

**Vorfahrt für Menschen**

—

**Verkehrswende als  
Chance für Städte**

**Prof. Dr. Diana Pretzell  
Erste Bürgermeisterin**

# Inhaltsverzeichnis

- 1) **Mannheim – Kenndaten**
- 2) **Klimaschutz im Verkehr**
- 3) **Verkehrsversuch Innenstadt Mannheim**
- 4) **Weitere Maßnahmen in Stadtteilen: Lange Rötterstraße; Lindenhof**
- 5) **Neuordnung Gehwegparken – Nutzung freigewordener Flächen**
- 6) **ÖPNV-Maßnahmen und Angebotsverstärkung**
- 7) **Radverkehr – Ausbau / Lückenschluss**
- 8) **Radschnellwege**
- 9) **Wie erreichen wir autoreduzierte Quartiere?**

# Mannheim – Kenndaten

Einwohner Stadt  
**325.000**

Einwohner  
Metropolregion  
**2,4 Mio.**

Zweitgrößter  
Binnenhafen  
Europas

Bedeutender  
Bahnknotenpunkt  
Süddeutschlands

**10.000**  
Betriebe  
**195.000**  
Beschäftigte

Radweglänge  
**287 km**

Kreuzungspunkt  
mehrerer  
Autobahnen und  
Bundesstraßen

„Pendlerhochburg“  
**134.000**  
Einpendler  
**65.000**  
Auspendler

# Klimaschutz im Verkehr

- Vor dem Hintergrund der **Herausforderungen des Klimawandels ist eine umfassende Mobilitätswende** erforderlich, die in einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor münden. Alle Maßnahmen und Projekte basieren auf dem städtischen Leitbild, den UN-Nachhaltigkeitszielen sowie Bundes – und Landeszielen.
- Ziele sind u.a. die **Vermeidung motorisierter Verkehre, Stärkung des Umweltverbundes, Dekarbonisierung von Liefer- und Wirtschaftsverkehren und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität** in der Stadt.
- Maßgeblich für den Verkehrssektor sind:
- **KlimaSchutz-AktionsPlan 2030**
  - 6 Bausteine mit 13 TOP-Maßnahmen: Vermeidung und Verlagerung von motorisierten Verkehren sowie Förderung neuer Antriebsformen, Schaffung neuer Mobilitätsangebote, Reduktion und Effizienzsteigerung von Wirtschaftsverkehren, übergreifende Maßnahmen, z.B. Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement

- **Local Green Deal (EU-Mission 100 klimaneutrale Städte bis 2030)**

Matrixorganisation, zur Umsetzung von Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsprojekten mit der Stadtgesellschaft.

Ziele:

- Gesunde und nachhaltige Mobilität durch Förderung des Rad- und Fußverkehrs.
- Emissionsfreie Mobilität durch mehr emissionsfreie Antriebsformen (v.a. im Liefer- und Güterverkehr) und eine Stärkung des Umweltverbundes.
- Smarte Mobilität durch vernetzte multimodale Mobilität und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen (Car- und Bikesharing etc.)
- Erschwingliche und gerechte Mobilität durch den barrierefreien Ausbau, eine gute räumliche Verteilung von Haltestellen und Mobilitätsangeboten und sozial ausgewogene Tarifgestaltung.
- Sichere Mobilität

