

Migrants **4**
Cities



Willkommene Perspektiven

UrbanLab#2: Define
Dokumentation



Foto: Mario Timm, 2017



4. Arbeitsgruppe ‚Mobilität‘

Wie gestalten wir eine nachhaltige und komfortable
Mobilität in Mannheim?

Mobilität – Wie gestalten wir eine nachhaltige und komfortable Mobilität in Mannheim?

Storytelling: Was wir in persönlichen Gesprächen herausgefunden haben

Die Gesprächspartner*innen des Urban Design Thinking-Teams waren Arbeitnehmer*innen (darunter Eltern und Pendler*innen), Rentner*innen, Studierende und Schüler*innen. Aus den Gesprächen ließen sich verschiedene Themencluster ableiten, die von mehreren Gesprächspartner*innen in unterschiedlichen Zusammenhängen angesprochen wurden:

Emotionen

Die Befragten haben ganz unterschiedliche emotionale Assoziationen zu ihrer Mobilität und zu einzelnen Verkehrsmitteln. Einige finden durchaus Gefallen am Pendeln in öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV), mögen den Erlebnissfaktor, haben keine Lust auf Autofahren und finden auch, dass Pendeln selbst über längere Distanzen wie z. B. Mannheim–Frankfurt gut funktioniert. Andere mögen öffentliche Verkehrsmittel ganz grundsätzlich nicht, weil sie viele Menschen und deren eventuell unangenehmes Verhalten lieber meiden. Vertreter*innen der älteren Generation erwähnen einen gewissen Stolz auf Mannheim als Auto-

stadt und damit einen starken Bezug zum Pkw als Fortbewegungsmittel. Ein interessanter Aspekt war die mangelnde Privatheit in öffentlichen Verkehrsmitteln, die verhindert, dass man die Fahrtzeit sinnvoll für geschäftliche Telefonate nutzen kann. Zudem kann eine Diskrepanz in der Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs zwischen positiv eingestellten „heavy users“ und eher skeptischen Gelegenheitsnutzer*innen festgestellt werden.

Sicherheit

Ebenfalls ein emotionales, aber doch eigenständig zu betrachtendes Thema ist die gefühlte subjektive Sicherheit an bestimmten öffentlichen Orten und ÖPNV-Haltestellen. Genannt wurde hierbei mehrmals eine Haltestelle im Jungbusch. Generell sorgen schwache Beleuchtung, Unterführungen und nicht einsehbare Gebüsch o. ä. für ein ungutes Gefühl. Sicherheitspersonal in der Straßenbahn oder die bauliche Umgestaltung mancher Orte könnten das Sicherheitsgefühl erhöhen.

Wegekette

Für viele Befragte ist eine gut funktionierende Wegekette das entscheidende Kriterium, ob sie den öffentlichen Verkehr nutzen. Viele Menschen möchten den ÖPNV gern nutzen – teilweise lieber als das Auto. Allerdings sind aus ihrer Sicht insbesondere in den Randlagen und bei der Kopplung verschiedener Tätigkeiten zu viele Umstiege nötig oder die Anschlüsse funktionieren nicht gut, weshalb oft doch auf das Pkw zurückgegriffen wird. Das Fahrrad als Zubringer zur ÖPNV-Haltestelle wird als gute Option eingeschätzt, allerdings wird die Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln als umständlich oder nicht möglich beschrieben.

Taktung, Anschluss und Pünktlichkeit im öffentlichen Personennverkehr

Das Problem der Anschlüsse im öffentlichen Verkehr wird als wesentlich angemerkt – wenige Minuten Verspätung führen bereits dazu, dass die gesamte Wegekette nicht funktioniert. Insbesondere Schüler*innen heben das Kriterium der

Pünktlichkeit als wichtig hervor. Häufiger Kritikpunkt ist, dass in den Abendstunden, nachts und am Wochenende v. a. in den Randgebieten oft keine zufriedenstellende ÖPNV-Anbindung mehr existiert.

