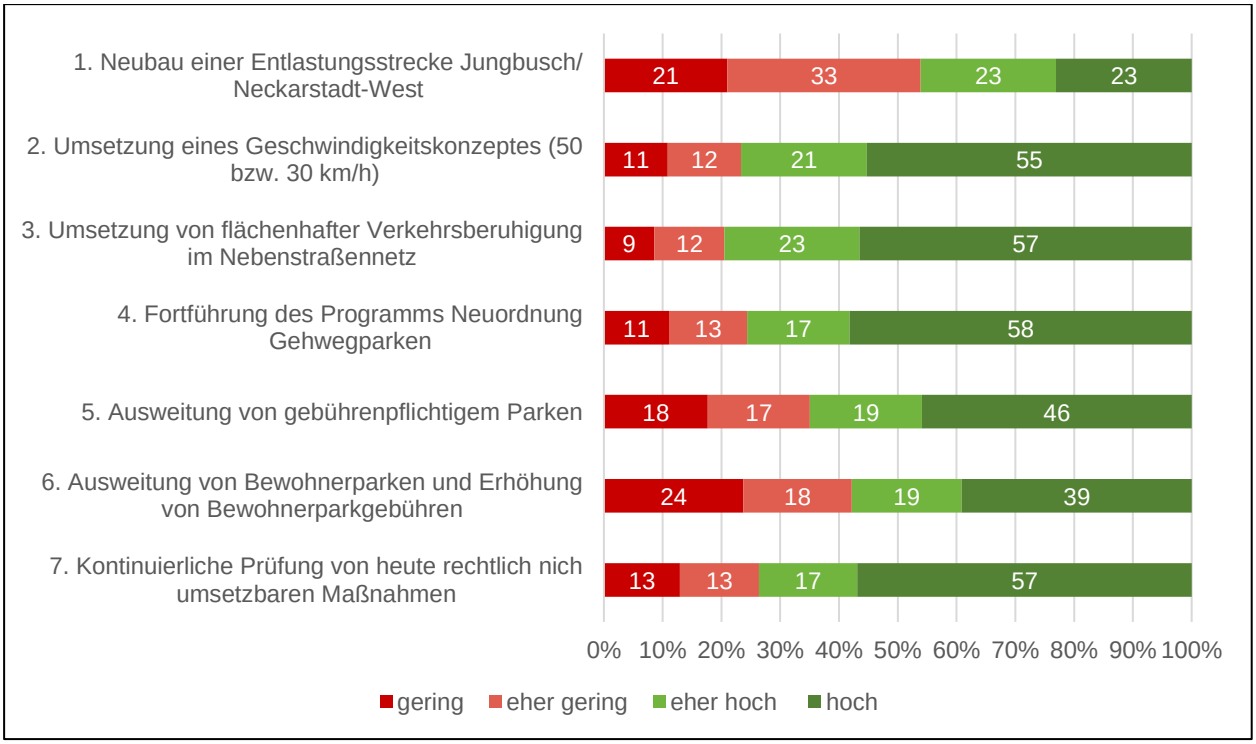
- Umsetzung eines Geschwindigkeitskonzeptes: auf Hauptverkehrsstraßen 50 km/h (z.B. Bundes- und Landesstraßen), abseits davon Regelgeschwindigkeit 30 km/h (Voraussetzung Änderung des rechtlichen Rahmens)
- Umsetzung von flächenhafter Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz (bauliche Eingriffe zur Geschwindigkeits- und Verkehrsmengensenkung)
- Fortführung des Programms Neuordnung Gehwegparken auf gesamtes Stadtgebiet mit dem Ziel attraktive Gehwegbreiten sicherzustellen
- Kontinuierliche Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten von Maßnahmen, die heute keine Rechtsgrundlage haben (v.a. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Null-Emissions-Zonen, City-Maut)

Gruppe 2 mit den Maßnahmenbündeln 5 und 6:

- Räumliche Ausweitung von gebührenpflichtigem Parken in die Stadtteilzentren und Kopplung der Parkgebührenhöhe an Preisentwicklung im ÖPNV
- Räumliche Ausweitung von Bewohnerparken und Fortführung der Erhöhung von Bewohnerparkgebühren (langfristiges Ziel: 365 €/Jahr).