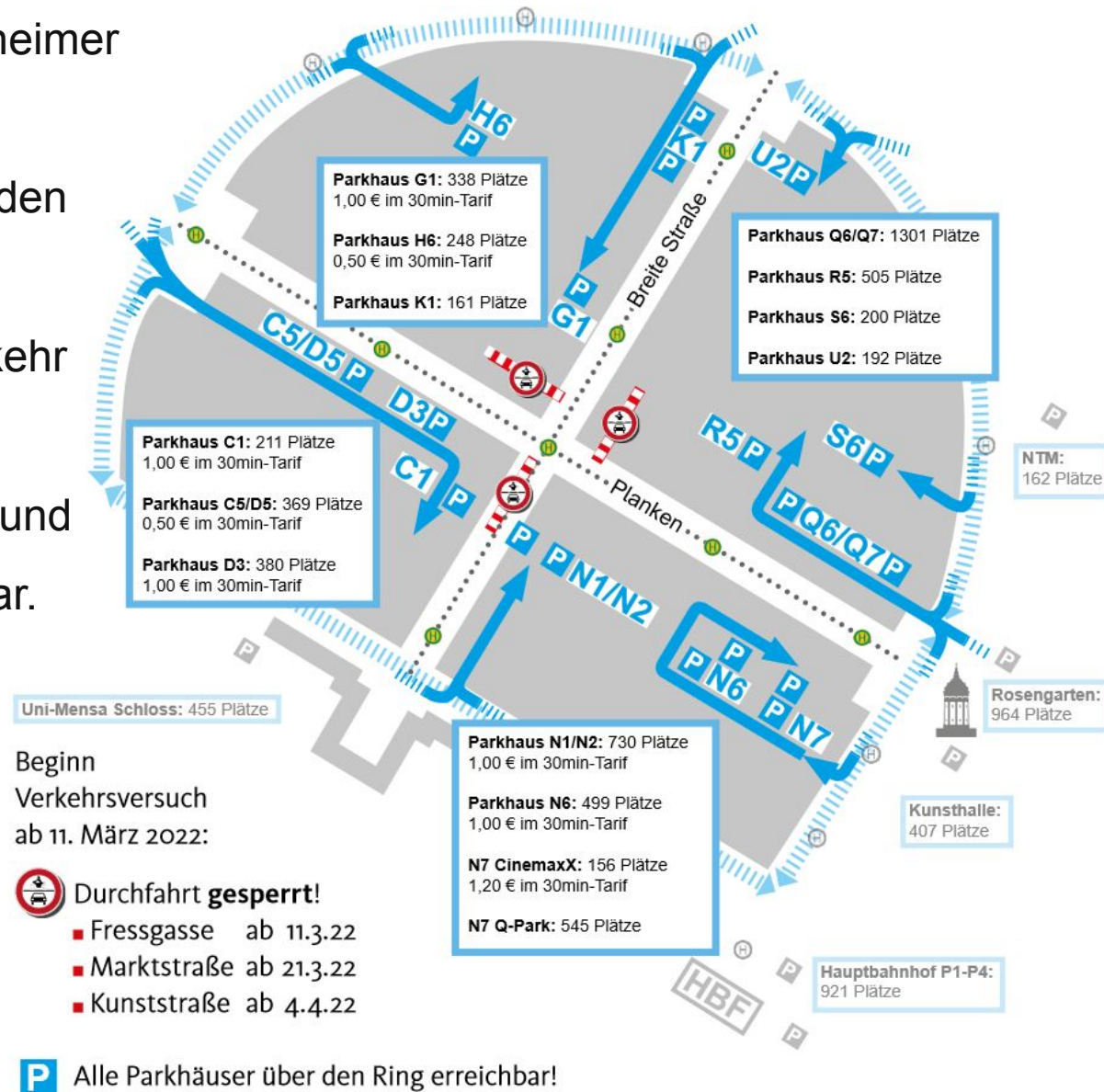
**Mannheim gehört zu den Städten, welche die Europäische Union als Modellstädte für die EU-Mission „100 klimaneutrale und smarte Städte“ ausgewählt hat.**

- **Masterplan Mobilität 2035**

- Fortentwicklung des Verkehrsentwicklungsplans mit einem deutlichen Fokus auf nachhaltige Mobilitätsformen.
- 5 Zielfelder mit 19 Einzelzielen

# Verkehrsversuch Innenstadt

- 1 Jahr von März 2022 bis März 2023
- Ziel: Verkehrsberuhigung in der Mannheimer Innenstadt und Umleitung der Durchgangsverkehre auf die umliegenden Verkehrsachsen (Ring)
- Alle Unterbrechungen für den Kfz-Verkehr blieben für den Radverkehr weiterhin passierbar. Die Passage zwischen E1 und E2 war für Radfahrer exklusiv befahrbar.