Flexibilität und Bequemlichkeit

Alltägliche Mobilitätsroutinen müssen flexibel und bequem funktionieren. Hier wird v. a. flexibles Carsharing (z. B. JoeCar) als grundsätzlich gute Option eingeschätzt, allerdings wünschen sich die Befragten mehr Autos (auch Elektroautos) und ein größeres Geschäftsgebiet von JoeCar. Als Vergleich wird Berlin mit dem großen Angebot an flexiblen Carsharing-Optionen genannt.

Integration aller Mobilitätsangebote

Um je nach Bedarf flexibel auf alle verschiedenen Mobilitätsangebote (ÖPNV, DB, Bikesharing, Carsharing) zugreifen zu können, wünschen sich einige Befragte, dass alle Angebote mit entsprechenden Tarif-/Ticketinformationen über einen integrierten Dienst abrufbar und buchbar wären. Diejenigen, die bisher schon

Apps oder Online-Informationen wie z. B. RNV Info nutzen, empfinden dies als einfach und praktisch, andere nutzen Online-Informationen bisher gar nicht. Zugleich wurde auch deutlich, dass den Befragten offensichtlich nicht alle existierenden Ticket-/Tarifoptionen des ÖPNV bekannt sind. Auch wurden von einigen Befragten Verbundgrenzen als hemmend für die Nutzung des ÖPNV angesehen.

E-Mobilität

Die Haltung der Befragten zu E-Mobilität ist unterschiedlich. Sehr klare Vorbehalte gegenüber Geschwindigkeit und Reichweite werden deutlich. Die Reichweite wird v. a. als Problem für Berufstätige mit vielen Geschäftsfahrten angesehen. Auf der anderen Seite äußern einige auch großes Interesse an E-Autos wie z. B. Tesla und fordern einen stärkeren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Mannheim und eine stärkere Subvention/Förderung bzw. mehr Anreizsysteme für einen Umstieg.

Brücken

Die Brücken werden als Nadelöhere und Barrieren in der Verbindung zwischen Mannheim und Ludwigshafen wahrgenommen. Für Pkw werden die Kapazitäten der Brücken als zu klein eingeschätzt. In diesem Zusammenhang wird die Besetzung der Pkw mit meist nur einer Person als problematisch angesehen. Für Radfahrer*innen liegt das Problem eher in der schwierigen Zugänglichkeit, der komplizierten Orientierung und Umwegen die sich dadurch ergeben, was das Befahren der Brücken unattraktiv macht.

Zusammenführung in Erkenntnisse, Personas und ersten Handlungsfeldern

Die Teammitglieder haben aus den gesammelten Informationen folgende vier Erkenntnisse generiert:

„Ich frage mich, ob das bedeutet, ...“

- ...dass der ÖPNV ein Informations- und Imageproblem hat?
 - » ... dass Informationen über Angebote nicht angekommen sind?
 - » ... dass mangelndes „Sicherheitsgefühl“ eine Zugangsbarriere zum ÖPNV ist?
 - » ... dass positive ÖPNV Erfahrungen besser kommuniziert werden müssen?
 - » ... dass ÖPNV ein Imageproblem hat?

- ...dass wir Verkehrserziehung auch für Erwachsene brauchen?

- ...dass manche Orte (z. B. Brücken/Haltestellen) komplett neu gedacht und geplant werden müssen?
 - » ... dass die Brücken ein zentrales Problem für die Verkehrsteilnehmer*innen in Mannheim sind?
 - » ... dass Brücken anders und attraktiver für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden müssen?
 - » ... dass bestimmte Orte eine komplette Neugestaltung brauchen?

- ... dass ÖPNV flexibler und integrierter gedacht werden muss?

- ... dass das Auto als einziges Verkehrsmittel „privaten Raum“ für geschäftliche oder private Aktivitäten (z. B. Telefonate) bietet?

- ... dass Verbundgrenzen im ÖPNV unattraktiv sind bzw. Flatrate-Tickets unattraktiv machen?

