

Maßnahmenliste zur Luftreinhalteplanung in Mannheim

Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität - Aktualisierung April 2020

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
	Radverkehr			
M 1	Fortführung 21-Punkte-Programm innerstädtischer Radverkehr	seit 2010	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 1a	Lückenschlussprogramm (Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen)	seit 2011	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 1b	Verbesserung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen)	seit 2012	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 1c	Herstellung von Abstellanlagen	seit 2009	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 1d	Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsnutzung	seit 2011	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 1e	Mietradsystem VRN-Nextbike	seit 2015	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 2	Radschnellweg HD - MA - LU	Planung seit 2015	VRRN / Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 3	Radschnellweg Weinheim-Viernheim	Planung seit 2017	VRRN / Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
	ÖPNV			
M 4	Infrastrukturausbau SPNV			Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 4a	Hbf MA: Bau Bahnsteig F	umgesetzt	DB Netz	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 4b	S-Bahn-Ausbau Mannheim-Biblis-Groß-Rohrheim 1. Neue Stationen Mannheim-Neuostheim 2. Barrierefreier Ausbau Stati-	noch nicht festgelegt, da Abhängigkeit zu 4c	DB S&S, Stadt Mannheim	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
	on Mannheim Käfertal 3. Ausbau Ma-Waldhof (Bahnsteig 3)			
M 4c	Wiederherstellung zweigleisige Befahrbarkeit östliche Riedbahn	noch nicht festge- legt	DB Netz	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 4d	S-Bahn-Ausbau Mannheim- Schwetzingen-Karlsruhe 1. Verlegung Station MA- Neckarau (Kompaktbahn- hof) 2. Barrierefreier Ausbau MA- Rheinau	noch nicht festge- legt umgesetzt	DB S&S, Stadt Mann- heim	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 4e	S-Bahn-Ausbau Mannheim-Wein- heim-Darmstadt Barrierefreier Ausbau Station Neu- Edingen/Friedrichsfeld	umgesetzt	DB S&S, Stadt Mann- heim	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 5	Angebotsverbesserungen SPNV			Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 5a	S-Bahn-Rhein-Neckar 1. Mannheim-Frankenthal- Mainz (Einsatz neuer Fahr- zeuge) 2. Mannheim-Biblis-Groß- Rohrheim 3. Mannheim-Weinheim- Bensheim 4. Mannheim-Schwetzingen- Karlsruhe	Umsetzung erfolgt, Einsatz neuer Fahrzeuge ab 12/2021 12/2020 12/2018 12/2020	ZSPNV Rh-Pf-Süd Land BW, VRN Land BW, VRN Land BW	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 5b	Main-Neckar-Ried-Express 1. Mannheim-Biblis-Frankfurt 2. Mannheim-Weinheim- Darmstadt	umgesetzt umgesetzt	Land BW, VRN, RMV Land BW, VRN, RMV	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 6	Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt	fortlaufend	Stadt Mannheim Dez.I / RNV/ VRN	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 6a	Neuanbindung Quartier Benjamin- Franklin	Bus Vorlaufbetrieb (ab Frühjahr mit E- Bus) seit Dezem- ber 2018, später Stadtbahn	Stadt Mannheim / RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 6b	Neuanbindung Glückstein-Quartier	Vorlaufbetrieb mit	Stadt Mannheim /	Wirkung auf Modal Split

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
	(Modellstadt-Maßnahme)	Buslinie seit November 2019, später Stadtbahn-anbindung	RNV	innerstädtisch und Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 6c	Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen	fortlaufend	Stadt Mannheim / RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch und Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 6d	Verstärkung tangentialer Buslinien (Modellstadt-Maßnahme)	Dezember 2018	Stadt Mannheim / RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch und Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 7	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen in den Planken	fertiggestellt in 2018	Stadt Mannheim / RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 8	ÖPNV: E-Ticket mit Luftlinientarif Preisermäßigung (Modellstadt-Maßnahme)	fortlaufend	RNV /VRN	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 9	Kombiticket zu Großveranstaltungen; Zahl der angeschlossenen Veranstaltungen erhöhen	fortlaufend	VRN / RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 10	Ausbau Jobticket; ggf. mit Anpassungen des Angebots speziell an Bedürfnisse größerer Arbeitgeber (Modellstadt-Maßnahme)	fortlaufend	RNV	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch und Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 11	Nutzung von Euro VI-Bussen oder Elektro-Bussen in der Innenstadt und Umstellung der Omnibusflotte	fortlaufend	Stadt Mannheim / RNV	Emissionsminderung
M28	Green-City-Ticket (Modellstadt-Maßnahme) Einführung günstiger Bar- und Zeit-tarife in der Großwabe MA/LU	Januar 2019 bis März 2020	Stadt Mannheim / VRN / RNV	Wirkung auf Modal-Split innerstädtisch
	MIV			
M 12	Erstellung und Umsetzung verbundweites P+R-Konzept (Stadtgebiet und Umland)	2017 - 2019 (zur Erstellung des Nahverkehrsplans)	VRN / Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler
M 13	Ausbau Parkraumbewirtschaftung Kernstadt	seit 1995	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Reduzierung Pkw-Anteil Einpendler

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
M 14	Kampagne „Spar Dir Dein Auto!“	April 2017 - Juni 2017, Fortsetzung als Förderprogramm ab 2019	Stadt Mannheim Klimaschutzleitstelle / Klimaschutzagentur Mannheim KSL Fr. Hoffmann & Fr. Kaiser	Wirkung auf Modal Split
M 15	Förderung von CarSharing	fortlaufend	Stadt Mannheim, FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
	Elektromobilität			
M 16	Förderung Elektro-Fahrzeuge beim Car-Sharing	bis 2023	Stadtmobil; MWSP Projektentwicklungsgesellschaft; Stadt Mannheim FB80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung Innenstadt
M 17	Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw	seit 2013	MVV / MPB / Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung
M 18	Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs, hier KEP-Dienstleister	seit 2018	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung
M 18a	E-Schwerlastverkehr	seit 2018	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung
M 19	Prüfung eines Förderprogramms für E-Taxen	noch offen	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung, Erhöhung des Elektroanteils

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
M 20	Förderung Anschaffung Elektro-Lasten-Fahrräder	seit 06/2017	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
M 21	Micro-Hub (Modellstadt- Maßnahme)	Inbetriebnahme Testbetrieb Quar- tal III 2019	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung
M 22	E-Fernbuslinie Mannheim - Frank- furt	Umsetzung einge- stellt	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung
M 23	Städtischer Fuhrpark	seit Februar 2018	Stadt Mannheim FB 80 Wirtschafts- und Strukturförderung	Emissionsminderung, Erhöhung des Elektroan- teils
	Verkehrsverbot (Option)			
M 24	Ganzjähriges Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge in einem noch festzulegenden Umfang in der be- stehenden Umweltzone	abhängig von der Entwicklung der Messwerte unter Berücksichtigung der Modellstadt- maßnahmen.	RP Karlsruhe / Stadt Mannheim	Emissionsminderung
	Fußgängerverkehr			
M 25	Fußverkehrs-Check, Neuordnung Seitenräume	seit 2016	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Wirkung auf Modal Split innerstädtisch
	Öffentlichkeitsarbeit			
M 26	Öffentlichkeitsarbeit – Sensibilisie- rung der Bevölkerung	in Bearbeitung	Stadt Mannheim Kli- maschutzleitstelle	Wirkung auf Modal Split

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
M 27	Urbanes Grün zur Luftreinhaltung und attraktiveren Gestaltung des Stadtbildes	ab sofort	Stadt Mannheim Klimaschutzleitstelle / Klimaschutzagentur Mannheim / FB 67 Grünflächen und Umwelt / FB 61 Stadtplanung / FB 68 Tiefbau	

Maßnahmen, die bereits stattfinden / Erfolge

Nr.	Art der Maßnahme	Umsetzung (Zeit)	Zuständigkeit	Wirkung NO ₂
ML 1	Reduzierung der in die Quadrate einfahrenden Fahrzeuge auf den Stand von 1962	stetig	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Emissionsminderung
ML 2	weiterer Aus- und Umbau der Südtangente B 36	2013	Stadt Mannheim FB 61.3 Verkehrsplanung	Verbesserung des Verkehrsflusses durch weniger Knotenpunkte
ML 3	Stadtbahn Mannheim-Nord	seit 2016	RNV	Wirkung auf Modal Split
ML 4	Einführung S-Bahn	Inbetriebnahmen: Los 1 12/2016 Los 2 12/2020	Land BW, ZSPNV-Rh.Pf Süd	Wirkung auf Modal Split
ML 5	Fernwärmeversorgung im Stadtgebiet	stetig	MVV Energie	Emissionsminderung bei Quellengruppe Hausbrand

Beschreibung der Maßnahmen

Radverkehr M 1 – M 3

M 1 Fortführung 21-Punkte-Programm innerstädtischer Radverkehr

Das im Rahmen des Bicycle - Policy - Audits (BYPAD) unter Mitwirkung von Politik, Verwaltung und Nutzergruppen entwickelte 21-Punkte -Handlungsprogramm enthält Ziele und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Es wird im Sinne eines strategischen Handlungskonzepts seit 2010 verfolgt.

Um die im Handlungsprogramm genannten Ziele z.B. die Orientierung am Leitbild „Radverkehr als System“ des nationalen Radverkehrsplans der Bundesregierung (Punkt 1), Steigerung des Radverkehrsanteils von 13% (2008) auf 23% bis 2020 im Binnenverkehr (Punkt 3) sowie die Verringerung der schwerverletzten Radfahrer um 25% (Punkt 4) zu erreichen, sind aus Sicht der Verwaltung die unten aufgeführten Handlungsansätze hervorzuheben.

Die Vervielfachung der eingesetzten Haushaltsmittel (34 Cent pro EW 2009 auf 15 €/EW 2016), die auch mit der Besetzung von zwei Personalstellen (Öffentlichkeitsarbeit und Radverkehrsplaner) einherging, hat erste Wirkungen im Modal-Split Binnenverkehr (Mannheimer in Mannheim unterwegs) gezeigt. So konnte der Radverkehrsanteil von 13% an allen Wegen (2008) über 18% (2013) auf 20% (2018) gesteigert werden.

