

Nachfragen und Kommentare aus dem Chat

- 1. Öffentlichkeitsforum Masterplan Mobilität 2035 vom 06.05.2021

Hinweis: Nachfolgend werden die im Chat während der Videokonferenz 1. Öffentlichkeitsforum zur Erarbeitung des Masterplans Mobilität 2035 der Stadt Mannheim vorgenommenen Nachfragen und Kommentare gebündelt dargestellt. Einfache Fragen und Fragen zum Vorgehen werden direkt beantwortet, Kommentare werden nur nachrichtlich übernommen und sprachlich gekürzt.

A. Allgemeines

- Warum werden die Ziele nicht genauer quantifiziert?
Antwort: Die Ziele sollen in der derzeitigen Phase noch nicht pauschal quantifiziert werden, sondern auf Basis von Wirkungsabschätzung und den sich daraus ergebenden kommunalen Handlungsmöglichkeiten. Dies wird bei der weiteren Konkretisierung im Laufe des Prozesses vorgenommen. Das Zielpapier soll jedoch bis zum Beschluss noch um eine Zusammenstellung von Indikatoren ergänzt werden, zu denen später Zielwerte formuliert werden können.
- Welche Quellen hat die dargestellte Datenanalyse?
Antwort: bei allen Abbildungen sind in der Präsentation die Quellen jeweils angegeben.
- Zum Thema Teilen statt Besitzen: Welche Rolle spielen Free-Floating-Carsharing-Systeme im Masterplan? (z.B. werden diese in Berlin ab 2023 durch Sondernutzungsgebühren stark eingeschränkt)
Antwort: In der derzeitigen Projektphase fand noch keine Verständigung auf Maßnahmenansätze statt. Die generelle Förderung eines Lebensstils, der vom Besitz eines eigenen Pkw unabhängig ist wird jedoch sicherlich Bestandteil der Maßnahmen sein. Mit welchen Bausteinen das gelingen kann, ist im weiteren Verfahren zu klären.
- Sind bei den dargestellten Wegen auch Familien erfasst (z.B. beim Weg zur Kita mit Eltern und Kind)?
Antwort: Ja, bei den ausgewerteten SrV-Daten sind alle Wege erfasst.
- Die Veränderungsdaten der Radverkehrsfrequenzen sind falsch berechnet: Der Radverkehr stagniert zwischen 2018 und 2020.
Antwort: Die Radverkehrsdaten von Folie 11 der Analyse-Präsentation enthielten tatsächlich Inkonsistenzen in den Berechnungen. Im Jahr 2020 hat nach neuen Berechnungen das Radverkehrsaufkommen an den Zählstellen leicht abgenommen (Ausnahme 3. Quartal). Dies lässt sich jedoch maßgeblich durch die gesunkene Mobilität infolge der Corona-Pandemie erklären, denn in Phasen ohne größere Einschränkungen ist das Radverkehrsaufkommen gegenüber 2019 leicht gestiegen.

Kommentare:

- Für eine moderne, sich ständig wandelnde Stadt/ Stadtteile ist Mobilität innerhalb Mannheims unentbehrlich.
- Eine ganzheitliche Betrachtung der Ökobilanzen einzelner Verkehrsmittel ist wichtig, aber die Stadt als eigenes "Ökosystem" und die Auswirkungen auf das Stadtklima sind wichtiger.

- Tempolimits können viele der genannten Probleme abmildern und sollten eine große Rolle im Masterplan spielen.
Tempo 30 reduziert nicht nur Lärm, sondern auch die Schwere von Unfallfolgen - und rettet Leben.
- Unabhängig vom Verkehrsmittel ist eine Verbesserung des Straßenbelags an vielen Stellen in der Stadt und den Stadtteilen erforderlich. Es sollten vorrangig auch gefährliche Stellen z.B. Verschwenkung des Radweges auf die Straße an engen Bereichen beseitigt werden.
- Zu klären ist auch die Optimierung der Thematik E-Scooter in Konkurrenz zu Rad- und Fußgängerverkehr. Großes Konflikt- und Unfallpotential der Verkehre besteht seit Jahren auf der Neckarauer Straße durch die hohe Frequenz aller Verkehrsarten und die vielen privaten Zufahrten zu Einkaufsmärkten und Alten- und Studentenheimen.
- Die Teilnehmenden **diskutieren kontrovers das Konzept einer autofreien/autoarmen Innenstadt** (Stärken, Schwächen, Potenziale, Probleme etc.)
- Sollte es nicht um die infrastrukturellen Bedürfnisse der Mannheimer*innen gehen und dann um das Suchen nach adäquaten Lösungen statt einfach die derzeit existierenden Strukturen zu analysieren und aufzuwerten. Mehr für das Fahrrad tun zu wollen ist doch kein fortschrittliches Konzept! Vielleicht sollten wir das Konzept Freiraum neu denken bevor wir einzelne Verkehrsmittel betrachten