Gruppe 3 mit den Maßnahmenbündeln 1:

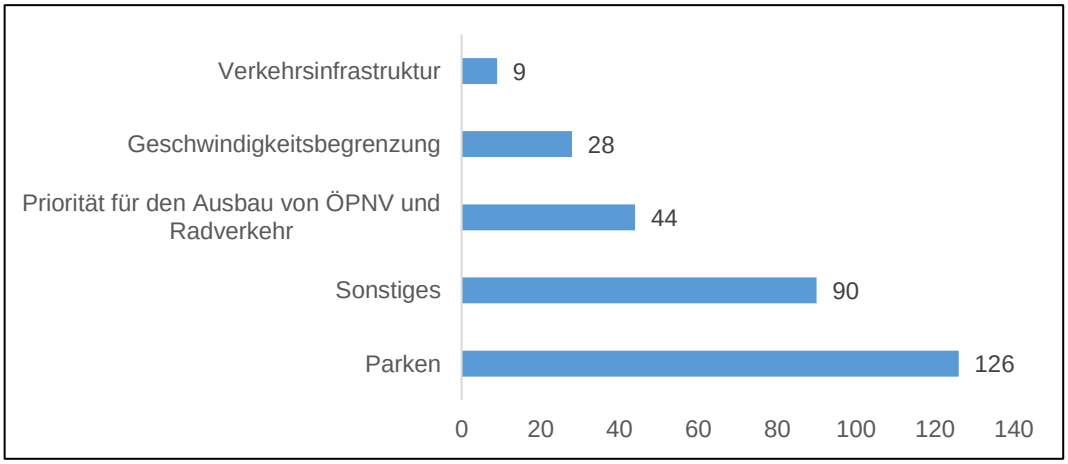
- Neubau einer Entlastungsstrecke bei Jungbusch/ Neckarstadt-West



Grafik 12: Bewertung der Kfz-Verkehrs-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 268 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 13):

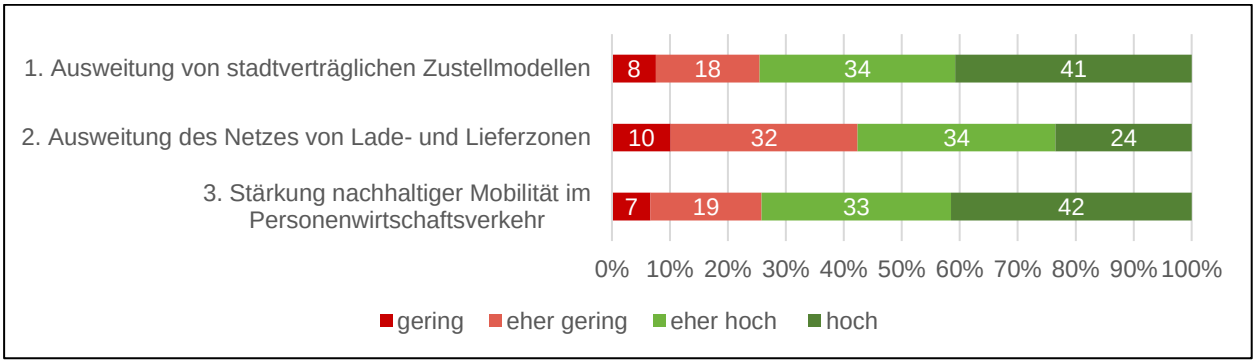
- **Parken**: Etwa die Hälfte der Aussagen mit Bezug ruhendem Verkehr wurden zu dem Problem des Gehwegparkens und den damit einhergehenden Gefahren getroffen. 20% der Aussagen bezogen sich auf die Kosten des Bewohnerparkens sowie zu den allgemeinen Parkgebühren. 17 % der Volltextantworten bezogen sich auf den Ausbau von Parkmöglichkeiten (Parkhäuser und Quartiersgaragen). Die 25 Aussagen um Bewohnerparken teilen sich in 14 (11 %) positive und 11 (9 %) negative Aussagen auf, die eine höhere Bepreisung befürworten oder ablehnen. 13 (10 %) befürworten eine Erhöhung der Parkgebühren und 2 (2 %) sind dagegen. 5 (4 %) weisen darauf hin, dass Anwohnerparkplätze durch falschparkende Autos nicht nutzbar sind und sich dies ändern, müsse.
- **Sonstiges**: In der Kategorie werden Aussagen zusammengefasst, die den anderen Kategorien nicht zugeordnet werden können. Auffällig ist hier, dass es relativ viele sonstige Aussagen gab.
- **Priorität für den Ausbau von ÖPNV und Radverkehr**: Äußerungen zu einem Umdenken vom Fokus des Kfz-Verkehrs hin zu einer Verminderung und stattdessen zu einer höheren Priorität des ÖPNV und Fahrradverkehrs werden in dieser Kategorie zusammengefasst.
- **Geschwindigkeitsbegrenzung**: Aussagen, die sich auf die Verlangsamung des Kfz-Verkehrs abzielen, werden in der Kategorie zusammengefasst. Dies kann durch die Begrenzung der Geschwindigkeit als auch durch bauliche Maßnahmen geschehen.
- **Verkehrsinfrastruktur**: Die Kategorie fasst Äußerungen zum Ausbau des Straßennetzes und der Verbesserung des derzeitigen Straßennetzes zusammen.