# Verkehrsversuch Innenstadt - Evaluation

- In den Hauptsammelstraßen Fressgasse hat sich der **Kfz-Verkehr** während des Verkehrsversuchs **halbiert**.
  - Der **Radverkehr** hat sich sowohl in der Fressgasse (+. 66%), als auch in der Kunststraße Höhe O2/O3 (+50 %) **deutlich erhöht**.
  - In den umliegenden Straßen ist der **motorisierte Verkehr** ungefähr gleichgeblieben. Der **Radverkehr** hat sich **teilweise deutlich gesteigert**.
  - In den Umfragen ergibt sich das Bild, dass **Anwohner und Besucher den Versuch mehrheitlich positiv, Gewerbetreibende und Mitarbeiter negativ bewerten**.
- Nach Ende des Versuchs wird ein Konzept für eine Beruhigung und Attraktivierung der Innenstadt erarbeitet und dem Gemeinderat kommendes Jahr vorgelegt.

## Weitere Maßnahmen in Stadtteilen: Lange Rötterstraße (Neckarstadt-Ost)

- **Ziel für die ca. 1 km lange Straße:** Aufwertung des Stadtteilzentrums durch Verkehrsberuhigung (Unterbindung des Durchgangsverkehrs), Förderung des Radverkehrs, Aufwertung Gehwege und Plätze
- **Umsetzung in drei Stufen:**
  - 1) Kurzfristige Maßnahmen: Aufstellen von Pflanzkübeln und Fahrradabstellanlagen; Einrichtung von Lieferzonen
  - 2) Verengung der Fahrbahn in ausgewählten Bereichen der Straße
  - 3) Evaluation der Stufe 2 und ggf. weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen durch Fahrbahnverengung
- Planung wird erstellt; Umsetzung ab 2024

# Weitere Maßnahmen in Stadtteilen: Lindenhof - Glücksteinquartier

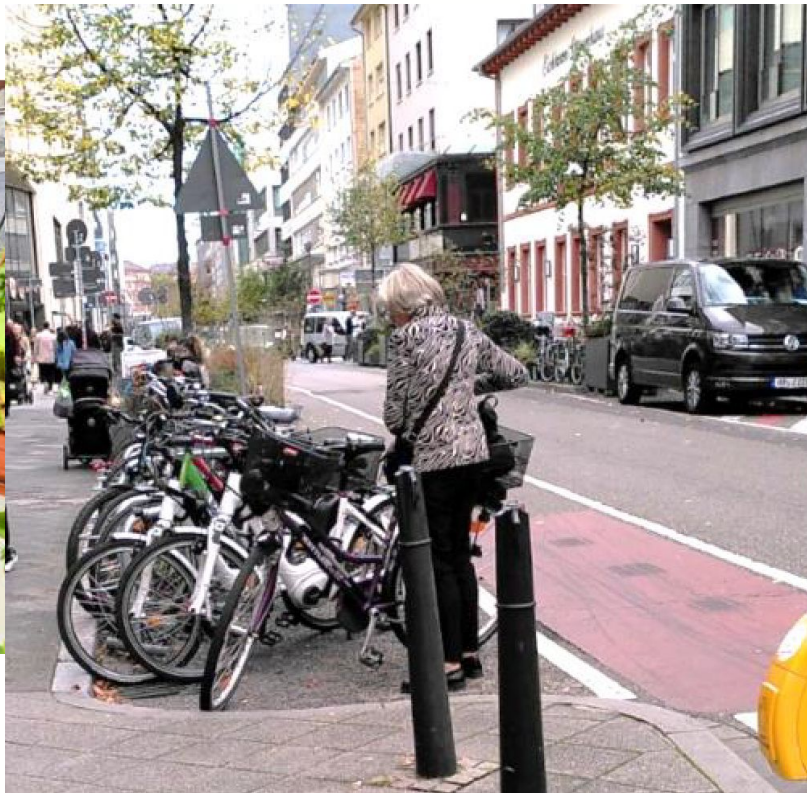
- Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen in den letzten 15 Jahren weit fortgeschritten. Nächste Schritte sind der Bau eines Fahrradparkhauses (blau), die Bebauung noch freier Baufelder und der Bau einer neuen zweigleisigen Stadtbahnstrecke (grün).
- Unterbrechung der Meerfeldstraße zur Verkehrsberuhigung (rot).





