

# Protokoll Stadtteilforum Ost Masterplan Mobilität Mannheim 2035 am 19.06.2021 (digital)

Digitale Sitzung am 19. Juni 2021, von 14:00 bis ca. 17:00 Uhr

## Ablauf

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

## 1. Begrüßung und Einführung

Herr Bürgermeister Eisenhauer begrüßt die 42 Teilnehmenden herzlich zum **Beteiligungsworkshop der Stadtbezirke Ost (Feudenheim, Käfertal, Vogelstang und Wallstadt) für den „Masterplan Mobilität 2035“** der Stadt Mannheim und freut sich über das Interesse der Anwesenden, sich an der Diskussion zum Masterplan mit besonderem Augenmerk auf den Teilraum Ost zu beteiligen.

Zum Einstieg in den Workshop erläutert Herr Eisenhauer, dass mit dem „Masterplan Mobilität 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 (Moderator vom Büro pro loco) erläutert den Ablauf der Veranstaltung und betont, dass der Schwerpunkt heute insbesondere auf den **Diskussionen über die Stärken und Schwächen der Teilräume in Bezug auf verschiedene Aspekte der Mobilität** liegen wird. Im Vordergrund steht nach zwei kurzen Inputs die Arbeitsphase in Kleingruppen.

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 projektbegleitende dauerhafte Online-Beteiligung statt: <https://www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/>

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

Zu Beginn gibt Herr Schubert (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).

Input 2: Wesentliche Kennzahlen der Mobilität in Mannheim

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

*Verständnisfragen/Kommentare:*

Zu der Aufteilung der Teilräume wird angemerkt, dass die Einteilung von Käfertal in den Teilraum „Mannheim Ost“ unpassend ist, da es eine enge Verzahnung mit dem Nachbarbezirk Waldhof gibt, der in den Beteiligungsworkshops jedoch unter dem Teilraum „Mannheim Nord“ betrachtet wird. Frau Kleemann erklärt, dass die einzelnen Ergebnisse der fünf Beteiligungsworkshops bei der Erstellung des gesamtstädtischen Masterplans über die Stadtteilgrenzen hinaus zusammengeführt und verzahnt werden.

## 3. 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*

- Nähe zu Naherholungsgebieten und Landschaftsräumen
- Eindeutige Parkraumregelung in der Offizierssiedlung

*Schwächen*

- Steuerung und Wartezeiten an den Bahnübergängen (Linie 4 und 5)

- Enge Straßen z.B. in Alt-Käfertal und Alt-Feudenheim, in denen das Parken auf den Gehwegen toleriert wird, dadurch teilweise extreme Verkleinerung der Fußwege, Menschen weichen teilweise auf die Straßen aus
- Unklare Parkregelungen, fehlende Parkraumüberwachung
- Parkhäuser sind nicht ausgelastet, Stellplätze im öffentlichen Raum zu „billig“
- Fehlende Zebrastreifen / Querungshilfen, z.B. Berta-Hirsch-Schule, in Bau befindliches Konversionsgebiet Spinelli
- Fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen
- Am Bahnübergang Wallstadt/Römerstraße fehlt ein Gehweg, kein Winterdienst, für Rollstuhlfahrer nicht nutzbar
- Absenkung der Bordsteine entspricht nicht dem aktuellen Standard
- Temporäre Freizeitverkehre und die damit verbundene Parkproblematik, z.B. am Storchenstraße/Vogelstanger See, Busse, Müllabfuhr und Feuerwehr kommen oft nicht mehr durch
- Der Stellplatzschlüssel in den Neubaugebieten ist zu gering, alternative Angebote reichen nicht aus, um die Anzahl der PKW entsprechend zu reduzieren
- Fehlende oberirdische barrierefreie Querung Aubuckel zur Feudenheimer Au

