

Protokoll Stadtteilforum Neckarstadt

Masterplan Mobilität 2035 am 26.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 26. Juni 2021, von 11:00 bis ca. 14:00 Uhr

Ablauf

1. Begrüßung und Einführung (Bürgermeister Ralf Eisenhauer)
2. Input 1: Übersicht zu den Zielen in den 5 Analysefeldern (Dirk Ohm, IVAS)
3. Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim (Dirk Ohm, IVAS)
4. Diskussion in Kleingruppen
5. Ausblick und Abschluss (Ulrike Kleemann, Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung)

1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die 36 Teilnehmenden herzlich zum **Beteiligungsworkshop der Stadtbezirke Neckarstadt (Neckarstadt-West, Neckarstadt-Ost) für den „Masterplan Mobilität 2035“** der Stadt Mannheim und freut sich, dass alle Anwesenden der Einladung zur heutigen, digitalen Veranstaltung gefolgt sind.

Zum Einstieg in den Workshop erläutert Herr Eisenhauer, dass mit dem „Masterplan Mobilität Mannheim 2035“ eine **entscheidende Grundlage für die Entwicklung der Mobilität in den nächsten Jahrzehnten** geschaffen werden soll. Der Masterplan greift dabei einige wesentliche strategische Ziele aus dem städtischen Leitbild auf, u.a. die Ziele „Soziale und kulturelle Teilhabe, gesellschaftliches Miteinander und lebenslanges Lernen“, „Gesundheit, Wohlbefinden und demografischer Wandel“, „Digitalisierung, Innovation und zukunftsfähige Wertschöpfung“ und „Klima, Umwelt und alternative Mobilität“. Das Leitbild zielt auf die 2030er Jahre. Die Weichen für eine entsprechende Entwicklung gilt es jedoch schon heute zu stellen. Mit dem Masterplan Mobilität soll im Detail definiert werden, wie die Ziele des städtischen Leitbilds im Bereich der Mobilität erreicht werden können.

Herr Eisenhauer lädt die Teilnehmenden dazu ein, sich heute aktiv zu beteiligen und zu diskutieren, welche **Maßnahmen im Bereich der Mobilität** besonders hilfreich sein könnten. Für den anstehenden Workshop wünscht er allen Beteiligten einen anregenden und produktiven Austausch.

Herr Glatthaar stellt den Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 vor. Anfang Mai gab es eine Stadtweite Auftaktveranstaltung, an der ca. 180 Personen teilgenommen haben. Als zentrales Steuerungsgremium wurde ein „Runder Tisch“ eingerichtet, der in der Vergangenheit bereits dreimal getagt hat, in ihm sind Vertreter*innen von Politik, Verwaltung, Vereinen und Verbänden sowie der Nachbarkommunen eingebunden. Als konkrete teilräumliche Beteiligung finden im Juni insgesamt fünf Stadtteilforen statt, wovon eine die heutige Veranstaltung ist. Aufgrund umfangreicher Datenaufbereitungen und Analysen erstreckt sich der Erarbeitungsprozess bis zum Jahr 2023. Weitere Stadtteilforen sind im Frühjahr 2022 (konkrete Maßnahmen) und Herbst/Winter 2023 (Abschluss des Konzeptes) geplant. Zusätzlich findet eine projektbegleitenden dauerhafte Online-Beteiligung statt: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/>

Verständnisfragen/Kommentare:

- Vergleichbarkeit der Stadtgrößen im Modal Split: Ist der Modalsplit einer mittleren Großstadt vergleichbar mit Leipzig, Dresden oder auch kleinen Städten wie Potsdam?

Herr Ohm erklärt, dass der Modal Split natürlich am besten mit Städten, die ebenfalls 300.000 Einwohner*innen haben, vergleichbar wäre. Da das in Deutschland allerdings nicht so viele sind, müssen auch kleinere und größere Städte für einen Vergleich herangezogen werden. Städte die größer sind, haben dann schnell deutlich mehr Einwohner*innen und bei den kleineren Städten wurde bei der Auswahl u.a. auf Städte in der Region geachtet, wie Heidelberg oder Ludwigshafen. Es ist nicht einfach zu beantworten mit welchen Städten sich ein Vergleich am ehesten anbietet, dabei spielen auch andere spezifische Unterschiede eine wichtige Rolle wie die Topographie oder Lage an Flüssen etc. Aber jede Stadt hat ihre Probleme, mit denen sie zurechtkommen muss und deswegen wird auch keine Stadt für einen Vergleich speziell herausgehoben.