# Neuordnung Gehwegparken – Nutzung freigewordener Flächen

- Umsetzung des Erlasses des Verkehrsministeriums.
- Projektgruppe (Stadtraumservice, Stadtplanung, Verkehrsbehörde) zur Abarbeitung der insg. 700 Straßenkilometern.
- Freigewordene Flächen werden zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren genutzt: Baumpflanzungen („1000 Bäume“-Programm), Fahrradabstellanlagen, Gastro-Parklets oder privat initiierte Parklets.
- Nutzung der Umsetzung des Erlasses „Straßenrandparken“ um Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umzusetzen.



# ÖPNV - Maßnahmen und Angebotsverstärkung

- Entscheidend für verkehrsberuhigende Maßnahmen ist auch der Ausbau an alternativen Mobilitätsangeboten
- Mannheim ist aufgrund seiner Topographie für den ÖPNV prädestiniert
- Bereits jetzt sehr gut ausgebauter ÖPNV
  - 81 km Stadtbahnstrecke (rnv-weit 301 km, größtes Meterspurnetz in Deutschland)
  - +4km Strecke im Rahmen des geplanten Konversionsnetzes durch Stadtbahn Franklin und Stadtbahn Glücksteinallee)
  - 12 Linien Stadtbahn, 27 Linien Stadtbus (rnv-weit: 20 Linien Stadtbahn und 62 Linie Bus)



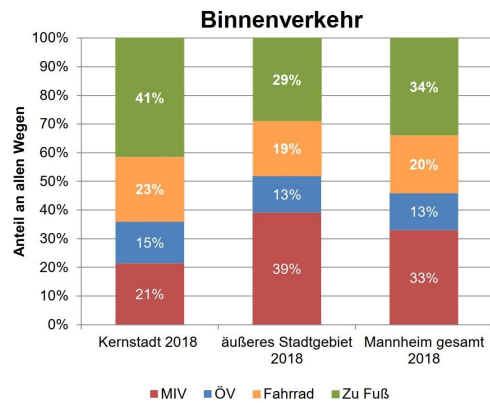
# ÖPNV - Maßnahmen und Angebotsverstärkung

- Fahrgastzahlen (2019): ca. 88 Mio. Beförderungsfälle
- Neben den „klassischen“ Bussen und Bahnen seit März 2021 auch ein flexibles, individuelles (Elektro-) Personenshuttle („fips“) im Einsatz:  
Letzte Meile in schlechter erreichbare Wohngebiete
- Enge Zusammenarbeit zwischen rnv und VM:
  - Infrastrukturausbau / Konversionsnetz Mannheim (GVFG und LGVFG Mittel)
  - Förderung in der Fahrzeugneubeschaffung, z.B. neue Stadtbahnen (Rhein-Neckar-Tram) oder E-Busse
  - Förderprogramm „Reaktivierung von Bahnstrecken“ für die Untersuchung diverser Stadtbahnverlängerungen ins Umland
  - RABus – Autonomes Last-Mile Shuttle auf Franklin uvm.



# Radverkehr – Ausbau / Lückenschluss

- Radverkehr in Mannheim noch „unterentwickelt“.