### *Ideen/Maßnahmen*

#### Bauliche Maßnahmen:

- Umwidmung von PKW-Stellplätzen zu Rad-Stellplätzen/Grünflächen
- Einrichtung von Laufbussen an Schulen, Verkehrsregelungen vor Schulen verschärfen, um Wege sicher zu machen
- Mehr Fußgängerüberwege einrichten
- In jedem Stadtteil einen beruhigten Straßenbereich als Pilotmaßnahme einrichten
- Durchgangsverkehr in Feudenheim reduzieren

#### Organisatorische Maßnahmen:

- Anwohnerparken mit einem ausreichenden Preisniveau einführen, damit die PKW in Garagen geparkt werden
- Eher harte Regelungen umsetzen und den Gegenwind in Kauf nehmen, die Maßnahmen gut kommunizieren
- Think Big. Ein groß gedachtes Verkehrskonzept entwickeln und umsetzen, das mehr ist, als ein klein klein an Maßnahmen
- Alle Maßnahmen breit und klar kommunizieren, um die Akzeptanz zu steigern

### *Schwerpunkte*

- Es wird betont, dass das Thema Parken das zentrale Handlungsfeld ist, um Platz für Fußgänger und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Klare Regelungen, Parkraumüberwachung und ein Anwohnerparken mit ausreichenden Parkgebühren werden als wesentliche Elemente gesehen, um das Parken in Garagen und Parkhäuser/Quartiersgaragen zu verlagern.

### *Anmerkungen und Nachfragen:*

- Es wird betont, dass es bei der Betrachtung des Parkens vor allem auch um die Gestaltung der Verkehrsflächen als Teil des Lebensraums aller Bürger\*innen gehen sollte.

- Es wird darauf hingewiesen, dass es in Baden-Württemberg neue Regelungen für die Schaffung von Fußgängerüberwegen gibt. Angeregt wird (z.T. sogar von den Schulkindern selbst), dass Fußgängerüberwege an Grundschulen erbaut bzw. ausgebaut werden sollten (Vorrang Fußverkehr vor MIV).

## **Thema 2 – „Fahrradverkehr“**

### *Stärken*

Als Stärken des Teilraums werden die Nähe zum Neckar, zu Naherholungsflächen und relativ gute Radwege durch die Wälder und entlang der Felder benannt. Auch die Verkehrsberuhigung in Feudenheim wird positiv genannt, sowie die Rollbühlstraße als Fahrradstraße.

### *Schwächen*

Bei der Sammlung von Schwächen werden vor allem mangelhafte Verbindungen zwischen den östlichen Stadtteilen und in die Innenstadt und die südlichen Stadtteile (Querverbindungen) benannt. Hierdurch ergeben sich schlechte Erreichbarkeiten wichtiger Einrichtungen/ Ortsteile

- Verbindung Wallstadt West – Rott – Käfertal
- Geplanter Abriss des Voltastegs über die Bahnlinie
- Fehlende oder mangelhafte Querungen der B 38, Magdeburger Straße → wichtig für die Erreichbarkeit Kurpfalzcenter und Käfertaler Wald
- Verbindung Feudenheim - Neckarau über B 38a (Neckarquerung) nicht barrierefrei und hohe Auslastung Schleusenbrücke
- Feudenheimer Straße
- Bahnunterführung am Bahnhof Käfertal mit Stufenrampe ist Barriere für Radverkehr (Riedbahn)

In der Gruppe werden auch generelle Defizite diskutiert. Z.B. wird eine Fortschreibung des Lückenschlussprogramms gefordert. Auch werden zahlreiche Verkehrssicherheitsprobleme gesehen, z.B. in engen Straßen mit parkenden Fahrzeugen und entlang Hauptverkehrsstraßen. Auch der Zustand vieler Radwege wird als schlecht beschrieben. Bezogen auf den geplanten Radschnellweg Viernheim – Innenstadt wird herausgestellt, dass es für viele Anwohner nicht der Alltagsweg in die Stadt sein wird. Maßnahmen entlang Hauptverkehrsstraßen (B38) werden daher auch abseits des RSW erforderlich bleiben.