- Frage zu der Karte „Ausschnitt Pendler Nahbereich“ (Folie12): Ist das Pendlergefüge vor allem auf die Region beschränkt oder werden auch die großen Pendlerströme nach Frankfurt und Karlsruhe berücksichtigt?

Die Daten, die dieser Abbildung zugrunde liegen, stammen von der Bundesanstalt für Arbeit und Frankfurt ist hier mit aufgenommen. Grundlage sind die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, die auf Gemeindeebene verfügbar sind. Es ist also auch bekannt, wie viele Personen aus Ostfriesland nach Mannheim pendeln. Wir wissen sehr genau, wie viele Personen nach Frankfurt sowie in andere Orte pendeln. Hier ist erstmal ein Ausschnitt dargestellt, aber im Prinzip könnten auch alle Gemeinden für ganz Deutschland dargestellt werden. Diese Informationen gehen auch in die Entwicklung des Verkehrsmodells mit ein, welches derzeit für die Region erarbeitet wird.

2. Input 1: Übersicht zu den Zielen in den fünf Analysefeldern

Zu Beginn gibt Herr Ohm (Büro IVAS aus Dresden) den Teilnehmenden zunächst eine **Übersicht über die verkehrlichen Ziele**, die in dem bisherigen Prozess in den fünf verschiedenen Analysefeldern erarbeitet worden sind (s. Präsentation unter Downloads <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>). Die Ziele sind zusätzlich unter dem folgenden Link einsehbar: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/mobilitaetsziele-fuer-mannheim>. Auf der Seite können zudem Anmerkungen und Ideen zu den einzelnen Zielen über die Kommentarfunktion ergänzt werden (bis zum 30. Juni 2021).

3. Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim

Anschließend an den ersten Input informiert Herr Ohm die Teilnehmenden über die **Kernergebnisse der durchgeführten Analysen zur gesamtstädtischen Mobilität** in Mannheim. In einem weiteren Schritt erläutert er spezifische **Eindrücke zur Mobilität im Teilraum Neckarstadt** (s. Präsentation unter Downloads: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan>).

4. Diskussion in Kleingruppen

Für die Diskussionsphase werden die **Teilnehmenden in vier thematische Kleingruppen** aufgeteilt, die sich jeweils mit zwei Themen auseinandersetzen. Die Gruppe 1 beschäftigt sich mit den Schwerpunktthemen „Radverkehr und Fußverkehr/Aufenthaltsqualität“. Die Gruppe 2 diskutiert die Themen „ÖPNV und Radverkehr“. Gruppe 3 fokussiert sich auf die Themen „MIV/Parken und ÖPNV“. Gruppe 4 setzt sich mit den Themen „Fußverkehr/Aufenthaltsqualität und MIV/Parken“ auseinander. Die Ergebnisse wurden sortiert nach den verschiedenen Themen auf digitalen *Conceptboards* festgehalten. Die entsprechenden Darstellungen der Ergebnisse finden sich im Downloadbereich. Anschließend an die Kleingruppenarbeit werden die zentralen Ergebnisse für die einzelnen Themenbereiche im Plenum zusammengefasst.

Thema 1 – „Fußverkehr & Aufenthaltsqualität“

Stärken

- Fußfreundlichkeit des Stadtteils durch kompakte Gestaltung und breites Einkaufsangebot
- Stadtteil mit ausgeprägten Freizeit- und Ausgehangeboten
- Ausgeprägte ÖPVN-Anbindung
- Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume (z.B. Neumarkt)
- Gute Grünraumanbindung

Schwächen

- Parkende Autos beeinflussen das Stadtbild, Parkraumregelungen werden umgangen und es wird auf den Gehwegen geparkt, wodurch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums eingeschränkt wird
- Bepflanzungsdefizite in Teilen der Neckarstadt-West, Begrünungspotenzial (Parkflächen, Fassaden) wird nicht genutzt
- Sauberkeit des Stadtteils (besonders am Wochenende)
- Kein Parkraumkonzept nach 18 Uhr
- Hohe Präsenz von LKWs und Gewerbefahrzeugen im Stadtteil
- Fehlende bzw. kostenpflichtige Abstellanlagen für Fahrräder
- Geschwindigkeitsbegrenzungen werden nicht eingehalten
- Verdrängung von kleinen Geschäften
- Fehlende Barrierefreiheit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen.
- Hohe Geschwindigkeit auf den großen Straßen (B36, B38)
- Trennung von Stadtteilbereichen durch Verkehrsachsen (z.B. B38, Waldhofstraße)
- Ampelschaltungen stellenweise nicht fußgängerfreundlich