Grafik 13: Volltextantworten zum Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr

3.5 Maßnahmenbündel „Wirtschaftsverkehr“

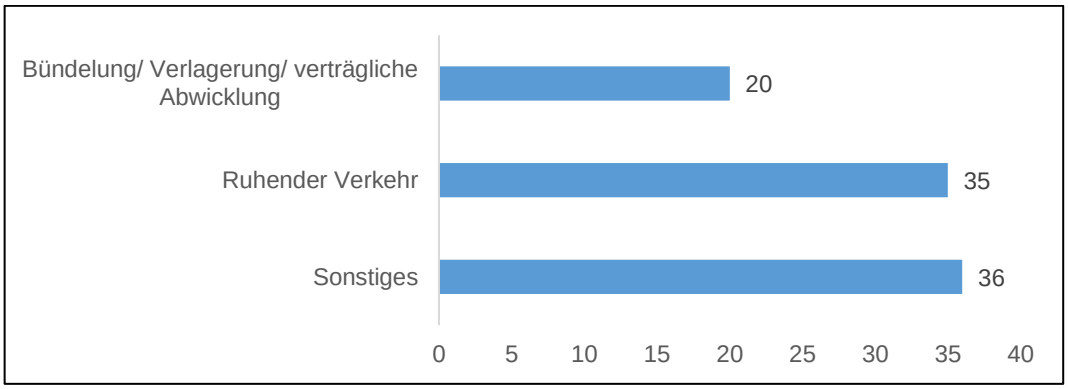
Den Maßnahmen werden alle eine eher hohe und hohe Bedeutung zugeschrieben. Lediglich die *Ausweitung des Netzes von Lade- und Lieferzonen (Nr. 2)* wird im Vergleich zu den beiden anderen Maßnahmen nur von knapp 60% der Rückantworten als hoch bis eher hoch bewertet (vgl. Grafik 14).



Grafik 14: Bewertung der Wirtschaftsverkehrs-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 86 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 15):

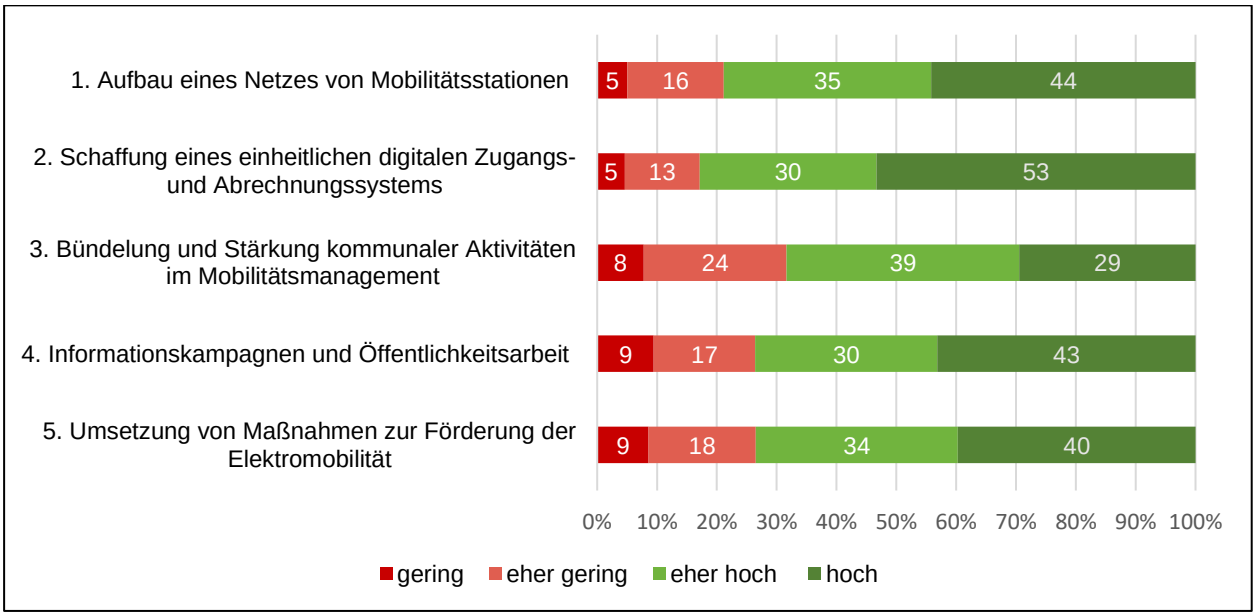
- **Sonstiges**: Die Kategorie fasst alle Aussagen zusammen, die nicht in die anderen Kategorien zusammengefasst werden können. Hierzu gehören z.B. Hinweise auf Staus oder Apelle, den Verkehrsversuch Innenstadt fortzuführen, mehr Einschränkungen (z.B. Geschwindigkeit und Kontrollen) für den Wirtschaftsverkehr aber auch Hinweise, den Handwerksverkehr nicht einzuschränken.
- **Ruhender Verkehr**: Aussagen zu der Problematik der allgemeinen Parksituation als auch zu der Situation für den Wirtschaftsverkehr finden sich in der Kategorie wieder. 21(60 %) wünschen sich dabei mehr Maßnahmen gegen das Gehwegparken (Kontrollen) und die allgemeine Verbesserung der Situation und 14 (40 %) befürworten mehr Flächen für den Wirtschaftsverkehr
- **Bündelung/ Verlagerung/ verträgliche Abwicklung**: Die Kategorie umfasst alle Aussagen, die sich die Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs, den Aufbau eines Logistikhubs/Mobilitätshubs als auch den Ausbau von Lastenrädern wünschen.