Das langjährige systematische Engagement zur Förderung des Radverkehrs wurde im Dezember 2017 durch die Verleihung der Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ gewürdigt. Im Dezember 2019 wurde der Stadt Mannheim bei der Landesauszeichnung „Neue Wege“ der 2. Preis für die fahrradfreundliche Umgestaltung der Bismarckstraße übergeben.

M 1a Lückenschlussprogramm (Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen)

Das Konzept hat die Aufgabe, den langfristigen Handlungs- und Finanzbedarf für Lücken im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen in Form einer Rahmenplanung darzustellen. 2010 wurden 32 Lücken an hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen identifiziert. Die angestrebte Steigerung des Radverkehrsanteils hängt u.a. von einer konsequenten Weiterentwicklung des Wegenetzes für den Radverkehr ab. Der Focus liegt hier auf der Innenstadt, in der die gravierendsten Mängel und Lücken für den Radverkehr an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen bestehen. Bis 2020 konnten ca. die Hälfte der Lücken geschlossen werden. Als zuletzt realisierte Beispiele sind hier ein Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Soiron – und Eisenlohrstraße), der Plankenkopf am Innenstadtring sowie die Sandhofer Straße zu nennen.

Die Maßnahmengenehmigung für die Augustaanlage (4 Mio. €) wurde seitens des Ausschusses für Umwelt und Technik im März 2019 beschlossen, der Baubeginn ist Anfang 2021 vorgesehen.

M 1b Verbesserung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Das Tempo-30-Zonen-Netz in Erschließungsstraßen bietet dem Radverkehr angenehme Verbindungen im Mischverkehr. Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten werden Radfahrer von Restriktionen, die zur Sicherung und Lenkung des Kfz-Verkehrs eingerichtet sind, weitgehend ausgenommen: Dazu dient die Öffnung von Einbahnstraßen, der Ausbau und die Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen und die Herausnahme der Radfahrer bei Abbiegever- und -gebote. Im Zuge von Haupttrouten werden Fahrradstraßen eingerichtet. Nach einem durch den Gemeinderat 2012 beschlossenen Konzept gibt es mit der aktuell (März 2020) in Fertigstellung befindlichen Tattersallstraße (zwischen Wasserturm und Hauptbahnhof) neun Fahrradstraßen im Stadtgebiet. Ein neues Ausbauprogramm wurde im Januar 2019 beschlossen, 2020 soll die Verbindung aus den Quadraten zum Jungbusch (G3/H3 – G7/H7) als erste Fahrradstraße in den Quadraten ausgewiesen werden. Mit der Umsetzung dieses Programms mit mehreren Jahren Laufzeit wird sich die Zahl der Fahrradstraßen auf 16 erhöhen.

M 1c Herstellung von Abstellanlagen

Soll der Radverkehr gefördert werden, ist das Angebot an nutzergerechten öffentlichen Fahrradabstellplätzen ein wichtiger Baustein. Für die Fahrradnutzung im Alltag sind aber auch attraktive private Stellplätze an der Wohnung und anderen regelmäßigen Zielorten, wie z.B. dem Arbeitsplatz notwendig.

Bike & Ride schafft durch das Angebot sicherer Abstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Anreize, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen und zu kombinieren. Zum einen legen Nutzer des ÖPNV, die nicht im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle wohnen, den Weg zur Haltestelle mit dem Fahrrad zurück, um anschließend auf den ÖPNV umzusteigen (Vortransport). Zum anderen werden Wege von der Haltestelle zum Zielort, z.B. vom Hauptbahnhof zum Arbeitsplatz, mit dem Fahrrad zurückgelegt (Nachtransport). Die Nutzung des Fahrrades vergrößert dadurch die Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖPNV um ein Vielfaches. In der Literatur wird davon ausgegangen, dass Bike & Ride vor allem Nutzer anspricht, die im Einzugsbereich von 0,5 – 3 km zum Bahnhof bzw. nächsten Haltepunkt wohnen.

→ Das Bike & Ride Netz wird seit der Jahrtausendwende kontinuierlich ausgebaut, zuletzt wurden beim Bau der Stadtbahn-Nord 240 überdachte Abstellmöglichkeiten entlang der neuen Strecke realisiert. Ein weiteres Fahrradparkhaus auf der Bahnhofssüdseite ist in Planung. Durch Fördermittel aus dem Fonds „Saubere Luft“ wird die Einrichtung von digital buchbaren Fahrradboxen an sieben regional bedeutsamen SPNV-Haltestellen bis 2021 umgesetzt.

→ In der Innenstadt wurde die Anzahl der Fahrradabstellanlagen zwischen 2007 und 2018 um 148 % auf über 2200 gesteigert. Im Jahr 2007 konnten nur knapp die Hälfte der Räder im öffentlichen Raum in Abstellanlagen abgestellt werden. 2018 konnten trotz Zunahme der abgestellten Räder bereits 86 % in öffentlichen Abstellanlagen abgestellt werden.

Mannheim hat sich zum Ziel gesetzt, alle Stadtteilzentren mit öffentlichen Fahrradabstellanlagen auszustatten. Öffentliche Fahrradabstellanlagen werden stetig ausgebaut.

Eine aktuelle Ausbaumaßnahme in der Mannheimer Innenstadt sieht 2020 eine Erweiterung um über 220 neue Fahrradabstellanlagen vor.

→ Nach der Rücknahme der LBauO in Bezug auf private Fahrradstellplätze ist der Beschluss einer eigenen Satzung, die das Herstellen von Fahrradstellplätzen bei Neubaumaßnahmen fordert, für Mai 2020 in Vorbereitung.

→ Gestattung privater Abstellanlagen im öffentlichen Raum, wenn keine Flächen zur Verfügung stehen.

M 1d Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsnutzung

Öffentlichkeitsarbeit im Sinne einer offensiven Werbung für eine verstärkte Radnutzung und Einwicklung einer „Radkultur“ sind wesentliche Handlungsfelder der Radverkehrsförderung in Mannheim. Beispiele für bereits eingeführte Aktionen u.a.:

→ Mannheimer Radsalon - Die jährliche Veranstaltung, bei der Aussteller auf den Kapuzinerplanken über neue Produkte, Räder, aber auch Serviceangebote informieren, ist eine Gemeinschaftsproduktion von Stadtverwaltung, Stadtmarketing und City-Werbegemeinschaft.

→ Radchecks - Eine kostenlose mobile Service-Aktion für mehr Verkehrssicherheit. Seit 2012 steht der RadCHECK der lokalen Bevölkerung an ca. 10 Tagen im Jahr zur Verfügung. Räder können kostenlos auf Verkehrssicherheit geprüft werden, kleinere Reparaturen an Bremsen oder Licht werden vor Ort direkt behoben.

→ Mannheim gibt Kette/ - seit 2018 Stadtradeln: In einem Zeitraum von 3 Wochen werden durch die Nutzer möglichst viele Kilometer mit dem Rad zurückgelegt und digital erfasst. Unternehmen, Vereine, Schulklassen, Familien sowie Freundeskreise sind eingeladen Teams zu bilden. Ausgezeichnet werden die fahrradaktivsten Teams. Die Preisverleihung fand am 20. September 2018 im Casino des Capitols statt.

→ Aktionen für Kinder und Schulen - Die Verkehrspädagogik des ADFC Rhein-Neckar wird seit 2012 mit einem Programm an Schulen beauftragt. Das Programm ergänzt die schulische Radverkehrsausbildung der Polizei. Höhepunkt ist die jährliche „Tour de Karl“, bei der viele Schulkassen gemeinsam auf den Spuren von Karl Drais radeln.

→ Radlernkurse für Erwachsene: Seit 2019 unterstützt die Stadt Mannheim durch den ADFC Ludwigs-hafen durchgeführte Radlernkurse für Erwachsene mit einer stark reduzierten Kursgebühr.

M 1e Mietradsystem VRN-Nextbike

Das interkommunale VRN-Nextbike-Fahrradvermietsystem (Träger Verkehrsverbund Rhein-Neckar - VRN) wurde im März 2015 eingerichtet und ergänzt Bus und Bahn. Die Stadt Mannheim finanziert das System mit einem jährlichen Beitrag von etwa 100.000 € und plant die Stationen. Begonnen wurde 2015 mit 27 Stationen in der Kernstadt, aktuell gibt es in Mannheim 42 Stationen mit etwa 290 Fahrrädern. Im Jahr 2019 fanden ca. 185.000 Ausleihen statt (1,75 pro Tag und Rad). Das FVS in Mannheim ist somit das nach Karlsruhe erfolgreichste FVS in Baden-Württemberg. Durch Fördermittel aus dem Fonds Saubere Luft wird ab 2020 ein weiterer Ausbau des Systems umgesetzt. Dieser umfasst 32 weitere Stationen und 122 weitere Räder. Ferner werden zwölf Lastenräder das System wirkungsvoll ergänzen und dazu beitragen, Cargo-Bikes bekannter zu machen und weiter zu verbreiten.

M 2 Radschnellweg HD - MA - LU

Als regionales Projekt wurde 2017 eine Machbarkeitsstudie zu einem länderübergreifenden Radschnellweg unter der Federführung des Verbands Region Rhein-Neckar abgeschlossen. Grundlage für die Machbarkeitsstudie ist eine zu diesem Zweck geschlossene Kooperationsvereinbarung der beteiligten fünf Stadt- und Landkreise Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Rhein-Neckar-Kreis und Rhein-Pfalz-Kreis. Für eine breite, komfortable Verbindung, auf der sich die Fahrzeiten auf rund 40 Kilometern von Heidelberg über Mannheim und Ludwigshafen nach Schifferstadt erheblich verkürzen sollen, wurden u.a. verschiedene Trassenverläufe geprüft. Im Kernraum der Metropolregion Rhein-Neckar kann ein solches Infrastrukturangebot den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad insbesondere für Berufspendler attraktiver machen und auf diese Weise zur Minderung der Verkehrsbelastung und zum Klimaschutz beitragen. Die Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen, politische Entscheidungen und weitere Abstimmungen mit Dritten sind derzeit in Arbeit. Die Federführung hat das Regierungspräsidium Karlsruhe übernommen. In Abstimmung mit der Stadt Mannheim ist aktuell die Vorplanung der Vorzugstrasse in Bearbeitung. Der aktuelle Zeitplan sieht Ende 2020 die Aufnahme eines Planfeststellungsverfahrens sowie ab Ende 2022 den Baubeginn vor.