Personas

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden drei Personas mit ihren spezifischen Bedürfnissen und mögliche Handlungsfelder definiert.



Luisa, 34 Jahre

- » wohnt in Mannheim, Schwetzingen Vorstadt
- » arbeitet in Heidelberg
- » nutzt immer den ÖPNV, zur Arbeit und privat
- » pendelt gerne und nutzt den ÖPNV gerne
- » ist technikaffin und nutzt App(s) zur Organisation ihrer Wege
- » hat keine Kinder

Unsere Perspektive auf Luisa (Point-of-View)

- » Wir trafen Luisa.
- » Wir waren erstaunt festzustellen, dass sie Spaß daran hat, mit dem ÖPNV zu pendeln, ihr aber der private Raum für manche Aktivitäten fehlt, z. B. für private oder geschäftliche Telefongespräche.
- » Es wäre hilfreich für Luisa wenn es bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs auch Raum für private Erledigungen/ Privatsphäre gäbe.



Robert, 24 Jahre

- » wohnt in Mannheim in den Quadraten
- » studiert in Mannheim
- » fährt einmal in der Woche nach Heidelberg; bildet Fahrgemeinschaft, um Kosten zu sparen
- » fährt einmal in der Woche zu seiner Mutter in die Pfalz
- » ist sehr bequem
- » geht im Alltag zu Fuß – ansonsten nutzt er das Auto

Unsere Perspektive auf Robert (Point-of-View)

- » Wir trafen Robert.
- » Wir waren erstaunt festzustellen, dass er bestimmte Angebote des ÖPNV gar nicht kennt und sich ein eigenes Auto leistet.
- » Es wäre hilfreich für Robert, wenn er Informationen über andere Angebote kennen würde und Transparenz über Kostenvor- und Nachteile der einzelnen Angebote hätte.



Esmeralda, 42 Jahre

- » Zwei Kinder
- » Wohnt im Mannheimer Vorort Seckenheim
- » Arbeitet in Schwetzingen, d. h. ihre Wegekette umfasst vier Stationen/ Umsteigepunkte
- » Arbeitet mit einer halben Stelle in einer Anwaltskanzlei
- » Ist kein „digital native“

Unsere Perspektive auf Esmeralda (Point-of-View)

- » Wir trafen Esmeralda.
- » Wir waren erstaunt, dass Wege bei dieser Gesamtentfernung so kompliziert sein können.
- » Es wäre hilfreich für die Befragte, wenn verschiedene Mobilitätsangebote (ÖPNV/Sharing/Fahrrad und ÖPNV) einfacher und flexibler kombinierbar wären.

Die nächsten Schritte zur Vertiefung der Erkenntnisse

Die Themen „Wegekette“, „Integration aller Angebote“ und „Brücken“ sollen durch weitere gezielte Gespräche und Beobachtungen vertieft werden bzw. detailliertere Einsichten dazu gesammelt werden. Ergebnisse vorhandener Studien wie bspw. RNV Kundenbefragungen sollen berücksichtigt werden.

Leitfragen zur Vertiefung des Themas Mobilität allgemein:

- Was umfasst für dich bequeme und komfortable Mobilität?
- Was ist dir besonders wichtig (Prioritäten)?
- Wo würdest du am ehesten Einschränkungen akzeptieren und unter welchen Umständen?

Leitfragen zur Vertiefung des Themas Brücken:

- Welche Brücken nutzt du am häufigsten, v. a. für deine alltäglichen Wege?
- Mit welchem Verkehrsmittel nutzt du sie?
- Was funktioniert dabei gut/schlecht?
- Wie nimmst du die Brücken wahr?
- Was würdest du dir zu den Brücken in Mannheim wünschen?

Beobachtungen:

- Beobachtungen an den Brücken

Leitfragen zur Vertiefung des Themas Wegekette:

- Wie sehen deine Wegekette aus?
- Wo liegen dabei die Hauptprobleme?
- Sind diese zeitlich, räumlich oder durch mangelnde Flexibilität begründet?
- Sind sie Verkehrsmittelabhängig?