Grafik 15: Volltextantworten zum Wirtschaftsverkehr

3.6 Maßnahmenbündel „Innovative Mobilitätsangebote“

Die Maßnahmen im Bereich der innovativen Mobilität und im Mobilitätsmanagement haben fast alle eine ähnlich hohe Zustimmung erhalten. Zusammengerechnet erreichen die Stimmen der eher hohen und hohen Zustimmung einen Anteil von mindestens 68 % (vgl. Grafik 16).



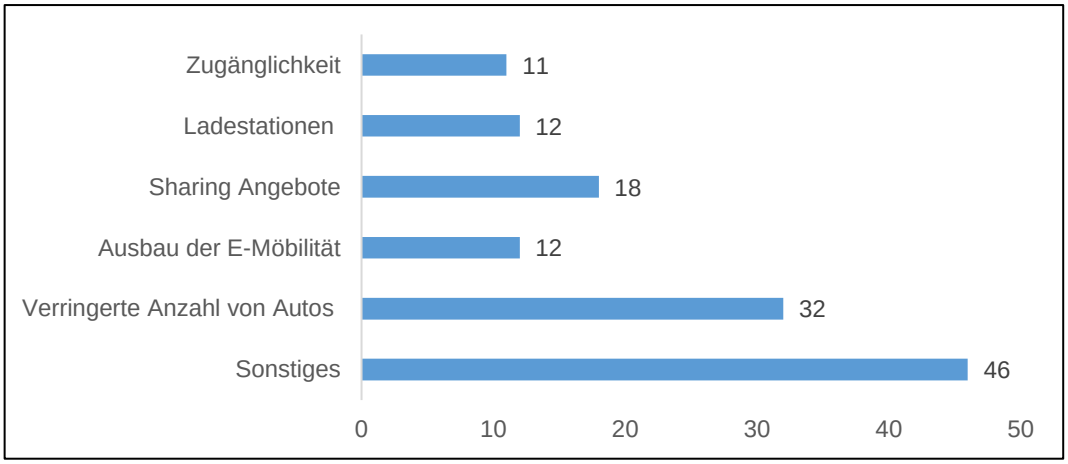
Grafik 16: Bewertung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmenbündel

Verschlagwortung der Volltextantworten (insg. 115 Eintragungen, teilweise Mehrfachzuordnung, vgl. Grafik 17):

- **Sonstiges**: In diese Kategorie fallen beispielsweise Aussagen zu den Themen Imagekampagne (teilweise Ablehnung, teilweise Zustimmen bzw. Vorschläge für Umsetzung), Prämien

für die Abschaffung von Pkws, allgemeine Zustimmungen, Hinweise, dass es um Flächenverteilung unabhängig von der Antriebstechnologie geht oder die Forderung nach einer App für alle Mobilitätsformen.

- **Verringerte Anzahl von Autos**: Aussagen zu Verringerung von Autoverkehr in der Stadt zusammen mit einem Ausbau des Umweltverbunds sind hier zusammengefasst.
- **Ausbau E-Mobilität**: Es geht um den Ausbau der E-Fahrzeugflotte (ÖPNV aber auch Müllfahrzeuge, Polizei)
- **Sharing Angebote**: Es haben sich 11 (61 %) für eine Erhöhung von Carsharing und 7 (39 %) zum Thema Bikesharing (vor allem positiv) und E-Scootern (v.a. negativ bzw. Wunsch eines besseren Umgangs, weil sie als Teil der Lösung des Mobilitätsproblems angesehen werden) geäußert.
- Ladestationen: In der Kategorie werden Aussagen zu der Verbesserung der Situation der Ladestationen zusammengefasst. Es werden mehr Ladestationen für Autos als auch für Fahrräder gewünscht.
- Zugänglichkeit: Die Kategorie fasst Aussagen zu einer besseren Zugänglichkeit der Apps im ÖPNV zusammen.