Ideen/Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen:

- Sammlung der parkenden Autos in Quartiersgaragen, unterirdischen Anlagen und Randgebieten
- Geschwindigkeitsbegrenzungen im Stadtteil
- Neugestaltung und Begrünung bestehender Straßenzüge, Aufwertung des Stadtbildes.
- Parklets fördern

- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (Fahrradparkhäuser, Radschutzstreifen, Lastenfahrradstellplätze)
- Barrierefreie Gestaltung der Straßenräume
- Grünwegverbindungen im Stadtteil schaffen
- ÖPNV Angebot konstant erweitern (bspw. durch S-Bahn Anschluss)
- Ausbau des Car-Sharing Angebots.

Organisatorische Maßnahmen:

- Klare Regeln z.B. für das Parken definieren und die Einhaltung der Regeln konsequent überwachen
- Parkkonzept für Gewerbetreibende und private Stellflächen
- Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs in der Planung
- Priorisierung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Förderung von Cafés und Geschäften durch Infrastrukturmaßnahmen

Charaktereigenschaften

- Kurze Wege

Thema 2 – „Fahrradverkehr“

Stärken

- Hervorgehoben wurde, dass das bike sharing ausgebaut wurde
- Es gibt gute Fahrradabstellanlagen (z.B. Lange Rötterstr.)
- Dass das Thema Masterplan Mobilität aufgenommen/ bearbeitet wird.

Schwächen

- Gefahrenstellen/ Sicherheit für Radfahrende wurden bemängelt, z.B. Tankstellenzufahrt auf der B 38, schlecht einsehbare Verkehrssituation Untermühlaustraße – besser wäre den Radweg auf die Fahrbahn zu verlegen
Problem Mischverkehr: Unsicherheit, auch freigegebene Einbahnstraßen häufig zu schmal
Tempo 30-Zonen: hier wird häufig zu schnell gefahren (MIV)
Parken/Halten auf Radwegen: dies kommt häufig vor und muss unterbunden werden.
- Verkehrsführung: Knotenpunkt Uni-Klinikum/ Alter Messplatz haben eine sehr unbefriedigende Verkehrsführung für Radfahrer
- Ampelschaltungen: die Ampelschaltungen sind auf den ÖPNV ausgelegt, beim Linksabbiegen muss mehrfach gewartet werden und die Ampelphasen sollten auf Radfahrende angepasst werden.
- Zustand Radwege: dies wurde mehrfach bemängelt, z.B. Waldhofstr.: enge Radinfrastruktur; Käfertaler Str.: nur einseitig befahrbar; Friedrich-Eber-Str.: wegen Verkehrsführung fahren viele Radfahrer im Gegenverkehr auf dem Radweg
Die Radwege sind i.d.R. nicht für Lastenräder ausgelegt (zu geringe Breite)
- E-Roller sollten nicht auf Rad- und Fußwegen abgestellt werden

- Baustellen: Bei der Einrichtung von Baustellen soll gezielt auch ein Baustellenmanagement für den Radverkehr berücksichtigt werden.

Ideen/Maßnahmen

- Stadtteilzentrum: Es wurde vorgeschlagen, die Lange Rötterstraße zu einem Stadtteilzentrum (Ost) umzugestalten mit viel Aufenthaltsqualität. Dies kann ggf. als Modellversuch erprobt werden.
Dabei soll berücksichtigt werden, dass keine Verdrängung auf umliegende Straßen stattfindet.
- Sicherheit: unter diesem Stichpunkt wurden verschiedene Ideen vorgeschlagen
 - Grundsätzlich wird die Berliner Str. als Vorbild für eine gute Straßengestaltung angesehen. Bei künftigen Umgestaltungen sollte dies berücksichtigt werden.
 - Geschwindigkeit und Parken: Kfz-Vergehen sollten stärker geahndet werden.
 - Eine bessere Kennzeichnung von Radwegen wurde als erster Schritt bezeichnet, an Gefahrenstellen sollen bauliche Trennungen (Frankfurter Hut o.ä.) errichtet werden.
 - Auch pop up Radwege (schnelle und günstige Lösungen) sowie Superblocks wurden vorgeschlagen. Dies als erster Schritt vor der Umwidmung (s.u.).
 - Einhalten von Abstandsregeln (1,5 m innerorts): hierzu sollen Informationskampagnen gemacht werden. Hinweis: der ADFC plant hierzu am nächsten Wochenende eine Aktion.
 - Die Ampelschaltungen für Radfahrende soll verbessert werden (Stichwort smarte Ampeln)
 - Glascontainer sollen nicht in der Nähe von Radwegen abgestellt werden, da hier häufig Scherben im Umfeld vorhanden sind.
- Parken: Grundsätzlich wurde hinterfragt, ob Parken vor der „Haustür“ noch der richtige Ansatz ist und stattdessen Quartiersgaragen errichtet werden sollten.
Anwohnerparken soll grundsätzlich teurer werden
- Radwege/-straßen: viele Teile der Neckarstadt eignen sich für Straßenumwidmungen zu Fahrradstraßen ähnlich den Quadraten.
- Fahrradabstellanlagen sollen geschaffen werden, diese könnte auch an Kreuzungen errichtet werden und würden dort das Parken verhindern.