U. Umweltqualitäten

- Welche Maßnahmen sind angedacht, um Kfz-Nutzer*innen in die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu holen? Werden nur Pull- oder auch Push-Faktoren berücksichtigt?
Antwort: Im Masterplan Mobilität werden sowohl Angebotsverbesserungen thematisiert als auch Einschränkungen vorgeschlagen.
- Das Wuppertalinstitut geht im Klimagutachten davon aus, dass die Ziele im Klimaschutz nur mit einer Verdoppelung des ÖPNV auf 30 % und Verdoppelung des Radverkehrs auf 34 % zu erreichen ist. Wie ist dies erreichbar? Grüne und CDU gehen im Koalitionsvertragsentwurf von einer Verkehrsreduktion durch Revitalisierung der Innenstadt und der Ortsteilzentren aus. Welche Auswirkungen hat dies auf das Verkehrsaufkommen?
Antwort: Der Zeithorizont des Klimagutachtens bezieht sich auf das Jahr 2050. Der Anteil, der durch den Verkehrsbereich eingespart werden kann, muss insgesamt ins Verhältnis aller CO₂-Emissionen gesetzt werden (solange das Steinkohle Großkraftwerk in Betrieb ist, wird im Verkehr ein geringerer Anteil bis 2035 eingespart werden können). Im derzeitigen Bearbeitungsstand kann noch keine gutachterlich qualifizierte Einschätzung erfolgen, welche ÖPNV- und Radverkehrs-Ziele erreichbar sind. Auch wird nicht alles auf lokaler Ebene lösbar sein (z.B. rechtliche Regelungen sowie Verantwortung von Bund und Land). Die Stadt Mannheim erarbeitet aktuell den Klimaschutzaktionsplan 2030.

Kommentare:

- Push-Faktoren: Die bloße Zurverfügungstellung von Infrastruktur (Radwege, besserer ÖPNV) oder Tarifinnovationen sind Pull-Faktoren, die nicht ausreichend sind. Man kommt nicht umhin, Ein- und Beschränkungen beim MIV durchzusetzen (Parkraumbewirtschaftung, autofreie Innenstadt) um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

- die zunehmende Hitze Problematik fehlt
- Sind heutige Straßenstrukturen noch zeitgemäß? (Die Organisation des Verkehrs an neue Anforderungen anzupassen, würde auch einer inklusiven Stadtgestaltung entgegenkommen!)

S. Stadtraumqualitäten

- Parkraummanagement: Wo wird Parkraum in den Stadtteilen neu angesiedelt? Wie viel Parkplätze sollen in der Innenstadt künftig wegfallen und wie hoch ist die Auslastung der Parkhäuser?

Antwort: Eine Erhebung von 2017 (Datenstand 2016) hat gezeigt, dass die Parkhäuser nicht ausgelastet sind. An den Samstagen als den Tagen mit der höchsten Nachfrage betrug die durchschnittliche Auslastung 65 %, was über 1.000 freien Plätzen entspricht. Folglich kann Parkraum in den öffentlichen Straßen der Innenstadt wegfallen, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt zu gefährden.

Kommentare:

- Wichtig ist auch eine sichere Fortbewegung von Frauen zu jeder Tageszeit
- Die Aufenthaltsqualität wird als miserabel bezeichnet.
- Barrierearm/barrierefrei
Blinde Personen oder Personen im Rollstuhl können keine Car- oder Radsharing-Angebote nutzen. Bisher wird die Barrierefreiheit nur für ÖPNV (Bus und Bahn) berücksichtigt, nicht aber bei anderen Verkehrsmitteln.
Bei allen Entwicklungen sind auch körperingeschränkte Personen zu berücksichtigen. Wie können Blinde bei geräuschlosen Fahrzeugen Straßen zukünftig gut und sicher überqueren? Die Thematik durchgängige Bordsteinabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Menschen hat Nachholbedarf.
Hinweis: Gerade zur barrierefreien Erschließung der Stadt wird vor allem an Universitäten viel geforscht.
- Die Teilnehmenden **diskutieren kontrovers das Thema Parken/ ruhender Verkehr**
"Eine stärkere Nutzung bestehender Parkhäuser (auch für Anwohner*innen) führt zu mehr freien Flächen (Entsiegelungspotentiale)", „Parkverstöße werden zu wenig geahndet“,
Es bedarf Parksyste, die sowohl dem Bedürfnis der Abstellmöglichkeit von Autos, Fahrrädern, Rollern gerecht werden, wie der gefahrlosen Nutzung von Bürgersteigen.
- Mannheim ist immer noch sehr autozentriert. Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen und gute Radverkehrsbedingungen steigern die Attraktivität der Stadt und sind auch gut für die Wirtschaft