Konkret werden folgende Punkte ergänzend benannt:

- Verbindung zum Radschnellweg Auf dem Ried ist schlecht. Hinweis: die Sanierung soll im Zuge der Neubau-Brücke Sudetenstraße erfolgen.
- L597 - für Autos gut, Radverkehr zerstückelt
- Zustand Speckweg
- Feudenheimer Straße Ampel an der Dudenstraße Radfahrende hat ROT, wenn MIV GRÜN hat
- Ampelschaltung: z.B. Marktkauf, man wartet sehr lange
- Mosbacher Straße im Mischverkehr schlecht nutzbar
- Z.T. maroder Radweg Richtung Innenstadt (B38)
- Querung Sudetenstraße
- Anbindung von Heddesheim + Wallstadt an Radschnellweg via neuer Brücke über Sudetenstraße ist Umweg, Verknüpfung an bestehendes Netz direkt an der Brücke nicht möglich.
- Rampe Magdeburger Straße nicht für RF nicht nutzbar
- Speckweg: Abbieger, LKW am Kreisel, Lieferverkehr, der heikle Stellen zuparkt, Baustellen

- B38/Ebertstraße: Durchgänge von Turley zum engen gemeinsamen Rad&Fußweg, Quer bereitgestellte E-Scooter, Kreuzung Carl Benzstraße/Hochuferstraße abbiegende Autos im Rücken, es sind nicht alle Verkehrsbeziehungen mit dem Rad möglich

Die Zuwegung zum künftigen Radschnellweg ist für mehrere Teilnehmer ein Thema. Bei den bislang öffentlich diskutierten Varianten werden v.a. Konflikte mit Fußgängern (z.B. Kinder am Reitverein Wallstadt, Ruhesuchende am Vogelstangsee/im Feudenheimer Bürgerpark) gesehen.

### *Ideen/Maßnahmen*

Die Ideen/Maßnahmen nehmen in weiten Teilen die genannten Schwächen auf. Es werden z.B. zahlreiche Verbindungen angesprochen:

- Querung B 38 zur Anbindung Konversionsflächen
- Fahrradtaugliche Unterführung der Riedbahn in der Mannheimer Straße
- Radverbindung nach Neckarau - Rampe bei der Carlo-Schmid-Brücke Neuostheim
- Anbindung Mannheimer Osten an die S-Bahn-Haltestelle SAP-Arena
- Wallstadt über Wingertsbuckel in die Innenstadt führen

Für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes ist den Teilnehmern wichtig, dass Angebote für Genussradler „im Grünen“ und für Alltagsverkehr „schnelle Route“ geschaffen werden. Die Radverbindungen sollten noch besser ausgeschildert werden. Es wird allgemein der Bedarf gesehen, Raum zugunsten des Rades umzuverteilen. Das Konzept der Fahrradstraßen soll auch im Mannheimer Osten weiterentwickelt werden (z.B. in Dürkheimer Straße, Spessartstraße). Diskutiert wurden auch weitergehende Ansätze aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, bei denen vor Allem die neuen Wohngebiete auf den Konversionsflächen, die den Mannheimer Osten prägen, eine Vorbildfunktion übernehmen sollen.

Als weitere ortskonkrete Vorschläge werden genannt:

- Unterbindung von Abkürzungen über die Theodor-Storm-Straße
- Ertüchtigung der Theodor-Storm-Straße für direkte Querung für Radfahrende & zu Fuß Gehende
- T 30 in Anna-Sammet Straße gewünscht auch wenn Sammelstraße mit Busverkehr
- Rad- und Fußanbindung Vogelstang- Kurpfalzcenter verbessern (Querungshilfe Spreewaldallee)
- Optimierung des Radwegs (Breite, Qualität, etc.) an der Feudenheimer Straße (auch für Radschnellweg)
- Verhinderung Durchgangsverkehr Feudenheimer Hauptstraße

### *Charaktereigenschaften*

Der Mannheimer Osten wird vor allem durch seine eigenständigen Ortsteile charakterisiert. Das führt aber auch zu prägenden Freiflächen und Barrieren zwischen den Stadtteilen. Der neue Stadtteil Franklin wird als „Fahrradwüste“ charakterisiert.