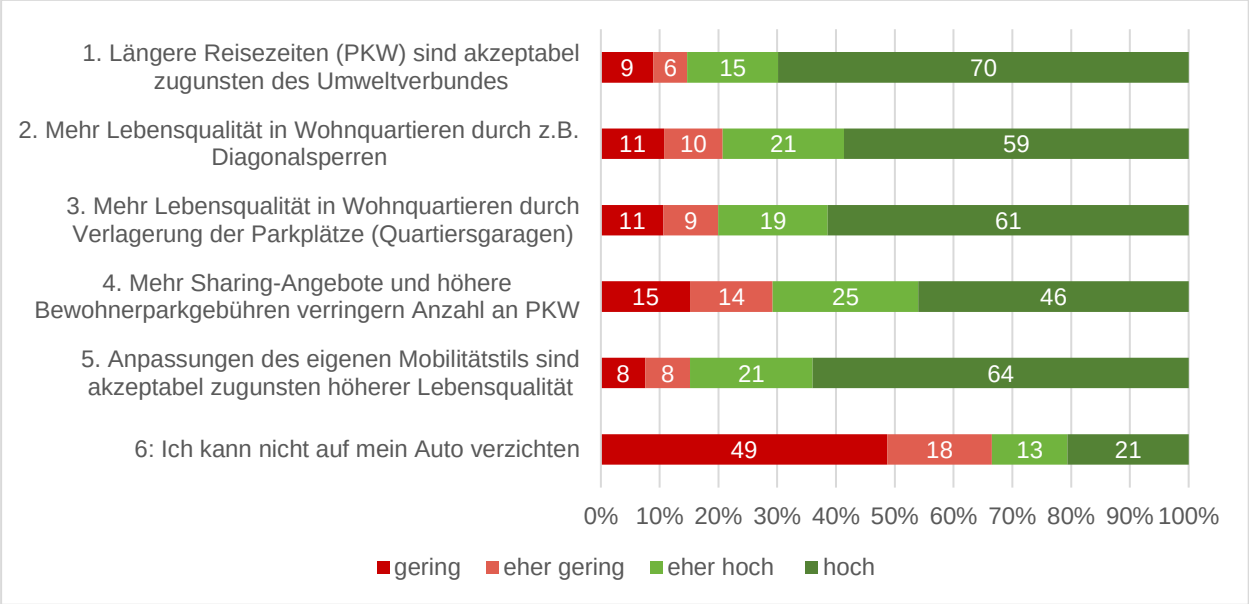


Grafik 17: Volltextantworten zu innovativen Verkehrsangeboten

3.7 Einschätzung zu Veränderungen

Die Zustimmung der Aussagen zu dem Thema „Einschätzung zu Veränderungen“ ist insgesamt sehr hoch. So werden längere Reisezeiten mit dem PKW (1), Beschränkungen von Durchfahrtmöglichkeiten (2) oder Verlagerungen von Parkräumen zugunsten einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bzw. Wohnumfeld (3) von über 80 % der Befragten positiv eingeschätzt.

Zusätzlich gaben 85 % der Befragten an, dass Anpassungen des eigenen Mobilitätsstils zugunsten einer höheren Lebensqualität akzeptabel sind und folglich die Mobilität stärker an nachhaltigen Kriterien ausgerichtet werden könnte (vgl. Grafik 18).



Grafik 18: Einschätzungen zu Veränderungen

Lediglich die Angabe unter Aussage 6 *„Ich kann nicht auf mein Auto verzichten“* weicht vom Ergebnis ab; da hier jedoch „stimme nicht zu“ gleichbedeuten ist mit „ich kann auf mein Auto verzichten“ bedeutet dies im Ergebnis, dass nur ca. 34 % der Befragten keine bzw. eher keine Alternative zum Kfz für ihre Mobilitätsbedarfe haben. Zwei Drittel der Befragten können sich vorstellen, auf das Auto zu verzichten und haben entsprechend Alternativen für ihre Mobilitätsbedarfe.

4. Zusammenfassung

Die Online-Befragung mit deutlich über 1.000 Rückmeldungen im Zeitraum von vier Wochen verdeutlich die hohe Präferenz des Themas Mobilität insgesamt.

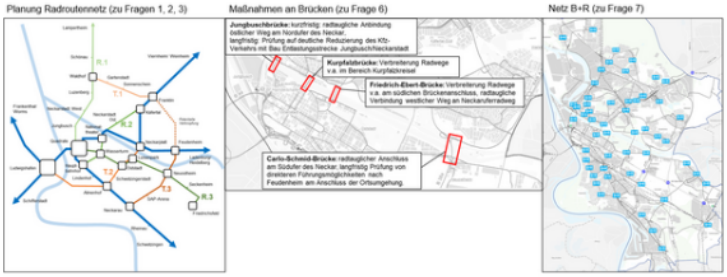
In der Bewertung aller abgefragten Maßnahmenbündel in den sechs Kategorien zeigt sich, dass die vorgeschlagenen Maßnahmenbündel überwiegend (eher hoch bis hoch) befürwortet werden und die Ablehnung (geringe bis eher geringe Zustimmung) vergleichsweise gering ist.

Diejenigen Maßnahmenbündel, die generelle Verbesserungen bzw. Angebotserweiterungen betreffen, haben i.d.R. das höchste Maß an Zustimmung erhalten (z.B. Anpassung Radwegenetz, Radiale Radvorrangrouten, Schaffung klimagerechter und grüner Ruhe- und Aufenthaltsräume, neue tangentiale Schnellbus-Verbindungen, Umsetzung von Geschwindigkeitskontrollen, Ausweitung stadtverträglicher Zustellmodelle (Wirtschaftsverkehr) oder Schaffung eines einheitlichen digitalen Zugangs- und Abrechnungssystems. Hingegen haben konkrete räumliche Einzelmaßnahmen generell einen geringeren Grad der Zustimmung enthalten, wie z.B. Neubau Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein, Stadtbuserweiterung zwischen Schönau und Lampertheim oder Entlastungsstrecke Jungbusch/ Neckarstadt-West.