E. Erreichbarkeiten

- Wird das erwartete Bevölkerungswachstum von Mannheim im Masterplan Mobilität berücksichtigt? Wie wirkt sich dies auf Innenverdichtung und den PKW-Bestand aus?
Antwort: Auf Basis der Bevölkerungsprognose und Abschätzungen zur Entwicklung von Gewerbegebieten und wichtigen verkehrserzeugenden Einrichtungen wird für die Region

Rhein-Neckar eine Verkehrsprognose errechnet. Bei dieser Prognose werden auch die beabsichtigten Entwicklungen bzgl. Innenverdichtung berücksichtigt, in dem Bevölkerungswachstum nicht in allen Stadtteilen gleichermaßen stattfindet.

- Gibt es Daten, wie viele Menschen in den einzelnen Stadtteilen wohnen (Quellverkehr) und wie viele Menschen welche Punkte in Mannheim mit welchen Verkehrsmitteln erreichen (Zielverkehr)?

Antwort: Diese Daten werden derzeit im Rahmen der Erstellung des Verkehrsmodells für die Region Rhein-Neckar ermittelt und werden dem Bearbeitungsteam des Masterplan Mobilität zur Verfügung gestellt.

- Fragen zum fips-Shuttle:

Antwort: Er soll die Lücken zwischen Stadtteilen schließen; kann per App oder telefonisch angefordert werden und wird über das ÖPNV Ticket mit einem Qualitätsaufschlag bargeldlos bezahlt; steuert seit Mai auch das Impfzentrum zeitlich auf max. ein halbes Jahr begrenzt unmittelbar aus den Teststadtteilen an.

- Warum sind Ziele wie die Reduktion des MIV, Verkehrsvermeidung und -umschichtung (Mobilitätswende) sowie Verminderung der Verkehrsflächen nur mittelbar zu erschießende Ziele bzw. weshalb werden sie nicht explizit benannt?

Antwort: Die Reduktion des Kfz-Verkehrs, Verkehrsvermeidung und modale Verkehrsverlagerung sind keine Ziele, sondern Strategien zur Erreichung von Klimaschutzziele, Zielen der Stadtraumaufwertung, Verbesserung Verkehrssicherheit etc. Das Ziel einer Minderung der Flächenversiegelung ist als Ziel A.1 Teil des Zielpapiers.

- Es wird bedauert, dass Initiativen wie das Green City Ticket nicht fortgesetzt, sondern frühzeitig beendet wurden. Gibt es Pläne für ähnliche Angebote?

Antwort: Das sog. Green-City-Ticket war nur im Rahmen einer besonderen Bundesförderung mit sehr begrenzten Mitteln möglich, weswegen das Ticket auch vor Ende der Förderzeit eingestellt wurde. Die Bundesförderung ist nunmehr insgesamt beendet, ohne eine Förderung ist eine solche Preisgestaltung nicht möglich. Zudem hat der Versuch gezeigt, dass zwar mehr Menschen den ÖPNV nutzen, aber nicht in dem Maße, als durch einen Mengeneffekt der Einnahmeverlust ausgeglichen wurde. Zudem haben sich erhebliche Verlagerungen aus anderen Ticketarten gezeigt.