### *Anmerkungen und Nachfragen*

- Besonders hervorgehoben wird, dass ein Großteil der Schulkinder mit dem Fahrrad zur Schule fährt und die Wege entsprechend ausgebaut werden müssen.

## **Thema 3 – „MIV & Parken“**

### *Stärken*

- Teilweise erfolgte Umwidmung von Straßen
- Das Absenken von Gehwegen für Radfahrende und

- Die Planung einer Quartiersgarage Spinelli

### *Schwächen/Defizite*

- **Geschwindigkeit/Sicherheit:** generell wird die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit zu wenig kontrolliert und es werden weitere Beschränkungen vorgeschlagen, z.B. Mosbacher Str. auf Tempo 30, Römerstr. auf Tempo 30, Straßenheim oder Neckarschnellweg auf Tempo 70 oder 50.  
Zusätzlich wird das Abbiegen von Hauptverkehrsstraßen in enge Querstraßen als Unfallschwerpunkt bemängelt, z.B. Auf dem Sand oder Mannheimer Str. (Käfertal Süd)
- **Parken:** Gehwegparken (Sonnenschein) und die Konkurrenz um knappen öffentlichen Raum (Parkplatz oder Gehweg) wurden bemängelt, genauso wie enge Ortsdurchfahrten
- **Neue Planungen:** Die Planungen für Spinelli und den Bunker-Freudenheim werden zu deutlich mehr Verkehrsbelastungen (Verkehr und Lärm) im Osten führen.

### *Ideen/Maßnahmen*

- **Kampagnen:** insgesamt sollen Kampagnen/ Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Parken, Geschwindigkeit, Verkehrswende etc. durchgeführt werden, die sich an ALLE Generationen richten. Ein proaktives Vorgehen der Stadt wird hierzu vorgeschlagen. Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement sollte auf alle mittleren und größeren Unternehmen erweitert werden.
- **Sicherheit:** Kreuzungsbereiche sollten durch Gestaltungsmaßnahmen (z.B. Pflanzkübel, Barken) für andere Verkehrsteilnehmende sicherer gestaltet werden.
- **Geschwindigkeitsreduktion:** Hierzu werden verschiedene Vorschläge gemacht, die sich vor allem auf die Themen Verkehrssicherheit und geringerer Lärmbelästigung beziehen, generell wird die Reduktion der Geschwindigkeit als geeignetes Mittel angesehen.
- **Parken:** P & R Angebote sollten mit Verweis auf Straßburg deutlich ausgebaut werden, auch Modelle von smartem Parken (Käfertaler Kurhaus) und deutliche Markierungen von Parkständen sollen umgesetzt werden.
- **Alternative Mobilität:** Carsharing-Konzepte sollten umgesetzt werden und deutlich mehr E-Ladestationen errichtet werden

### *Nachfragen und Hinweise*

- Bei Umbauten und Renovierungen von Straßen wird teilweise ein Verkehrskonzept während der Baustellenphase vermisst: Hinweis der Stadt: Bei größeren Maßnahmen wird ein Verkehrskonzept für die Baustellenphase erstellt.
- Käfertal Süd: kann ein Zugang zum bestehenden Parkhaus von ehemals BBC für Anwohner\*innen ermöglicht werden?
- Außerdem wird angeregt, zu evaluieren, ob die vor über 30 Jahren geplante und errichtete Umgehungsstraße Süd die verkehrsplanerischen Ziele, u.a. Entlastung der „Ortsdurchfahrt“ erreicht hat.

### *Anmerkungen und Nachfragen*

- Das Thema Carsharing wurde in der Kürze der Zeit nicht im Detail diskutiert. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Konzepte für mehr Carsharing-Angebote umgesetzt werden sollten.