Charaktereigenschaften

- Vorbilder sind Münster (mit sichereren Radwegen und Einschränkungen für MIV) und Holland, aber auch Barcelona (Radwege), Paris (Trennung von MIV- und Radwegen) sowie Heidelberg
- Mannheim ist, trotz guter geographischer Voraussetzungen, bisher keine Fahrradstadt

Thema 3 – „MIV & Parken“

Stärken

Als Stärken der Neckarstadt bzgl. des MIV und Parken werden benannt:

- Enge Straßenräume führen zu geringen Geschwindigkeiten
- Dennoch gute Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele mit dem Auto
- Teilweise Ausstattung mit Quartiersgaragen vorhanden
- Zahlreiche Parkplätze am Rande des Quartiers vorhanden (Messe, Supermärkte, ...)

Schwächen

Aus der Diskussion der Schwächen sind insbesondere folgende Aspekte hervorzuheben:

Straßennetz/ Geschwindigkeiten

- Die Neckarstadt wird als Durchgangsstadtteil (Innenstadt → Norden) empfunden, der viel Durchgangsverkehr aufzunehmen hat. Auch die Belastungen durch den Lkw-Verkehr sind sehr hoch (z.B. Dammstraße).
- Auf den Haupttrouten gibt es viele Verkehrsstörungen, wodurch auch eine Verkehrsverlagerung in die Wohngebiete erfolgt, es bestehen auch Befürchtungen, dass weitere organisatorische oder verkehrsberuhigende Ansätze diesen Aspekt verstärken könnten (z.B. durch Beruhigung der Langen Rötterstraße)
- Dauerhaft hohe Verkehrsbelastungen in den Wohnvierteln (z.B. Alter Meßplatz, Käfertaler Straße) und in den Tempo-30-Zonen zu hohe Geschwindigkeiten
- Zu hohe Geschwindigkeiten auch in den Hauptverkehrsstraßen (Mittelstraße, „Rennstrecke“ Kurpfalzbrücke Richtung Adria,
- Enge Straßenräume mit vielen Konflikten auch im Straßenhauptnetz
- Mittelstraße als Straßenraum mit vielen Defiziten

Ruhender Verkehr

- Insgesamt hoher Parkdruck mit zunehmendem Parksuchverkehr in den Abendstunden
- Zugeparkte enge Straßen → Beeinträchtigung Aufenthaltsqualität und Sichtfelder
- Zugeparkte Ecken → Beeinträchtigung der Sicherheit auf Schulwegen
- Teilweise sehr langfristig abgestellte Fahrzeuge

Sonstige Schwächen

- Radverkehr auf der Mittelstraße sehr schwierig (zwischen ruhendem Verkehr und Straßenbahn)
- Wenig Grün in den Straßenräumen → dadurch schnelle Aufheizung des Stadtteils

Ideen/Maßnahmen:

Bei den Ideen/Maßnahmen nimmt der ruhende Verkehr den Großteil der Anregungen ein. Es werden u.a. folgende Aspekte und Maßnahmen benannt:

Schwerpunkt ruhender Verkehr

- Nachtparken auf Supermarktparkplätzen zulassen

- Parkraum bewirtschaften um „So-da“-Autos zurückzudrängen, möglichst teurer als die Parkhäuser
- Bewohnerparkausweise ausgeben (nur einer je Haushalt)
- Neue Quartiersgaragen errichten
- Stärkere Ahndung von Verstößen beim Parken, beim Knöllchen auch Hinweise dazu mitgeben, wo Parkplätze verfügbar sind, Kontrollen insbesondere auch in den Zeiten wo Schüler unterwegs sind und auch in der Dunkelheit
- Bürgerschaftliches Engagement nutzen (Meldung Falschparker, alternative Angebote zum Parken)

Schwerpunkt Straßennetz

- Tempo 40 auf B 38 einführen und überwachen
- Umgestaltung Cignetplatz mit vorrangiger Beachtung Lieferverkehr
- Einbahnstraßen einführen, um Verkehr zu verflüssigen
- Umgestaltung Lange Rötterstraße: Lieferzonen und Radverkehrsstreifen statt Parken

Sonstige Vorschläge

- Autofahren generell unattraktiver machen
- ÖPNV attraktiver machen, in Stoßzeiten mehr Platzangebot, Hinweis auf schlecht gestaltete Stehplätze in der Straßenbahn (unbequem)
- Verschiedene Straßen vorrangig einer Verkehrsart zuordnen (Radverkehr/ fließender und ruhender Kfz-Verkehr/ Fußgängerzone)

Charaktereigenschaften:

Die Neckarstadt wird als Stadtteil mit einem sehr hohen Anteil von Kindern/ Jugendlichen beschrieben, in welchem mehr Menschen ohne Autos als mit Autos leben und in dem der öffentliche Raum zum „Leben“ genutzt werden kann. Die dichten Strukturen erzeugen ein Platzproblem, fördern aber auch die Nahmobilität. Die „Stimmung“ der Bewohner ist unbefriedigend und führt zu einem hohem Veränderungsdruck.

Thema 4 – „ÖPNV“

Stärken

Positiv benannt wird die generelle Dichte des Stadtbahnangebots in Richtung Hauptbahnhof / Innenstadt. Auch die Anbindung des Einkaufszentrums Wohlgelegen an die Neckarstadt-Ost wird als Stärke gesehen. Der Grad des Vorhandenseins von barrierefreien Haltestellen ist zufriedenstellend. Die Bedienung der Friesenheimer Insel mit Linie 53 wird gelobt.

Schwächen

- Anbindung und Erschließung der Ziele in Herzogenried (Bad, Park und Wohnungen): In diesem Themenfeld wurde einerseits die Planungshistorie bspw. der Linie 4 durch Hr. Czech (RNV) erläutert. Andererseits wurden im Detail auch Anschlüsse von der Stadtbahn zur Linie 60 und zur Linie 61 an der Bonifatiuskirche und der Alten Feuerwache kritisiert. Die Schleifen- bzw. Stichfahrt zur Ulmer Straße wurde in Frage gestellt.

- Die Reisezeit zum Hauptbahnhof in der Stadtbahn wurde als Schwäche gesehen, da Umwege über die Quadrate in Kauf genommen werden müssen. Fehlende Direktverbindungen / Tangentialen bspw. innerhalb der Neckarstadt und zur Schwetzingenstadt wurden ebenso angesprochen.
- Dem S-Bahnhof Neckarstadt wird ein vernichtendes Urteil ausgestellt. Hier fehlt es an allem: Takt-dichte der S-Bahn, Barrierefreiheit und Sauberkeit bzw. gefühlter Sicherheit. Vielen Mannheimern ist nicht einmal die Existenz dieses Bahnhofs bewusst.
- Die infrastrukturelle Gestaltung der Stadtbahn im Hinblick auf Trennwirkungen und Querungsmöglichkeiten wird kritisch gesehen. So ist die Querung der Gleise am Alten Messplatz durch Z-Querungen und Umlaufgitter am Alten Messplatz aufwendig und nicht für Lastenräder bemessen. Auch an der Waldhofstraße bestehen durch die Stadtbahnstrecke Querungshindernisse.

Ideen/Maßnahmen:

Die Ideen/Maßnahmen nehmen in weiten Teilen die genannten Schwächen auf.