Sehr positiv ist, dass Einschränkungen für den Kfz-Verkehr (z.B. Diagonalsperren, längere Reisezeiten) und damit einhergehende Verbesserungen wie mehr Lebensqualität in den Wohnquartieren oder Verbesserungen im Umweltverbund einen hohen Grad an Zustimmung erhalten. Positiv stimmt außerdem, dass Anpassungen im eigenen Mobilitätsstil von einer Mehrheit von bis zu 85 % zugunsten einer höheren Lebensqualität als akzeptabel eingeschätzt werden. Dies macht deutlich, dass die Notwendigkeit von Veränderungen von der überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden getragen werden.

Anhang: Fragebogen der 3. Online-Befragung

Handlungsfeld Radverkehr



Grafik kann per Rechtsklick in neuem Tab vergrößert werden.

Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Herstellung Netz der Radschnellwegverbindungen wie von Land, Region und Stadt derzeit geplant (blaue Linien in Grafik)	○	○	○	○
2. Herstellung radialer (zum Zentrum orientierter) Radvorrangrouten als hochwertige innerstädtische Verbindungen (R in der Grafik)	○	○	○	○
3. Herstellung tangentialer (stadtteilverbindender) Radvorrangrouten als hochwertige innerstädtische Verbindungen (T in der Grafik)	○	○	○	○
4. sukzessiver und durchgängiger Ausbau des Radhaupt- und Nebenroutennetz	○	○	○	○
5. Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Rhein	○	○	○	○
6. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten des Neckars durch radverkehrstaugliche Anbindungen und ausreichend breite Wege	○	○	○	○
7. Stärkung Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen	○	○	○	○
8. Stärkung Fahrradparken in den Stadtteilzentren und im Wohnumfeld	○	○	○	○
9. Weitere Anpassungen im Radwegenetz, z.B. Reduktion von Wartezeiten an Kreuzungen, Verbesserung Wahrnehmbarkeit der Radrouten	○	○	○	○

Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr noch sagen möchte:

(max. 200 Zeichen)

< Previous Next >

1 — 2 — 3 — 4 — 5 — 6 — 7 — 8 — 9 — 10 — 11

Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum

Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Abbau von Barrieren im Straßenraum u.a. durch übersichtlichere Gestaltung von Kreuzungen in Wohnstraßen	○	○	○	○
2. Abbau von Angsträumen durch die gestalterische Aufwertung von Unterführungen	○	○	○	○
3. Ausweitung des Angebotes zur Querung von innerstädtischen Bahntrassen soweit rechtlich und technisch möglich, um direkte Wegeverbindungen z.B. zu Schulen und Quartierszentren zu verbessern	○	○	○	○
4. Überprüfung von Ampelschaltungen mit dem Ziel, Wartezeiten für Fußgänger zu verkürzen	○	○	○	○
5. Schaffung von Ruhe- und Aufenthaltsbereichen in Verbindung mit Maßnahmen zur klimagerechten Gestaltung von Straßen und Plätzen, Begrünung von ÖV-Haltestellen, Installation von Wasserspendern	○	○	○	○
6. Stärkung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen durch geeignete Maßnahmen (Schilder, Markierungen etc.)	○	○	○	○
7. Kontinuierliche Verbesserung der Barrierefreiheit, Definition einheitlicher Standards für die unterschiedlichen Anforderungen von seh- und gehbehinderten Menschen, Umgang mit Konflikten z.B. durch abgestellte E-Scooter	○	○	○	○
8. Verbesserung der Zugänglichkeit von Grünräumen und Uferbereichen, wie z.B. Neckarufer / Jungbusch / Freiräume Herzogenried / Luisenpark	○	○	○	○

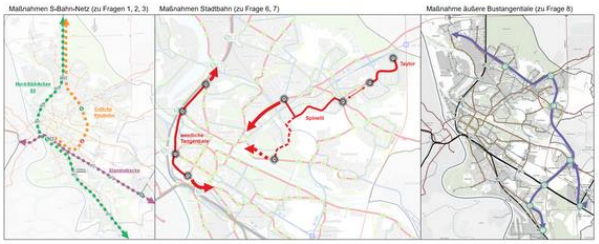
Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum noch sagen möchte:

(max. 200 Zeichen)