M 3 Radschnellweg Weinheim-Viernheim

Im Zuge der Planungen zur Bundesgartenschau 2023 und der Entwicklung des Grünzuges Nord-Ost auf einer ehemaligen Konversionsfläche wird eine weitere Radschnellwegstrecke untersucht, die auch ein geplantes Wohnquartier mit 8.000 EW auf der Konversionsfläche Franklin an die Kernstadt anbindet. Eine Machbarkeitsstudie der Metropolregion Rhein-Neckar hat diese Verbindung auch in Bezug zur Aufgabenstellung Radschnellweg nach Darmstadt untersucht.

Aktuell ist ein Teilabschnitt (Sportpark Feudenheim mit Anschluss an den Radschnellweg HD-MA bis Spinelli) im Zuge der Entwicklung des Grünzugs Nordost Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens. Der nordöstliche weitere Verlauf über Spinelli, Käfertal und Franklin wird planerisch durch die Stadt Mannheim weiterverfolgt.

ÖPNV M 4 – M 11/ M 28

M 4 Infrastrukturausbau SPNV (Schienenpersonennahverkehr)

Das Oberzentrum Mannheim hat eine herausragende Bedeutung für Wirtschaft, Wissenschaft und Bevölkerung in der Region. Für eine hohe Dichte an qualifizierten Arbeitsplätzen und Ausbildungsmöglichkeiten in der Metropolregion sorgen vor allem Unternehmen und Hochschulen von Weltrang. Vor diesem Hintergrund bildet ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr einen unverzichtbaren Eckpfeiler für die nachhaltige Entwicklung der Region und leistet einen hohen Beitrag zur Wohn- und Lebensqualität der hier lebenden Menschen.

Die Bauarbeiten an der S-Bahn Rhein-Neckar haben im Jahr 1997 begonnen. Bereits im Dezember 2003 konnte die 1. Ausbaustufe in Betrieb genommen werden. Diese umfasste die Strecken Kaiserslautern–Osterburken und Speyer–Bruchsal–Karlsruhe, jeweils über Ludwigshafen, Mannheim und Heidelberg. Verbunden mit dem Infrastrukturausbau waren für die Reisenden weitere Verbesserungen, wie beispielsweise neue und direktere Verbindungen, längere Betriebszeiten sowie ein dichteres Taktangebot.

Ziel der sich zurzeit in der Umsetzung befindlichen 2. Ausbaustufe ist die Ausweitung des S-Bahn-Netzes auf den vorhandenen Nord-Süd-Strecken nach Mainz, Groß-Rohrheim, Bensheim und Karlsruhe. In den vergangenen Jahren konnten im Rahmen der 2. Ausbaustufe die Strecken im Elsenz- und Schwarzbach-

tal, zwischen Bruchsal und Germersheim sowie die neuen Haltepunkte Sinsheim Museum/Arena und Mannheim ARENA/Maimarkt fertiggestellt werden. Insgesamt werden im Rahmen dieser 2. Ausbaustufe rund 90 Stationen ausgebaut.

Das Streckennetz der S-Bahn Rhein-Neckar umfasst aktuell 395 Kilometer und 105 Stationen. Täglich wird es von rund 80.000 Fahrgästen genutzt. Bis zum 10-jährigen Jubiläum der 1. Ausbaustufe im Dezember 2013 wurden rund 265 Millionen Fahrgäste gezählt. Nach Abschluss der 2. Ausbaustufe wird das Streckennetz der S-Bahn Rhein-Neckar eine Gesamtlänge von 550 Kilometern umfassen. Mit 158 Stationen wird sie damit zu den größten Nahverkehrssystemen in Deutschland gehören.

M 4a Hbf MA: Bau eines neuen Bahnsteigs für S-Bahn

Um die nötigen Kapazitäten für die S-Bahn und den weiteren Regionalbahnverkehr zu schaffen, wurde im Hauptbahnhof Mannheim südlich des vorhandenen Gleises 12 bzw. des Bahnsteigs E ein zusätzlicher Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 210 Metern Länge und 76 Zentimetern Höhe über Schienenoberkante realisiert. Die Bauarbeiten wurden bis Dezember 2017 abgeschlossen. Dieser neue Bahnsteig F wurde nach S-Bahn-Standard konzipiert und wird ausschließlich vom Nahverkehr genutzt werden. Der Vorteil der Baumaßnahmen: Die betriebliche Flexibilität im Hauptbahnhof Mannheim und dadurch auch die Leistungsfähigkeit wurde durch neue Weichenverbindungen und Fahrstraßen erheblich verbessert.

M 4b S-Bahn-Ausbau Achse Mannheim-Biblis-Groß-Rohrheim

Die Strecke Mannheim–Biblis verbindet die Orte des hessischen Rieds mit Mannheim und Frankfurt. Innerhalb des Mannheimer Stadtgebietes teilt sich diese in einen westlichen und östlichen Streckenast auf. Der heute durch den Öffentlichen Personenverkehr nicht bediente östliche Streckenabschnitt soll zukünftig in das Bedienungskonzept der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden. Neben der Modernisierung von sieben Stationen ist der Neubau des Haltepunktes Mannheim-Neuostheim vorgesehen, sowie der barrierefreie Ausbau der Station Mannheim Käfertal und der Ausbau von Mannheim Waldhof. Die geplante S-Bahn-Bedienung wird im Bereich des Mannheimer Stadtteils Neuostheim durch den zeitgleichen Neubau von zwei ursprünglich vor 1900 errichteten Brückenbauwerken über den Neckar und den Neckarkanal ermöglicht.

M 4c Wiederherstellung zweigleisige Befahrbarkeit östliche Riedbahn

Der heute durch den Öffentlichen Personenverkehr nicht bediente östliche Streckenabschnitt soll zukünftig in das Bedienungskonzept der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden. Dies kann allerdings erst nach der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf diesem Streckenabschnitt umgesetzt werden.

M 4d S-Bahn-Ausbau Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe

Die Strecke Mannheim–Karlsruhe soll künftig als eigenständige S-Bahn-Linie die Verbindung aus Mannheim und dem Rhein-Neckar-Raum in das benachbarte Karlsruhe vervollständigen. Neben der Modernisierung der bestehenden Stationen sollen mit Schwetzingen-Hirschacker und Schwetzingen-Nordstadt zwei neue Haltepunkte gebaut werden. Die Verschiebung und der Neubau des Bahnhofs Neckarau in Richtung Morchfeldunterführung und RNV-Haltestelle Friedrichsstraße soll eine bessere Erschließung und Verknüpfungswirkung mit der dort verkehrenden Stadtbahnlinie sowie den Buslinien erzielen, so dass hier ein Kompaktbahnhof entsteht. Der barrierefreie Ausbau der Station Mannheim Rheinau konnte bereits umgesetzt werden. Der Bahnhof Graben-Neudorf wurde bereits im Rahmen des Streckenprojekts Germersheim–Bruchsal ausgebaut.

M 4e S-Bahn-Ausbau Achse Mannheim - Ladenburg - Heddeshcim - Darmstadt

Die Strecke Mannheim–Darmstadt verbindet die Orte entlang der Bergstraße mit Mannheim und Heidelberg im Süden sowie Darmstadt und Frankfurt im Norden. Im VRN-Gebiet sollen insgesamt acht Stationen modernisiert werden – zwei davon liegen in Hessen und sechs in Baden-Württemberg. Der Ausbau der Bahnhöfe Bensheim, Heppenheim und Hemsbach erfolgte bereits außerhalb des S-Bahn-Vorhabens. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Neu-Edingen/Friedrichsfeld konnte umgesetzt werden.

M 5 Angebotsverbesserung SPNV

Im Rahmen der 2. Ausbaustufe S-Bahn-Rhein-Neckar erhält die DB Regio AG 57 neue Triebwagen, die ab 2021 zur Verfügung stehen sollen. Die neuen Fahrzeuge werden eine weitestgehend barrierefreie

Nutzung ermöglichen. Der Main-Neckar-Ried-Express unterstützt das Angebot zwischen den Metropolregionen Rhein-Main und Rhein-Neckar.

M 5a S-Bahn Rhein-Neckar

Während der Streckenabschnitt von Mannheim nach Bensheim umgesetzt wurde (zurzeit noch als S 6 – im Zielzustand dann S7), wird die Umsetzung der Abschnitte von Mannheim nach Groß-Rohrheim (S9) bzw. über Schwetzingen nach Karlsruhe (S8) für Ende 2020 geplant.

M 5b Main-Neckar-Ried-Express,

Der neue Main-Neckar-Ried-Express verbindet seit Dezember 2017 bzw. Mitte 2018 die beiden Regionen zwischen Frankfurt am Main und Mannheim via Darmstadt bzw. Biblis. Hierzu sind 24 moderne und fabrikneue Doppelstock-Fahrzeuge im Einsatz. Sie können in Spitzenzeiten als Doppel-Traktion bis zu 806 Sitzplätze anbieten. Die Züge sind mit WLAN ausgestattet.

M 6 Fortschreibung Nahverkehrsplan der Stadt

Der neu erstellte Nahverkehrsplan für die Stadt Mannheim baut auf den bisherigen Nahverkehrsplänen auf. Die wichtigsten Änderungen betreffen Bereiche, in denen sich die Siedlungsstruktur verändert oder eine geänderte Verkehrssituation Anpassungen nötig macht. Das betrifft vor allem Konversionsflächen sowie neue Ansiedlungen auf ehemaligen Industrieflächen. Daneben umfasst der neue Nahverkehrsplan auch ergänzende Mobilitätsbausteine wie das Mobilitätsmanagement, Car-Sharing und Fahrradmietsysteme, welche die Entscheidung für eine multimodale Reisekette erleichtert und das Angebot hinsichtlich individueller Mobilitätsbedürfnisse unterstützt.

M 6a Neuanbindung Quartier Benjamin-Franklin

Der Konversionsprozess bietet Chancen, im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung Strukturen aufzubauen, welche langfristig ein Leben ohne Auto ermöglichen. Dabei sind beispielsweise der ÖPNV, der Anschluss, die Radverkehrsinfrastrukturen, Car-Sharing-Systeme, die Förderung einer Funktionsmischung sowie Projekte zum autoarmen Wohnen einzubeziehen.