Leitfragen zur Vertiefung des Themas Integration aller Angebote:

- Was wäre dir bei einem integrierten Angebot wichtig?
- Wann würdest du ein solches Angebot nutzen?



Foto: Radfahrer am Wasserturm, Ben von Skyhawk/Stadt Mannheim, o. J.

**Mannheim
im Fokus:
MOBILITÄT**

Berufspendler*innensaldo in Mannheim (Jahr 2013)

» Einpendler*innen: 113.990

» Auspendler*innen: 44.244

» Erwerbstätige am Arbeitsort: 139.683

» Pendler*innensaldo^{*)} je 1.000 Erwerbstätige am Wohnort: 499,9

◇ ^{*)}Pendler*innensaldo: Einpendler*innen in die Gemeinde minus Auspendler*innen aus der Gemeinde

◇ Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2017:

www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Pendlersaldo.jsp

Verkehrsmittelwahl in Mannheim im Berufsverkehr

„Generell lässt sich sagen, dass der Pkw im Berufsverkehr sowie für Wege zum Einkauf oder zur Dienstleistung das bevorzugte Verkehrsmittel darstellt.

Frauen nutzen im Berufsverkehr anteilig mehr die öffentlichen Verkehrsmittel, wohingegen Männer anteilig mehr mit dem Rad zur Arbeit fahren als das andere Geschlecht.“

	Männer	Frauen
MIV*	53 %	53 %
ÖPNV	16 %	22 %
Fahrrad	15 %	12 %
zu Fuß	16 %	13 %

◇ *motorisierter Individualverkehr (Auto, motor. Zweirad u. ä.)

◇ TU Dresden (2015): Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Mannheimer Bevölkerung von 2008 bis 2013 auf Grundlage der „Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV“, Studie im Auftrag der Stadt Mannheim.

Verkehrsmittelwahl in Baden-Württemberg im Berufsverkehr im Jahr 2012^{*)}

- » Erwerbstätige, die in ihrer Wohngemeinde arbeiten (Anteile in Prozent)
 - » Öffentliche Verkehrsmittel: 11,7 %
 - » Pkw & motor. Zweirad, Sonst.: 50 %
 - » zu Fuß oder mit dem Fahrrad: 38,4 %
- » Pendler*innen zwischen den Gemeinden des Landes (Anteile in Prozent)
 - » Öffentliche Verkehrsmittel: 13,5 %
 - » Pkw & motor. Zweirad, Sonst.: 83,8 %
 - » zu Fuß oder mit dem Fahrrad: 2,6 %
- ◇ *^{*)}Erwerbstätige mit Angaben zum für die längste Strecke benutzten Verkehrsmittel und der Lage der Arbeitsstätte, nur Personen, die von hiesigen Wohnung zur Arbeitsstätte pendeln, ohne Erwerbstätige, die auf dem gleichen Grundstück wohnen und arbeiten.*
- ◇ *Mikrozensus 2012, Hochrechnung auf Basis der VZ 1987, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2016: www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Verkehrsmittelwahl.jsp*

Förderung der Radkultur in Mannheim

Klimaschutzagentur und Stadt Mannheim beteiligten sich an verschiedenen Radfahraktionen, wie bspw. die bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

◇ www.klima-ma.de/projekte/klimasparbuch.html

Zur Förderung der Radkultur betreibt die Stadt Mannheim eine offensive Werbung für eine verstärkte Radnutzung. Durchgeführte und weiterhin angestrebte Maßnahmen sind öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie zum Beispiel die Draisi-Memorale, die Radparade, Fahrradsternfahrt, Radsalon oder ähnliches. Besonders hervorzuheben sind die zahlreichen Aktionen im Rahmen Radjubiläums 2017 „Monnem Bike – wo alles begann“.