- Es wird festgestellt, dass das Angebot für den Autoverkehr in Mannheim generell zu attraktiv ist. Im Vergleich zu anderen Städten ist Mannheim eine der wenigen Städte, in denen man von den Randgebieten sogar vierspurig bis in die Innenstadt mit dem Auto fahren kann.

## Thema 4 – „ÖPNV“

### *Stärken*

- Das ergänzende ÖPNV-Angebot durch den Linienbusverkehr im Käfertal wird grundsätzlich als positiv angesehen.

### *Schwächen*

- Ein Themenkomplex in der Defizitbetrachtung bezog sich auf das ÖPNV-Angebot. So wurden teilweise Kapazitätsengpässe und eine zu geringe Taktichte auf der Linie 5 sowie die Übergangsmöglichkeiten von S-Bahn auf die Linie 5 bemängelt. Des Weiteren wurden schwerpunktmäßig die mangelhaften bzw. fehlenden Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen genannt. Die Andienung des Kulturhaus Käfertal ist gegenwärtig mangelhaft – großes Potential durch Veranstaltungen; große Parkraumprobleme im umliegenden Netz.
- Ein besser abgestimmter Fahrplan des ÖPNV auf den Fern- und Regionalverkehr am Bahnhof wird vermisst. → nach Umbau der Haltestelle am Bahnhof gibt es Kapazitätspotentiale um jene Umstiege zu verbessern.
- Der Stadtbahnanschluss des Entwicklungsgebietes Spinelli sollte zeitnah geschehen. Linienführung Richtung Käfertal Heddesheim prüfen.
- Fahrradmitnahme den ganzen Tag und Verbesserung der Abstellanlagen an Haltestellen.
- Potentiale in Tarif und Tarifstruktur (Modell von Tickets innerhalb der Quadrate auch in Peripherie anwendbar?)
- Unzureichende P+R-Anlagen werden bemängelt. Möglicher neuer Standort: Segmüllergelände /B38, Haltestelle Bensheimer Straße.

### *Ideen/Maßnahmen*

Die Ideen und Vorschläge bezogen sich mehrheitlich auf die genannten Defizite.

Vorgeschlagen wird eine Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf 55er und kleineren Buslinien → für September 2022 eingeplant.

Ein Beschilderungs-/Parkleitkonzept einhergehend mit mehreren Standorten für potentielle P+R-Anlagen wurden vorgeschlagen:

- ehemalige amerikanische Tankstelle Fürther Straße/Gorxheimer Straße
- Bahnhof Käfertal
- Maimarktplatz (wenn keine Veranstaltungen stattfinden) – mit Veranstaltungskalender zu prüfen

Des Weiteren wird für die Anbindung des Entwicklungsgebietes Spinelli eine Gesamtkonzeption des Stadtbahnnetzes vorgeschlagen – eine direkte Linienführung in die Innenstadt wäre wünschenswert.

Schnellbusverbindungen (Regionalverkehr) aus Quellen des Umlandes zu wesentlichen Zielen in Mannheim Nord und Ost können MIV entlasten.

Anpassungen im Tarifsystem:

- günstigere Tickets, insbesondere Gruppentickets
- Rückkehr zum 24-h Ticket
- Kurzstreckenticket (z. B. 4 Haltestellen)

### *Anmerkungen und Nachfragen*



- Es wird nachgefragt, was genau die Stadt für den S-Bahnhof Käfertal (als bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkt) plant. Zudem wird die Frage gestellt, ob der Bahnhof barrierefrei ausgestaltet werden soll.