Basis einer erfolgreichen integrierten Verkehrsplanung ist eine dichte Erschließung durch die Verkehrsmittel im Umweltverbund.

Zentrales Element der ÖPNV-Erschließung für das neue Stadtquartier ist die Einrichtung einer neuen Stadtbahnlinie. Im Rahmen eines Vorlaufbetriebes erfolgt die Anbindung des Quartiers zurzeit mit einer emissionsfreien Elektro-Buslinie, die eine flächenhafte Erschließung des Gebietes und eine Verknüpfung an die bestehende Liniennetzstruktur der RNV in Mannheim-Käfertal ermöglicht. Damit können in ca. 20 Minuten alle zentralen innerstädtischen Quartiere der Stadt Mannheim erreicht werden. In einem zweiten Schritt wird mit einer Stadtbahnanbindung eine umsteigefreie Verbindung an das Mannheimer sowie das regionale Stadtbahnnetz geschaffen werden. Die Anbindung des Benjamin-Franklin-Quartiers ist ein erster Teil einer weiterreichenden Strategie zur attraktiven Anbindung der Konversionsflächen an das bestehende ÖPNV-Netz der Stadt Mannheim. Mit der Entwicklung der neuen Stadtquartiere wird sich die Nachfrage nach einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebot zukünftig wesentlich erhöhen und es werden sich neue Fahrgastpotentiale entwickeln. Um diese erhöhte Nachfrage zu bewältigen, ist der Neubau einer Stadtbahntrasse in das Quartier Benjamin-Franklin-Village sowie durch die Glücksteinallee geplant. Diese Maßnahmen sind bereits über Freihaltetrassen im Bebauungsplan städtebaulich berücksichtigt. Es ist vorgesehen, eine neue Stadtbahnlinie vom Benjamin-Franklin-Village über den Hauptbahnhof (Südseite) durch das Glücksteinquartier bis zum Karlsplatz (Rheinau) zu führen. Hierdurch ergeben sich interessante Direktverbindungen zwischen den städtebaulichen Entwicklungsflächen, die die zusätzliche Nachfrage auf den Hauptachsen bedienen können. Für den Vorlaufbetrieb mit Elektrobussen ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen in Höhe von ca. 80.000 Fahrgästen p.a. geplant.

M 6b Neuanbindung Glückstein-Quartier (Modellstadt-Maßnahme)

Das Glücksteinquartier ist ein zentrales Stadtentwicklungsgebiet in Mannheim, das sich derzeit im Ausbau befindet. Neben den geplanten Wohneinheiten (rund 750 Wohnungen) entstehen hier auch zahlreiche Arbeitsplätze, zum Teil auch durch Neuansiedlungen. Eine Freihaltetrasse zur Stadtbahnerschließung zwischen der Stadtbahnstrecke nach Neckarau West und der Stadtbahnstrecke nach Rheinau ist berücksichtigt. Bis zum Bau der Stadtbahnstrecke durch das Glücksteinquartier übernimmt auch hier ein

Busvorlauf die Erschließung des Geländes und sorgt für die Anbindung an die Linienäste der Stadtbahnen im Osten und Westen des Gebietes.

Die Linie wird im Rahmen des Modellstadt-Projektes mit drei neuen Bussen (EURO VI- Norm) befahren. Für die Buslinien rechnet RNV mit Fahrgastzahlen in Höhe von 120.000 Fahrgästen p.a. Aufgrund der weiteren Entwicklung des Gebietes ist mit einer weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen.

M 6c Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen

Alle wesentlichen Verkehrsknoten innerhalb des Mannheimer Stadtgebietes sind bereits mit einer Vorrangschaltung für den ÖPNV ausgestattet. So liegt der Anteil der mit einer Bevorrechtigung ausgestatteten Lichtsignalanlagen bei dem schienengebundenen ÖPNV bei über 95%. Auch im Busbereich setzt die RNV auf eine Bevorrechtigung von LSA-Anlagen in Mannheim und baut diese ständig weiter aus. In der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes wurden wieder fünf Verkehrsknoten mit einer Beschleunigung versehen. Auch im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Mannheim ist die Beschleunigung von weiteren 17 Lichtsignalanlagen geplant. Dies führt zu einer Verstärkung des Verkehrs.

M 6d Stärkung tangentialer Buslinien (Modellstadt-Maßnahme)

Die Linie 50 ist die nachfragestärkste Mannheimer Buslinie und übernimmt mit ihren diversen Anschlussmöglichkeiten an die radial ausgerichteten Stadtbahnachsen eine wichtige Zubringer- und Verteilfunktion. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen werden mit ihrer Stärkung die Möglichkeiten von Direktfahrten zwischen den Stadtteilen verbessert. Im zentralen und stark belasteten Abschnitt zwischen Waldhof Bahnhof und S-Bahnhof SAP-Arena, als wichtigen Umsteigepunkten in das überregionale S-Bahn-Netz, wird durch die Überlagerung mit der Buslinie 45 zu einem 10-Minuten-Takt eine deutliche Angebotsverbesserung erzielt, die den Umstieg außerhalb des Mannheimer Zentrums attraktiver macht. Die Linie 45 wird dazu von Neuostheim bis Waldhof Bahnhof verlängert. Für die Stärkung der Zuverlässigkeit der Linie wird hierfür ein zusätzlicher Bus eingesetzt, fünf weitere Fahrzeuge sind für die Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem zentralen Streckenabschnitt eingeplant. Mit dem gezielten Ausbau und der Verknüpfung tangentialer Buslinien können darüber hinaus weitere wichtige Arbeitgeber in das ÖPNV-Netz eingebettet werden. Hierdurch wird auch die Attraktivität des Tarifangebotes für Firmenkunden verbessert und es ist mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen. Diese Angebotsverbesserung wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt. Die Linie wird im Rahmen des Modellstadt-Projektes mit neuen Bussen (EURO VI- Norm) befahren. Die Fahrgastzählungen mit automatischen Fahrgastzählssystemen auf den Fahrzeugen zeigen eine Steigerung der Linienbeförderungsfälle von insgesamt ca. 500.000 auf beiden Linien in Summe.

M 7 Barrierefreier Ausbau der Haltestellen in den Planken

Mit der Neugestaltung der Mannheimer Planken wurde auch die Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs an den Haltestellen Wasserturm, Strohmarkt und Paradeplatz für die Kundinnen und Kunden der RNV deutlich verbessert. Durch Bahnsteige mit einer Höhe von 30 cm wurde an allen drei Haltestellen ein barrierefreier Zugang zu den Bahnen möglich. Das heißt, Menschen mit Behinderungen oder mit Kinderwägen kommen ohne fremde Hilfe und ohne eine Rampe in die Fahrzeuge. Die Zugänge zu den auf 30 cm angehobenen Bahnsteigen erfolgen über Rampen mit einer maximalen Neigung von 6 %. Hier können auch Rollstühle ohne Probleme hochfahren. An den Bahnsteigrückseiten befinden sich keine Kanten oder Absätze - diese schließen übergangslos an die weiteren Flächen der Fußgängerzone an. Mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird für alle Fahrgäste ein ebenerdiger Einstieg in die Fahrzeuge erreicht. Mit dem Ausbau der Haltestelle Strohmarkt ist hier nun auch ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnen möglich, was für rund 12.000 Fahrgäste pro Tag eine deutliche Verbesserung bedeutet und die Attraktivität, insbesondere dieser wichtigen Haltestelle in den Planken, weiter steigert.

Nach Fahrgastrückgängen in 2017 aufgrund der Baumaßnahmen wurde 2018 wieder eine Zunahme der Fahrgastzahlen in diesem Bereich der Innenstadt verzeichnet. Für die Bauzeit war ein Rückgang einer kleineren fünfstelligen Summe von Fahrgästen pro Tag (Mo.-Fr.) in der Innenstadt Mannheims zu verzeichnen, die ggf. auf andere Verkehrsträger ausgewichen sind.

M 8 ÖPNV: E-Ticket mit Luftlinientarif (Modellstadt-Maßnahme)

Mit der Einführung des elektronischen Luftlinientarifs wurde im Januar 2017 ein neues Tarifprodukt eingeführt, das insbesondere im Bereich der kurzen, innerstädtischen Strecken einen neuen, zeitgemäßen und gleichzeitig günstigen Einstieg in den ÖPNV bietet. Hierdurch können im Marktsegment der Gelegen-

heitskunden insbesondere Nutzergruppen angesprochen werden, die ihre Mobilität mit mobilen Endgeräten situativ organisieren. Im Luftlinientarif kommt es auf Tarifgrenzen nicht an und die Tarifangebote werden leistungsgerecht und individuell angepasst. Dies steigert die Attraktivität des ÖPNV insbesondere in innerstädtischen Räumen, bei denen durch eine hohe Taktdichte und Geschwindigkeit im Vergleich zum MIV der Umstieg weiter vereinfacht wird. Mit dem E-Tarif wird zugleich der schon lange geforderte Kurzstrecken- oder Stadtteiltarif bedingt (nur für Fahrgäste mit Smartphone) möglich. Im Rahmen des Modellstadt-Projektes wurde den Kunden ein Guthaben von 20 € zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde der Grundpreis bei Fahrten innerhalb der Großwabe MA/LU um 0,50 € pro Fahrt für den Zeitraum des Modellstadtprojektes abgesenkt. Im ersten Jahr konnte die Zahl der eTarif-Nutzer um 17.000 auf über 42.000 erhöht werden, über 400.000 Fahrten der Nutzer fanden im Stadtgebiet Mannheim statt.