Kommentare:

- Wie sieht es mit einer App aus, mit der man das passende Verkehrsmittel wählen kann? (ähnlich wie in Karlsruhe)
Hinweis: der vrn arbeitet derzeit an dieser App.
- Fahrradparkplätze wären sinnvoll, besonders am Hauptbahnhof, aber auch sonst; sichere Abstellmöglichkeit sollten auch in Wohnhäusern/Neubauten vorhanden sein; Vorschlag: Fahrradsatzung
- Der Mindestabstand Auto-Fahrrad ist bei neu gebauten Radwegen problematisch. Außerdem wird die Abstandseinhaltung nicht kontrolliert und bei Verstößen nicht geahndet.
- Hinweis: #besserRadfahren-Aktion des SWR. Hier sind viele Einträge zu Mannheim vorhanden. Direktlink hier: <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/mannheim/swr-aktion-besser-radfahren-endet-100.html>

- Die Kapazität des Hauptbahnhofes muss erhöht werden (z.B. Ausbau / Erneuerung des östlichen Gleisvorfelds). Die Personenzüge fahren mit ca. 40 km/h bis 60 km/h in den Hauptbahnhof ein, das kostet Zeit und vor allem Kapazität. Weitere S-Bahnhaltepunkte notwendig (deutliche Potenziale, um Pendler*innen zum Umsteigen zu bewegen)
- Das Straßenbahnnetz an sich ist sehr gut, aber manchmal besteht der Wunsch nach schnelleren Verbindungen, z. B. Werderstraße → Bonifatiuskirche: beim Umstieg an der Kunsthalle oft Zeitverlust.
Straßenbahn 5 fährt schon mit 10min im maximal sinnvollen Takt. Bei leichter Verspätungen gibt heute schon eine „Straßenbahnperlenkette“, ohne drastischen Ausbau wird das nichts
- Es müssen mehr S-Bahn-Haltestellen errichtet werden (z.B. bei der Neckerauer Brücke) und die Verknüpfung der Straßenbahn (rnv) mit der S-Bahn (DB) muss deutlich besser werden (viele Potenziale erkennbar) → Ein S-Bahn-System muss jedoch auch akzeptable Reisezeiten realisieren können. Ein Halt am Neckaraue Übergang könnte viel zu hinderlich für die eigentlich vorgesehene Transportaufgabe sein.
- Individueller Kraftverkehr mit sich ändernden Antrieben in die und aus der Stadt heraus sollten möglichst komfortabel zugelassen werden; die Stadt muss leben; Durchfahrt durch die Innenstadt braucht niemand; Radverkehr sollte nicht gegen Kraftverkehr ausgespielt werden; die Führung von Radverbindungen in/durch die Stadt sollte sicher und, wo möglich, getrennt von Kraftverkehr erfolgen
- Der Verkehr in Mannheim sollte auch gesamtstädtische Projekte in den Blick nehmen: z.B. wird ein zentraler Betriebshof ein höheres "Wegeaufkommen" mit sich bringen sowohl für BürgerInnen wie auch für betroffene MitarbeiterInnen

W. Wirtschafts- und Güterverkehr

- Inwieweit wurde E-Commerce und der damit verbunden erhöhte Bedarf der Logistik in der Analyse berücksichtigt? Wo finden sich die Konzepte dazu?
Antwort: Anforderungen des Lieferverkehrs werden im Rahmen der stadträumlichen Analyse bedeutender Straßenräume mit betrachtet. Der Masterplan Mobilität wird konzeptionelle Ansätze zum weiteren Umgang mit Lieferdiensten im urbanen Umfeld enthalten.
- Wie wird der Dialog mit den Händler*innen in der Innenstadt gestaltet? Wie wird Lebensqualität mit wirtschaftlichen Interessen abgewogen?
Antwort: Vertreter von Einzelhandel und IHK sind am Runden Tisch beteiligt und bringen ihre Interessen direkt ein. Eine steigenden Aufenthaltsqualität hilft auch dem Einzelhandel.
- Mannheim ist beim Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr eines der größten Verkehrskreuzen. Wie kann dies bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schien und Wasser genutzt werden?
Antwort: das Potential ist (lt. Ergebnissen der Analyse) vorhanden und wird Thema bei der Maßnahmenkonzeption sein.

Kommentare:

- Mannheim braucht weiterhin ein gutes Straßennetz, da Mannheim auch Industriestandort ist.