< Previous Next >

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Handlungsfeld ÖPNV



Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Stärkung der Nord-Süd-Achse der S-Bahn S9 von Mannheim nach Groß-Rohrheim und Karlsruhe	○	○	○	○
2. Taktverdichtung auf der S-Bahn-Stammstrecke Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg auf werktäglichen 10-min.-Takt	○	○	○	○
3. Wiederbelebung der östlichen Riedbahn als S-Bahn im 30-Min.-Takt zwischen Lampertheim und Hauptbahnhof mit Halt in Käfertal und an neuem Haltepunkt in Neuostheim (Verknüpfung mit Linie 6)	○	○	○	○
4. Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur besseren Verknüpfung von Stadt und Region durch Verlängerung der Stadtbahn Linie 1 ab Rheinau Bahnhof nach Rheinau Süd – Brühl – Ketsch	○	○	○	○
5. Erweiterung des Stadtbahnnetzes zur besseren Verknüpfung von Stadt und Region durch Verlängerung Linie 2 ab Feudenheim nach Ilvesheim – Ladenburg	○	○	○	○
6. Erweiterung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes mit Erschließung Spinelli (Zweigstrecke) und Verlängerung Vogelstang – Taylor (Linie 7)	○	○	○	○
7. Erweiterung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes mit Erweiterung Hauptbahnhof – Parkring – Hafenstraße – Neckarstadt – Untermühlaustraße – Luzenberg	○	○	○	○
8. Schaffung einer neuen Schnellbus-Verbindung „Äußere Tangentiale" im 10-min.-Takt zwischen Sandhofen und Rheinau (über Waldhof – Waldstraße / Speckweg – Siebenbürger Straße – Wallstadt – Feudenheim – Ilvesheim – Seckenheim – Karlsplatz / Friedrichsfeld)	○	○	○	○
9. Stadtbuserweiterung zwischen Schönau und Lampertheim	○	○	○	○
10. Aufwertung der S-Bahnhöfe und Haltepunkte (Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, kompakte Umsteigebeziehungen) z.B. Bahnhof Seckenheim, Bahnhof Waldhof, Haltepunkt Luzenberg, Haltepunkt Neckarstadt, Haltepunkt Handelshafen	○	○	○	○
11. Verschiebung Bahnhof Neckarau in Richtung Stadtbahnhaltestelle Friedrichstraße und Morchfeldstraße (Zugangsstellen der Rheintalbahn)	○	○	○	○
12. Ergänzung von einzelnen P+R-Standorten am Stadtrand zum Übergang vom Kfz-Verkehr von den Autobahnen und Bundesstraßen auf den innerstädtischen ÖPNV	○	○	○	○

Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV noch sagen möchte:

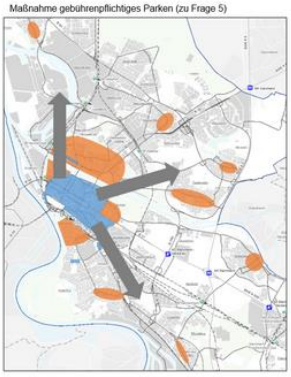
(max. 200 Zeichen)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr (Parken)

Maßnahme Entlastungsstrecke Jungbusch (zu Frage 1)

Maßnahme gebührenpflichtiges Parken (zu Frage 5)



Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Neubau einer Entlastungsstrecke Jungbusch/ Neckarstadt-West	○	○	○	○
2. Umsetzung eines Geschwindigkeitskonzeptes: auf Hauptverkehrsstraßen 50 km/h (z.B. Bundes- und Landesstraßen), abseits davon Regelgeschwindigkeit 30 km/h (Voraussetzung Änderung des rechtlichen Rahmens)	○	○	○	○
3. Umsetzung von flächenhafter Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz (bauliche Eingriffe zur Geschwindigkeits- und Verkehrsmengensenkung)	○	○	○	○
4. Fortführung des Programms Neuordnung Gehwegparken auf gesamtes Stadtgebiet mit dem Ziel attraktive Gehwegbreiten sicherzustellen	○	○	○	○
5. Räumliche Ausweitung von gebührenpflichtigem Parken in die Stadtteilzentren und Kopplung der Parkgebührenhöhe an Preisentwicklung im ÖPNV	○	○	○	○
6. Räumliche Ausweitung von Bewohnerparken und Fortführung der Erhöhung von Bewohnerparkgebühren (langfristiges Ziel: 365 €/Jahr)	○	○	○	○
7. Kontinuierliche Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten von Maßnahmen, die heute keine Rechtsgrundlage haben (v.a. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Null-Emissions-Zonen, City-Maut)	○	○	○	○

Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld fließender Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr noch sagen möchte:

(max. 200 Zeichen)

< Previous Next >

Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Stadtlogistik

Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Ausweitung von stadtverträglichen Zustellmodellen v.a. mit Micro-Hubs und Lastenradzustellung (City-Logistik)	○	○	○	○
2. Ausweitung des Netzes von Lade- und Lieferzonen	○	○	○	○
3. Stärkung nachhaltiger Mobilität im Personenwirtschaftsverkehr (Handwerker, Pflegedienste etc.), dazu Evaluierung betriebsspezifischer Anforderungen	○	○	○	○

Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Stadtlogistik noch sagen möchte:

(max. 200 Zeichen)

< Previous Next >

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Handlungsfeld Innovative Mobilität und Mobilitätsmanagement