Zunächst ist die Stadt oder die von ihr beherrschten Gesellschaften nicht Eigentümer und Betreiber von S-Bahnhöfen. Diese Zuständigkeit obliegt der Deutschen Bahn. Im Rahmen der zweiten Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar wird derzeit der Bahnhof an bestehender Stelle barrierefrei und S-bahngerecht ausgebaut. Die Bauarbeiten werden in 2022/2023 abgeschlossen sein. Zuvor war auch eine Verlegung an den BBC-Buckel geprüft worden. Eine solche Verlegung ist jedoch bahnbetrieblich nicht möglich. Das Betriebskonzept der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar sieht für den Streckenabschnitt Groß-Rohrheim - Mannheim Hbf eine Bedienung sowohl über die Westliche Einführung der Riedbahn (WER: MA-Luzenberg - MA-Handelshafen; S9) als auch über die Östliche Einführung der Riedbahn (ÖER: MA-Käfertal - MA-Neuostheim; S8) vor. Beide Streckenäste vereinigen sich von Mannheim Hbf kommend am Bahnhof Mannheim-Waldhof. Die Inbetriebnahme der S 9 über die WER erfolgte zum 13.12.2020. Die Inbetriebnahme der S8 über die ÖER steht aufgrund fehlender Infrastrukturbestandteile (Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der OER und S-Bahn-gerechter Stationsaus- bzw. -neubau) noch aus. Die Wiederherstellung der zweigleisigen Befahrbarkeit der östlichen Riedbahn befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer baulichen Umsetzung der zweigleisigen Befahrbarkeit ab 2024 gerechnet. Bis dahin können nach Fertigstellung der heutigen Stationen einzelne Fahrten, Umleitungs- oder Sonderverkehre über die östliche Riedbahn geführt werden, und damit den S-Bahnhof Käfertal an das S-Bahnnetz anschließen.

Die Unterführung Kädertaler Straße / Mannheimer Straße gehört nicht zum Bahnhof Käfertal Süd sondern ist im Unterhalt der Stadt Mannheim. Daher ist der Umbau der Unterführung auch in der Verantwortung der Stadt, es wurde dazu bislang eine Machbarkeitsstudie erstellt, ein Grundsatzbeschluss zur Weiterverfolgung der Planung ist in Vorbereitung.

- Es wird gefragt mit welchem Takt die neue Buslinie 53 durch Spinelli fahren wird.

Die Linie 53 wird das Gebiet Spinelli an Mo.-Fr. tagsüber im 20-Min.-Takt erschließen. Takt und Fahrweg ist in der Sitzung vorgestellt worden, weil eine Bürgerin explizit danach gefragt hatte.

In der unten dargestellten Tabelle sind Bedienzeiten und Taktung der Linie 53 dargestellt.

Bedienungszeiten	Mo.-Fr. 5:30- 24 Uhr, Sa 7-24 Uhr, So-Fei 9-24 Uhr
Takt	20-Min.-Takt Mo.-Fr. 5:30-20 Uhr, Sa 9-20 Uhr 30-Min.-Takt Mo.-Sa. 20-24, So-Fei 9-24 Uhr

#### 4. 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 bzw. was hat Sie überrascht?

Aus dem heutigen Workshop nimmt Frau Kleemann vor allem mit, dass innerhalb des Teilraums „Mannheim Ost“ nochmal räumlich differenziert werden sollte. Die Menschen aus Feudenheim scheinen sich eher in Richtung Süden bzw. Innenstadt und die Käfertaler nach Norden zu orientieren, während für die Bezirke Vogelstang und Wallstadt die Verknüpfung untereinander stärker beklagt wurde. Als ein weiteres wichtiges Thema hat Frau Kleemann die Kapazitätsengpässe im Radverkehr erkannt. In den Diskussionen

wurde deutlich, dass einige Barrieren mit dem Rad gar nicht überwindbar sind, die Querverbindungen zwischen den Stadtteilen spielen eine wichtige Rolle. Neue Verbindungen müssen geschaffen bzw. bestehende Verbindungen weiter ausgebaut werden. Der beliebte Neckartal-Radweg steht auch in dieser Diskussion im Fokus. Überrascht war Frau Kleemann davon, dass Themen wie die BuGa oder die Konversionsprojekte in den Diskussionen eine geringe Rolle gespielt haben, wobei diese Veränderungen große Chancen beinhalten.

## 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 und vcdb