- Seit 2014 im Rahmen des „21-Punkte-Programms“ Ausbau der Radstrecken, vor allem Lückenschlüsse
  - Bsp. Radweg Augustaanlage, Protected-Bike-Lane Luisenring
- Zusätzlich Ausbau der „Fahrradinfrastruktur“



# Radschnellwege

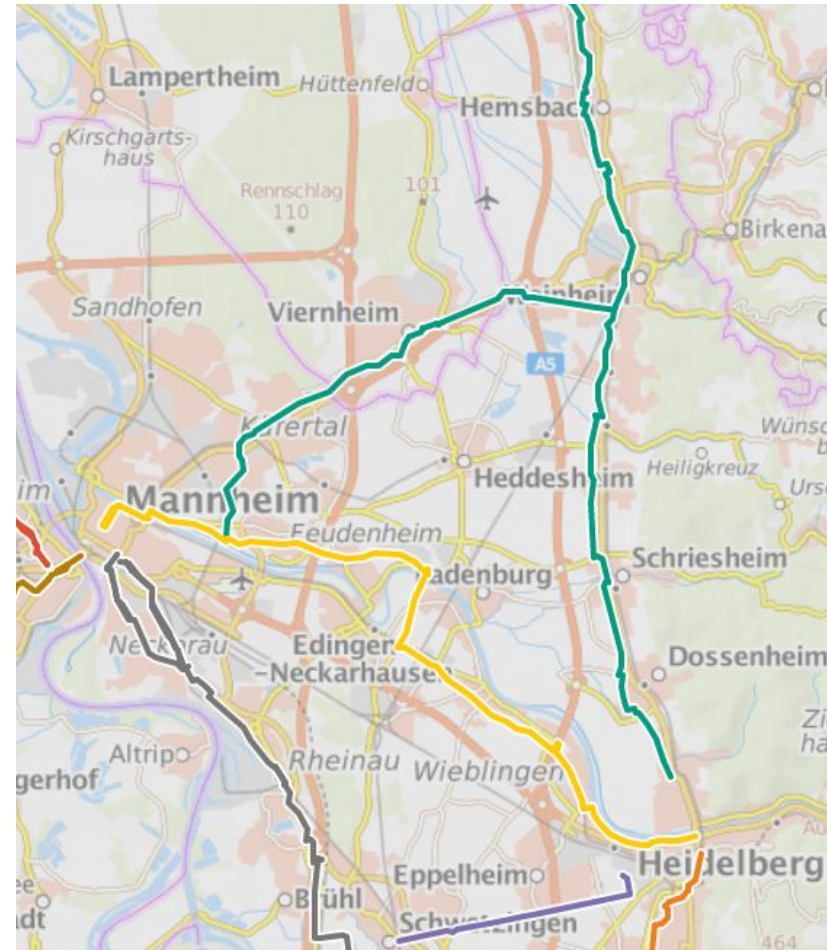
- Radschnellwege sind ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende.
- Als „Pendlerhochburg“ hat Mannheim ein großes Interesse am Ausbau der Strecken.

## Radschnellverbindungen im Stadtgebiet Mannheim:

- RSV Mannheim- Viernheim- Weinheim- Darmstadt
- RSV Mannheim- Heidelberg
- RSV Mannheim- Schwetzingen