M 9 KombiTicket zu Großveranstaltungen

Bei Großveranstaltungen bietet sich über KombiTicket-Vereinbarungen die Möglichkeit, eine große Anzahl von MIV-Fahrten auf den ÖPNV umzulenken. Dies führt zu einer geringeren Belastung der Umwelt und bedeutet auch eine geringere Inanspruchnahme von Parkflächen; das hat Vorteile für den fließenden und ruhenden Verkehr. Bei langjährigen Verträgen mit den Veranstaltern wird der ÖPNV als Verkehrsmittel mittlerweile von z.T. über 30% der Veranstaltungsbesucher angenommen. Für die innerstädtische Verkehrsbelastung ist insbesondere der Abschluss von KombiTicket-Vereinbarungen bei Veranstaltungen im Rosengarten interessant. Um dies zu unterstützen, wurde 2014 eine KombiTicket-Rahmenvereinbarung mit der Betreiberin des Kongresszentrums Rosengarten abgeschlossen, die eine Steigerung des ÖPNV-Anteils bei den Besuchern zum Ziel hat. Hiermit konnte im Verlauf der Jahre 2015 und 2016 die Anzahl der Veranstaltungsbesucher, die mit ihrer Eintrittskarte über einen gültigen ÖPNV-Fahrausweis verfügen, nahezu verdreifacht werden. Überschlägig konnten somit seit 2016 insgesamt rund 24.000 Fahrten pro Jahr von und zum Rosengarten mit dem ÖPNV abgewickelt werden. Mit dem Abschluss einer verbindlichen KombiTicket-Regelung für das Nationaltheater kann eine weitere Zahl von Fahrgästen für diese Kulturinstitution gewonnen werden, da das Theater optimal an das Schienennetz der RNV angeschlossen ist und in Nähe der Messstelle Friedrichsring liegt (10% der Theaterbesucher nutzen zusätzlich den ÖPNV \approx 30.000 Fahrgäste p.a.). Die Verhandlungen zu einem entsprechenden Angebot mit dem Nationaltheater haben im Jahr 2019 zu einem erfolgreichen Abschluss geführt.

M 10 Ausbau Job-Ticket (Modellstadt-Maßnahme)

Durch eine intensive Neukundenakquise im Bereich der Job-Tickets konnten im Jahr 2016 zusätzlich rund 1.000 Job-Ticket-Kunden für den ÖPNV gewonnen werden, die eine wirtschaftliche Alternative zum eigenen Pkw nutzen. Mit Vertragsabschlüssen beim Universitätsklinikum sowie der Integration der Landesbediensteten in Baden-Württemberg in das Job-Ticket-Konzept wurden wesentliche Weichen für eine Ausweitung umweltgerechter Mobilität auf dem Weg zur Arbeit gemeinsam mit großen Arbeitgeber in der Region gestellt. Das Uniklinikum hat hierbei als Arbeitgeber am Rande der Innenstadt eine besondere Rolle. Mit der Gewinnung von ca. 600 Neukunden werden sich allein dort Pkw-Fahrten zur Arbeit in erheblichem Umfang reduzieren. Mit der Fortsetzung der Aktivitäten der RNV bei der Job-Ticket-Akquise können zukünftig weitere Firmen von den Vorteilen einer umweltgerechten Mitarbeitermobilität überzeugt werden. Die Einbindung weiterer Mobilitätsangebote wie z.B. des Fahrradvermietensystems von nextbike zur Ergänzung der Mitarbeitermobilität ist vorgesehen und wird von der RNV selbst bereits erfolgreich praktiziert.

Im Rahmen des Projektes „Modellstadt“ wird Mannheimer Firmen als Anreiz zum Einstieg in eine Job-Ticket-Vereinbarung der Grundbeitrag für den Projektzeitraum erlassen. Den Unternehmen wird damit der Einstieg in das Job-Ticket deutlich erleichtert und eine große, zusätzliche Anzahl an Berufstätigen kann somit das Job-Ticket nutzen. Durch die günstigeren Tarife konnten im Jahr 2019 über 130 zusätzliche Unternehmen für eine Beteiligung am Job-Ticket gewonnen werden. Deutlich über 2000 neue Job-Ticket-Verträge mit Endkunden wurden geschlossen. Die im Rahmen des Projektes vorgesehene Evaluation wird die Änderungen des Mobilitätsverhaltens der Neukunden quantifizierbar machen.

M 11 Nutzung von Euro VI-Bussen oder Elektro-Bussen in der Innenstadt und Umstellung der Omnibusflotte

Der innerstädtische Verkehr der RNV wird insbesondere im Zentrum Mannheims über Stadtbahnen abgewickelt. Der weitaus überwiegende Teil des ÖPNV wird in Mannheim lokal emissionsfrei erbracht. Die innerstädtischen Bus-Linien werden bereits überwiegend mit Euro-VI-Bussen betrieben (Linien 53, 61) – Im Falle der Linie 63 wurde bereits in den letzten Jahren emissionsfrei mit Primove-Bussen gefahren. Auch die Linie 62, die mit einzelnen Fahrten den Friedrichsring befährt, wird seit Juni 2016 mit einem Euro-VI-Bus betrieben. Im Rahmen zukünftiger Fahrzeugbeschaffungen ist der Einsatz von Euro-VI-Bussen

geplant. Der Buseinsatz auf der Konversionsfläche Benjamin Franklin Village s. M 6a wird mit Elektrobusen betrieben. Es ist vorgesehen, die Busflotte sukzessive bis 2030 durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu ersetzen. Eine Förderzusage für die Neubeschaffung von 30 Elektrobusen hat die rnv im Dezember 2019 erhalten. Von den neuen Bussen werden voraussichtlich acht in Mannheim zum Einsatz kommen. Die Auslieferung ist für 2021 geplant.

Die rnv plant die Beschaffung von bis zu 40 Wasserstoffbussen in den kommenden Jahren. Hierzu laufen Verhandlungen mit den Zuwendungsgebern Land und Bund.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Regionalentwicklungsgesellschaft Metropolregion Rhein-Neckar GmbH (MRN GmbH) ein Konsortium namens „H2 Rivers“ mit 18 Partnern führt. „H2 Rivers“ hat den Startschuss gegeben, die Region Rhein-Neckar zur Modellregion für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie zu machen. Im Rahmen dieser Aktivitäten sollen auch – so die heutige Planung – mehrere Wasserstoffbusse in Stadt und Region zum Einsatz kommen.

M 28 GreenCity-Ticket (Modellstadt-Maßnahme)

Preissenkung bei Gelegenheitsfahrtscheinen (Erwachsene, Kinder, Mehrfahrtenkarten, BahnCard-Ticket) der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen.

Der Preis der GreenCity-Fahrtscheine innerhalb der Projektlaufzeit Modellstadt ist jeweils um ca. 1/3 im Vergleich zum regulären Fahrpreis vergünstigt. Beispielsweise wurde der Einzelfahrtschein Erwachsene von 2,70 EUR auf 1,80 EUR abgesenkt und ist als GreenCity-Ticket an Fahrausweisautomaten, Vorverkaufsstellen und beim Busfahrer erhältlich.

Mit dem GreenCity-Ticket gibt es einen preisgünstigen Tarif für Gelegenheitskunden. Die Verkaufszahlen zeigen in diesem Tarifsegment eine Steigerung von rund 23%. Allerdings sind hierbei Wanderungsbewegungen von anderen Ticketarten zu berücksichtigen, die gegengerechnet werden müssen.

Preissenkung Zeitkarten in der Großwabe MA/LU analog zum Einzelfahrtschein.

Für Wochen-, Monats- und Jahreskarten mit Gültigkeit in der Großwabe MA/LU wird statt der regulär gültigen Preisstufe 3 im Rahmen des Modellstadt-Projekts die günstigere Preisstufe 2 zugrunde gelegt. Viele Kunden haben sich daher für ein Ticket mit vergrößertem Geltungsbereich entschieden.

Insgesamt hat sich die Fahrgastzahl gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Bereits im ersten Halbjahr wurde eine Steigerung von über 5% der Fahrgastzahlen festgestellt, in Ludwigshafen liegt die Quote ungefähr bei der Hälfte.

Die Maßnahme wurde wegen der Erschöpfung der Bundeszuwendung zum 30. März 2020 eingestellt. Erkenntnisse zur Wirksamkeit der Maßnahme werden aus einer wissenschaftlichen Evaluation unter Federführung des Bundes erwartet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) M 12 – M 15

M 12 Ermittlung des Bedarfs in Bezug auf die Erweiterung des Park & Ride-Angebots (Stadtgebiet und Umland)

In Mannheim gibt es derzeit an sechs Standorten Park & Ride Angebote (Hauptbahnhof ca. 800 / Seckenheim OEG-Bf 68 Plätze / Mannheim Seckenheim Bf 8 / Waldhof40 / Friedrichsfeld-Süd/Rheinau Bf ca. 50).

Park-and-Ride (P+R) als Verknüpfung zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr kann bei geeigneter Konzeption einen wesentlichen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilität leisten. P+R-Anlagen an Bahnhöfen des Schienenverkehrs ermöglichen eine Verknüpfung von Vorteilen des Pkw in der Fläche, wo es kein leistungsfähiges ÖV-Angebot gibt und den Vorteilen des ÖPNV an leistungsfähigen Hauptachsen. P+R kann damit einerseits die Erreichbarkeit der Zentren verbessern und gleichzeitig die innerstädtischen Räume vom Autoverkehr und vom Parkdruck entlasten. Der VRN hat hierzu eine großräumige Studie in Auftrag gegeben. Neben einer Bestandsaufnahme ist eine großräumige Potenzialanalyse und -bewertung, die Erstellung einer Prioritätenliste für den Neu- und Ausbau von P+R-Anlagen und die Erarbeitung von Vorschlägen für Finanzierungskonzepte vorgesehen. Im Zusammenhang mit stadtverträglichen Verkehrskonzepten, insbesondere in Bezug auf Luftreinhaltung und Lärminderung, wird das Potenzial für P+R jedoch vorrangig an den ÖPNV-Achsen außerhalb des Stadtgebietes gesehen. Benötigte Flächen für P+R-Anlagen im Mannheimer Stadtgebiet stehen in der Regel nicht zur Verfügung bzw. sind wirtschaftlich nicht abbildbar.

M 13 **Ausbau Parkraumbewirtschaftung Kernstadt**

Ein wichtiges Steuerungselement des öffentlichen Parkraumangebotes in hochbelasteten Gebieten ist dessen Bewirtschaftung. Darunter wird die Steuerung der Nachfrage im Hinblick auf Menge, Zugänglichkeit und Kosten verstanden. Parkraum wird vor allem dort bewirtschaftet, wo die Zahl der parkenden Fahrzeuge die Zahl der verfügbaren Parkplätze übersteigt. Die übersteigerte Nachfrage führt zu einer erhöhten Verkehrs- und damit auch zu erhöhter Lärm- und Umweltbelastung, sowie zu einem starken Anreiz sein Fahrzeuge ordnungswidrig und behindernd auf allen verfügbaren Flächen abzustellen. Neben weiteren stadtplanerischen Zielstellungen soll erreicht werden:

- Verringerung des Parksuchverkehrs; dadurch Verringerung der Lärm- und Luftbelastungen
- Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV / das Fahrrad

Zuletzt wurde die Parkraumbewirtschaftung auf einen Teil der Oststadt (zwischen Werder- und Otto-Beck-Straße) ausgedehnt. Ein Konzept für Neckarstadt-West wird aktuell durch die Verwaltung wieder aufgenommen. Eine Erhöhung der Parkgebühren im Rahmen einer Satzungsänderung ist 2020 in Vorbereitung.