Bitte bewerten Sie die Bedeutung der Maßnahmen für Ihr Mobilitätsverhalten bzw. für Ihre Mobilität in der Zukunft:

	Hoch	Eher hoch	Eher gering	Gering
1. Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen (z.B. an ÖPNV-Knotenpunkten), an denen nachhaltige Mobilitätsoptionen gebündelt angeboten werden (Carsharing, Fahrradverleih, E-Ladepunkte etc.)	○	○	○	○
2. Schaffung eines einheitlichen digitalen Zugangs- und Abrechnungssystems (z.B. Chipkarten, Handy) auch für verschiedene Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV-Fahrkarte, Carsharing, Fahrradverleih etc.)	○	○	○	○
3. Bündelung und Stärkung kommunaler Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement (Unterstützung Betriebe, Beratung von Neubürgern, Senioren, Schülern etc.)	○	○	○	○
4. Informationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit zur Stärkung einer positiven Einstellung gegenüber nachhaltiger Mobilitätsangebote	○	○	○	○
5. Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität (Ausbau Ladestationen an Mobilitätsstationen, Umstellung der kommunalen Flotte sowie der Stadtbusse auf Elektromobilität etc.)	○	○	○	○

Was ich zu den Maßnahmen im Handlungsfeld Innovative Mobilität und Mobilitätsmanagement noch sagen möchte:

(max. 200 Zeichen)

< Previous Next >

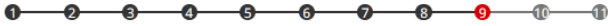
Einschätzungen zu ausgewählten deutlichen Veränderungen bei Mobilität/ Stadtraum etc.

Eine Veränderung bzw. Neuorganisation der Mobilität braucht in einer dicht bebauten Stadt Raum. Dieser kann selten zusätzlich geschaffen werden, sondern muss durch Umverteilung geschaffen werden – in der Regel zulasten des Autoverkehrs und zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Bitte bewerten Sie die nachfolgenden Veränderungen:

	Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
1. Um mehr Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu schaffen, bin ich bereit, längere Reisezeiten mit dem Pkw zu akzeptieren.	○	○	○	○
2. Für die Erhöhung der Lebensqualität im Wohnumfeld sollte das Durchfahren von Wohnquartieren mit Pkw durch Maßnahmen verhindert werden (z.B. durch Einbahnstraßen oder Diagonalsperren), auch wenn das für die Bewohner*innen teils längere Wege erfordert.	○	○	○	○
3. Für die Erhöhung der Lebensqualität im Wohnumfeld ist eine veränderte Nutzung der Freiräume sinnvoll, auch wenn das eine Verlagerung der Parkmöglichkeiten in entfernter liegende Quartiersgaragen erfordert.	○	○	○	○
4. Ein breites Angebot an Sharing-Fahrzeugen und (höhere) Bewohnerparkgebühren tragen dazu bei, auf den Besitz privater Pkw, nicht jedoch auf die Pkw-Nutzung zu verzichten.	○	○	○	○
5. Für die weitere Erhöhung der Lebensqualität in Mannheim und die Erreichung der Ziele des Masterplan Mobilität 2035 (u.a. auch den Klimaschutz) werde ich meinen Mobilitätsstil anpassen und künftig stärker an nachhaltigen Kriterien ausrichten.	○	○	○	○
6. Ich kann nicht auf mein Auto verzichten, da es für meinen Mobilitätsbedarf zurzeit keine Alternative gibt.	○	○	○	○

< Previous Next >



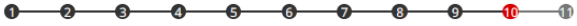
Welche Maßnahmen sind Ihnen am Wichtigsten?

Bitte nennen Sie Stichpunkte.

Bitte nennen Sie in Stichpunkten Ihre wichtigsten Maßnahmen.

(max. 250 Zeichen)

< Previous Next >



Zum Abschluss möchten wir Sie bitten, Angaben zu Ihrer Person zu machen (freiwillig). Sofern Sie keine Angaben machen möchten, klicken Sie unten auf Absenden.

Welches Geschlecht haben Sie?

- ○ weiblich
- ○ männlich
- ○ divers

Wie alt sind Sie?

- ○ unter 18 Jahren
- ○ 18 - 24
- ○ 25 - 29
- ○ 30 - 44
- ○ 45 - 59
- ○ 60 - 64
- ○ 65 - 79
- ○ über 80

Ich bin ...

- ○ Schüler*in
- ○ Student*in
- ○ Berufstätig
- ○ Erwerbsfähig aber (derzeit) nicht berufstätig
- ○ Rentner*in / nicht erwerbsfähig
- ○ Andere...

Wie lautet Ihre Postleitzahl

Welcher Mobilitätstyp sind Sie?

- ○ Wenig-Mobil
- ○ Fahrrad-Orientierte
- ○ ÖPNV-Orientierte
- ○ Pkw-Orientierte
- ○ Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (ohne Pkw-Führerschein)
- ○ Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (mit Pkw-Führerschein)

< Previous Absenden