- Im Hinblick auf die Anbindung der Innenstadt / des Hauptbahnhofs wird empfohlen den Takt der Linie 5 und 5A gleichmäßiger zu gestalten. Weiterhin wird eine schnellere Verbindung über den Friedrichsring gefordert.
- Zur verbesserten Erschließung der Neckarstadt-Ost wird eine Buserschließung auf der Langen Rötterstraße gefordert. Weiterhin wird eine Taktverdichtung der Linien 60 und 61 gefordert. Für eine bessere Anbindung des Centro Verde wird über eine Busverbindung auf der Hochuferstraße nachgedacht.
- Im S-Bahn-Bereich soll eine Verstärkung des S-Bahn-Taktes auf der Riedbahn stehen und den Angstrom am S-Bahnhof Neckarstadt zu beseitigen. Alternativ wird der zielgerichtete Einsatz von Pendlerbusverbindungen zum Hauptbahnhof gesehen.
- Generell sollte ein Umdenken über die Ausgestaltung von Querungshilfen und Absperrungen der Stadtbahnstrecken erfolgen. Auch im deutschlandweiten Vergleich werden hier Potenziale gesehen, die Stadt weniger zu „vergittern“ und Radfahrern sowie Fußgängern komfortablere Querungsmöglichkeit anzubieten.

Weitere Diskussionspunkte:

- Sind Zahlen zur Nutzung der E-Roller vorhanden?
- Einführung eines Mobilitätspasses
- Diskussion der Situation des ÖPNV in Mannheim während und nach der Corona-Pandemie

Anmerkungen/ Kommentare:

- Wo sind Informationen über das Beteiligungsverfahren Lange Rötterstr. zu erhalten?
- Die Alte Feuerwache bietet zu Veranstaltungen ein kostenfreies ÖPNV Ticket an, das sogenannte Kombiticket. Das könnte dem Capitol auch angeboten werden.
- Ergänzung zum Thema Quartiersgaragen: Die Schaffung neuer und zusätzlicher Quartiersgaragen soll ernsthaft geprüft werden.

5. Ausblick und Abschluss

Zum Abschluss stellt Herr Glatthaar zwei Fragen an Frau Kleemann aus dem Fachbereich für Geoinformation und Stadtplanung:

1. Was ist Ihnen aufgefallen, was hat Sie überrascht?

Frau Kleemann erklärt, dass sich in der Neckarstadt herausgestellt hat, dass hier alle Verkehrsarten genutzt werden und auch die Nahmobilität eine große Rolle spielt, dabei haben allerdings auch viele Personen einen Pkw. Frau Kleemann bedankt sich nochmal für die verschiedenen Anregungen und erläutert, dass aus ihrer Sicht der räumliche Schwerpunkt auf Neckarstadt-Ost und dem Kernbereichen lag. Es gab allerdings auch einen Teilnehmer aus Herzogenried. Sie erläutert, dass auch die weniger stark oder nicht vertretenen Stadtbezirke in die Gesamtplanung einbezogen werden.

2. Wie geht es weiter?

Der „Masterplan Mobilität Mannheim 2035“ soll im Laufe der nächsten drei Jahre im Rahmen verschiedener Planungsschritte erarbeitet werden. Frau Kleemann betont, dass die Stadt sich über die weitere Beteiligung der Bürgerschaft sehr freuen würde. Die nächsten Stadtteilforen sind voraussichtlich für den Zeitraum im Frühjahr 2022 geplant. Sie erinnert die Teilnehmenden nochmals an das **Online-Forum**, in dem **bis zum 30. Juni weitere Anmerkungen** hinterlassen werden können:

- Link für eine Rückmeldung zu den Zielen: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/mobilitaetsziele-fuer-mannheim>
- Link zur Karte, auf der der Stärken und Defizite ergänzend zur heutigen Sitzung eingetragen werden können: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/dialoge/staerken-defizit-karte-mobilitaet>

Im Herbst 2021 soll eine Beschlussvorlage zu den Zielen gemacht werden. Im Anschluss daran werden Szenarien entwickelt, in denen die verkehrlichen Wirkungen von konkreten Maßnahmen abgeschätzt werden. Darauf aufbauend sollen schließlich spezifische Maßnahmenpakete für den Masterplan definiert werden.

Unabhängig vom Masterplan weist Frau Kleemann auf den städtischen Mängelmelder hin, über den akute Schäden an der städtischen Infrastruktur gemeldet werden können: <https://www.mannheim.de/de/service-bieten/buergerdienste/fragen-anregungen-und-beschwerden/maengelmelder-mannheim->.

Zum Abschluss bedankt sich Frau Kleemann herzlich für die Beteiligung aller Teilnehmenden und hofft, dass – trotz des gelungenen digitalen Workshops – in Zukunft auch Präsenzveranstaltungen möglich sein werden.

Protokoll: pro loco, IVAS, orange edge, vcdb