M 14 **Kampagne „Spar Dir Dein Auto“**

Passend zum Radjubiläum der Stadt (2017) wurde eine neue Aktion gestartet: „Spar dir dein Auto!“, welche im Rahmen der Klimaschutzkampagne MANNHEIM AUF KLIMAKURS von der Stadt in Kooperation mit der Klimaschutzagentur durchgeführt wurde. 25 Mannheimer Haushalte aus allen Stadtteilen ließen drei Monate (von April bis Juni 2017) ihre Autos stehen. Neben öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn bestand die Möglichkeit VRNnextbike Leihfahrräder, ADFC-Falträder oder klimafreundliche E-Autos von Stadtmobil zu nutzen. Durch eine ständige Betreuung der Teilnehmer während der Aktion sowie durch Beratungsangebote konnten vielfältige Fragen zur nachhaltigen Mobilität in der Stadt beantwortet werden. Um eine möglichst breite Öffentlichkeit auch während und nach der dreimonatigen Aktion zu erreichen, können Interessierte die Berichte, Fotos und Video-Beiträge zur Aktion über die Klimaschutzagentur verfolgen. (Link für Fußzeile: <https://www.klima-ma.de/projekte/spardirdeinauto.html>)

Mit Anknüpfung an diese erfolgreiche Kampagne wird ein Folgeprojekt im Rahmen der Bürgersensibilisierung und Beratung zur nachhaltigen Mobilität geplant. Dies kann im Rahmen einer weiteren Aktion „Spar dir dein Auto!“ mit neuen Mannheimer Haushalten stattfinden oder in eine Förderung münden, welche die Abmeldung eines Pkw einmalig bezuschusst oder entsprechende Vergünstigungen für die Nutzung des ÖPNV sowie weiterer alternativer Fortbewegungsmöglichkeiten bietet. Ein stärkerer Fokus sollte auch auf eine breitenwirksame Mobilitätsberatung gelegt werden, wodurch sich der Bekanntheits- und Nutzungsgrad bereits bestehender lokaler Angebote erhöhen kann. Ein Förderantrag wurde gestellt, um diesbezüglich ein „Reallabor Klima“ durchzuführen, eine weitere Kampagne zu unterstützen bzw. die die durchgeführte Kampagne zu erweitern und ein Förderprogramm umzusetzen.

M 15 **Förderung von Car-Sharing**

Car-Sharing schließt eine Lücke im traditionellen Mobilitätsangebot, ermöglicht so den Verzicht auf ein privates Fahrzeug und unterstützt so indirekt die Nutzung des Umweltverbundes. Laut einer Studie des bcs aus dem Jahr 2015 haben in Innenstädten 78 % der Kunden stationsbasierter CarSharing-Anbieter kein eigenes Auto mehr.

Car-Sharing-Fahrzeuge sind sparsamer als Privatwagen, weil sie kleiner und niedriger motorisiert sind, und im Durchschnitt moderner als der übrige Pkw-Bestand. In Car-Sharing-Flotten ist der Anteil an Elektro-Fahrzeugen deutlich höher als im übrigen nationalen Pkw-Bestand.

Gerade in dicht bebauten Stadtquartieren, trägt Car-Sharing dazu bei, den öffentlichen Raum von Parkdruck zu entlasten. Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt 9 -15 Privat-Pkw und spart so Fläche.

In Mannheim bietet Stadtmobil seit 2013 mit dem freefloating-Projekt JoeCar eine flexiblere Ergänzung des stationsbasierten Car-Sharings an. Das Pilotprojekt wird durch wissenschaftliche Begleitstudien evaluiert. Diese belegen, dass die Nutzer des kombinierten Angebotes in noch höherem Maße private Autos abschaffen als diejenigen Nutzer, die nur das stationsbasierte Angebot in Anspruch nehmen. Während in Mannheim im Schnitt 35% der Wege mit dem MIV (motorisierter Individualverkehr) zurückgelegt werden, kommen Car-Sharing-Nutzer in Summe auf gerade einmal 15% der Wege, die per MIV zurückgelegt werden. Das freefloating-Car-Sharing-Konzept JoeCar ist 2013 als Pilotprojekt gestartet. Durch die Umrüstung der Fahrzeugflotte (derzeit Benziner) auf Hybrid-Fahrzeuge sollen schnell und wirksam Stickstoffdioxid-Minderungseffekte erzielt werden. Die freefloating-Flotte zählt in Mannheim ca. 70 Fahrzeuge.

➔ Die Stadt Mannheim unterstützt Car-Sharing bei der Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Raum.

Elektromobilität M 16 – M 23

M 16 Förderung Elektro-Fahrzeuge beim Car-Sharing (Sofortprogramm „Saubere Luft“)

Der Car-Sharing-Anbieter Stadtmobil, die Stadt Mannheim und die städtische Projektentwicklungsgesellschaft MWSP sind dabei, die Car-Sharing-Flotte zu erweitern und zu elektrifizieren. Zur Flotte von Stadtmobil in Mannheim gehören aktuell vier E-Fahrzeuge. Die Stadt hat hierfür entsprechende Standorte im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Für die militärische Konversionsfläche Franklin hat MVV Energie AG die „Blue Village FRANKLIN mobil GmbH“ gegründet, deren Ziel es ist, Hausgemeinschaften auf der Konversion in einem E-Mieter-Car-Sharing zu organisieren. Zudem verfügt das Unternehmen derzeit über vier vollelektrische Fahrzeuge sowie rund ein Dutzend E-Roller.

Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ wurde im Februar ein Antrag zur Förderung der Anschaffung von bis zu 15 E-Fahrzeugen gestellt und durch Zusatzbescheinigung der Stadt unterstützt. Bislang wurde der Antrag seitens des Bundes noch nicht beschieden.

M 17 Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw (Sofortprogramm „Saubere Luft“)

Aktuell gibt es auf dem Stadtgebiet Mannheim derzeit rund 90 öffentlich zugängliche Ladepunkte, die sich zu etwa gleichen Teilen auf Parkhäuser der Mannheimer Parkausbetriebe GmbH und Lademöglichkeiten der MVV Energie AG im öffentlichen Raum verteilen. Einige wenige weitere Ladepunkte finden sich bei Unternehmen, sind aber öffentlich verfügbar. Insbesondere im öffentlichen Raum wird die Ladeinfrastruktur weiter aufgebaut. Rund 30 weitere Ladepunkte befinden sich im Vorabstimmungs- bzw. Genehmigungsverfahren.

Im Rahmen des vom Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung gemeinsam mit der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft GBG und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH initiierten EFRE-Förderprojektes SQUARE werden aktuell 13 weitere Ladepunkte öffentlich zugänglich gemacht. Die Ladepunkte werden im April fertiggestellt.

M 18 Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs (Sofortprogramm „Saubere Luft“)

Mit städtischer Unterstützung konnte der regionale Brief- und Paketzulieferer Morgenpost sich erfolgreich um Förderung im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ bewerben. Es wurden im Oktober 2018 vier Packster in Dienst genommen, die zukünftig einen signifikanten Anteil der jährlich 2 Mio. Briefe und Pakete in Stadt und Region ausliefern werden. Die Innenstadtpaketzulieferung durch DHL erfolgt inzwischen zu 100% elektromobil via Streetscooter (ungefördert). Im Stadtgebiet werden aktuell 18 E-Fahrzeuge von DHL eingesetzt.

Mit der für Ende 2020 zu erwartenden Einweihung eines neuen Logistikzentrums von DPD auf der Friesenheimer Insel wurde im Rahmen der Gespräche zum Micro-Hub (M21) auch eine zunehmende Elektrifizierung des Zulieferverkehrs in die Innenstadt angekündigt.

Im Rahmen der Bundesförderungen für die Neubeschaffung gewerblicher Fahrzeuge hat die Stadt Mannheim Kenntnis darüber erlangt, dass Anträge für rund 160 Fahrzeuge von sieben Unternehmen gestellt wurden. Die Stadt hat hierzu entsprechende Bescheinigungen erstellt, dass diese auf die integrierte Elektromobilitätsstrategie „Blue City Mannheim“ einzahlen.

Das in Prüfung befindliche Anreizprogramm, die Anschaffung von E-Fahrzeugen im Wirtschaftsverkehr, die im Stadtgebiet eingesetzt werden, zu unterstützen, wird aktuell nicht aktiv verfolgt. Die Entwicklung des Hochlaufs wird aber weiter beobachtet. Derzeit ist in Gesprächen mit Logistikdienstleistern festzustellen, dass bei KEP-Fahrzeugen der Hochlauf an der Verfügbarkeit von Fahrzeugen scheitert (u. a. wegen Einstellung Streetscooter). Im Schwerlastverkehr fehlen weiterhin marktgängige Modelle. Diesen Herausforderungen kann seitens der Stadt nicht begegnet werden. Es handelt sich um Rahmenbedingungen, die durch ein Anreizsystem nicht verbessert werden können.

M 18a E-Schwerlastverkehr

Im Oktober 2018 hat ein mit Mitteln des Bundesverkehrsministeriums geförderter E-Actros den Pendelverkehr zwischen dem Großkraftwerk Mannheim und dem Unternehmen TBS Gilles im rund 7 km entfernten Hafengelände Verbindungskanal aufgenommen. Jährlich ist mit einer Transportmenge von rund 40.000 t Flugasche zu rechnen, die nun NOx-frei abgewickelt wird.