◇ www.mannheim.de/sites/default/files/page/9804/ma_rad_jahresbericht_21_punkte.pdf

◇ www.monnem-bike.de

Angebote zur klimaneutralen Fortbewegung in Mannheim

Das Mannheimer Klimaschutzbuch informiert und bietet Anreize für Bürger*innen sich klimafreundlich fortzubewegen.

◇ www.klima-ma.de/projekte/klimasparbuch.html

Öffentlicher Personennahverkehr in Mannheim

Im Rahmen des Aktionstages „Fährst Du mit ...?“ informierte der rnv im Oktober 2015 über Beförderungsangebote und Beratungsmöglichkeiten.

- ◇ *Quelle: Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (2016), Geschäftsbericht 2015, S. 53: www.rnv-online.de/fileadmin/user_upload/downloads/Geschaeftberichte/rnv_Geschaeftsbericht_2015.pdf*

Mobilitätstraining für Senior*innen: der rnv hat ein Training entworfen, das Neu- oder Wiedereinsteiger*innen im „besten Alter“ an die sichere Nutzung von Bus und Bahn heranführt und Zugangs- und Nutzungsbarrieren abbauen soll.

- ◇ *www.rnv-online.de/gut-unterwegs/sicher-ankommen/mobilitaetstraining.html*

Fahrgastzufriedenheit in Mannheim

„In der jährlichen Befragung von Fahrgästen, dem Kundenbarometer von TNS Infratest, hat sich die rnv mit einer Gesamtnote von 2,66 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert (2014: 2,75) und liegt deutlich über dem Durchschnitt der deutschlandweiten Befragung (2,88). Der Anteil der zufriedenen Nutzer hat sich von 86,6% im Vorjahr auf 91,1% im Jahr 2015 erhöht.“

- ◇ *Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, 2016; Geschäftsbericht, 2015, S.83: www.rnv-online.de/fileadmin/user_upload/downloads/Geschaeftberichte/rnv_Geschaeftsbericht_2015.pdf*

Infrastruktur für Elektromobilität in Mannheim

Derzeit gibt es in Mannheim an insgesamt zwölf Standorten öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten mit insgesamt 34 Ladepunkten. Diese sind in der Regel rund um die Uhr nutzbar. An den meisten Standorten gibt es mehrere Lademöglichkeiten an einem Standort. (Stand: Herbst 2016)

Die überwiegende Anzahl der Ladestationen wird von der MVV Energie AG betrieben, wobei sie bislang in Mannheim keine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum betreibt, sondern die Ladestationen öffentlich zugänglich sind, v. a. in Parkhäusern.

Mit der Errichtung des bahnhofsnahe Parkhauses im Glückstein-Quartier, das von der Mannheimer Parkhausbetriebe GmbH errichtet wird, kommen zehn weitere Ladepunkte hinzu. Für die Konversionsfläche Franklin wurde ein Konzept für eine öffentliche Ladeinfrastruktur entwickelt, die öffentliche Ladesäulen sowie Bereitstellung von Lademöglichkeiten in halb-öffentlichen Räumen vorsieht.

Darüber hinaus werden auch weitere innerstädtische Parkhäuser mit Ladepunkten ausgestattet.

◇ *Stadt Mannheim, Fachbereich für Wirtschafts- und Strukturförderung.*

STADT MANNHEIM ²

Stadt Mannheim
Referat Strategische Steuerung
Rathaus E5
68159 Mannheim
www.mannheim.de

inter3
INSTITUT FÜR RESSOURCENMANAGEMENT

inter 3 GmbH
Institut für Ressourcenmanagement
Otto-Suhr-Allee 59
10585 Berlin
www.inter3.de

Technische
Universität
Berlin



**Institut für Stadt-
und Regionalplanung**
Fachgebiet Bestandsentwicklung
und Erneuerung von
Siedlungseinheiten
www.isr.tu-berlin.de

www.migrants4cities.de

Mannheim/Berlin 2017