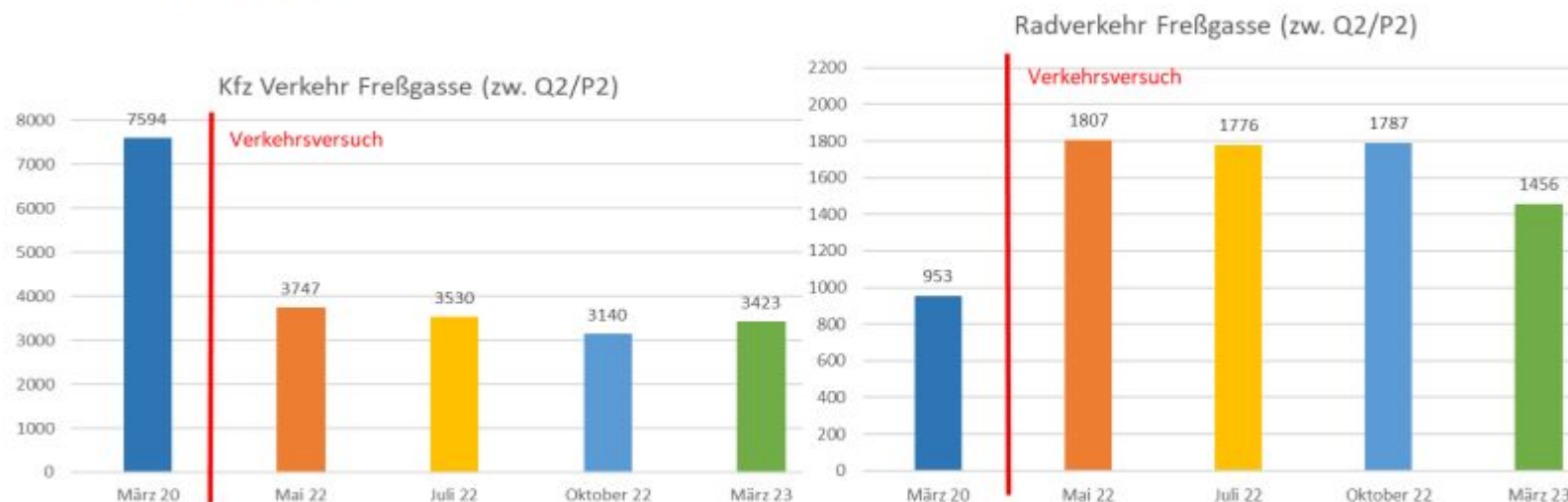
Eröffnung Teilstück RS15 (Teil der Verbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim – Darmstadt) mit Verkehrsminister Hermann (Mai 2023)



Übersicht RSV; Quelle: VRRN

# Wie erreichen wir autoreduzierte Quartiere?

- Worum geht es grundsätzlich: **Verkehrsberuhigung**, bspw. durch Unterbrechung von Durchfahrtsverkehren und **Schaffung von neuen Aufenthaltsräumen und –qualitäten**
- In der Innenstadt hat dies die Stadt mit dem **Verkehrsversuch** bereits umgesetzt. Die **Evaluation** zeigt, dass **die Ziele** (v.a. keine Überlastung der Umfahrungstraßen sowie eine starke Reduzierung des mot. Individualverkehrs und gleichzeitige Stärkung des Radverkehrs) **erreicht werden konnten**.



*Bsp.: Kfz-Verkehr und Radverkehr in der „Freßgasse“ vor und während des Versuchs*

- Mögliche Anwendbarkeit auf andere Viertel (siehe Bsp. Lange Rötterstraße) werden geprüft bzw. umgesetzt.
- Die StVO bietet keine rechtliche Grundlage für Verkehrsversuche.

# Wie erreichen wir autoreduzierte Quartiere?

- **Beteiligungsverfahren** für Bevölkerung, Handel, etc. mit einheitlichen Standards.
- Stadtteile und Quartiere nach **Optionen für Maßnahmen bewerten** (vitale Stadtteilzentren).

## Herausforderungen / Wünsche:

- **Hemmnisse bei der Umsetzung von Projekten** wegen langer **Ausschreibungsverfahren** und **Personalmangel**
- Schaffung von **rechtlichen Rahmenbedingungen zur Bepreisung von Pkw-Mobilität** (z.B. City-Maut)
- **Schaffung von finanziellen Anreizen** für den Verzicht auf Besitz und Nutzung des privaten Pkws (bspw. in Form von Förderung).
- Ermöglichung von **mehr Modellprojekten zur Beruhigung und Attraktivierung von Stadtteilzentren.**
- **Personelle Förderung**, v.a. für die umfangreichen Beteiligungsprojekte im Rahmen von (Verkehrs-)Versuchen.