Ein weiterer E-Actros der Firma Pfenning-Logistik hat seinen Betrieb (intraregionale Verkehre) aufgenommen. Er ist im Stützpunkt Mannheim stationiert. Die Stadt arbeitet gemeinsam mit der Hochschule Mannheim und einem großen Unternehmen aus dem Mannheimer Hafengebiet an der Realisierung einer

Ladeinfrastruktur für E-Lkw und E-Schiffe. Das Konzept ist erarbeitet, aktuell werden Finanzierungsmodelle gesucht.

M 19 Prüfung eines Förderprogramms für E-Taxen (Green-City-Masterplan)

Nachdem die Eichrechtskonformitätsfragestellungen positiv geklärt wurden, wird diese Maßnahme grundsätzlich als wert zu verfolgen eingestuft. Aufgrund der Fülle an Maßnahmen, die derzeit in Mannheim umgesetzt werden und da nicht alle Maßnahmen gleichzeitig bearbeitet werden können, ist das Projekt aktuell nicht prioritär. Die Stadt Mannheim beabsichtigt, eine Fördermaßnahme, z.B. durch eine finanzielle Beteiligung an den Mehrkosten bei der Anschaffung von E-Taxen oder Hybrid-Taxen, einzurichten. Die Maßnahme ist im Green-City-Masterplan Ludwigshafen-Mannheim-Heidelberg enthalten. Eine Förderantragstellung ist bislang noch nicht erfolgt, wird aber geprüft.

M 20 Förderung Anschaffung Elektro-Lasten-Fahrräder

Der Fachbereich für Wirtschaft und Strukturförderung der Stadt Mannheim fördert die Anschaffung von bis zu acht (E-)Lastenfahrrädern mit einem eigenen Förderprogramm. Der Zuschuss beträgt 1.000 Euro bei der Anschaffung. Nach München ist Mannheim damit die zweite Stadt in Deutschland, welche die Anschaffung von E-Cargo-Bikes unterstützt.

Für 2020 hat der Gemeinderat 100.000 € zur Förderung der Anschaffung von Lastenrädern für Privathaushalte bereitgestellt. Gerade in Familien mit Kindern ist der Autobesitz, auch von Zweitwagen, besonders hoch. Eine Vorlage mit den Fördermodalitäten wird derzeit von der Verwaltung erstellt.

M 21 Micro-Hub (Modellstadt-Maßnahme)

Das im Rahmen der Modellstadtvorhaben geförderte Projekt „Micro-Hub“ soll nach längerer Verzögerung (wegen Wegfalls der Verfügbarkeit der ursprünglich geplanten Logistikfläche und der aufwändigen Suche nach Alternativen) im Juli 2020 seinen Regelbetrieb aufnehmen. Von Teilflächen des aktuell als Parkplatz genutzten Quadrates M4a sollen Teile der Innenstadt von dort mit Lastenfahrrädern beliefert werden. Es wird eine Evaluation des BMVI hierzu erfolgen. Der Testbetrieb ist auf zunächst sechs Monate ausgerichtet.

M 22 E-Fernbuslinie Mannheim - Frankfurt

Der Fernlinienbusanbieter FlixBus hat im Oktober 2018 für den Verkehr zwischen Mannheim und Frankfurt einen vollelektrischen Bus des chinesischen Anbieters BYD angeschafft. Die Strecke wird viermal täglich angeboten. Die Ladeinfrastruktur wurde von den Mannheimer Parkhausbetrieben, dem Betreiber des Fernbusbahnhofs in Mannheim (Nähe Hauptbahnhof), bereitgestellt. Allerdings wurde der Betrieb aufgrund technischer Probleme zum Ende des Jahres 2019 eingestellt.

M 23 Städtischer Fuhrpark (Sofortprogramm „Saubere Luft“)

Im Zuge des ersten Aufrufs im Sofortprogramm „Saubere Luft“ zur Elektrifizierung kommunaler Fuhrparks hat die Stadt Mannheim im Februar 2018 die Anschaffung von insgesamt 14 E-Fahrzeugen beantragt. Damit würde sich der kommunale E-Fahrzeugbestand auf rund 50 Fahrzeuge erhöhen. Der Förderbescheid des Bundes wurde angekündigt, steht aber noch aus.

Verkehrsverbot (Option) M 24

M 24 Verfügung von Verkehrsverboten

Grundsätzlich sind Verkehrsverbote als Ultima Ratio in Betracht zu ziehen, wenn keine anderen wirksamen Maßnahmen zur Verfügung stehen, um den Zeitraum der Überschreitung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Die Erforderlichkeit und Ausgestaltung von Verkehrsverboten ist daher in Abhängigkeit von der Entwicklung der Luftschadstoffbelastung und der Wirksamkeit der Modellstadtmaßnahmen zu beurteilen. Bei der Prüfung von Verkehrsverboten wird die zeitnah anstehenden Sanierung und (Teil-)Sperrung der Hochstraße Süd im Vorfeld des Abrisses der Hochstraße Nord zu berücksichtigen sein, deren verkehrliche und immissionsseitigen Auswirkungen während der Bauphase aktuell nicht prognostizierbar sind.

Der gemessene Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid an der Messstation Mannheim Friedrichring betrug in 2019 42 µg/m³ und liegt damit nur noch 2 µg/m³ über dem Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel. Entsprechend den lokalen und bundesweiten Trends der letzten Jahre hinsichtlich der Messwerte, der Fortentwicklung der bundesweiten Fahrzeugflotte sowie auf Grundlage der Ergebnisse des vorliegenden Wirkungsgutachtens für die Luftreinhalteplanung in Mannheim besteht eine hinreichend sichere Grundlage dafür, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid noch im Laufe des Jahres 2020 eingehalten wird. Da der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowohl bei der Anordnung von Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte als auch bei deren Ausgestaltung zu beachten ist, wäre die Anordnung von Verkehrsverboten bei gleichzeitiger Fortführung der hiesigen Maßnahmen unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung (vgl. BVerwG Urt. V. 27.02.2020, Az. 7 C 3.19) zum jetzigen Zeitpunkt unverhältnismäßig, da die baldige Einhaltung des Grenzwerts in Mannheim absehbar ist.

Fußgängerverkehr M 25

M 25 Fußverkehrs-Check

Mannheim hat als Stadt der Stadtteile und mit einer Kernstadt, die eine hohe Wohnnutzung aufweist, gute Voraussetzungen für den Fußverkehr. Dies belegt auch der leicht überdurchschnittliche Modal Split. 36% der Wege im Binnenverkehr der Mannheimer (30% im Gesamtverkehr der Einwohner) werden zu Fuß zurückgelegt.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, die auf qualitätsvolle Entwicklung des öffentlichen Raumes ausgerichtet sind und deutliche Verbesserungen für Fußgänger im Hinblick auf Querungen und Barrierefreiheit gebracht haben. Neu in den Blick gerückt ist der Konflikt zwischen Parken und Fußverkehr. Dabei geht es um zugeparkte Seitenräume, schlechte Sicht und Querbarkeit durch zugedachte Ecken, besonders für Kinder und eingeschränkt mobile Personen (mit Kinderwagen, Rollator usw.).

2018 wurden in einem Modellversuch zur Verbesserung für Fußgänger durch Ordnung des ruhenden Verkehrs in den Quadranten (Verhinderung Gehwegparken) 3 Straßenräume umgestaltet. Einseitig wurde das Parken aufgegeben, um die Seitenräume vollständig dem Fußverkehr zur Verfügung zu stellen. Das Projekt der Neuordnung soll in einem Quadranten der Innenstadt fortgeführt werden, auch für die Neckarstadt-Ost und West haben Planungen zur Ordnung des Gehwegparkens begonnen. Aktuell werden dazu drei Stellen in den drei betroffenen Dienststellen (Fachbereich Sicherheit und Ordnung, Fachbereich Stadtplanung, Eigenbetrieb Stadtraumservice) errichtet.

Öffentlichkeitsarbeit M 26 – M 27

M 26 Öffentlichkeitsarbeit – Sensibilisierung der Bevölkerung

Der seit 1985 vergebene Umweltpreis der Stadt Mannheim hat seit 2013 einen Themenschwerpunkt und zeichnet seitdem abwechselnd Projekte mit Vorbildcharakter in den Bereichen Umwelt-, Klima- und Naturschutz aus. Der Umweltpreis 2013 „Bauen für die Zukunft“ ging an innovative Neubau- und Sanierungsprojekte, die sich durch maximale Energieeffizienz, einen hohen CO₂-Minderungseffekt sowie durch die Nutzung erneuerbarer Energien auszeichneten. 2014 („Wirtschaften für die Zukunft“) wurden Umwelt- und Klimaschutzprojekte auf der Grundlage umweltorientierter Unternehmensstrategien ausgezeichnet. „Regenwasser nachhaltig nutzen“ (2015) beschäftigte sich mit Projekten zur Regenwassernutzung, wie Dach- und Fassadenbegrünung, Gemeinschaftsgärten auf öffentlichen Flächen sowie die Innenhofentsiegelung. Der Umweltpreis 2016 „Natur findet Stadt“ ging an Naturschutzprojekte zum Schutz seltener Tiere und Pflanzen, Maßnahmen aus dem Gewässer- und Biotopschutz. 2017 fand der Umweltpreis zum Thema „Einfälle statt Abfälle“ sowie 2018 zu dem Thema „Vorgärten: Grün statt Grau“ statt und legte einen Fokus auf die Klimafolgenanpassung. Der Umweltpreis 2019 wurde unter dem Motto „Miteinander für die Umwelt“ durchgeführt und richtete sich an Projekte von gemeinschaftlichen, interkulturellen Initiativen in den Quartieren und Nachbarschaften, die im eigenen Wohn-, Arbeits- und Lebensumfeld einen besonderen und nachhaltigen Beitrag im Umwelt-, Natur-, und Klimaschutz leisten. Eine jährliche Weiterführung des Mannheimer Umweltpreises ist empfehlens- und wünschenswert und kann zukünftig thematisch auch im Rahmen der Luftreinhalteplanung ausgeschrieben werden.