- Straßen haben viele Schäden
- Der problematische Teil des Kfz-Verkehrs ist der kommerzielle LKW-Verkehr, da man in die Industriegebiete (z.B. Hafen) nur durch Teile der Stadt kommt. Das wird sich durch eine Verstärkung des ÖPNV und des Radverkehrs nicht ändern.
- Wichtig wäre eine sinnvolle Verkehrssteuerung, z.B. Rheinquerungen, die nicht nur über die Innenstadt erreichbar sind, Umgehungsstraßen, bessere Anbindung von Industriegebieten, Hafen raus aus der Stadt, damit er besser erreicht werden kann
- Wird "die Au" zwischen Käfertal - Süd und Feudenheim zumindest während der BUGA23 für den LKW-Verkehr gesperrt? (Dies würde evtl. helfen das mögliche Verkehrschaos bei erhöhtem Besucherverkehr zu verhindern)

Hinweis: die BUGA-Gesellschaft arbeitet an einem Verkehrskonzept

Hinweise auf Defizite

- Stadtteile wie Straßenheim oder Kirschgartshausen sind nur schwer erreichbar, die Anbindung von einem Stadtteil in den anderen ist teilweise nur mit großen Umwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglich
- Der Radwegbelag (Knochensteine) ist nicht günstig, glatter Belag wäre besser
- Die zentrale Anbindung zwischen Lindenhof / Glückstein für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zur Stadt reicht nicht aus. Die Tunnelstraße (Suezkanal) wird ab 2023 für mindestens 3 Jahre voll gesperrt.
- Das vorhandene Radwegenetz ist nicht fließend, es fehlt eine gute Anbindung der Stadtteile zudem gibt es teilweise schlechte Ampelregelung für Radfahrer – der PKW hat immer noch Priorität

Fragen und Kommentare zum Beteiligungskonzept

- Gibt es auch crossmediale Angebote zwecks Zugänglichkeit für weniger digitale Gruppen?
Antwort: Sobald es die Pandemie zulässt sollen die Formate der Bürgerbeteiligung auch wieder als Präsenzveranstaltungen durchgeführt werden.
- Wie wird man über die Stadtteilforen und Beteiligungsworkshops informiert?
Antwort: über die Veranstaltungen wird über verschiedene Medien (Presse, den Newsletter der Stadt, Social Media) sowie über das Beteiligungsportal informiert: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- Wie wird der Mix für die Workshops zusammengestellt? Wie und von wem werden die „Personen aus der Stadtgesellschaft“ für die Workshops ausgewählt?
Antwort: zu den Stadtteilforen können sich alle interessierten Personen anmelden. Es wird keine Auswahl getroffen, die Veranstaltungen sind für alle offen. In den Bürger-Workshops wird versucht, alle gesellschaftliche Gruppen bzw. einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zu erreichen (Altersgruppe etc.). Bis zu 40 zufällig ausgewählte Personen sollen so ab Herbst 2021 den Erarbeitungsprozess begleiten.
- Wieso gibt es den Entwurf erst 2023? Dann passiert zwei Jahre lang nichts?
Antwort: Aufgrund von umfangreichen Datenanalysen und Modellrechnungen dauert der

Erarbeitungsprozess insgesamt 3 Jahre. Schon während der Erarbeitung werden natürlich weiterhin Maßnahmen im Mobilitätsbereich umgesetzt.

- Wieso finden einige Stadtteilveranstaltungen samstags statt?
Antwort: alle Veranstaltungen sind zeitlich so gelegt, dass sie entweder spätnachmittags/abends oder am Samstag stattfinden, damit möglichst alle Personen daran teilnehmen können.
- Wo werden die Stadtteilforen stattfinden? Wird es ein Stadtteil-Forum Innenstadt/Jungsbusch geben?
Antwort: Ob die Stadtteilforen als reale Treffen stattfinden oder aufgrund der Pandemie als Online-Veranstaltung wird spätestens Anfang Juni entschieden. Über die Veranstaltungsorte wird auf dem Beteiligungsportal informiert: www.mannheim-gemeinsam-gestalten.de/masterplan
- Besteht die Möglichkeit, zeitnah eine interaktive Karte auf der Homepage des Beteiligungsportals zu hinterlegen, in der die Bürger*innen ihnen bekannte Problembereiche (Gefahrstellen, Probleme ruhender Verkehr, schlechter Straßenbelag, fehlende Bordsteinabsenkungen etc). und Optimierungsvorschläge direkt an der betreffenden Stelle eintragen können? (Das würde für das Projekt einen großen Mehrwert bringen und das Bewusstsein schärfen, dass man auch als Bürger*in mit einer kleinen Anregung zu einem großen Ziel viel beitragen kann)
Antwort: Im Juni wird eine Online-Beteiligungsmöglichkeit eingerichtet, in der Probleme, Gefahrenstellen sowie auch gute Verkehrsverbindungen eingetragen werden können. Einzelne Mängel (z.B. schlechter Straßenzustand, Schlaglöcher) können jederzeit auf dem Mängelmelder der Stadt Mannheim eingetragen werden.