M 27 **Urbanes Grün zur Luftreinhaltung und attraktiveren Gestaltung des Stadtbildes**

Grüntaten der Stadt Mannheim: Durch Grün- und Baumpatenschaften sowie durch die Möglichkeit von Baumspenden offeriert die Stadt ihren BürgerInnen eine Beteiligungsmöglichkeit zur aktiven Gestaltung einer grünen Stadt. Die Weiterführung und Intensivierung dieser Tätigkeiten, um weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern eine aktive Teilhabemöglichkeit an der ökologischen Stadtentwicklung anzubieten, ist als positiv zu beurteilen. „Grüntaten“ führen auf lokaler Ebene nicht nur zu mehr Artenvielfalt und einem attraktiveren Stadtbild, sondern schaffen auch einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität. (Link für Fußzeile: <https://www.mannheim.de/de/service-bieten/gruene-stadt/gruentaten>)

Urbanes Gärtnern: Urban Gardening nimmt auch in Mannheim eine wichtige Funktion für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung ein, in welcher sich BürgerInnen über das Gärtnern öffentliche Stadträume wieder aneignen. In Mannheim bestehen bereits einige Urban Gardening Projekte und Initiativen, welche es zu unterstützen und zu fördern gilt. In diesem Rahmen könnten Workshops, Vorträge und Feste zu verschiedenen ökologischen Stadtentwicklungsthemen abgehalten werden.

Vertikale Gärten – Begrünung von Hochstraßen

Die Begrünung von Betonpfeilern von Hochstraßen und Brücken bietet durch die Schaffung vertikal begrünter Flächen eine alternative Erweiterung der Grünflächen der Stadt Mannheim (insbesondere Luisenring und Parkring). Vertikale Gärten an den Pfeilern der Hochstraßen wären ein erster Impuls für die Einrichtung weiterer Begrünungen an verschiedenen Bauwerken in Mannheim. Erste Machbarkeitsstudien zeigen, dass städtisches Grün an relevanten Stellen im Straßenverkehr effizient Feinstaub, Kohlenstoffdioxid, Schwermetalle und Stickoxide aus der Luft filtern kann und somit einen direkten Wirkungszusammenhang zur Luftreinhaltung liefert. Neben der Luftqualität haben vertikale Begrünungen auch eine kühlende Funktion. Bei Starkregen können sie Wasser auffangen und über die Verdunstungsleistung der Pflanzen in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgeben, was zudem den urbanen Hitzeinsel-Effekt abmildert. Es gilt zu prüfen, inwiefern eine Realisierung solcher Projektideen in Mannheim möglich ist.

Pocket Parks: Pocket Parks können Aktivitäten wie Urban Gardening und Grüntaten miteinander verbinden oder als Zwischennutzung und grüne Oasen im innerstädtischen Gebiet genutzt werden. Diese kleinteiligen, grünen Stadtwischnräume tragen zur lokalen Attraktivität der Umgebung bei, führen zur Erhöhung der Grün- und Freiflächen und haben je nach Ausführung einen mess- und erfahrbaren Abkühlungsfaktor für urbane Gebiete. Insbesondere durch die Begrünung der Flächen kann ein Beitrag zur Luftreinhaltung entstehen. Bei aktuellen Platzgestaltungen im Stadtgebiet Mannheim werden vermehrt begrünte Aufenthaltsorte mitgedacht.

Ausweitung Förderprogramm zur Begrünung von Dach-, Fassaden- und Entsiegelungsflächen:

Seit Sommer 2016 existiert ein kommunales Förderprogramm im Bereich der Innenstadt Mannheims, welches Begrünungsmaßnahmen durch Privatpersonen bezuschusst. Dach- und Fassadenbegrünungen haben neben positiven Auswirkungen auf Gebäude auch Wirkung auf die direkte Umgebung. Begrünte Dächer und Fassaden leisten einen wichtigen Beitrag zur Abkühlung während heißer Sommertage, dienen der Luftreinheit und reduzieren Lärm. Im Interesse einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie zur Luftreinhaltung wurde das Förderprogramm zur Begrünung von Dach-, Fassaden- und Entsiegelungsflächen ausgeweitet. Entsprechend der neuen Begrünungssatzung weitete die Stadt Mannheim ihr Förderprogramm zur Begrünung von Dach-, Fassaden- und Entsiegelungsflächen von der Innenstadt auf die angrenzenden Stadtteile Jungbusch, Neckarstadt, Schwetzingenstadt/Oststadt und Lindenhof im Jahr 2018 aus. Dem anschließend wurde eine neue Marketingstrategie der Klimaschutzagentur „Von Kopf bis Fuß – Mannheim macht Platz für Grünes!“ erstellt (<https://www.klima-ma.de/begrueenen/>).

Maßnahmen, die bereits stattfinden / Erfolge ML 1 – ML 5

ML 1 Reduzierung der in die Quadrate einfahrenden Fahrzeuge auf den Stand von 1962

Der Rückgang des Kfz-Verkehrs in die Mannheimer Quadrate auf ein Niveau unterhalb der 60er Jahre wurde bei den Kordonzählungen (Ein- und Ausfahrten in die Quadrate werktags/6-22 Uhr) dokumentiert:

- 1962 = 54.640 PkwE / 16h
- 1987 = 73.225 PkwE / 16h
- 2014 = 49.425 PkwE / 16h

Er kann vor allem auf Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zurückgeführt werden. Das Anfang der neunziger Jahre gestartete Programm „MVG 2000“ mit einem Investitionsvolumen von 700 Millionen DM führte zu erheblichen Verbesserungen im Angebot und hat hohe Fahrgastzuwächse erzielt.

Zu nennen sind der Bau einer neuen Stadtbahnlinie nach Neckarau West ab 1995 sowie eine Netzreform 1995, die die Übersichtlichkeit und Merkbarkeit von Streckenführungen verbesserte, sowie das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm.

Durch die Einbindung der Linie 5 (OEG / oberrheinische Eisenbahn) ins innerstädtische Stadtbahnnetz wurde auch für Fahrgäste aus der Region (HD, Viernheim, Weinheim) eine direkte umstiegsfreie Verbindung in die Innenstadt ermöglicht, wodurch u.a. die Attraktivität der Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr erheblich verbessert wurde. Mitte der 90er-Jahre begann auch die Beschaffung der Niederflurbahnen und der Ausbau von barrierefreien Haltestellen. Die S-Bahn Rhein-Neckar, die zum Fahrplanwechsel 2003/2004 ihren Betrieb aufnahm (ML 6) hat ebenfalls ihren Betrag geleistet, wie die Fahrgastzuwächse zeigen.

Die Kordonzählung 2014 belegt, dass heute ein Drittel aller Personen werktags mit dem ÖPNV in die Quadrate einfahren. Die 2019 durchgeführte Erhebung bestätigt die rückläufige Tendenz.

ML 2 Weiterer Aus- und Umbau der Südtangente B 36

Wichtigste Maßnahme zur Schaffung einer Südtangente, die den Verkehr als B36 südlich an der Innenstadt vorbeiführt, war der Bau des Farlachtunnels (Fertigstellung 1994). Durch diesen Lückenschluss konnte die Verkehrsbelastung auf der Bismarckstraße von täglich über 50.000 Kfz auf unter 40.000 Kfz gesenkt werden.

2012 wurde die B36 hinter dem Hauptbahnhof in eine bahnparallele Lage gebracht, wodurch die Voraussetzung für das Stadtentwicklungsprojekt „Glücksteinquartier“ geschaffen wurde. Verbesserungen im Verkehrsfluss ergeben sich durch die Reduzierung von vormals fünf Knotenpunkten auf zwei signalisierte Anschlussstellen.

ML 3 Stadtbahn Mannheim-Nord

Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn Mannheim-Nord wurde die letzte Lücke im Mannheimer Stadtbahnnetz geschlossen. Die neue Stadtbahnstrecke ermöglicht 32.000 Menschen – rund einem Zehntel der Mannheimer Bevölkerung – erstmals einen direkten Zugang zum Stadtbahnnetz oder verkürzt den Weg zur nächsten Haltestelle und schafft eine umsteigefreie Direktverbindung in die Mannheimer Innenstadt. Davon profitieren insbesondere die Stadtbezirke Neckarstadt-Ost und Herzogenried, Käfertal, Waldhof und Gartenstadt. Für die Belastung des Friedrichsriings bedeutet der Betrieb der Stadtbahn Mannheim-Nord eine Verringerung der Pkw-Belastung um ca. 300-540 Pkw pro Tag.

ML 4 Einführung S-Bahn

Die Neuvergabe des seit Dezember 2013 in Betrieb befindlichen Loses 1 erfolgte zum Dezember 2016. Ziel der Ausschreibung war, eine Verbesserung vor allem bei den Fahrzeugen (Redesign Bestandsfahrzeuge, Erhöhung Fahrzeuganzahl) sowie beim Fahrplanangebot und der Taktung zu erzielen.

Die Inbetriebnahme des Loses 2 ist für Dezember 2020 vorgesehen. Der Streckenabschnitt Mannheim-Mainz für Dezember 2021. Wesentliche Verbesserungen gibt es bei den Fahrzeugen (Neufahrzeuge, Erhöhung Fahrzeuganzahl im Vergleich zum Status quo) sowie beim Fahrplanangebot und der Taktung.

ML 5 Fernwärmeversorgung im Stadtgebiet

Der Anteil der Fernwärmeversorgung liegt im gesamten Stadtgebiet bei über 60%, in der Umweltzone sogar bei ca. 80%. Diese im Vergleich mit anderen Städten in Deutschland schon äußerst hohen Fernwärmeanteile werden unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte durch Verdichtungsmaßnahmen bzw. das

Gewinnen von Kunden, die noch mit Erdgas oder leichtem Heizöl heizen, kontinuierlich ausgeweitet - auch in der Innenstadt. Somit wird die Fernwärmeversorgung in Mannheim stetig weiter verdichtet und ausgebaut. Jährlich werden ca. 12-14 MW Wärmeleistung neu an die Fernwärme angeschlossen. Hier von entfallen ca. 6-8 MW auf die Umstellung von Gas oder Heizöl, hiervon wiederum entfallen ca. 20% auf den Bereich der bereits hoch erschlossenen Umweltzone.

Durch die fortschreitende Decarbonisierung der Fernwärme, z. B. durch Auskopplung von Wärme der Müllverbrennungsanlage der MVV Umwelt auf der Friesenheimer Insel, wird der Gesamtmix der Fernwärme immer umweltfreundlicher (Senkung des Primärenergiefaktors von 0,45 auf 0,35 bis zum Jahr 2022). Bei gleichbleibender Wärmeenergie wird der Emissionsausstoß deutlich verringert.